

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



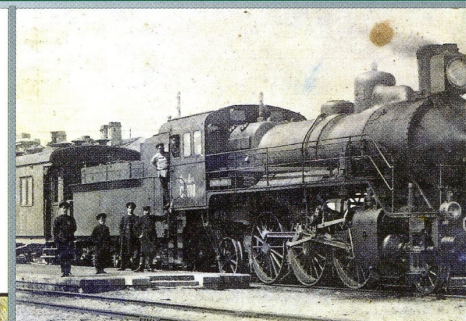
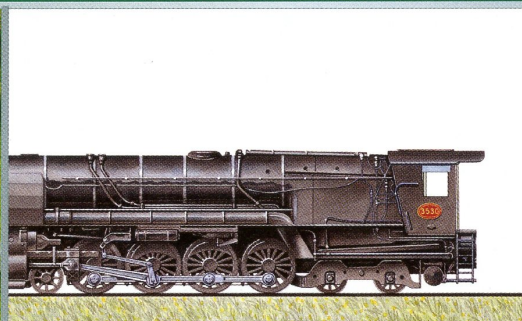
30



ISSN 2311-0800



9 772311 080002

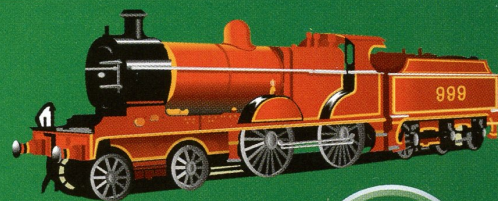


ИЗГОТОВЛЕНИЕ ЗАБОРОВ

ПАРОВОЗ СЕРИИ 25 ТИПА 2-4-2

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
КОРОЛИ» ФОН МЕКК

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



30

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Изготовление заборов

Чтобы придать макету большую реалистичность, сделайте заборы, деревянные или проволочные.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии 25 типа 2-4-2

Локомотив с конденсационным тендером преодолевал 1100 км без дозаправки водой.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

«Железнодорожные короли» фон Мекк

Во время бурного строительства российских железных дорог в 1860–1870-х годах многие предприниматели разбогатели, среди них был и фон Мекк.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.electrotrain.ru или связавшись с нами по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный) или на сайте: www.electrotrain.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: www.eagle-moss.ru/shop или позвонив по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный). Стоимость каждого выпуска состоит

из цены номера (указана на обложке), почтового сбора и платы за упаковку. Рассылка заказанных журналов зависит от их наличия на складе. В случае отсутствия журналов редакция оставляет за собой право аннулировать заказ.

ДРУГИЕ СТРАНЫ

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы вы можете найти на сайте: www.electrotrain.ru.

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 30

Россия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации ПИ № ФС77-55901 от 07.11.2013 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Никольямская, д. 26, стр. 1-1а, г. Москва, Россия, 109004, тел.: (+7-495) 666-44-85, факс: (+7-495) 666-44-87, e-mail: collections@eagle-moss.ru

www.eagle-moss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478P от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21, г. Киев, Украина, 01030, тел.: (+380-44) 373-68-74, факс: (+380-44) 373-68-75, e-mail: info@eagle-moss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054
Главный редактор и ответственный за выпуск: Юлия Коваль

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн», г. Киев, тел.: (+380-44) 494-07-92

Казахстан

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс», г. Алматы, тел.: (+7-727) 311-12-41

Республика Беларусь

Импортер и дистрибутор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037, тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

 Univest Print
ООО «Издательство «Университетский Маркетинг»
01004, г. Киев, ул. Дегтярская, 44-С

Тираж: 20 500 экз.

Сдано в печать 19.02.2015 г.

© 2015 Eagle-moss Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмосс Эдишинз» и ООО «Иглмосс Эдишинз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro, Curato Oscuro Fotografos; 6-10 © Club Internacional del Libro; 12-15 © Частный архив; © Фотобанк Лори.

Детали для сборки являются неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно.

P921-N

Паровоз, представленный на обложке журнала и в верхней части страниц, используется только в целях художественного оформления журнала и в коллекцию не входит.

12+

На нашем сайте вы можете посмотреть впечатляющее видео с изображением модели железной дороги в действии, а также оформить подписку на коллекцию.

www.electrotrain.ru



Изготовление заборов

С этим номером вы получили вторую часть комплекта для сооружения белого дома. Инструкции по его сборке мы дадим в номерах 31 и 32. А в этом выпуске – несколько советов о декорировании модели. На улицах города или села много деталей: заборы, огораживающие жилые дома, линии

электропередач, плакаты и объявления и т. д. Все это желательно поместить и на нашей модели, если мы хотим, чтобы она имела реалистичный и достоверный вид. С несколькими номерами вы получите готовые ограждения, но можно сделать и другие заборы, чтобы придать макету большее разнообразие.



Материалы и инструменты

- Узкие деревянные рейки, зубочистки и спички
- Тонкая медная или стальная проволока
- Клей, ножницы и акриловая краска

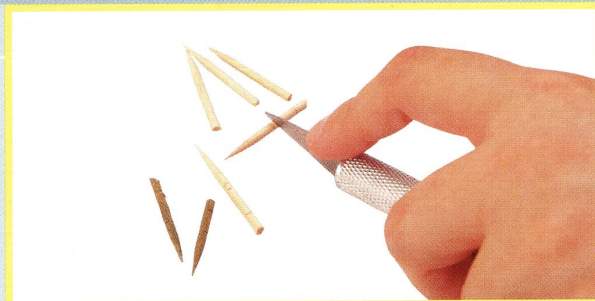


ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Имитировать заборы, огораживающие жилые дома, сельскохозяйственные угодья или пастбища, очень просто. Это поможет разделить пространство модели и создать разнообразные сценки.

1

Для создания столбов ограждения разрежьте зубочистки на короткие, около 2 см, фрагменты. Не удаляйте острые концы, чтобы затем воткнуть их в поверхность макета. Резаком или острыми ножницами сделайте небольшие насечки на зубочистках, которые послужат метками для более точной намотки проволоки. Можете покрасить зубочистки в темный цвет акриловой краской.



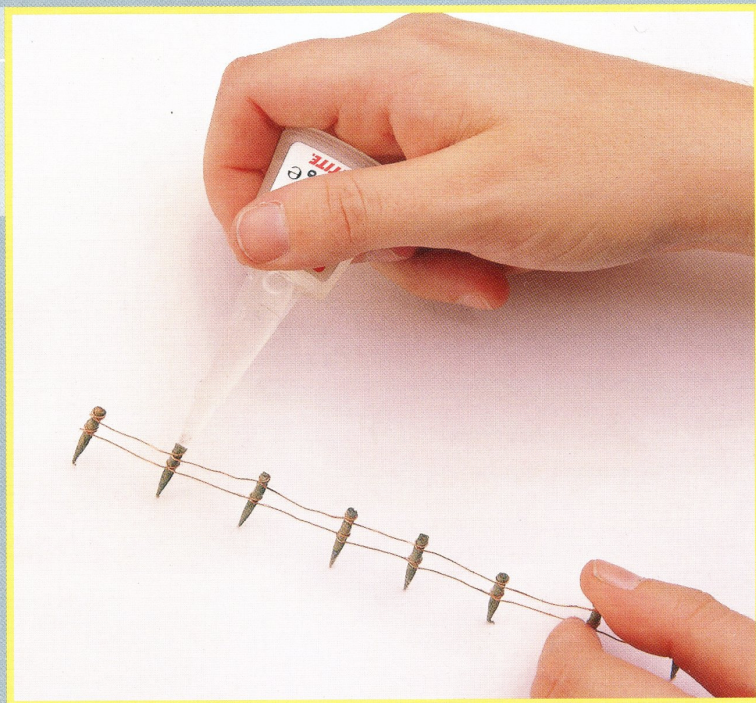
2

Для имитации проволочных ограждений используйте тонкую медную или стальную проволоку. Оберните ее вокруг зубочисток в местах насечек и изготовьте забор любой длины.



3

Добавьте каплю клея на каждый виток проволоки. Только так сделанный вами и установленный на модель забор выдержит испытание временем.





4

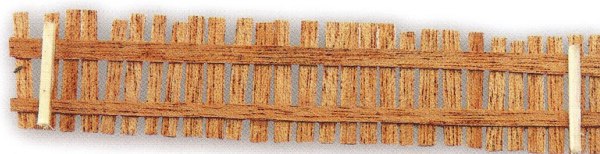
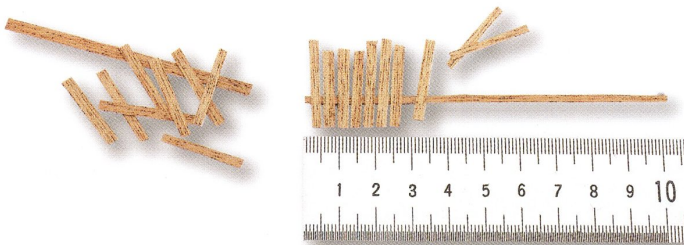
По той же методике, которую вы использовали для создания проволочных заборов, можно сделать линии электропередачи. Здесь надо использовать более высокие деревянные палочки, например шпажки. Сделайте дрелью или шилом небольшие отверстия в основе макета и вставьте в них столбы заостренными концами вниз.



5

Другой тип забора также очень красив, и его столь же просто изготовить из деревянных реечек.

1. Отрежьте небольшие кусочки деревянных реек и прикрепите к двум длинным деревянным рейкам. Воспользуйтесь линейкой, чтобы все планки располагались параллельно друг другу.
2. Если вы хотите, чтобы забор получился более прочным, приклейте сзади спички, которые будут выполнять роль опор.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

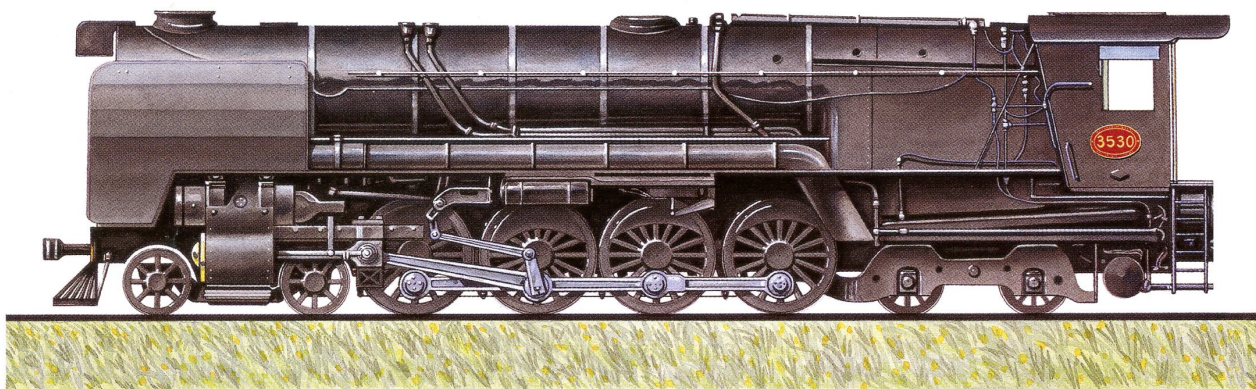
Заборы из реек, в отличие от проволочных, непрозрачные, поэтому, устанавливая их, следите, чтоб они не скрыли из виду другие элементы модели.



30

Паровоз серии 25 типа 2-4-2

Южноафриканские железные дороги, ЮАР, 1953 год



Поистине, необходимость – мать изобретений. Строительство железной дороги через огромную пустыню Карру, находящуюся между Кейптауном и Преторией, вызвало к жизни оригинальные инженерные решения.

СМЕЛОЕ РЕШЕНИЕ

Наладить движение поездов через огромное пространство засушливых земель, где практически невозможно найти воду – ключевой для парового двигателя компонент, – большая проблема. Мало того что линию строили долго и ввели в эксплуатацию только в 1903 году, она потребовала и дополнительных расходов. В состав поездов включали вагоны-цистерны, а вдоль путей пробурили скважины, оснастили их водяными насосами и другим дорогостоящим оборудованием.

Естественно, что в таких условиях Южноафриканские железные дороги (SAR) сделали ставку на разработку конденсационных паровозов. Основная особенность таких машин – повторное использование отработанного пара, превращаемого в воду с помощью сложного механизма. Решение компании было очень смелым, поскольку ранее все попытки

реализовать конденсационные устройства на локомотивах оставались тщетными. Однако успех был полным: Южноафриканские железные дороги первыми в мире начали эксплуатацию крупных конденсационных паровозов. Эти машины преодолевали до 1100 км без дозаправки водой.

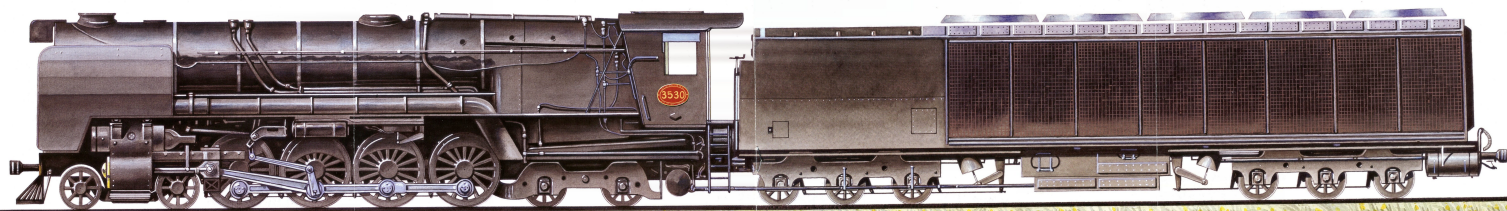
ПРОДУКЦИЯ «ХЕНШЕЛЯ»

Для разработки первой опытной модели, серии 20 с колесной формулой 1-5-1, родоначальницы конденсационных паровозов, был привлечен немецкий машиностроительный концерн «Хеншель». Основанный в 1817 году, он располагал более чем вековым опытом разработки паровых машин, и его специалисты в течение нескольких лет исследовали применение конденсационных устройств на железнодорожном транспорте. Несмотря на то что изготовленный ими прототип не работал на южноафриканских рельсах, в нем уже просматривались технические и эстетические особенности, которые стали затем характерными для серии 25.

Локомотив отличался огромной длиной, обусловленной длинным тендером, на котором расположена конденсационная установка. Кроме того, в резуль-

Паровоз серии 25 типа 2-4-2

Южноафриканские железные дороги, ЮАР, 1953 год





тате стремления обеспечить максимально возможный размер котла оставалось очень мало места на топку и предназначенный для сбора пара сухопарник.

В общей сложности Южноафриканские железные дороги закупили 90 конденсационных локомотивов. Концерн «Хеншель» произвел только первые экземпляры. Остальные выпустили заводы Северной Британской локомотивной компании в Глазго, предприятия, поставившие железнодорожную технику на экспорт во множество латиноамериканских и африканских стран. Южноафриканские железные дороги приобрели также 50 локомотивов серии 25NC, без конденсационных устройств. Большую их часть тоже поставил «Хеншель».

ЖИЗНЬ БЕЗ ПАРА

Помимо конденсационного устройства на паровозе серии 25 были воплощены все технические инновации того времени. Например, роликовые подшипники или цельная рама с интегрированными

в нее цилиндрами. Конденсационное устройство позволяло до 85 % снизить потребление воды, что имело важное значение на протяженных железных дорогах Южной Африки, проложенных в безводной пустыне. С переходом в 1970-х годах на дизельные локомотивы конденсационные машины стали не нужны, и большинство из них переоборудовали в обычные тепловозы. Эти впечатляющие локомотивы общей длиной более 30 м сегодня водят легендарный «Голубой поезд» и некоторые грузовые составы.

В память об увенчавшейся грандиозным успехом ставке Южноафриканской железной дороги сохранен один паровоз серии 25. Остались в эксплуатации и локомотивы серии 25NC (без конденсационных устройств). В 1970-е годы помимо 50 первых реконструировали и другие 89 паровозов. Они больше не работают на известном маршруте «Транс Кару», но их применяют, например, на линиях, связывающих города Биконсфилд и Де-Ар, Блумфонтейн или Уоррентон.

Рельсы на юге Африки

Из всех стран Африки ЮАР обладает самой обширной и разветвленной сетью железных дорог. Она связывает все крупные города.

В районах Витватерсранда, Претории, Дурбана и Кейптауна очень активно пригородное движение поездов. Правда, электрифицированы линии только в Кейптауне. Цена билетов на них невысока.

Пассажирские поезда делятся на несколько классов: сидячие (с местами самолетного типа), спальные-4 (с четырьмя спальными местами в купе), спальные-6 (с шестью спальными местами). Поездка в спальном вагоне обходится не дешевле авиаперелета, а иногда и дороже. Поезда повышенной комфортности не только значительно дороже, но и ходят по особому расписанию: некоторые лишь несколько раз в году. Например, между Тсване и Кейптауном ходят «Блю-Трэйн» и «Ровос-Рэйл».

В ЮАР находится одна из самых опасных в мире железнодорожных линий: из города Джордж в Кинсну. Она тянется вдоль побережья 67 км, в основном по скалитым склонам. Но самый опасный участок – мост

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1953
Изготовители:	«Хеншель», Германия, Северная Британская локомотивная компания, Глазго, Шотландия
Заказчик:	Южноафриканские железные дороги
Тяговое усилие, кг:	20,575
Нагрузка на ось, кг:	19 960
Цилиндры, мм:	(2) 610 × 711
Диаметр ведущих колес, мм:	1524
Поверхность нагрева, м ² :	315
Пароперегреватель, м ² :	58,5
Площадь колосниковой решетки, м ² :	6,5
Топливо, т:	19
Вода, м ³ :	20
Сцепной вес, кг:	78 000
Общий вес, кг:	238 000
Общая длина, мм:	32 772

Кинсну над Индийским океаном. Интересно, что составы с любителями острых ощущений по этому маршруту водят паровозы.

«Железнодорожные короли» фон Мекк

Во второй половине XIX века, чтобы догнать и перегнать Европу, власти России решили развернуть небывалое строительство железных дорог. Среди самых активных участников этого процесса были два поколения фон Мекк.

Особенно удачна была деятельность старшего фон Мекка, Карла Федоровича, который основал семейное дело, и одного из его сыновей, Николая Карловича, на котором история «железнодорожных королей» завершилась. В то время многим предприимчивым людям удалось разбогатеть на железнодорожном буме, но далеко не все, получив миллионы, остались верны делу. Фон Мекки все свои совсем непросто нажитые огромные средства вкладывали в российские железные дороги и отдали своему делу всю жизнь.

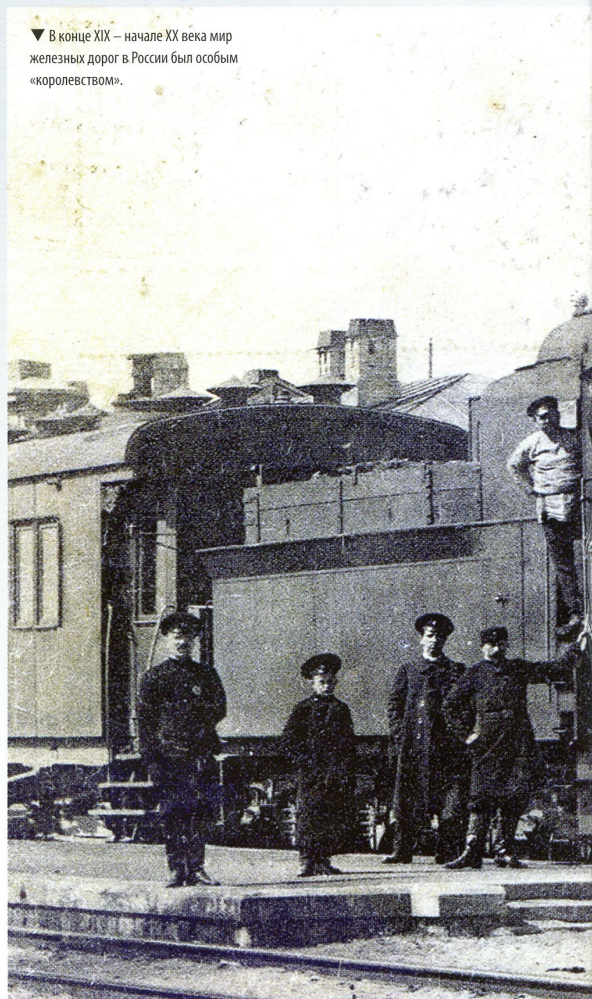
▼ Портрет Александра II. Г. Ботиньян. 1868 год.

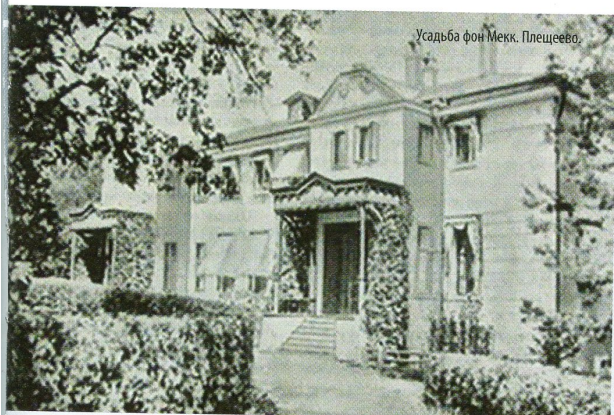
СОВСЕМ НЕ КОРОЛЕВСКОЕ НАЧАЛО

Предки Карла Федоровича были из немцев, сам он родился в Риге, в дворянской, но бедной семье. В 19 лет он устроился за казенный счет учиться в Петербургский институт путей сообщения, затем поступил на службу в соответствующее ведомство. Однажды, инспектурируя состояние железной дороги, в деревенской глуши он встретил дочь помещика Надежду Филаретовну Фроловскую и вскоре женился на ней. Юная фон Мекк хоть и была на 10 лет моложе мужа, но обладала невероятно сильным характером. Семья быстро росла, фон Мекки едва сводили концы с концами, и Надежда Филаретовна настояла, чтобы муж оставил государственную службу. Он нашел компаньона и стал работать в частной фирме по строительству железных дорог. Жена вела всю деловую переписку, составляла контракты, занималась детьми и всегда поддерживала мужа во всех его начинаниях. Им повезло: как раз в это

время Александр II дал зеленый свет частной инициативе в железнодорожном деле. Государство поддерживало акционерные компании и щедро финансировало новое дело. В 1860 году фон Мекк получил подряд на земляные работы, прокладку полотна и строительство искусственных сооружений линии Москва – Коломна. Участок длиной 117 верст (около 124 км) был построен всего за два года и предельно тщательно. Фон Мекк показал себя не только талантливым инженером, но и организатором и человеком честным в расчетах. Через год он получил оптовый подряд от Общества Московско-Рязанской железной дороги за 4,7 млн рублей на строительство дороги от Коломны до

▼ В конце XIX – начале XX века мир железных дорог в России был особым «королевством».





Усадьба фон Мекк. Плесеево.

Рязани. Через полтора года по нему открылось движение. Председателем Общества был некий П. Г. фон Дервиз. Он сумел не только получить концессию от государства на льготных условиях, но и привлечь капитал из-за границы. Берлинская и франкфуртская биржи стали играть главную роль в размещении российских железнодорожных облигаций, и до 1876 года в российские железные дороги было вложено более 900 млн рейхсмарок.



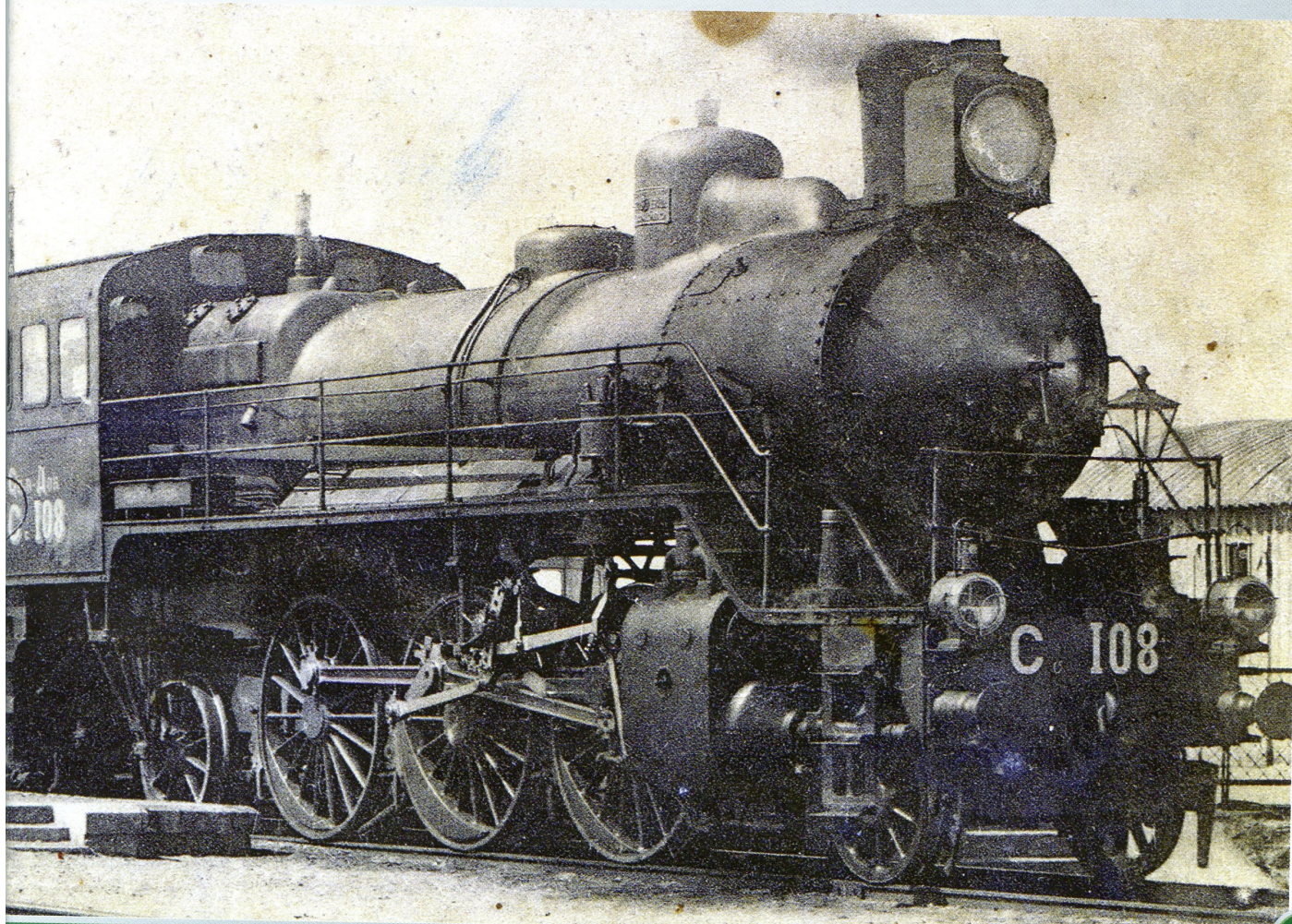
▲ Н. Ф. фон Мекк.

ИНТЕРЕСНО

Надежда Филаретовна фон Мекк в России больше известна не как жена замечательного строителя железных дорог, а как страстная любительница музыки. Она помогала Н. Г. Рубинштейну, Г. И. Венявскому, А. К. Дебюсси и еще нескольким большим и маленьким талантам. После смерти мужа началась ее 13-летняя переписка с П. И. Чайковским. Надежда Филаретовна оказывала ему финансовую и моральную поддержку, не афишируя свое меценатство и никогда не встречаясь лично с композитором. Как написала скрипачка М. Шварцман, «она заплатила за свободу Чайковского... Она купила Чайковского для нас всех. Величина ее приношения сопоставима с одним: с масштабом ее личности».

В ГОДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИХОРАДКИ

Линия Москва – Коломна – Рязань стала приносить большие доходы, репутация фон Мекка невероятно выросла, и он, и Дервиз заработали свои первые миллионы. Как полноправные и очень удачливые партнеры они работали на строительстве Ряза-



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

В 1865 году подвижной состав Московско-Рязанской железной дороги включал: 31 паровоз, 69 пассажирских вагонов, 768 товарных. К концу 1912 года дорога, которая стала называться Московско-Казанской, эксплуатировала 517 паровозов, 685 пассажирских вагонов, 14 858 товарных вагонов, в том числе 107 вагонов-ледников, в которых перевозили сливочное масло из Сибири к балтийским портам.

но-Козловской и Курско-Киевской железных дорог. Именно тогда Дервиз и Мекк сказочно разбогатели. Мекк держал капиталы в акциях построенных им дорог: Ландварово-Роменской, Московско-Рязанской, Рязано-Козловской, Курско-Киевской, Моршанской. Когда в 1870-х ситуация изменилась, Дервиз вышел игры и провел остаток жизни за границей. Карл Федорович не изменил своему делу: в условиях неважной экономической конъюнктуры, возросшей конкуренции, ужесточившихся требований правительства он продолжал строить железные дороги. Но недолго. В 1976 году он скончался.

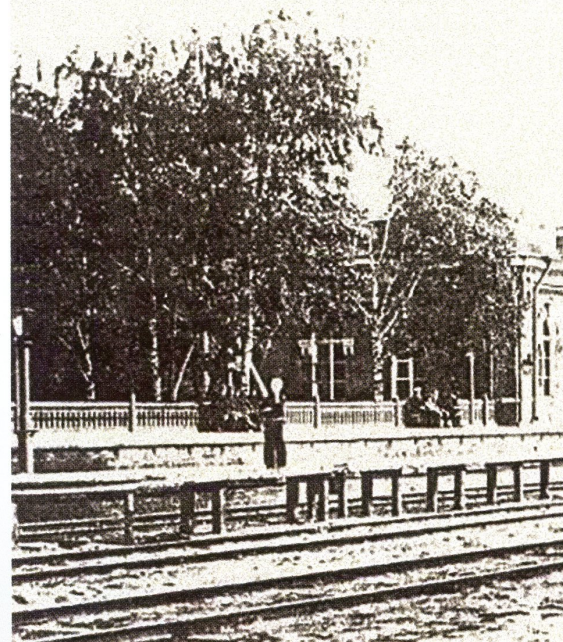
НЕЛЕГКОЕ МЕЖДУЦАРСТВИЕ

Вдова Карла Федоровича осталась с 11 детьми от мала до велика (некоторые дети уже имели свои семьи... и проблемы), с несколькими домами, земельными владениями, с миллионным состоянием и крупнейшим железнодорожным бизнесом, довольно запутанным и отягощенным долгами и обязательствами. Взяв в помощники старшего сына, Владимира, и брата Александра, она сделала все, чтобы сохранить не только капитал, но и семейное дело. Это было нелегко. Во-первых, ни сын, ни брат не были столь талантливы, как основатель дела. Во-вторых, изменилось отношение правительства к частным железным дорогам. «...Императора Александра III не могло не шокировать... что в государстве создались как бы особые царства – железнодорожные, в которых царили маленькие железнодорожные короли», – писал С. Ю. Витте. Вла-

▼ Обозначение советского железнодорожного транспорта. Направление Москва – Рязань.



Раменское.
Вокзал.



димиру Карловичу пришлось использовать все связи при дворе, чтобы сохранить директорство в трех правлениях, а главное, ввести младшего брата, Николая, в состав правления их самой старой и доходной железной дороги – Московско-Рязанской. Так семейное предприятие перешло в надежные руки.

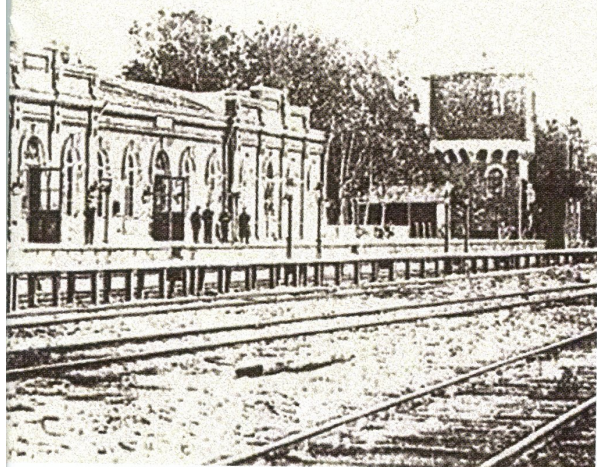
ФОН МЕКК-МЛАДШИЙ

Николай Карлович хоть и не имел инженерного образования и начал карьеру конторщиком в депо Николаевской железной дороги, был не менее талантлив и целеустремлен, чем отец, и стал достойным продолжателем его дела. (Кстати, начало его предпринимательской деятельности также совпало с женитьбой. Его избранницей стала Анна Львовна Давыдова, племянница П. И. Чайковского.)

В 1890-х правительство (по инициативе С. Ю. Витте) вновь активизировало строительство железных дорог. На базе успешных частных железнодорожных обществ предлагалось создать крупные монополии. Общество Московско-Рязанской железной дороги было преобразовано в Общество Московско-Казанской дороги. Фон Мекк - младший стал во главе компании и руководил ею 27 лет, вплоть до национализации в 1917-м. За первые 9 лет протяженность Московско-Казанской железной дороги выросла в 9 раз, до 2100 верст



Станция Раменское
Московско-Казанской
железной дороги. Конец XIX в.



(2240 км). В Среднем и Нижнем Поволжье образовалась разветвленная железнодорожная сеть.

Кроме профессионализма, честности и высокой требовательности к качеству работ, которые он, очевидно, унаследовал от отца, Николай Карлович обладал способностью находить и поддерживать полезные связи (и в придворных кругах, и в государственных учреждениях). В то время это было необходимо для ведения крупного дела. В результате масштаб предприятия расширился, и акционеры в 1890-х получали доход в 32 %.

Для развития бизнеса нужны были талантливые инженеры, и фон Мекк приглашал их. Так, благодаря Е. Е. Нольтейну в подвижном составе дороги появились мощные паровозы, товарные вагоны повышенной грузоподъемности, вагоны-холодильники. Кроме того, на московской станции построили «холодный склад» для скоропортящихся продуктов.

Поскольку по железным дорогам фон Мекка везли много хлеба, в Москве, Коломне, Зарайске и Рязани были построены зернохранилища и механизированные элеваторы, а в Пензенской, Казанской, Тамбовской и Симбирской губерниях, станционные хлебные амбары.

В 1913 году (год 50-летия Московско-Казанской дороги) на линии от Москвы до Раменского, где очень интенсивно ездили дачники, стали соору-

жать 3-й и 4-й пути, специально для электричек, которые тогда называли электрическими трамваями. Тогда же в Москве по проекту А. В. Щусева началось строительство нового, Казанского, вокзала.

НЕСБЫВШИЕСЯ МЕЧТЫ

Накануне Первой мировой войны на предприятии фон Мекка служили 30 тыс. человек, и Николай Карлович старался обеспечить им достойный уровень жизни. В Москве, Перове, Голутвине, Рузаевке, Сызрани, Казани, Симбирске, Пензе, Арзамасе, Нижнем Новгороде для железнодорожников работали магазины с дешевыми продуктами, а по линии Арзамас – Муром курсировал специальный вагон-магазин. Около станции Москва-Сортировочная для рабочих построили дешевые многоквартирные дома. Но все это были полумеры. Планы «короля» фон Мекка были поистине сказочными. Он задумал в 32 верстах от Москвы близ платформы Прозоровская (теперь она называется Кратово) построить настоящий город-сад. Среди хвойного леса встанут жилые дома, церковь, школьный городок, больничный, зона отдыха (с лодочной станцией и площадками для игры в теннис и крокет), культурные и социально-бытовые здания. Были задуманы бульвары, мостовые, канализация, трамвайные пути, электрическая и телефонная сеть, водопровод и даже печь для сжигания мусора. Зная, как точно умеет рассчитывать фон Мекк, и как быстро осуществлять, можно было не сомневаться, что и этот проект воплотится в жизнь быстро и по высшему разряду. Успели построить только больничный городок. Началась война, затем – революция.

После революции 1917 года Николай Карлович не эмигрировал, а остался в стране, которая все у него отняла, и пока ему позволяли, работал (в Высшем техническом комитете, Госплане). В это время он написал несколько книг о перспективах отечественного транспорта. Но судьба бывшего «короля», пусть и железнодорожного, в Стране Советов была predetermined: в 1928 году его расстреляли.

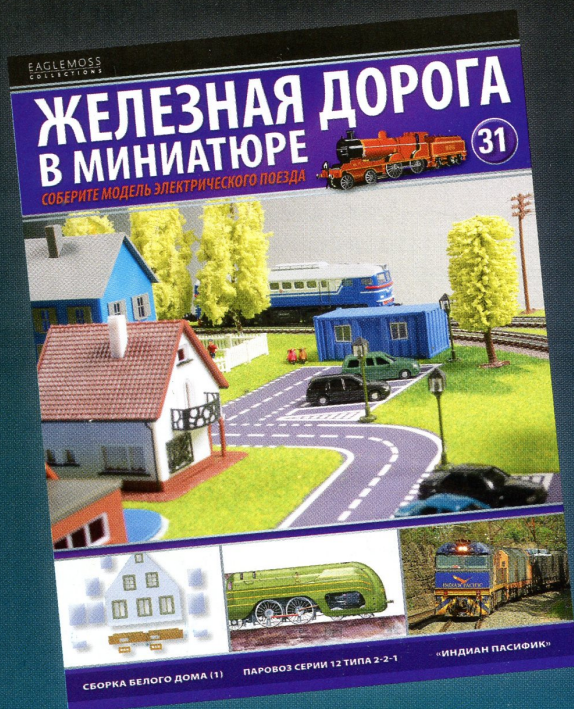
▼ Портрет Н. К. фон Мекка.
Б. М. Кустодиев. Начало XX в.



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

В годы Первой мировой войны Н. К. фон Мекк организовал на станциях дополнительные пакгаузы и амбары, чтобы эффективно доставлять в армию хлеб, и мастерские по пошиву белья для солдат, формировал санитарные поезда. Два его сына ушли на фронт.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 31:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Начните сборку белого дома: приклейте необходимые детали на стены и состыкуйте их между собой.

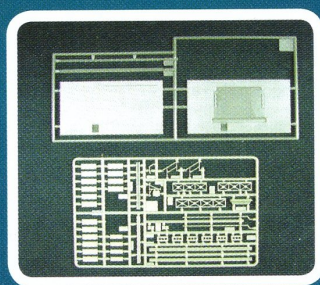
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Паровоз серии 12 развивал на прямых участках трассы Брюссель – Остенде такую скорость, что власти Бельгии ввели ограничение до 140 км/ч.

ПОД СТУК КОЛЕС

Поезд «Индиан Пасифик» за три дня пересекает всю Австралию: от Перта до Сиднея.

С выпуском 31:



ТРЕТЬЯ ЧАСТЬ БЕЛОГО ДОМА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru