МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ВИРТУАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЁННАЯ ПАССАЖИРСКОМУ ДВИЖЕНИЮ НА ЛИНИИ ЛЕНИНГРАД – МОСКВА

РАБОТЫ АЛЕКСЕЯ АЛЕКСЕЕВИЧА ГРУКА

ХУДОЖНИКА – ЛЮБИТЕЛЯ, УВЛЕЧЁННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

О ХУДОЖНИКЕ

Более 30 лет А. А. Грук занимается ремонтными работами в депо, где бок о бок соседствуют современные локомотивы и паровозы. Благодаря умелым рукам мастера, возрождаются старинные паровозы.

Живописью Алексей Алексеевич увлёкся со школьной скамьи. Специально этому никогда не учился — он рисует по велению души. Главной целью своего творчества считает демонстрацию красоты железных дорог.

Картины, представленные на выставке, можно назвать циклом работ, написанных в 2020 г.

Эти картины — летопись локомотивов, работавших на железнодорожной линии Санкт-Петербург – Москва, в том числе с поездом «Красная стрела».

Акварели Алексея Грука со скрупулёзной точностью воспроизводят железнодорожную инфраструктуру.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ С

Разразработан на Сормовском заводе.
На момент создания считался скоростным, экономичным паровозом, обладающим передовой конструкцией для своего времени.

Годы эксплуатации:
1914 – 1941 гг.
1944 – 1960 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ Су

Разработан на Коломенском заводе. Универсальный пассажирский паровоз качественно нового конструктивного исполнения. Первый паровоз, созданный в СССР. Подходил для работы в скорых и тяжёлых пассажирских поездах дальнего и пригородного сообщения.

Годы эксплуатации:
1937 – 1941 гг.
1944 – 1962 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ ИС

Обладатель Гран-при Всемирной парижской выставки 1937 г. Самый мощный серийный пассажирский паровоз в истории отечественного паровозостроения.

Годы эксплуатации:
1939 – 1941 гг.

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ Л

Выпущен на Путиловском заводе, впоследствии получившем название «Красный Путиловец». Паровоз серии Л был первым локомотивом, перевозившим «Красную Стрелу».

Годы эксплуатации:
1923 – 1937 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ 2-3-2В

Паровоз серии 2-3-2 выпущен на Ворошиловградском заводе в единственном экземпляре в 1938 г. Конструкционная скорость — 180 км/ч, в то время как паровозы серии Су могли развивать скорость только до 125 км/ч.

Годы эксплуатации:
1939 – 1941 гг.
1948 – 1961 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ П36

Советский пассажирский паровоз серии П36 выпускался Коломенским заводом. Локомотивы этой серии стали последними пассажирскими паровозами выпущенными в СССР на Коломенском заводе.

Годы эксплуатации:
1954 – 1962 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ 2-3-2К

Опытный советский скоростной паровоз типа 2-3-2, выпущенный Коломенским заводом.
Эти локомотивы доставляли экспресс «Красная Стрела» из Ленинграда в Москву за 8 часов — до этого время в пути составляло более 11 часов.

Годы эксплуатации:
1939 – 1941 гг.
1948 – 1961 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗ СЕРИИ ТЭ7

Пассажирский тепловоз, сконструированный \ на Харьковском заводе. Тепловоз серии ТЭ7 спроектирован на базе грузового тепловоза серии ТЭ3. Тепловозы серии ТЭ7, окрашенные в синий цвет, водили экспресс «Красная Стрела» до 1962 г.

Годы эксплуатации:
1957 – 1962 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗ СЕРИИ ТЭ7

В начале эксплуатации тепловозы серии ТЭ7 обслуживали скорые поезда между Ленинградом и Москвой, причём 650 км пути самый быстрый из них преодолевал за 6 час. 20 мин.

Годы эксплуатации:
1939 – 1941 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ Сум

Модернизированная версия паровоза Су выпускалась на Коломенском заводе. Именно паровозы серии Сум водили первые поезда сообщением Москва – Ленинград после снятия блокады Ленинграда. С 1944 г. паровозы этой серии обслуживали экспресс «Красная стрела»

Годы эксплуатации:
1944 – 1955 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ ВЛ22м

Электровоз серии ВЛ22м выпускался на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Первый советский крупносерийный электровоз.

Годы эксплуатации:
1960 – 1962 гг.

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗ СЕРИИ ТЭП60

Тепловоз ТЭП60 выпускался с 1960 по 1985 гг. на Коломенском заводе. Конструкционная скорость движения — 160 км/ч. Работал на линии Ленинград – Москва

Годы эксплуатации:
1960 – 1961 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗ СЕРИИ ЧС2

Электровозы этой серии выпускались на предприятии Škoda в Чехословакии по заказу советских железных дорог. Конструкционная скорость — 160 км/ч.

Годы эксплуатации:
1962 – 1975 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗ СЕРИИ ЧС200

Электровоз серии ЧС200 выпускался на предприятии Škoda в Чехословакии в период с 1979 по 1980 гг. по заказу советских железных дорог. Работали только на линии Ленинград – Москва. Максимальная конструкционная скорость — 200 км/ч.

Годы эксплуатации:
с 1980 г. по наст. вр.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОПОЕЗД ЭР200

ЭР200 — советский скоростной электропоезд постоянного тока. Несколько составов построены Рижским вагоностроительным заводом. Регулярная эксплуатация электропоезда началась 1 марта 1984 года. Конструкционная скорость — 200 км/ч.

Годы эксплуатации:
1984 – 2009 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗ СЕРИИ ЧС2т

Электровозы серии ЧС2Т оборудованы реостатным тормозом. Выпускались на предприятии Škoda в Чехословакии по заказу советских железных дорог.

Годы эксплуатации:
с 1974 г. по наст. вр.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ 2-3-2В

Паровоз серии 2-3-2 выпущен на Ворошиловградском заводе в единственном экземпляре в 1938 г. Конструкционная скорость — 180 км/ч, в то время как паровозы серии Су могли развивать скорость только до 125 км/ч.

Годы эксплуатации:
1939 – 1941 гг.
1948 – 1961 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ П36

Советский пассажирский паровоз серии П36 выпускался Коломенским заводом. Локомотивы этой серии стали последними пассажирскими паровозами выпущенными в СССР на Коломенском заводе.

Годы эксплуатации:
1954 – 1962 гг.

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ 2-3-2К

Опытный советский скоростной паровоз типа 2-3-2, выпущенный Коломенским заводом.
Эти локомотивы доставляли экспресс «Красная Стрела» из Ленинграда в Москву за 8 часов — до этого время в пути составляло более 11 часов.

Годы эксплуатации:
1939 – 1941 гг.
1948 – 1961 гг.

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОПОЕЗД ЭВС1 И ЭВС2 «САПСАН»

Электропоезда «Сапсан» производства компании «Siemens», были приобретены ОАО «РЖД» для эксплуатации на российских железных дорогах.

Годы эксплуатации:
с 2009 г. по наст. вр.

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗ ЭП20

ЭП20 «Олимп» — российский двухсистемный скоростной шестиосный пассажирский электровоз, спроектированный АО «Трансмашхолдинг». Электровоз серийно выпускается на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

Годы эксплуатации:
с 2013 г. по наст. вр

МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗ ЭП2К

Электровоз Пассажирский, тип 2, Коллекторный тяговый привод — российский пассажирский шестиосный электровоз постоянного тока, выпускается на Коломенском заводе.

Годы эксплуатации:
с 2009 г. по наст. вр.