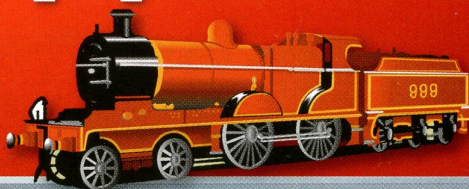


# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



57



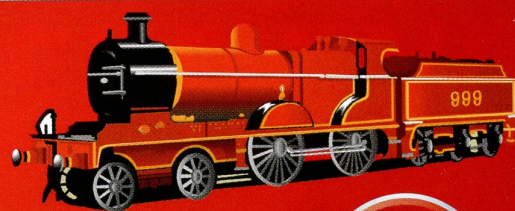
ОЗЕРО ОКОЛО ДОМИКА  
С БАЛКОНОМ (4)

ПАРОВОЗ «ГЕРЦОГ ГЛОСТЕРСКИЙ»  
СЕРИИ BR 8 ТИПА 2'C1'

«КОРОЛЕВСКИЙ  
ШОТЛАНДЕЦ»



# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



# 57

## СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

### ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

### 3-5

#### Озеро около домика с балконом (4)

Последний штрих приятного пейзажа с озером – несколько листочков лилии на воде.

### ЛОКОМОТИВЫ МИРА

### 6-11

#### Паровоз «Герцог Глостерский» серии BR 8 типа 2'C1'

«Герцог Глостерский», самый мощный британский паровоз, построенный в 1954 году, был восстановлен и вновь поставлен на рельсы в 1986-м.

### ПОД СТУК КОЛЕС

### 12-15

#### «Королевский шотландец»

Этот поезд, вмещающий всего 36 пассажиров, обеспечивает им поистине королевские условия для путешествия по Шотландии.



#### РОССИЯ

##### Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: [www.eaglemoss.ru](http://www.eaglemoss.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.eaglemoss.ru](http://www.eaglemoss.ru).

#### Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: [shop.eaglemoss.com/ru](http://shop.eaglemoss.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.eaglemoss.ru](http://www.eaglemoss.ru)

### EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 57

#### 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@eaglemoss.ru](mailto:collections@eaglemoss.ru)

[www.eaglemoss.ru](http://www.eaglemoss.ru)

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

#### 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



Тираж: 12 550 экз.

Сдано в печать 03.09.2015

© 2015 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Эдишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;

6-15 © Eaglemoss.

#### Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации

Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478Р от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Эдишенз»

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@eaglemoss.com.ua](mailto:info@eaglemoss.com.ua)

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор и ответственный за выпуск: Юлия Коваль

Издательство выражает

благодарность Даниелю

Сабатье за участие в коллекции.

Детали для сборки являются

неотъемлемой частью журнала.

Не продавать отдельно.

R921-N

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

12+

#### Распространение:

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

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

[www.eaglemoss.ru](http://www.eaglemoss.ru)





# Озеро около домика с балконом (4)

С этим номером вы получили березу и электрическую лампочку. Приберегите березу для следующей зеленой зоны около какого-либо дома, которую вы сделаете сами, используя наши советы из номеров 52 и 53. Лампочка

понадобится вам для освещения того или иного здания, когда вы закончите всю электропроводку вашей модели. В этом номере мы вместе с вами завершим оформлять озеро около домика с балконом.



## Материалы и инструменты

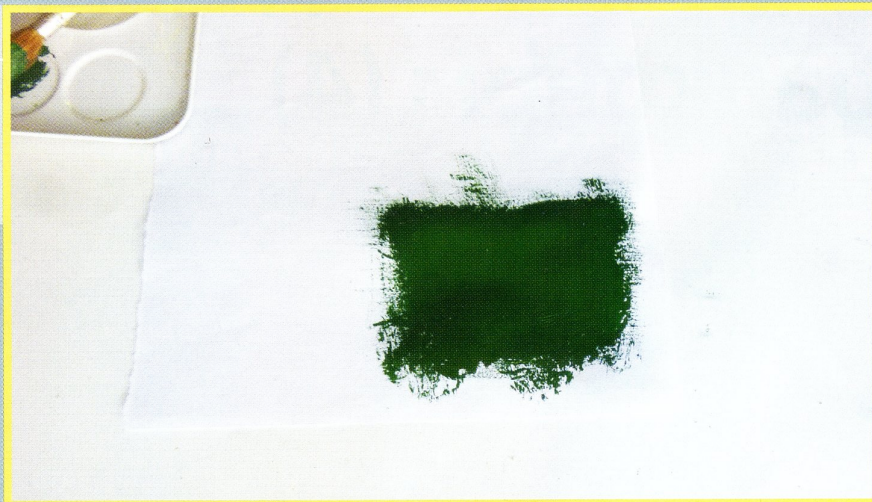
- Бумага
- Акварельные краски
- Дырокол
- Клей ПВА и кисть





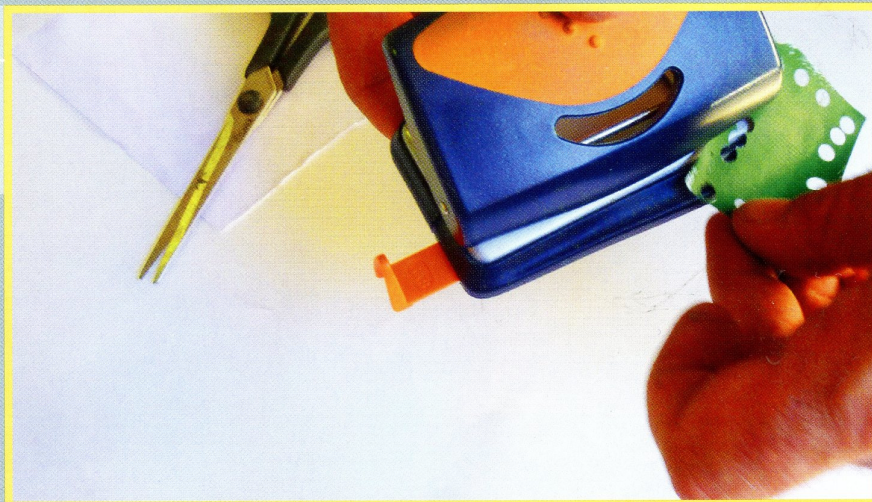
1

Покрасьте темно-зеленой краской небольшой лист бумаги или возьмите соответствующую цветную бумагу.



2

Дыроколом сделайте несколько отверстий. Вам понадобятся получившиеся кружочки.



3

Попробуйте несколько вариантов расположения и количества кружков на поверхности озера, чтобы изобразить плавающие листья кувшинок.







4

Приклейте кружки на поверхность озера. Будьте аккуратны, используйте минимум клея, чтобы не запачкать «воду». Закончив, придавите озеро с листьями чем-нибудь тяжелым. Не повредите кусты!



### ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Поставьте на место соседний кирпичный дом. У вас получился очаровательный природный уголок. Теперь можно установить рядом с озером скамеечки с отдыхающими жителями.

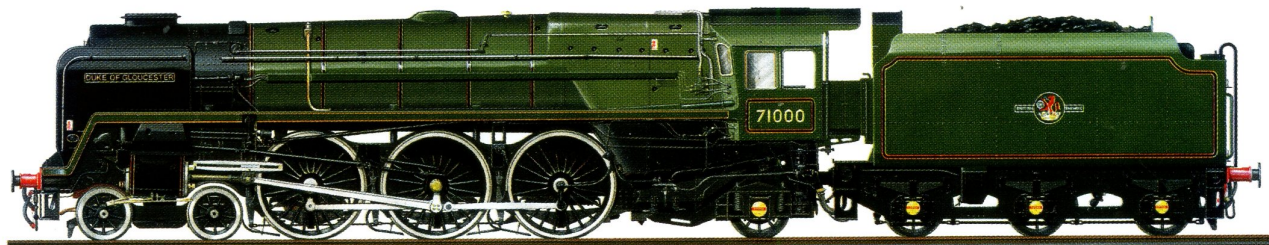




57

# Паровоз «Герцог Глостерский» серии BR 8 типа 2'C1'

«Бритиш Рейл», Великобритания, 1954 год



Единственным экземплярам, равно как и последним локомотивам серии, присуще особое очарование. «Герцог Глостерский», трехцилиндровый паровоз компании «Бритиш Рейл» серии 8, может, по-видимому, претендовать сразу на две этих почетных категории. Десять из двенадцати стандартных паровозов «Бритиш Рейл» были универсальными машинами, то есть служили как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. В 1954 году обе специализированные серии – 9F, предназначавшаяся для грузоперевозок, и 8P для скоростных пассажирских – были новинками, но поскольку золотая эра пара уходила в прошлое, производство серии 8 вскоре практически прекратили.

## ЗАМЕНА ДЛЯ «ПРИНЦЕССЫ»

Серии стандартных локомотивов компании «Бритиш Рейл» соединяли в себе лучшие конструкционные решения своих предшественников – железных дорог «Большой Четверки», но в первую очередь ориентировались на машины бывшей Железной дороги Лондона, Мидленда и Шотландии. После национализации 1948 года исходили из того, что будущие паровозы BR 8P будут разрабатываться непосредственно на основе серий «Герцогиня», или «Принцесса Коронации», компании «Железная дорога Лондона, Мидленда и Шотландии». И все же разработка новой машины существенно утратила первоочередность. В конце 1951 года от ее проектирования уже практически отказались, но в октябре 1952 года произошло

серьезное крушение реконструированного всего двумя месяцами ранее локомотива 2'C1' № 46202 «Принцесса Анна», после чего его дальнейшая эксплуатация стала невозможна. Катастрофа настолько сузила и без того скромный локомотивный парк, осуществлявший тягу на магистрали Вест-Коуст, что единственным выходом из положения стало создание нового паровоза.

## СНАРЯЖЕНИЕ «ПРИНЦА»

Проектными работами руководили непосредственно главный конструктор серии Роберт Ридлз и его ассистенты Бонд и Кокс. Работы велись в конструкторском бюро в Дерби, где существенный вклад в проект внесли также Дж. Гаррисон и С. Кокс. Из-за ограничений осевой нагрузки новый локомотив должен был иметь не менее двух цилиндров. Ридлз сделал ставку на трехцилиндровую схему, которая, по его мнению, обеспечивала равномерный крутящий момент при достаточной мощности. Кокс выступал за сохранение хорошо зарекомендовавшего себя котла серии BR 7. Но поскольку для обеспечения его максимальной паропроизводительности явно не хватало возможностей одного кочегара, предусматривалась установка механического углеподатчика. Кроме того, это позволило также увеличить площадь колосниковой решетки на 4,51 кв. м. Помимо этого, инженеры высказались за применение клапанного парораспределительного



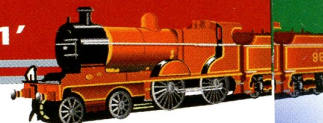


## Паровоз «Герцог Глостерский» серии BR 8 типа 2'C1'

«Бритиш Рейл», Великобритания, 1954 год







механизма системы Капротти, причем внутренний цилиндр, от которого нельзя было отказаться, приводился в действие через левый внешний цилиндр. Ридлза уже давно привлекали клапанные распределители, поскольку они давали возможность независимого контроля впуска и выпуска пара, достижения большей мощности и не требовали сложного ухода. Согласно спецификации серии BR все оси монтировались на роликовых подшипниках, и еще на стадии проектирования прямая двойная нагнетательная и двойная дымовая труба заменили первоначально предусмотренные одинарные. Официальная госприемка прототипа № 71 000 состоялась в середине мая 1954 года, и в тот же день было принято окончательное решение пустить на слом № 46 202. Локомотив назвали «Герцог Глостерский» в честь президента международного конгресса железнодорожников, проходившего в тот год в Лондоне. Перед вводом в эксплуатацию новенький № 71 000 был представлен на Международной железнодорожной выставке в Уиллсдене.

## РАЗОЧАРОВАНИЯ

Локомотив был приписан к депо Кру-Норт, где он исправно служил на магистрали Уэст Коаст между Юстоном и Глазго или Пертом. В конце 1950-х годов паровоз тянул составы поезда «Миддэй Скот» – одного из самых престижных поездов эпохи пара. Но из-за высокого расхода угля он уже очень скоро снискал себе не очень хорошую репутацию. Персонал, привыкший иметь дело с великолепными локомотивами Станьер-Пасифик, категорически отказался от новой машины.

Зимой 1954–1955 годов № 71 000 стал объектом проведения многочисленных производственных и путевых испытаний. Выяснилось, что высокая мощность, достигаемая в результате использования клапанного парораспределительного механизма, существенно снижается за счет недостаточного коэффициента полезного действия котла: скорость испарения составляла 15,422 кг/ч, лишь 70 % от максимально возможной.

## «Неосуществимая мечта»

В 1973 году заржавленные остатки корпуса «Герцога Глостерского» были переданы на реставрацию в «Грейт Централ Рэйлуэй» в Лейчестершире. К счастью, большинство первоначальных чертежей сохранились, что позволило воссоздать часть бесследно пропавших элементов, включая оба внешних цилиндра. Изготовить цилиндры оказалось очень и очень непросто, это же касалось и всей системы клапанного парораспределения: ее приходилось восстанавливать по фотографиям. На начальной стадии проект носил кодовое название «Неосуществимая мечта». Однако вопреки всем негативным прогнозам «Герцог Глостерский» в 1986 году вновь запыхтел паром, а в 1990-м был официально допущен для обслуживания главного участка. Больше всего поражает то, что из-за ошибок при проведении реставрационных работ дымовая труба, конус дымовой трубы и подача воздуха были изготовлены неточно и оказались значительно меньше оригинальных. А последовавшее затем изготовление и монтаж двух конусов кильшап настолько увеличили

## КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

|                                   |                 |
|-----------------------------------|-----------------|
| Ввод в эксплуатацию:              | 1954            |
| Конструктор:                      | Роберт А. Ридлз |
| Заказчик:                         | «Бритиш Рейл»   |
| Всего выпущено локомотивов:       | 1               |
| Диаметр ведущих колес, мм:        | 1880            |
| Тяговая сила, кН:                 | 173,48          |
| Площадь колосниковой решетки, м²: | 4,51            |
| Давление в котле, Н/см²:          | 172,3           |
| Уголь, т:                         | 10              |
| Вода, м³:                         | 21,5            |
| Служебный вес (без тендера), кг:  | 101 900         |
| Общая длина, мм:                  | 20,635          |

выпуск пара, что котел на магистрали отбора выдавал 21,772 кг/ч, и это была далеко не максимальная скорость испарения. Сегодня «Герцог Глостерский» принадлежит к самым мощным из когда-либо созданных в Великобритании паровых локомотивов.



# «Королевский шотландец»

**Роскошный поезд «Королевский шотландец», курсирующий в Шотландии, – настоящая старинная драгоценность на рельсах.**

**В** 1985 году этот состав был запущен Большой шотландской и западной железной дорогой, в настоящее время он принадлежит обширному парку подвижного состава компании «Бельмонд» (прежде «Ориент-Экспресс Хотелс Лтд.»), известной среди прочего своим «Восточным экспрессом» Венеция – Симплон. В «Королевском шотландце» девять вагонов, вся отделка которых в основном относится к концу XIX века и восстановлена с большим вниманием к деталям. Уже у перрона привлекают внимание окрашенные в бордовый цвет вагоны с элегантной фирменной надписью и эмблемой железнодорожной компании. Обзорный вагон 1960-х годов в хвосте поезда особенно привлекает пассажиров-туристов. В голове состава иногда можно было увидеть отреставрированный паровоз, но чаще его заменяет представитель современной классики – тепловоз серии 57.

▼ Виадук Гленфиннан с 21 пролетом – популярный объект фотосъемки. Завершенное в 1901 году сооружение было построено за четыре года целиком из бетона, что крайне необычно для начала XX столетия.

## 36 ИЗБРАННЫХ

Путешествие захватывает с самого начала: сразу же после обеда до 36 пассажиров под бодрые мелодии волынщиков по ярко-красному ковру проходят к вагонам. Затем поезд отправляется с вокзала Уэверли в Эдинбурге и берет курс на

запад. Через Фолкерк мы едем в Крайгендоран, любуясь захватывающими пейзажами Западно-Шотландского нагорья.

Дав пассажирам получить удовольствие от послеобеденного чая, поданного в тончайшем фарфоре, поезд медленно приближается к зубчатому пику горы Бен-Артур. Остановка у расположенного к востоку от нее озера Лох-Ломонд предоставляет прекрасную возможность исследовать ущелье Глен-Фаллох и многочисленные водопады.

Следующая станция – Спин Бридж, где поезд останавливается на ночь, и стук колес не потревожит сон пассажиров первого класса на удобной кровати. Но перед отходом ко сну – ужин, к которому, разумеется, принято выходить в соответствующей вечерней одежде. Любопытно, кто хочет побольше узнать о шотландской истории, может послушать рассказы о борце за свободу Шотландии Уильяме Уоллесе, приправленные едкими шутками в адрес случайно затесавшихся англичан.

## ВЫСОЧАЙШАЯ ГОРА И ПОБЕРЕЖЬЕ

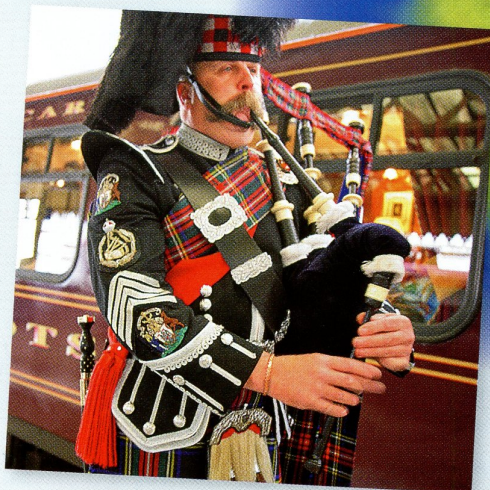
Следующее утро начинается с подачи завтрака, и для самых больших любителей приключений готовят даже традиционную сельдь холодного копчения с яйцом и солеными огурцами.







А путешествие между тем продолжается: на этом участке самая большая достопримечательность – гора Бен-Невис. Хотя высота ее всего 1344 м, это высшая точка Великобритании. Древние кельты называли ее Злая гора. Действительно, выглядит она довольно мрачно, особенно вершина, покрытая горами камней с острыми краями. Небо над ней почти всегда затянуто облаками, здесь часто случаются сильные бури, а осадков выпадает до 4350 мм в год – в 7 раз больше, чем в Лондоне. Однако подняться на Бен-Невис несложно, имея компас и местную карту. Здесь есть удобная, протоптанная тысячами туристов тропа. Однако пассажиры «Королевского шотландца» вряд ли окажутся среди них, ведь на вершине нет не только шикарных условий для отдыха, но даже крошечной гостиницы, которая когда-то здесь была, сегодня не существует. Зато они наверняка узнают виадук Гленфиннан, который встретится между городами Форт-Уильям и Малэйг. Этот мост, построенный между 1897



▲ Великолепный звук волынки сопровождает пассажиров на пути к вагонам «Королевского шотландца», становясь достойной прелюдией к путешествию по самым красивым регионам страны.



и 1901 годами, высотой 30 м, длиной 380 м, с 21 аркой, известен далеко за пределами Великобритании благодаря фильмам о Гарри Поттере.

После этого, в Арисейге, поезд вскоре выходит к побережью. Здесь можно побродить по обширному пляжу, а затем насладиться изысканным обедом из нескольких блюд в облицованном деревянными панелями вагоне-ресторане. Во второй половине дня в программе стоит посещение исторической



Приобретенные у частных коллекционеров вагоны «Шотландца» роскошно отреставрировали и приспособили к современным потребностям пассажиров.

## СТАНЦИИ МАРШРУТА «КОРОЛЕВСКОГО ШОТЛАНДЦА»

Эдинбург  
Спин Бридж  
Арисейг  
Бридж оф Орчи  
Вемисс Бей  
Эдинбург  
Хантли  
Кит  
Инвергордон  
Плоктон  
Кайл-оф-Лохалш  
Баллиндаллох  
Бот-оф-Гартен  
Поместье Ротимурхус  
Данкелд  
Данди  
Эдинбург





Локомотивы серии 57 быстро завоевали репутацию исключительной надежности. № 57001 часто идет в голове «Королевского шотландца».

## ИНТЕРЕСНО

Трудно поверить, что мощные и в то же время ажурные конструкции моста Форт-Бридж сначала многим казались уродливыми. Через полвека, как и теперь, они уже вызвали восхищение. Даниил Гранин так писал об этом строении: «Легкий, светлый новый мост висел на тонких трубах, которые казались нитями, он был паутинно натянут над блеском воды, вместо мощности в нем была невесомость; он поражал не сложностью, а простотой. Инженерная мысль, расчеты, формулы — все было спрятано, сведено в минимум линий, и те казались лишь рисунком. Ничего не могло быть проще, изящней, чем новый мост. Плавный выгиб его выглядел законченным совершенством...»

деревни Гленфиннан, а в качестве альтернативы можно полюбоваться живописными пейзажами. Прежде чем вечер подойдет к концу, путешествие возобновляется, но в южном направлении.

## УСАДЕБНОЕ ВЕЛИКОЛЕПИЕ

К основным впечатлениям третьего дня, помимо поездки на остров Бьют, бесспорно относится посещение замка Маунт Стюарт. Усадьба поражает не только самим зданием неоготической архитектуры и обширными садами. Здесь также находится крупнейшая в стране частная коллекция портретов. Утром четвертого дня из поселка Вемисс Бей поезд начинает возвращение в Эдинбург.

## КУДА ПОЙТИ В ЭДИНБУРГЕ?

До возобновления поездки во второй половине дня пассажиры могут познакомиться со столицей Шотландии, вторым по популярности среди туристов городом после Лондона. Посмотреть все даже, скажем, за три дня (перед поездкой, в середине и после) трудно. Да и не нужно. Каждый выберет для себя. Любители истории и архитектуры пройдутся по Королевской (шотландской) миле, длина которой больше британской на 200 м и составляет как раз 2 км. В начале этой цепи улиц — Эдинбургский замок, в конце — Холирудский дворец. Замок, стоящий на вершине потухшего вулкана, был построен в раннее средневековье, перестроен в XVII веке, но до сих

пор кажется совершенно неприступным. Именно здесь находится так называемая Часовая пушка, из которой каждый день (кроме воскресений, Страстной пятницы и Рождества) стреляют ровно в час дня — можно проверять часы. Холирудский дворец — официальная резиденция британских монархов, где королева проводит как минимум неделю в году, назначая первого министра Шотландии и проводя приемы. Это хорошо отреставрированное аббатство XV века. Но любители готики так и не дойдут до него, задержавшись в соборе Святого Джэйлса ровно посередине мили. Желющие увидеть Рубенса, Эль Греко, Тициана, Ватто, Моне, Гогена, Писарро, Сезанна ринутся в Национальную галерею Шотландии. Поклонники Вальтера Скотта и Роберта Бернса — в Музей писателей. Кто-то в Старом городе спустится в подземную улицу XVII века — Тупик Мэри Кинг, а кто-то предпочтет музей шотландского виски, с его 3500 бутылками, где можно попробовать, если выдержишь, 100 сортов этого напитка.

## 48 МЕТРОВ НАД ВОДОЙ

После возвращения в поезд начинается вторая большая часть путешествия: в течение четырех дней предусмотрено посещение самых красивых регионов и основных туристических достопримечательностей страны. Сначала поезд проходит по 2528-метровому мосту Форт-Бридж с особой





конструкцией консольных ферм. Это сооружение, соединяющее Эдинбург с областью Файф через залив Ферт-оф-Форт, торжественно открыли в 1890 году. Конструкция его в то время была подлинно революционной. На трех основных опорах (быках) высотой 100,6 м, лежат стальные фермы. Пролет длиной 521,3 м рукавов по 207,3 м и перемычки длиной 106,7 м. Поддерживающие консоли состоят из труб диаметром 3,6 м. Во время прилива железнодорожный путь проходит на высоте 48,2 м над водой. Пройдя над заливом, поезд устремляется в Кит, где делает остановку на ночь.

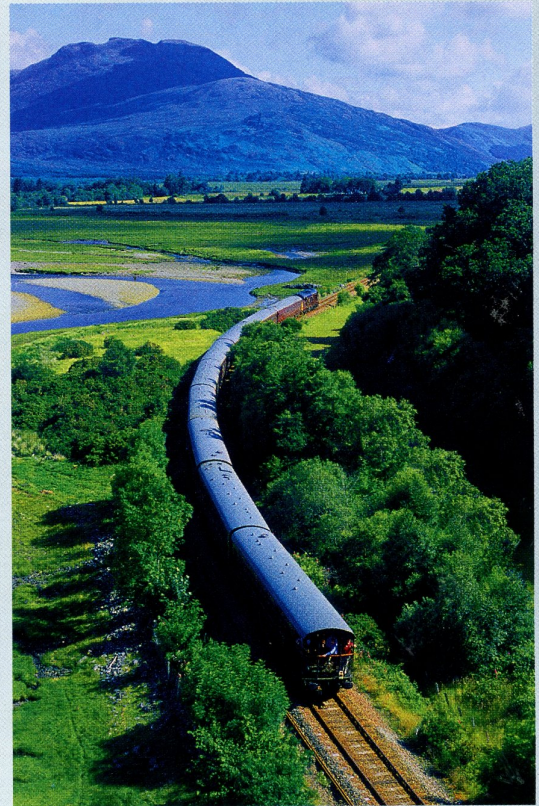
### ВИСКИ, ТЮЛЕНИ И РЫБАЛКА

Следующий день также отмечен многочисленными яркими моментами: в программе стоит не только обязательное в Шотландии посещение винокуренного завода виски, но и поездка в Кайл-оф-Лохалш по одному из красивейших железнодорожных маршрутов Великобритании. Желающие могут завершить день в Плоктоне катанием на лодке к лежбищам диких тюленей или снимающей напряжение прогулкой по лесу.

На шестой день поезд через Инвернесс доставляет пассажиров в Каррбридж к именуемому северной жемчужиной замку Баллиндаллох. Затем путешествие продолжается в Национальном парке Кэрнгормс, неброские красоты которого в лучах заходящего солнца оставляют незабываемые впечатления.

► Одна из кульминаций поездки — обед в открытом обзорном вагоне. Пока вы любуетесь пейзажем, проносющимся за окном, официант подает деликатесы.

▼ В дополнение к фантастическим красотам шотландской сельской природы можно насладиться и другими занятиями: от ловли лосося до дегустации виски.



На следующий день предусмотрено множество эксклюзивных экскурсий. Есть даже возможность рыбалки или стендовой стрельбы, после чего «Королевский шотландец» снова направляется на юг. В этот вечер маршрут заканчивается в Перте. Здесь во время неформального ужина пассажиры могут в последний раз насладиться роскошью, прежде чем на восьмой день вернуться в Эдинбург и завершат уникальное путешествие.

### КРУПНЫМ ПЛАНOM

«Королевский шотландец» курсирует по Шотландии в теплый сезон, с апреля по октябрь, отходя с вокзала Уэверли в Эдинбурге. В путешествиях продолжительностью от трех до восьми дней может принять участие не более 36 пассажиров. В составе поезда два вагона-ресторана, облицованных панелями красного дерева — «Виктория» со столами на два или четыре человека, и «Равен» — для больших групп от шести до восьми человек. Для пассажиров действует строгий дресс-код. В салон-вагоне удобные диваны и кресла. Многочисленные большие панорамные окна и открытая терраса помогают получить адекватное представление о сельской местности Шотландии. В четырех спальнях вагонов — ряд облицованных красивыми деревянными панелями одноместных и двухместных купе, оборудованных собственной ванной и туалетом.





# СКОРО В ВЫПУСКЕ 58:



## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Превратите оставшиеся грибные заготовки в яблоки и украсьте ими одно из деревьев.

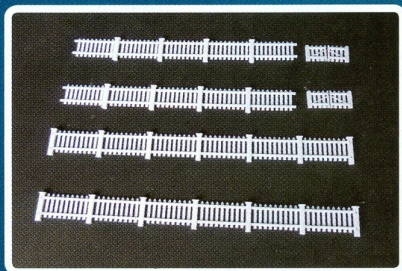
## ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Американский маневровый локомотив № 1000, выпущенный в 1925 году, имел дизельный двигатель и четыре электромотора.

## ПОД СТУК КОЛЕС

В непосредственной близости от итальянского города Больцано протянулась горная цепь Ренон. Так же называется железная дорога, которая вот уже 100 лет открывает пассажирам мир Южного Тироля.

## С выпуском 58:



БЕЛАЯ ОГРАДА (ПЕРВЫЙ НАБОР)



ШТАБЕЛЬ БРЕВЕН

# НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



eaglemoss.ru