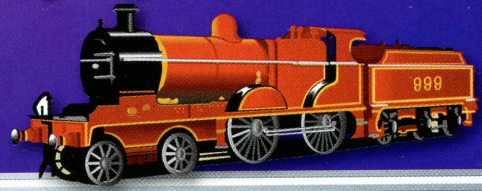
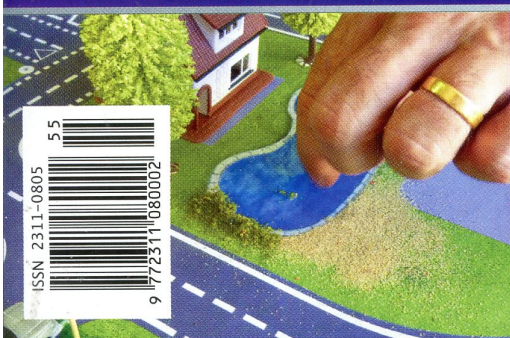


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



55

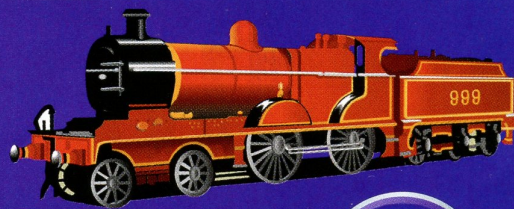


ОЗЕРО ОКОЛО ДОМИКА
С БАЛКОНОМ (2)

ЭЛЕКТРОВАЗ СЕРИИ GG1
ТИПА 2-С₀-С₀-2

КАК НАЗВАТЬ ЛОКОМОТИВ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



55

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Озеро около домика с балконом (2)

Оформите берега озера около домика с балконом песком и травой, которую можно сделать из нарезанных шерстяных нитей.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз серии GG1 типа 2-C₀-C₀-2

С 1935 года на линии Вашингтон – Нью-Йорк служили электровозы серии GG1, отличавшиеся не только скоростью, но и «золотыми усами».

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Как назвать локомотив

Первым паровозам давали имена собственные, как пароходам, но с ростом числа локомотивов их наименования становились более сложными и менее выразительными.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.eagle moss.ru или связавшись с нами по телефону: **8-800-555-44-85** (звонок бесплатный).

Написать нам можно по адресу: «Иглмоосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

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

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eagle moss.com/ru 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.eagle moss.ru

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 55

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:

000 «Иглмоосс 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:

000 «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

Украина

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

Учредитель и издатель:

000 «Иглмоосс 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:

000 «Бурда Дистрибьюшен»,

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 дистрибьютор:

000 «РЭМ-ИНФО», переулок

Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037,

тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии



Тираж: 13 600 экз.

Сдано в печать 20.08.2015

© 2015 Eagle moss Ltd.

Право пользования принадлежит

000 «Иглмоосс Эдишинз»

и 000 «Иглмоосс Эдишинз».

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;

6-10 © Club Internacional del Libro,

12-13 © Фотобанк Лори, 14-15

© Club Internacional del Libro.

Издательство выражает

благодарность Даниелю

Сабате за участие в коллекции.

Детали для сборки являются

целях художественного

оформления журнала

и в коллекцию не входят.

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.eagle moss.ru



Озеро около домика с балконом (2)

С этим номером вы получили три цветущих куста и прицеп для красного грузовика. Присоедините прицеп к грузовику и найдите для него подходящее место на дороге или стоянке. Отложите кусты:

возможно, вы захотите установить их рядом с озером, а возможно, найдете им место около другого здания. В этом номере мы продолжим создавать приозерный ландшафт у домика с балконом.



Материалы и инструменты

- Песок
- Искусственная трава или зеленая шерстяная пряжа
- Клей ПВА



1

Опрыскайте из пульверизатора смесь клея ПВА и воды лужайку около озера. Посыпьте мелким песком, хорошенько прижмите и дайте высохнуть.



2

Оформите берег озера искусственной травой. Чтобы она отличалась от стриженных газонов, можно использовать нарезанную зеленую шерстяную нить.



3

Сделайте такое же травяное покрытие рядом с кирпичным домом (который вы временно отодвинули). Это объединит все пространство около озера.





4

Опрыскайте траву из пульверизатора той же смесью ПВА и воды и чуть посыпьте песком. Дайте хорошо высохнуть. Сдуйте лишнюю траву и песок.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Для дальнейшей работы приготовьте сухую траву и лак для волос или купите несколько искусственных кустика для макетов в специальном магазине. Примерно таких, как показано на этом снимке. Если у вас есть старая кукла с искусственными волосами, пригодится и она.



55

Электровоз серии GG1 типа 2-C₀-C₀-2

Пенсильванская железная дорога, США, 1934 год



Этот локомотив считают классическим, одной из тех машин, которые входят в историю, становятся музейными экспонатами. Технические и дизайнерские решения, примененные в этой модели, оставили след в сознании не одного поколения профессионалов, энтузиастов и пассажиров железных дорог. Разработка машины, испытания, усовершенствования и исправления заняли 14 лет. Но и тогда, и сейчас остается несомненным, что результат того стоил.

СМЕЛЫЙ ПЛАН

Пенсильванская железная дорога, «Пеннси», была одной из крупнейших компаний в стране. Но и для столь крупной фирмы взяться за реализацию проекта такого масштаба было чрезвычайно смелым шагом. Особенно в период экономических потрясений, который последовал за кризисом 1929 года. В цифрах это выглядело так: 175 млн долларов, 4283 км пути, около 900 пассажирских и грузовых поездов в день, одномоментная электрификация 40 % путей всей железнодорожной сети страны, создание нового электровоза.

ПРЕДШЕСТВЕННИКИ СЕРИИ GG1

У электровоза GG1 было несколько предшественников. Первый, «Биг Лиз», был разработан в 1917 году

для перевозки грузов. За ним последовал другой, DD1, питающийся от третьего рельса, а в 1924 году – L5. Дело приняло новый оборот, когда в 1927 году компания «Вестингауз Электрик» разработала модели значительно мощнее предыдущих. Быстро построили три опытных образца: L6, P5 и O1. После проведения в 1933 году испытаний компания заказала 90 локомотивов P5. Одновременно приняли и другое, имевшее большое значение решение: отказались от постоянного тока и третьего контактного рельса, невозможных для проекта подобного масштаба, и поручили компании «Гиббс и Хилл» сооружение требуемой инфраструктуры.

ПОДАРОК ДЛЯ СМИ

Почти случайно окончательное решение, приведшее к созданию GG1, стало делом рук меньшей компании, «Нью-Хейвен», предоставившей один из своих локомотивов – EP3 – для испытаний в городе Клеймонт, штат Делавэр. Эта сочлененная машина произвела хорошее впечатление, после чего предприятие изготовило практически идентичный прототип, получивший название GG1. Так родился исторический электровоз. Компания дала ему серийный номер 4800 и незамедлительно заказала строительство 138 единиц.

Электровоз серии GG1 типа 2-С₀-С₀-2

Пенсильванская железная дорога, США, 1934 год





Этот важный факт не остался незамеченным в средствах массовой информации того времени. Журналисты сопроводили новость восторженной риторикой, ведь заказ, цена которого достигала 15 млн долларов, был одним из самых дорогих в истории железнодорожного транспорта. Кроме того, он затрагивал большие компании с громкой репутацией в мире железных дорог.

ЗОЛОТЫЕ УСЫ

В этом проекте принял участие известный инженер и промышленный дизайнер Раймонд Лоуи. Сначала по заказу компании он создал дизайн корзин для бумаг для Пенсильванского вокзала в Нью-Йорке. Вторым его проектом для Пенсильванской железной дороги была разработка дизайна локомотива GG1. Именно ему электровоз обязан своим окончательным внешним видом. Лоуи подал идею сварить между собой различные части корпуса локомотива, словно у автомобиля, тогда многих удивившую. Кроме того, дизайнер разработал несколько элементов для

улучшения аэродинамики машины. «У грубой силы может быть очень изысканный внешний вид», – мог бы сказать сам Лоуи об этом своем необычайной красоты проекте. Золотые полосы, идущие спереди вдоль всей боковой части назад, словно бы имитируя кошачьи усы, в свое время были очень знамениты.

172 КИЛОМЕТРА В ЧАС

Регулярное пассажирское сообщение между Вашингтоном и Нью-Йорком с локомотивом GG1 открылось в феврале 1935 года. За несколько месяцев до этого, во время поездки для руководства компании, локомотив развил далеко не предельную для себя скорость – 172 км/ч. Что было совсем неплохо для 1930-х годов. Когда Пенсильванская железная дорога прекратила свое существование, ее локомотивы разошлись по разным компаниям. Электровоз GG1 и сегодня остается в числе местных достопримечательностей. Его можно увидеть, посетив музей в городе Алтуна или в Страсбурге, США.

Черный день в истории GG1

После почти 20 лет работы локомотив GG1 № 4876 стал героем одной из самых серьезных аварий за всю историю железных дорог в Соединенных Штатах Америки. Она произошла 15 января 1953 года с поездом, шедшим из Бостона в Вашингтон и приближавшимся к пункту своего назначения, вокзалу Юнион-стейшн. Отказали тормоза, и машинист ничего не мог сделать, чтобы остановить состав. Он пересек перронный барьер, врезался в киоск и будку смотрящего и оказался в зале вокзала, к великому удивлению всех, кто там находился. Поразительно, но при этом никто не погиб.

Локомотив подлежал восстановлению, но его пришлось разрезать пополам, чтобы извлечь из помещения, где закончился его необычный маршрут. Ремонт провели в мастерских компании в городе Алтуна. Со временем восстановленный № 4876 перевели на вспомогательные работы в Транспортном управлении Нью-Джерси одной из компаний, унасле-

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1934
Производители:	«Дженерал Электрик», «Вестингауз», «Балдвин Локомотив Воркс», Мастерские Алтуна (Пенсильванской железной дороги)
Ширина колеи, мм:	1435
Нагрузка на ось, т:	23
Привод (переменный ток средней частоты), В (Гц):	15 000 (25)
Питание:	Через контактную линию и понижающий трансформатор
Мощность, л. с. (кВт):	(2) 410 (305)
Сцепной вес, кг:	137 000
Общий вес, кг:	216 000
Тяговое усилие, кН:	314
Максимальная скорость, км/ч:	172
Общая длина, мм:	24 230

довавших часть инфраструктуры Пенсильванской железной дороги.

Как назвать локомотив

При всем различии германской и российской железных дорог они нередко сталкивались с одинаковыми проблемами и проводили аналогичные преобразования.

В первой половине XX века обе страны имели очень разнообразный парк локомотивов. Попытки упорядочить название серий и нумерацию машин предпринимали и Россия (затем СССР), и Германия. Последняя, кроме того, вела стандартизацию конструкций локомотивов.

НЕЛОГИЧНЫЕ ПАРОВОЗЫ

В России первым паровозам присваивали имена собственные и оригинальные названия. Например, по Царскосельской железной дороге ходили «Проворный», «Стрела», «Богатырь», «Сокол», «Орел», «Лев», «Слон». На других линиях – «Рига», «Москва», «Париж», «Вена», «Суворов», «Дельвиг», «Волга», «Меркурий».

Когда локомотивы стали выпускать сериями, появились буквенно-цифровые обозначения. Все они основывались на разных принципах. Новые системы обозначений серий вводились в 1912, 1925, 1931 годах.

В 1912 году Министерство путей сообщения разработало единую для всех русских железных дорог «Номенклатуру серий паровозов». Принятую тогда систему можно представить в виде формулы: СЗИ №, где С – основная буква серии, З – завод-изготовитель, И – индекс, № – номер локомотива. Часть СИ обозначала серию, З и номер – конкретный экземпляр. Буквы серии выбирали по смыслу, но без какого-либо четкого

▼ Буквой С обозначали паровозы Сормовского завода.

ИНТЕРЕСНО

Такая же неутешительная ситуация сложилась с обозначениями электровозов. Например, название ВЛ19 расшифровывалось, как «Владимир Ленин, нагрузка на ось 19 т», Сс – «Сурамский перевал советский», Н8 – «Новочеркасский восьмиосный». Название ВЛ80К обозначало «Владимир Ленин, восьмиосный, однофазный, с кремниевыми выпрямителями».

принципа. Так, буква О означала «основной тип товарного паровоза», Б – «Брянский завод», К – «Коломенский завод», Т – «товарный, с тремя сцепными осями», Л – «проект В. И. Лопушинского» и т. д. Самыми распространенными буквами-индексами были П – «перегрев пара», Д – «кулисный механизм Джоя», В – «кулисный механизм Вальсхарта», К – «Коломенский завод», Л – «Луганский завод», Ш – «шведские заводы», Г – «германские заводы», М – «модернизированный», Р – «реконструированный» или «рационализированный», У – «усиленный», Ч – «пароперегреватель Чечотта».





Таким образом, название серии ОВ означало «основной товарный паровоз с механизмом Вальсхарта», а ЩЧ – «паровоз по проекту Н. Л. Щукина с компаунд-машиной с пароперегревателем Чечотта».

В 1925 году инженеры Р. П. Гриненко и В. Ф. Егорченко предложили использовать буквенно-цифровую систему обозначений серий и нумерации тягового подвижного состава. Каждая существовавшая тогда серия получила порядковый номер. Но на переходный период оставили и буквенное обозначение. Так появились такие длинные обозначения, как СУ96-01, ЭУ682-01, М160-01.

В 1931 году для новых локомотивов ввели совершенно иную систему обозначения: первые две буквы серии обозначали имя и фамилию какого-либо известного деятеля, а две цифры – нагрузку от движущих колесных пар на рельсы. Так появились паровозы ИС20 (Иосиф Сталин), ФД20 (Феликс Дзержинский), СО17 (Серго Орджоникидзе). После Великой Отечественной войны новым локомотивам присваивали обозначение по одной из этих систем. Таким образом, общих принципов обозначения серий так и не выработали и разобраться в них было непросто.

ТЕПЛОВОЗЫ В СТРОЮ

Из всех российских локомотивов более дисциплинированными оказались тепловозы. Сначала они тоже ориентировались на паровозы, и первые серии назывались Щэл, Эмх, Оэл. Первая буква означала, какому паровозу эквивалентен этот тепловоз по мощности. Индексы эл и мх соответство-

▲ В обозначении электровоза ВЛ80 буква О (однофазный) превратилась в цифру ноль. Индексы у этой серии локомотивов обозначали разные конструктивные особенности. В данном случае С значит «рассчитанный на работу по системе многих единиц».

вали электрической или механической передаче. Но для тепловозов, построенных после 1945 года, стали применять другое буквенно-цифровое обозначение.

Буквенная часть состояла из двух или трех заглавных букв. Т означала «тепловоз», вторая Э – «с электрической передачей», Г – «с гидравлической или гидромеханической передачей», У – «узкоколейный». Третья буква: П – «пассажирский», М – «маневровый», у грузовых тепловозов третья буква в обозначении серии отсутствовала. Каждому тепловозостроительному заводу был выделен свой диапазон чисел. Харьковскому заводу транспортного машиностроения – 1–49, Коломенскому тепловозостроительному – 50–99, Ворошиловградскому (Луганскому) – 100–149, Брянскому – 150–199. Таким образом, было понятно, например, что ТЭ50, ТЭП60, ТЭП70, ТЭП75, ТЭП80 – тепловозы с электрической передачей, изготовленные на Коломенском заводе.

ЕДИНИЦА ВСЕГДА ВПЕРЕДИ

С 1984 года каждому локомотиву присваивают инвентарный номер из восьми цифр. По этой системе любой подвижной состав располагается в общем цифровом диапазоне от 0010000 до 9999999. Восьмой знак номера, контрольный, подтверждает правильность ввода остальных цифр.

Номера локомотивов (а также электропоездов, дизель-поездов, мотовозов, автомотрис, специальных машин и механизмов на рельсовом ходу) начинаются всегда с цифры 1. Второй знак конкретизирует вид машины: 0 – паровоз, 1 – электровоз односекционный, 2 – электровоз многосекционный, 3 – электропоезд, 4 – электровоз для метрополитена, 5 – тепловоз односекционный, 6 – тепловоз многосекционный, 7 – дизель-поезд или автомотриса, 8 – специальный тяговый подвижной состав (мотовоз, автодрезина и т. д.), 9 – путевая машина. По третьему и четвертому знакам номера локомотива можно установить его основную техническую характеристику: для какого вида движения используется, серия локомотива, тип передачи и т. д. Для путевых машин эти знаки означают назначение машины и ее серию. Пятая, шестая и седьмая цифры соответствуют порядковому номеру локомотива этой серии.

ИНТЕРЕСНО

Сегодня применяют оба вида обозначений. Старое, буквенно-цифровое, остается на лобовых стенках или буферном бруске, новое располагается на боковых стенках кузова. Его используют для учета и контроля над подвижным составом с помощью электронных и компьютерных устройств.

ЕДИНЫЕ НАЗВАНИЯ ДЕТАЛЕЙ

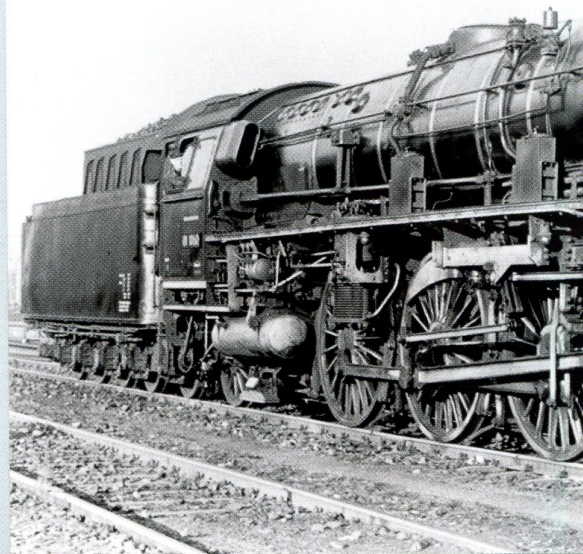
В Германии после Первой мировой войны только что учрежденная компания «Дойче Рейхсбан» приняла пестрое наследие периода децентрализованных железных дорог – около 30 тыс. различных видов локомотивов. Чтобы включить их в единую систему, потребовалось немало усилий.

Немецкие локомотивостроительные и железнодорожные компании различных регионов издавна использовали разные стандарты и названия для узлов своих локомотивов. Ремонт машины за пределами своей мастерской был практически невозможен, а кроме того, требовал персонала, обладавшего специальными знаниями и специальными инструментами, и собственных запасных частей для машин каждого типа. «Рейхсбан» нес большие затраты и сталкивался с административными проблемами.

Руководство компании решило, что в будущем следует ограничиться лишь несколькими типами стандартных локомотивов. Они должны будут строиться из стандартизированных деталей, а их многочисленные конструктивные узлы подходить для нескольких типов. Кроме того, для обозначения локомотивов следовало внедрить единую номерную схему.

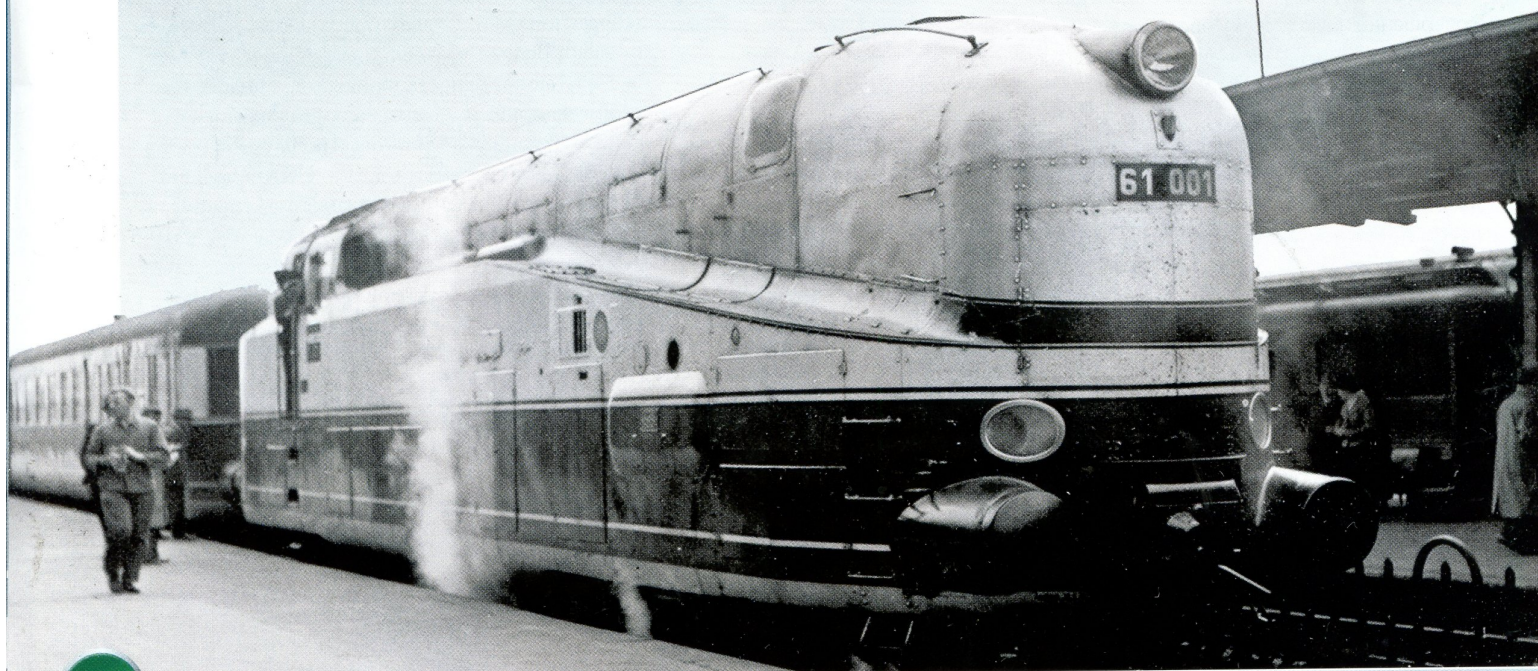
При проектировании типового локомотива «Рейхсбан» мог опереться на недавно начатые работы: в 1918 году был образован «Комитет стандартизации локомотивов», отвечавший за стандартизацию деталей и размеров всех узлов локомотивов. Базовым стал каталог «Локомотивные нормы 1». В сводной таблице его чертежей и девяти иллюстрированных приложений были даны унифицированные обозначения деталей локомотивов. Отныне, например, там стояло только одно, а не семь различных названий зольника.

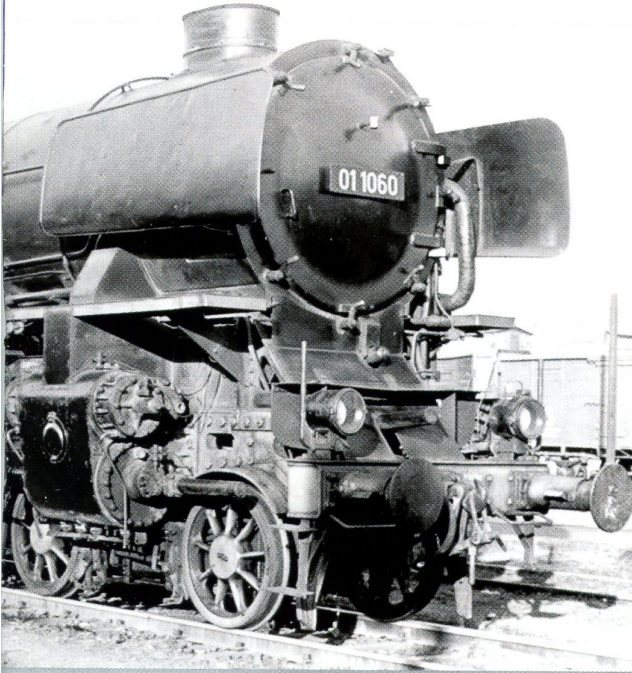
▼ Для скорых поездов и скорых поездов дальнего следования «Рейхсбана» требовались мощные скоростные локомотивы. Серия 0110, выпускавшаяся с 1939 года, первоначально имела обтекаемую обшивку. Из-за технических проблем локомотивы данного типа, построенные позднее, выпускались уже без обтекателей.



СТАНДАРТНЫЙ ЛОКОМОТИВ

Для реализации проекта стандартных локомотивов «Рейхсбан» и промышленность учредили рабочие группы. Наиболее важными из них были «Оперативная комиссия по стандартизации локомотивных систем» и «Управление стандартизации». «Оперативная комиссия» создавала рекомендации по дальнейшим закупкам для сохранявшихся на переходный период старых локомотивов и определяла конструктивную компоновку и технические обоснования для новых типовых локомотивов. «Управление стандартизации», работавшее в тесной кооперации с «Рейхсбаном», состояло из экспертов, предложенных локомотивостроите-





КРУПНЫМ ПЛАНОМ

В конце 1920-х годов доля электрической тяги в общем объеме перевозок «Рейхсбана» была сравнительно невелика — 380 электровозов и 1500 км электрифицированных участков по сравнению с 24 000 паровозами и общей протяженностью сети 54 000 км. Тем не менее была сделана попытка унифицировать строительство электровозов. В разработанную в 1922 году программу стандартизации вошли семь первых серий. Среди самых известных электровозов периода до Второй мировой войны можно назвать Е 18, Е 32, Е 44 и Е 94.

◀ 61 001 вместе со сходными однотипными машинами формировали потрясающий парк типовых локомотивов «Рейхсбана»: строившиеся с 1934 и по 1939 год компанией «Хеншель», одетые в обтекаемую обшивку высокоскоростные танк-паровозы и четыре обтекаемой формы вагона составляли уникальный пассажирский экспресс «Хеншель-Вегманн».

лось, что выработанные тогда новые общие и технические принципы для локомотивов обрели признание в международном масштабе, а потому сохранялись в течение длительного времени после Второй мировой войны.

ЕДИНАЯ СИСТЕМА

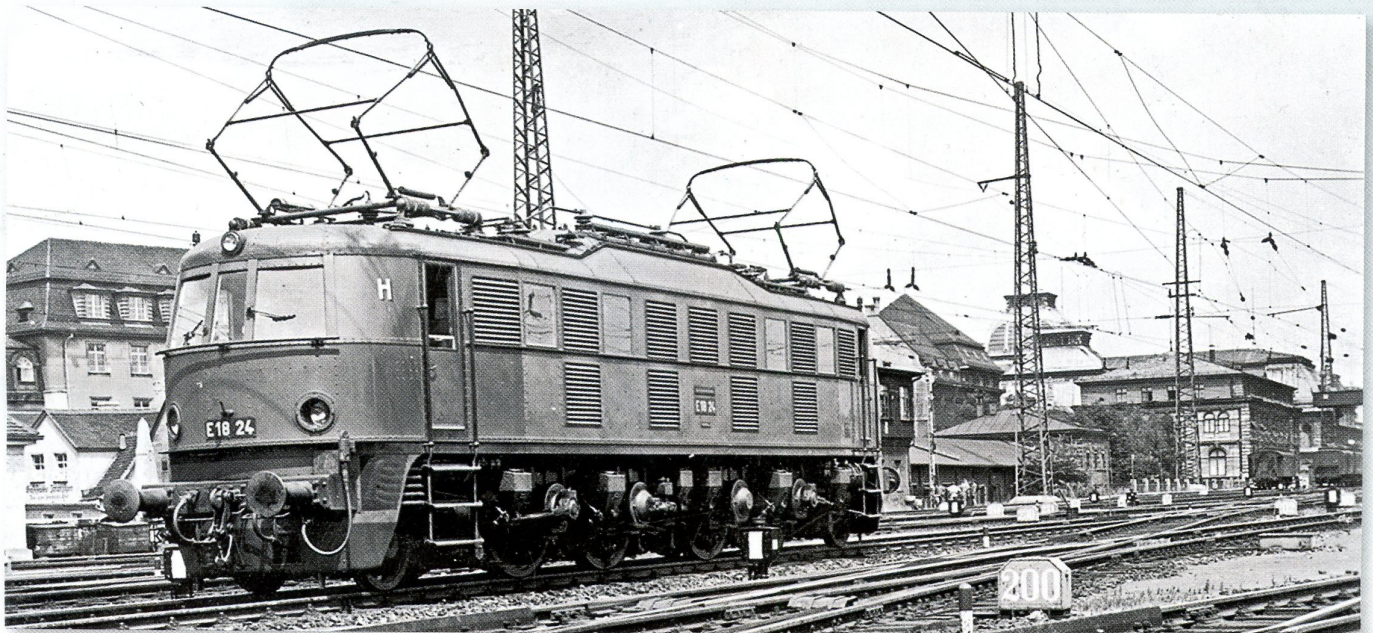
Принцип снабжения всех локомотивов собственными номерами служил установлению единого порядка. В 1922 году впервые проявились две предварительные, а в 1925–1926 годах — окончательная схема новой нумерации для паровозов. В 1925–1930 годах системы специальных обозначений ввели для электрических и дизельных локомотивов.

Система нумерации паровозов была разработана таким образом, что для всех существующих и создаваемых машин предусматривалась возможность получения собственного эксплуатационного номера. На локомотивах устанавливалось четыре щитка с номерным знаком: на дверце дымовой камеры, боковых стенках кабины машиниста и задней части тендера. Система сохранялась на протяжении десятилетий. Только в 1967 году «Бундесбан» и в 1970 году «Рейхсбан» перешли на схему новой нумерации, рекомендованную Международным союзом железных дорог.

▼ В 1933 году компания АЭГ получила заказ на разработку электровоза для тяжелого экспресса. В 1935 году в эксплуатацию вошла новая серия Е 18.

лями. Оно, опираясь на новые стандарты, вело все проектные работы. Осенью 1925 года появились первые две серии типовых скоростных локомотивов — 01 и 02. Тем не менее дополнительные закупки первоначально шли вяло. На начало 1930-х годов из 23 тыс. локомотивов только 500 были стандартными. С одной стороны, «Рейхсбан» располагал еще достаточным количеством старых или закупленных вскоре после войны локомотивов региональных железных дорог, с другой стороны, давало о себе знать влияние мирового экономического кризиса.

Построенные в период с 1925 по 1945 год стандартные локомотивы определяли образ немецких железных дорог вплоть до 1960-х годов. Выясни-



СКОРО В ВЫПУСКЕ 56:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Посадите на берегу озера растительность разных видов – и ваш ландшафт с озером почти закончен.

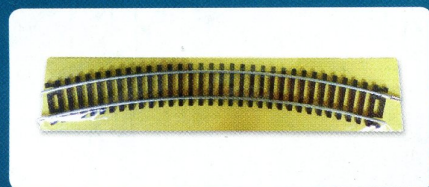
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Паровоз серии O^B был очень популярен в России первой половины XX века и получил забавное прозвище – «овечка».

ПОД СТУК КОЛЕС

Узкоколейные железные дороги оказались незаменимыми при расчистке городов от развалин после Второй мировой войны.

С выпуском 56:



9-й УЧАСТОК ПОВОРОТНОГО РЕЛЬСОВОГО ПУТИ



ДВЕ МАЛЕНЬКИЕ ЕЛИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

