

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

Рекомендуемая розничная цена 299 руб.
Розничная цена 54,90 грн

ЛОКОМОТИВЫ

МИРА

Коллекция масштабных моделей

ГЛАСЬЕ ЭКСПРЕСС

Из Церматта в Давос и Санкт-Мориц

Поезд в Альпах

5



ЛОКОМОТИВ

SLM HGe 4/4 II

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Транссибирская эпопея

DeAGOSTINI



9 785977 407694



00005

«Локомотивы мира»

Выпуск №5, 2014

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Старший редактор: Олег Рассохин

Финансовый директор: Наталия Василенко

Коммерческий директор: Александр Якутов

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Свидетельство о регистрации средства массовой информации

в Федеральной службе по надзору в сфере связи,

информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС77-54484 от 17.06.2013 г.

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

По всем вопросам о коллекции обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России:

☎ 8-800-200-02-01;

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:

☎ 8-495-660-02-02**Адрес для писем читателей:**

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30, «Де Агостини», «Локомотивы мира»

«Де Агостини», «Локомотивы мира»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»**УКРАИНА**

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблишинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ

Государственной регистрационной службы Украины

КВ № 20140-9940Р от 25.07.2013 г.

По всем вопросам о коллекции обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине:

☎ 0-800-500-8-40**Адрес для писем читателей:**

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,

«Локомотивы мира»

Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», РБ, 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к

Тел. / факс: (+375 17) 331-94-41

Телефон горячей линии в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00 — 21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Локомотивы мира»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн

Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель локомотива.

Отпечатано в типографии:

ОАО «КОНТИ-ПРИНТ».

121165, г. Москва, Студенческая ул., д. 44/28

Тираж: 300 000 экз.

© ООО «Де Агостини», 2014

ISBN 978-5-9774-0769-4

Дата выхода в России: 06.05.2014 г.





ГЛАСЬЕ ЭКСПРЕСС

Вид на Альпы из окон
роскошного поезда

Маршрут уникального Ледникового экспресса (Гласье экспресс) пролегает через Швейцарские Альпы. Начинаясь в Церматте, он проходит через Давос и Санкт-Мориц. Все вагоны снабжены кондиционерами, и на протяжении пути пассажиров ждет превосходное обслуживание.

Поездка занимает семь с половиной часов, в течение которых можно наслаждаться видами гор, долин и ледников. Поезд проходит 291 мост, 91 туннель и преодолевает перевал Оберальп на высоте 2033 м над уровнем моря.

Первая поездка на Гласье экспрессе состоялась 25 июня 1930 г. Выехав в 07:30 утра, 70 его пассажиров прибыли в Санкт-Мориц почти 11 часов спустя.



ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ФАНТАСТИЧЕСКИМ ЛАНДШАФТАМ ШВЕЙЦАРИИ

История Гласье Экспресса восходит к 1920-м годам, когда бесстрашные альпинисты и богатые путешественники со всего мира открыли прелести Швейцарских Альп и начали их пропагандировать. Благодаря этому горные деревушки, такие как Церматт и Санкт-Мориц, стали модными курортными центрами.

Железнодорожные компании воспользовались сложившимися обстоятельствами, и в 1926 г. был открыт маршрут от кантона Вале до Граубюндена. Тем не менее потребовалось более пятидесяти лет для того, чтобы поезда смогли пересекать перевал Фурка, где за время зимнего сезона накапливалось большое количество снега и льда.

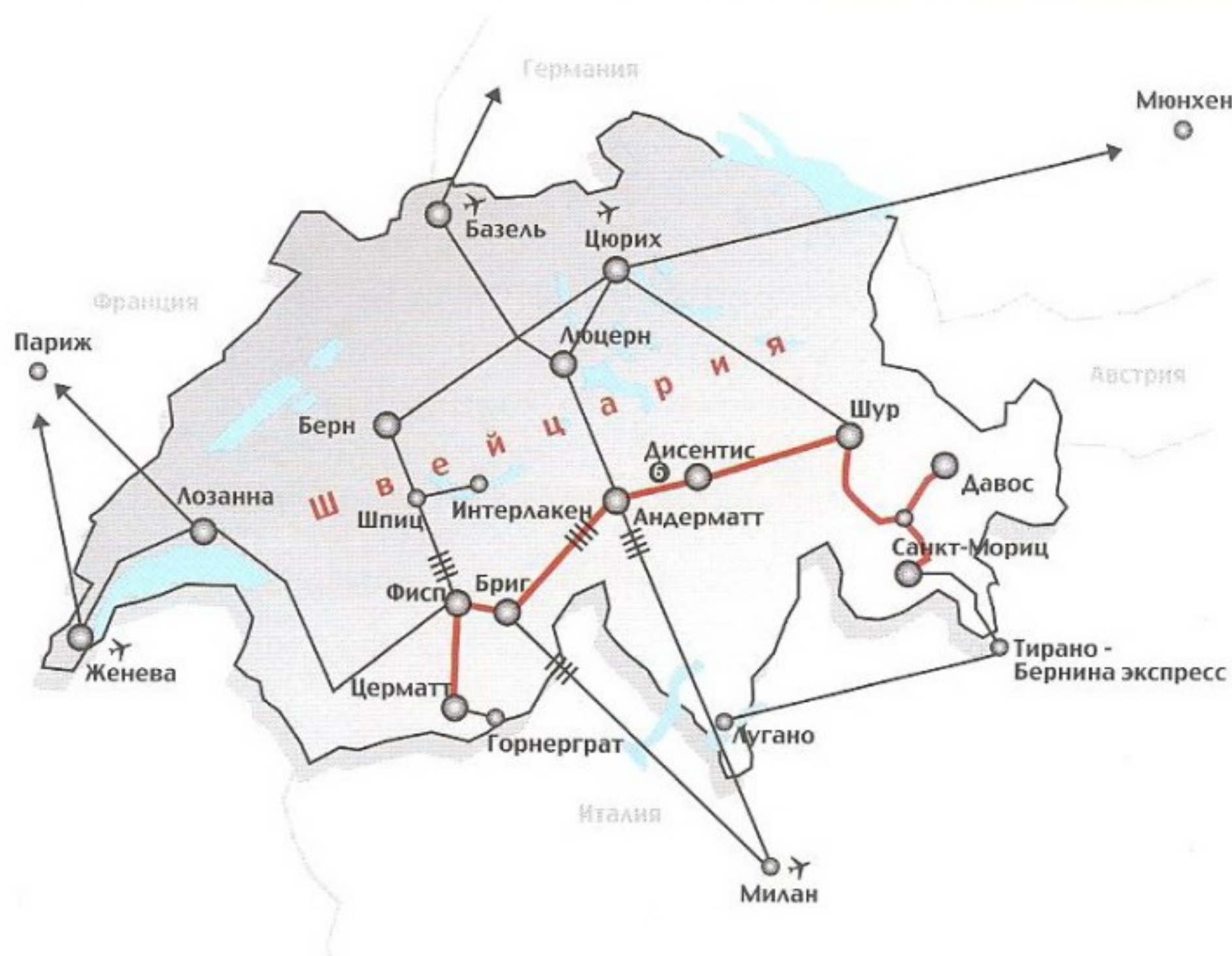
В 1930 г. состоялась первая поездка Гласье экспресса из Церматта в Санкт-Мориц. Этот экспресс не является высокоскоростным поездом, в данном случае «экспресс» значит, что маршрут обеспечивает поездку с одного конца до другого без пересадки. В настоящее время Гласье экспресс позволяет своим пассажирам насладиться красивейшими альпийскими пейзажами. Выежая из Церматта, известного туристического центра у подножия горы Маттерхорн, путешественники прибывают во впечатляющий курортный город Санкт-Мориц.

◀ Пейзажи, встречающиеся на всем протяжении маршрута Гласье экспресса, меняются в зависимости от сезона: от белоснежных снегов зимой до буйства красок весной и летом.

Карта маршрута Гласье экспресса. ▼



Во время путешествия из кантона Вале в долину Энгадин поезд пересекает горный перевал Сен-Готард, где туристы могут увидеть начало двух крупнейших европейских рек — Рейна и Роны.





ДОСУГ НА ФОНЕ ЛАНДШАФТА

ПОЕЗД ДЛЯ АКТИВНЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

Маршрут этого поезда поражает пассажиров исключительным разнообразием природных ландшафтов, которое открывается из панорамных окон вагонов. На протяжении всего путешествия можно любоваться величественными горами, стремительными водными потоками, снежными вершинами, историческими крепостями, озерами, виноградниками и живописными деревнями.

АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

Во время путешествия у туристов есть прекрасная возможность отдохнуть несколько дней в городах, расположенных на маршруте Гласье Экспресса, насладиться прекрасными пейзажами и воспользоваться разнообразными видами активного отдыха. Например, огромным разнообразием горнолыжных трасс. Лыжи, без сомнения, являются самым популярным видом спорта в регионе. Кроме того, эти места любят посещать альпинисты из разных стран мира, которых влечет слава горных вершин, таких как Маттерхорн (4545 м над уровнем моря), самая высокая точка

Швейцарии. Также горные велосипедисты или просто любители этого вида спорта могут найти большое разнообразие самых крутых маршрутов в Церматте, Давосе и Энгадине. Для серьезных выбросов адреналина организуются специальные гонки по этим маршрутам, но также здесь есть и дорожки для велосипедных прогулок, подходящих для всей семьи. Любители пеших прогулок могут совершить путешествие по горным тропам вдоль границы ледников или через леса и луга. Любители тихих семейных прогулок могут отправиться полюбоваться прекрасными видами города или в двухдневный экскурсионный поход. Без сомнения, пешие прогулки являются одним из лучших и здоровых способов отдыха, позволяющих узнавать новые места, открывать для себя каждую деталь природных ландшафтов, которые дарят путешественникам эти регионы Швейцарии. Однако благодаря уникальным трассам Церматта, Санкт-Морица и Давоса в горах преобладает катание на лыжах. Давос является постоянным местом проведения Кубка мира по лыжным гонкам, но здесь этот вид спорта до-

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС ОБЕСПЕЧИВАЕТ РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА

WWW.GLACIEREXPRESS.COM

Для того чтобы претворить в жизнь идею железнодорожного сообщения по маршруту Гласье экспресса, инженерам пришлось решать ряд проблем, связанных с труднопроходимой альпийской местностью. Нужно было построить множество мостов и туннелей на скалистых участках. Все это предполагало огромный объем работы по проектированию и созданию разводных и опорных конструкций для преодоления крутых откосов. Также были разработаны наиболее удачные системы горных локомотивов, подобраны материалы, которые могут выдержать по-

годные условия альпийских зим. Тем не менее самая большая трудность состояла в том, чтобы собрать все конструкции в условиях суровой местности. Транспортировка материалов была осложнена бездорожьем, кроме того, работы останавливались в зимнее время. С другой стороны, некоторые участки с крутым уклоном необходимо было снабдить локомотивами с зубчатой системой тяги. Хотя швейцарские железнодорожные компании VZ и RhB в 1930-е годы уже начали проектировать электровозы, на этих участках вплоть до 1947 г. продолжали использовать паровозы.



ступен для каждого, поскольку трассы, снабженные мягким разрыхленным снегом, делают спуск неспешным и расслабленным.

ФЛОРА И ФАУНА

Во время путешествия на Гласье экспрессе также можно познакомиться с различными животными и растительностью, характерными для данного региона. Советуем обратить особое внимание

на такие достопримечательности флоры и фауны, как цветущие эдельвейсы (национальный символ Швейцарии), беркуты, грифы, сурки, дикие козы и олени. Кроме того, в кантоне Граубюнден находится Швейцарский национальный парк, созданный в 1909 г. по инициативе частного лица, чтобы сохранить флору и фауну этой местности.

На маршруте Гласье экспресса всегда можно встретить снег: зимой он покрывает все горы и глубокие места долин, а летом венчает альпийские вершины.



ПИОНЕР ТУРИЗМА

В о главе составов Гласье экспресса стоят электровозы, принадлежащие Ретийской железнодорожной компании (RhB) и Маттерхорн Готтард Рейлвэй (MGBahn). Эти независимые компании объединились для создания поезда, который в 2005 г. отпраздновал свой 75-летний юбилей и приобрел панорамные вагоны первого и второго классов.


Сегодня в качестве локомотива для Гласье экспресса используется модель SLM He 4/4 II.

О красивых местах и пейзажах, проплывающих за окнами панорамных вагонов, пассажирам в наушниках сообщает аудиогид, доступный на шести языках: немецком, английском, французском, японском, китайском и итальянском.

Путешествие из Церматта в Санкт-Мориц и обратно занимает **семь с половиной часов**.

На своем пути Гласье экспресс, чтобы пересечь неровный альпийский рельеф, проходит **291** мост и **91** туннель.

Строительство туннеля **Фурка** в **1982 г.** дало Гласье экспрессу возможность бесперебойных поездок в течение зимних месяцев.



В первые годы существования поезда, чтобы подчеркнуть развлекательный характер маршрута через Альпы, для него был выбран девиз: «**Самый быстрый медленный поезд в мире**».

Неровный горный рельеф вынудил инженеров спроектировать зубчатую систему, чтобы проходить некоторые участки пути.

СЕРИЯ SLM HGE ТИП 4/4 II

- **Тип тяги:** электрический двигатель
- **Изготовитель:** механических деталей — SLM, электрических деталей — ABB
- **Классификация UIC (Международного союза железных дорог):** полноприводный
- **Ширина колеи:** 1000 мм
- **Вес локомотива:** 63 т
- **Электрический двигатель:** SBB-CFF-FFS/ 15 кВ 16,7 Гц
- **Метод токосъема:** воздушная контактная сеть
- **Габариты:** высота 4240 мм, ширина 2973 мм, длина 14 800 мм

ТРАНС- СИБИРСКАЯ ЭПОПЕЯ

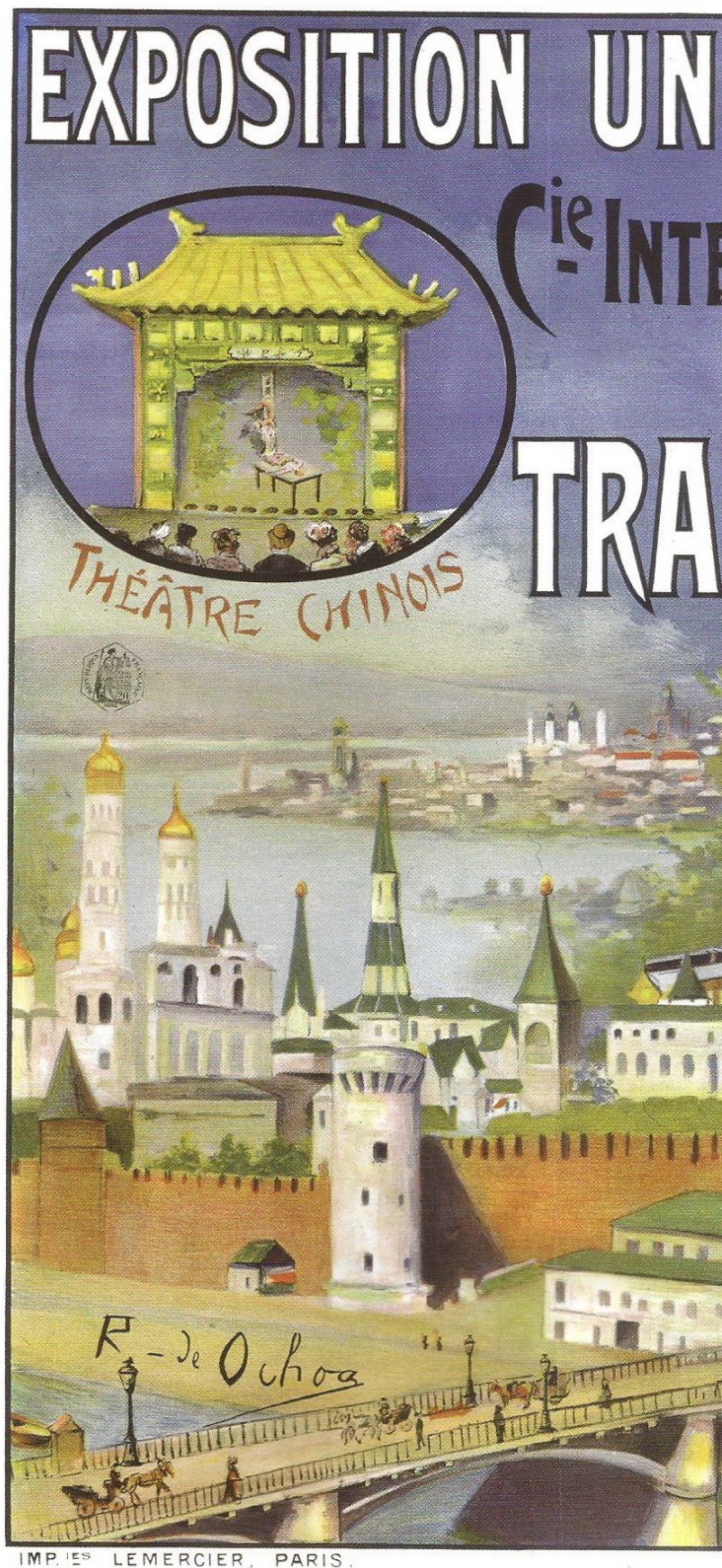
НЕТ ТАКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, КОТОРАЯ МОГЛА БЫ СРАВНИТЬСЯ С ТРАНССИБИРСКОЙ. НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ОНА ЯВЛЯЕТСЯ САМОЙ ДЛИННОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ В МИРЕ С ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 9259 КМ ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИВОСТОКА, СОЕДИНЯЯ ЕВРОПУ И АЗИЮ И ПЕРЕСЕКАЯ СЕМЬ ЧАСОВЫХ ПОЯСОВ. МАРШРУТ ПРОХОДИТ ПО РАЗНООБРАЗНЫМ УЧАСТКАМ ДИКОЙ ПРИРОДЫ, ТАКИМ КАК УРАЛЬСКИЕ ГОРЫ, СИБИРСКИЕ СТЕПИ, ТАЙГА, ТУНДРА, БЕРЕГ САМОГО ГЛУБОКОГО В МИРЕ ОЗЕРА — БАЙКАЛ, И ЗАКАНЧИВАЕТСЯ НА БЕРЕГУ ТИХОГО ОКЕАНА — ВО ВЛАДИВОСТОКЕ.

РОССИЯ НАЧАЛА СВОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ В СИБИРЬ В XVI В., НО КОНТРОЛЬ ТАКИХ ОБШИРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ВСЕГДА БЫЛ СЛОЖНОЙ ЗАДАЧЕЙ, УЧИТЫВАЯ ОГРОМНЫЕ РАССТОЯНИЯ И ОТСУТСТВИЕ НАДЕЖНОГО БЫСТРОГО ТРАНСПОРТА. ГЛЯДЯ НА ПРИМЕР СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ, РОССИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВСКОРЕ ПОНЯЛО, ЧТО ЛУЧШИМ СПОСОБОМ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ СИБИРИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЕЕ БОГАТЫХ РЕСУРСОВ СТАНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, КОТОРАЯ ТАКЖЕ ПОЗВОЛИТ БЫСТРО ПЕРЕПРАВЛЯТЬ ВОЙСКА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ В ЭТОЙ ОБЛАСТИ.

ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ.

Первый проект железной дороги в далекой Сибири восходит к 1847 г., когда Н.Н. Муравьев-Амурский, бывший в то время генерал-губернатором Восточной Сибири, предложил проложить железнодорожные пути из порта Николаевск на реке Амур по направлению к внутренним территориям Сибири.

Хотя предложению Муравьева-Амурского не суждено было осуществиться, оно послужило толчком для других инициатив. Одна из них была



IMP. LES LEMERCIER, PARIS.

VERSELLE DE 1900

NATIONALE DES WAGONS-LITS

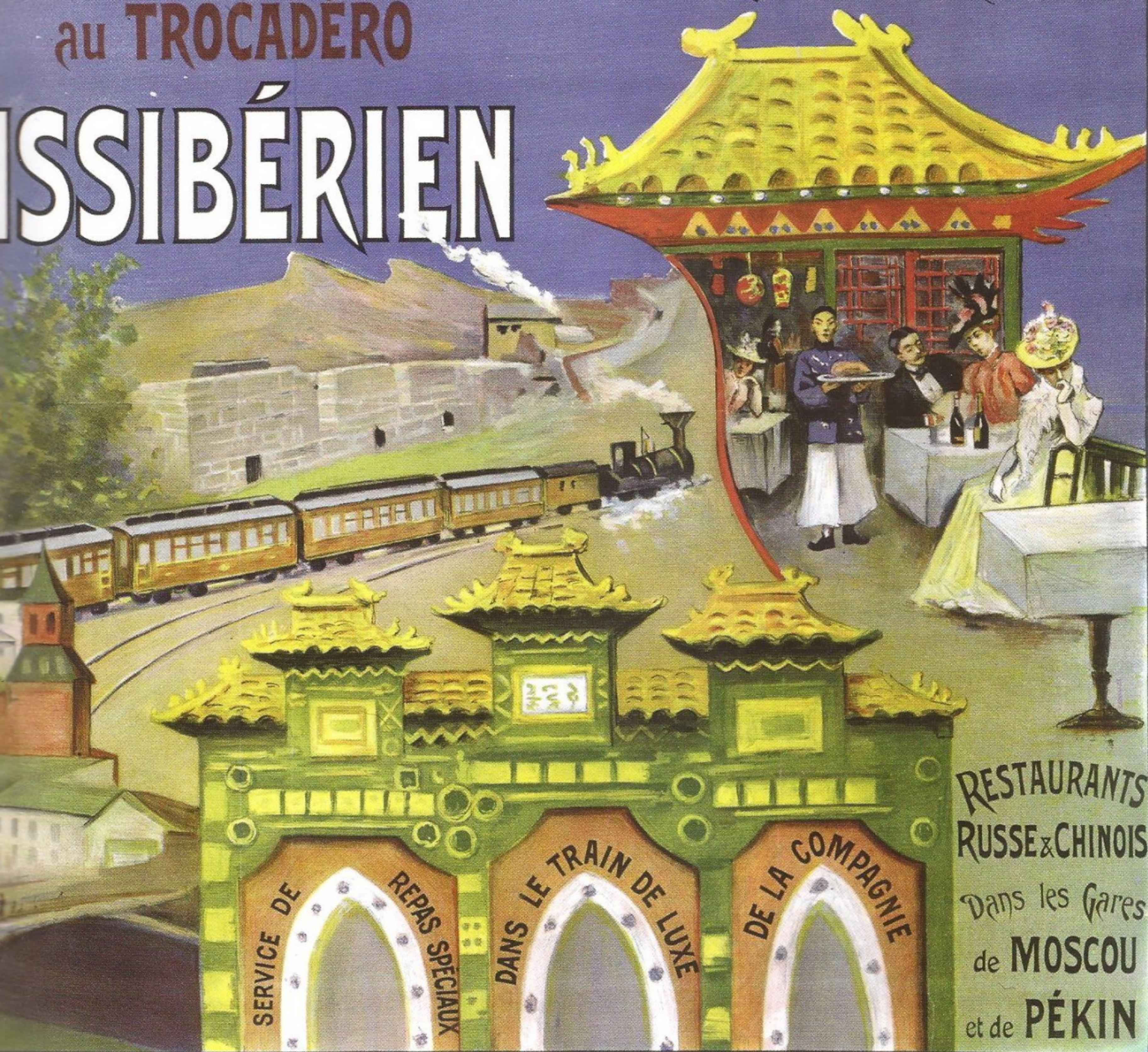
au TROCADERO

SSIBÉRIEN

PANORAMA MOUVANT

Voyage

de MOSCOU à PÉKIN



▲ Рекламный плакат Транссибирской железной дороги, изготовленный Международным обществом спальных вагонов и скорых европейских поездов для Всемирной выставки, проходившей в Париже в 1900 г. Хотя линия не была завершена, в то время уже можно было совершить большую часть поездки из Москвы до Пекина на поезде.

озвучена британцами в 1857 г. Они предложили объединить принцип конки (конно-железной городской дороги) и систему ямских станций, связывавших Нижний Новгород, Казань, Пермь, населенные пункты Урала и Сибири. Эта транспортная система должна была простираться вплоть до Тихого океана.

Через год трое англичан Моррисон, Слей и Хорн снова высказали подобную идею, но на этот раз они предложили использовать паровозы вместо лошадей. В то же самое время американец Перри Коллинс попросил российское правительство разрешить строительство железной дороги от реки Амур до Иркутска — города в самом сердце Сибири.

Через год неудач, последовавших после начинаний, предпринятых по частной инициативе, вынудила российское правительство взять под контроль проведение работ. Кроме того, правительство не хотело допускать иностранцев к строительству дороги на стратегически важных территориях империи. В 1875 г. министр транспорта К.Н. Посьет предложил проложить железнодорожную магистраль, которая соединит

реки Волгу и Амур, но нехватка финансирования со стороны государственной казны задержала первые работы по продлению линии, следующей из Москвы через Пермь до Екатеринбурга.

В 1878 г. был открыт первый железнодорожный маршрут, пересекающий Урал, так стало возможным достичь азиатской территории. В 1885 г. маршрут был продлен до Тюмени.

В 1888 г. было открыто железнодорожное движение через Уральские горы между Самарой и Челябинском, который, согласно планам, служил

В 1888 г. было открыто железнодорожное движение через Уральские горы между Самарой и Челябинском, который служил отправной точкой для будущей Транссибирской магистрали.

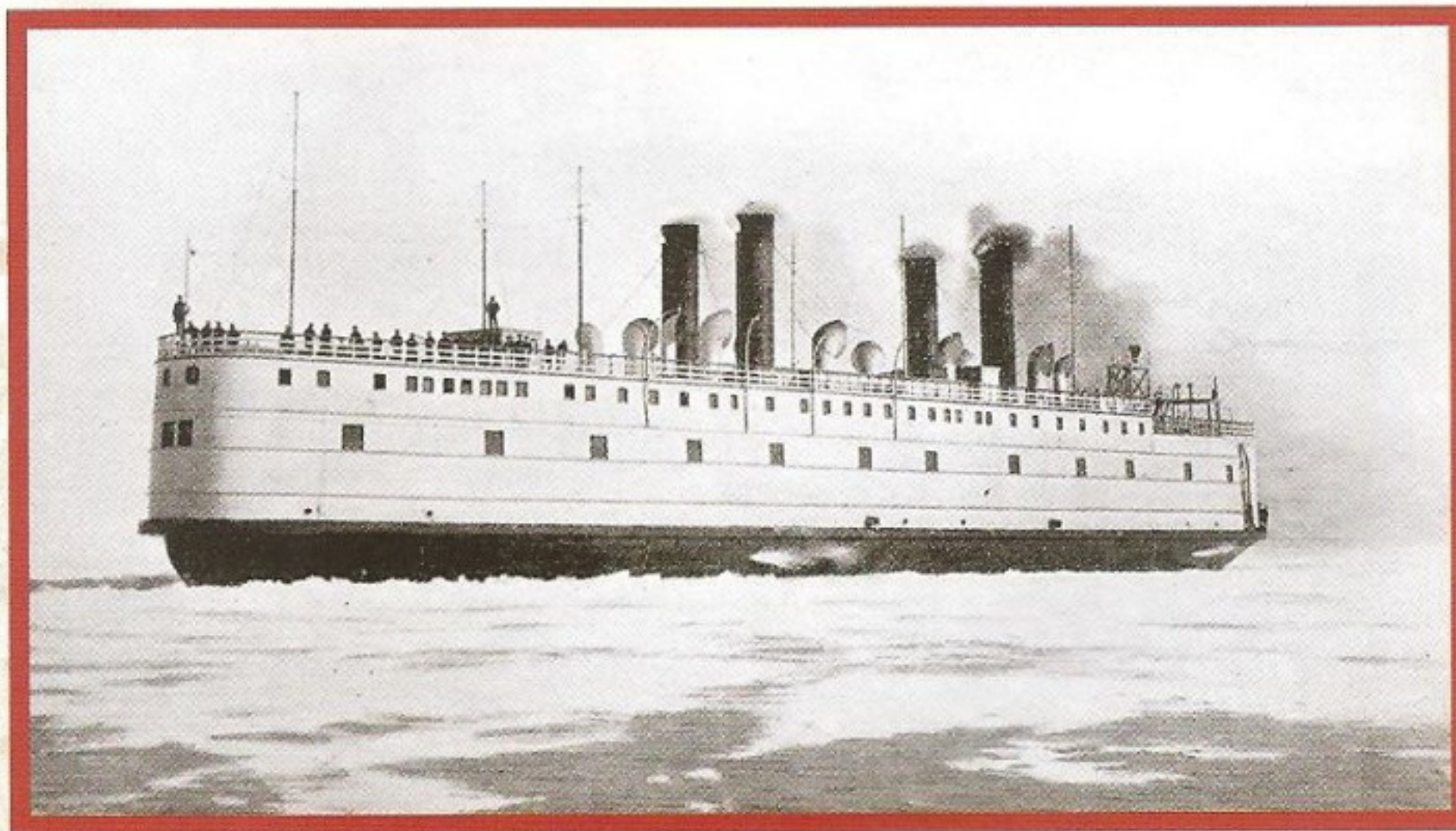
Ледоколы озера Байкал

Самым большим препятствием, которое необходимо было преодолеть при строительстве Транссибирской железной дороги, был Байкал — крупнейшее пресноводное озеро в мире.

Было решено проложить дорогу вдоль его южного берега. До вступления в строй в 1905 г. Кругобайкальской железной дороги, единственной возможностью продолжить путешествие по рельсам было сооружение паромной переправы. Для этого были приобретены паром-ледокол «Байкал» и вспомогательный ледокол «Ангара», сконструированные английской компанией Armstrong & Company.

Перед отправлением из Санкт-Петербурга «Байкал» весом 4200 т и 90 м в длину и заказанный двумя годами позже ледокол «Ангара» (1400 т и 61 м) разобрали и погрузили на несколько товарных поездов, направляющихся к озеру Байкал, где суда были собраны вновь.

Двухпалубный паром «Байкал» был способен вместить на основной палубе целый поезд из

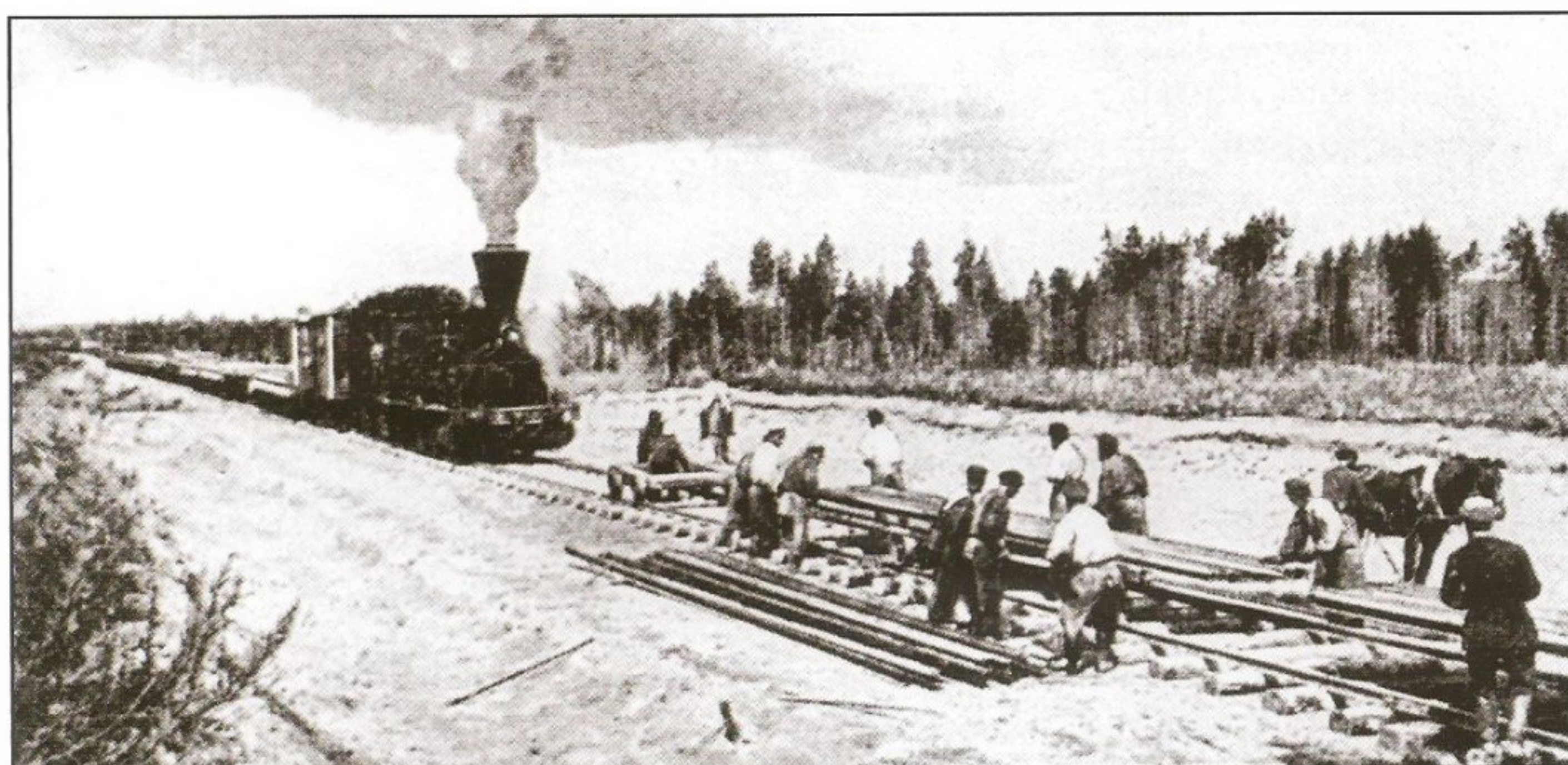


27 двухосных вагонов. На верхней палубе размещались каюты 1, 2 и 3 классов для 600 пассажиров. Ледокол «Ангара» мог перевозить только грузы в трюме и пассажиров в каютах 1, 2 и 3 классов. Основное его предназначение — прокладывать для «Байкала» безопасный путь во льду, если его толщина превышала 70 см.

Ледокол «Ангара» сохранился в Иркутске, а в 1991 г. был открыт интересный музей, рассказывающий о приключениях во время пересечения скованного льдом озера Байкал.



◀ Испытание моста через р. Ушайку на Транссибирской железной дороге. Фотография 1901 г.



◀ Строительные работы на Транссибирской железной дороге, 1903 г. Эта дорога, благодаря ее протяженности, стала легендой в истории железнодорожного движения.

отправной точкой для будущей Транссибирской железной дороги.

Новый министр транспорта, С.Ю. Витте, окончательно убедил царя в необходимости создания железной дороги, чтобы упрочить царскую власть в Сибири, над которой нависала угроза китайского и японского захвата.

Таким образом, 31 мая 1891 г. во Владивостоке царь Николай II торжественно открыл начало работ. Первая тележка была заполнена грунтом, после чего царь высыпал ее на месте будущей насыпи для новой железной дороги.

Строительные работы были поделены на шесть основных участков. Первые три из них расположились между Челябинском и рекой Обь, отсюда к западному берегу Байкала, а также из Хабаровска до Владивостока. Эти участки должны были начать функционировать к 1900 г. Строительство первого участка протяженностью

Новый министр транспорта, С.Ю. Витте, окончательно убедил царя в необходимости создания железной дороги, которая поможет упрочить царскую власть в Сибири.

1450 км, между Новосибирском и Челябинском на берегу Оби, возглавил инженер Константин Михайлов. Руководителем экспедиции и строительства на подходах к реке Обь и мостового перехода через нее был инженер и писатель Н.Г. Гарин-Михайловский.

Работы на обширных равнинных участках продвигались достаточно быстро: так, 14 сентября 1894 г. уже была построена половина путей, и ста-

ло возможным добраться до реки Иртыш недалеко от города Омск. Год спустя, 31 августа 1895 г. были проложены железнодорожные пути через тундру до реки Обь. Наконец, в мае 1896 г. с вводом в действие 800-метрового моста через реку Иртыш завершилось строительство первого участка.

Работы по строительству второго участка от Новосибирска до западных берегов озера Байкал возглавил инженер Николай Меженинов. Под его руководством 28 августа 1898 г. завершилась сборка путей до города Иркутск неподалеку от озера Байкал.

Между тем работы, начатые во Владивостоке в 1891 г. под руководством инженера Ореста Вяземского, продвигались очень медленно из-за экстремальных погодных условий, сложного рельефа местности с большим количеством сопок, а также эпидемий и постоянных нападений разбойников. Вследствие чего пути, ведущие в Хабаровск, не могли быть введены в эксплуатацию вплоть до ноября 1897 г.

Четвертый участок, между портом Мысовск на восточном берегу Байкала и городом Сретенск в Забайкалье, строительство которого проходило под руководством Александра Пшечникова, был закончен к январю 1900 г.

Закончить строительство дороги на участке от Сретенска до Хабаровска было нелегкой задачей из-за сильной изрезанности рельефа на трассе будущей железной дороги протяженностью 1900 км, что требовало построить более 100 мостов, в первую очередь через реку Амур в Хабаровске длиной около 2,5 км.

Учитывая все трудности, российское правительство приняло решение осуществить новый проект — строительство Китайско-Восточной железной дороги, трасса которой отделилась от первоначального пути Транссибирской линии в районе Читы и пошла южнее, в область Маньчжурии, чтобы затем проще и быстрее достигнуть Владивостока.

Новая железная дорога, которая была продлена до Порт-Артура, введена в эксплуатацию 3 ноября 1903 г., накануне русско-японской войны, в ходе которой внесла значительный вклад при транспортировке войск и вооружений для российской армии.

Предпоследним этапом строительства Транссибирской магистрали стало возобновление работ вокруг озера Байкал, которые сначала были ускорены, а затем приостановлены до 25 сентября 1904 г. в связи с началом войны с Японией. Потеря Порт-Артура и вражеский контроль над территорией Маньчжурии вынудили российские власти

Во время Второй мировой войны по Транссибирской магистрали осуществлялась эвакуация производств из европейской части России в азиатскую, а в противоположном направлении шла транспортировка продовольствия и оружия.

вернуться к первоначальному проекту строительства линии между Сретенском и Хабаровском в обход территории Китая. Работы начались в 1908 г. и были завершены только 12 августа 1916 г.

ВЕК ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Окончание строительства Транссибирской железной дороги совпало с началом Первой мировой войны. За годы войны техническое состояние дороги резко ухудшилось, но сильнее всего она пострадала во время гражданской войны. Была уничтожена большая часть паровозов и вагонов, подорваны и сожжены мосты, устройства водоснабжения, пассажирские и станционные сооружения. После окончания гражданской войны на дороге без промедления начались восстановительные работы. Зимой 1924–1925 гг. была восстановлена разрушенная часть Амурского моста, и в марте 1925 г. на дороге возобновилось сквозное движение поездов.

Наиболее заметную стратегическую роль Транссибирская магистраль сыграла во время Второй мировой войны, когда по ней шла эвакуация производств из европейской части России в ее азиатскую часть, а также перевозки продовольствия и оружия в противоположном направлении.

Сегодня Транссибирская магистраль является основной железнодорожной артерией России. Грузовые поезда, способные перевозить до 6000 т груза, осуществляют транспортировку более чем 30% товаров для экспорта, и ежегодно из России в Китай перемещается около 54 млн. т груза.

Кроме того, в настоящее время проводится широкомасштабная программа модернизации магистрали, которая позволит контейнерам совершать путь из Пекина в Гамбург менее чем за 10 дней, что сделает Сибирь ключевым звеном системы международной торговли. ●



ЛОКОМОТИВ «ЗЕФИР» НА БЁРЛИНГТОНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ЛОКОМОТИВЫ

Коллекция масштабных моделей

МИРА

ТЕКИЛА ЭКСПРЕСС

Регион Гуадалахара

2007

6

ЛОКОМОТИВ

GM EMD GR38-2

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Транссибирская эпопея

DeAGOSTINI



GM EMD GR38-2

Регион Гуадалахара

16+