ТЯГА НОВОЙ ЭПОХИ



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РЕШЕНИЕ



В феврале 1956 года XX съезд Коммунистической партии Советского Союза, определивший ключевые направления развития страны, принял стратегическое решение о масштабной модернизации железных дорог.



Встреча молодых железнодорожников с делегатом XX съезда КПСС М.А. Осинцевым. 1956 г.



Первый секретарь ЦК КПСС Н.С.Хрущев с трудящимися. 1960 г.



Министр путей сообщения СССР Б.П.Бещев (1903–1981)

План на ближайшую пятилетку был амбициозен:

- увеличить грузооборот на 42%,
- реконструировать пути,
- обновить локомотивный парк.

Уже во второй половине того же года заводы прекратили выпуск паровозов, ознаменовав начало эпохи тепловозов и электровозов.

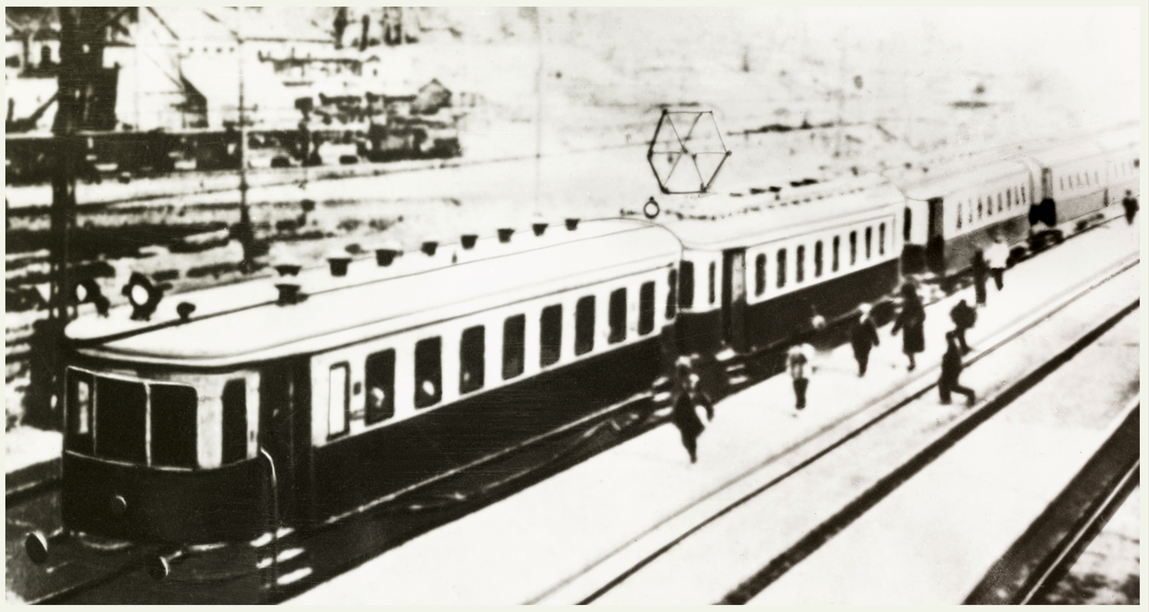
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ПЕРВЫЕ ШАГИ К ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР



Символ прогресса XIX века, паровоз, постепенно стал отставать от ритма века XX. Ответом на вызовы времени стало появление более совершенной технологии – электрической тяги.



Электрифицированный участок Баку-Сабунчи. 1930-е гг.



Первый электропоезд на станции Ораниенбаум. 1934 г.

В 1913 году началось сооружение Оранэлы - электрифицированной линии, которая должна была соединить Санкт-Петербург со Стрельной, Петергофом, Ораниенбаумом и Красной Горкой. Однако из-за Первой мировой и Гражданской войн строительство этой железной дороги не было завершено, а участок от Ленинграда до поселка Стрельна стал использоваться как трамвайная линия.



А.Д. Кулигин – машинист первого поезда на электротяге Кандалакша – Апатиты. 1935 г.

В 1926 году была электрифицирована пригородная линия Баку – Сабунчи – Сураханы (Азербайджанская ССР).
В 1929 году пригородные электросекции стали курсировать на линии Москва – Мытищи.
Большое значение имела электрификация участка Хашури – Зестафони Закавказской железной дороги (Грузинская ССР), который был открыт летом 1932 года.
В 1935 году электровозы стали водить поезда на участках Кандалакша – Апатиты и Апатиты – Кировск (территория Мурманской области) на Кировской железной дороге.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ПЕРВЫЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ КОЛОМЕНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА И ЗАВОДА «ДИНАМО»



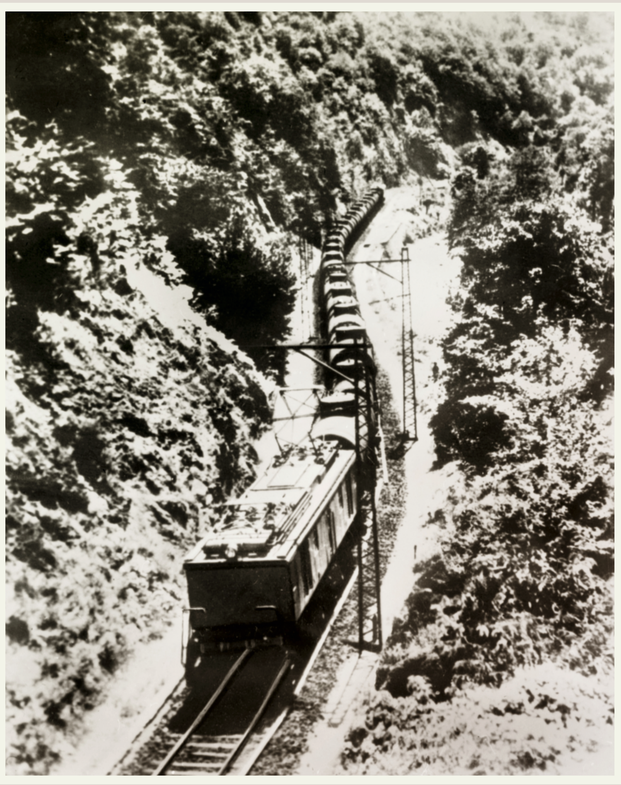
Серийное производство магистральных электровозов было организовано на Коломенском машиностроительном заводе и московском заводе «Динамо».



Грузовой электровоз $С_с^М$-14. Экспозиция Музея железных дорог России



Первый советский электровоз ВЛ19-01. 1970-е гг.



Поезд на электротяге следует
по Закавказской железной дороге. 1930-е гг.

С 1932 года выпускались электровозы серии Сс (Сурамский советский), которые строились по чертежам американской фирмы General Electric. В те же годы был спроектирован первый магистральный электровоз отечественной конструкции, которому была присвоена серия ВЛ19 («Владимир Ленин»).

Помимо других серий, наиболее совершенными электровозами того времени стали локомотивы ВЛ22, которые строились начиная с 1938 года.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗЫ НОВОЧЕРКАССКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО СОЮЗНОГО ЭЛЕКТРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ С.М.БУДЕННОГО



Строительство завода, который первоначально должен был выпускать локомотивы для промышленного транспорта, началось в 1932 году. Спустя четыре года на заводе начался выпуск узкоколейных паровозов типа 159. Затем в Новочеркасске стали производить танк–паровозы серии 9П.



Электровоз ВЛ22^{М}-1729. 1997 г.



Грузовой электровоз Н8-069 постоянного тока, 1960-е гг.



Электровоз ВЛ23-001. 1956 г.

В 1945 году на заводе стали выпускать магистральные электровозы ВЛ22^{М}.
В начале 1953 года в Новочеркасске был спроектирован и изготовлен первый грузовой электровоз Н8 (в дальнейшем – ВЛ8).
В конце 1957 – начале 1958 годов завод изготовил первые два электровоза переменного тока Н6О, которые в дальнейшем стали обозначать серией ВЛ60.

В настоящее время Новочеркасский завод – один из основных производителей электровозов в России.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗЫ ТБИЛИССКОГО ЭЛЕКТРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ В.И.ЛЕНИНА



Строительство нового предприятия было начато в 1942 году. Во второй половине 1950-х годов здесь был организован выпуск новых электровозов.



Электровоз ВЛ8-697. 1991 г.



Электровоз ВЛ15-004. 1980-е гг.



Электровоз ВЛ10-1420. 1997 г.

30 декабря 1957 года был готов первый электровоз, который получил обозначение Н8-201 (ВЛ8-201).
В дальнейшем на заводе производили магистральные электровозы серий ВЛ10, ВЛ11 и ВЛ15.
Первым был спроектирован двухсекционный локомотив серии Т10 (ВЛ10). Он был выпущен в 1961 году.

Тбилисский завод специализировался на выпуске магистральных электровозов постоянного тока.
Исключением стали два опытных пассажирских электровоза серии ВЛ40, предназначенных для эксплуатации на переменном токе, построенные в 1966 и 1969 годах.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОВОЗЫ ПЛЬЗЕНЬСКОГО ЗАВОДА ИМЕНИ В.И.ЛЕНИНА, ПОСТАВЛЯВШИЕСЯ В СССР



Одним из крупнейших машиностроительных предприятий бывшей Чехословакии являлся завод Škoda, расположенный в городе Пльзень. В 1927 году этот завод стал производить электровозы.



Электровоз ЧС1-085. 1960-е гг.

С 1957 года началось многолетнее сотрудничество чехословацкого завода и советского Министерства путей сообщения. В конце 1950-х годов для СССР была произведена партия электровозов ЧС1.
С 1962 года начались серийные поставки электровозов ЧС2.
Они стали самыми распространенными пассажирскими электрическими локомотивами СССР.
В 1965 году в городе Пльзень был изготовлен первый электровоз переменного тока серии ЧС4, который выпускался до 1972 года.
Всего было построено 230 машин этой серии.

Наиболее современными чехословацкими электровозами стали двухсекционные локомотивы серий ЧС7 и ЧС8.
Первые предназначались для постоянного тока. Вторые использовались на линиях переменного тока.



Электровоз ЧС2-070 на Октябрьской железной дороге. 1960-е гг.



Электровоз ЧС4-012. Экспозиция музея железных дорог России

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ



Электрификация железных дорог, входивших в Транссибирскую магистраль, проводилась поэтапно.



Монтаж контактной сети в Красноярске. 1959 г.



Электровоз Ф с пассажирским поездом
на Красноярской железной дороге. 1960-е гг.



Руководящий состав Красноярской железной дороги, 1980-е гг.

Уже в 1953–1955 годах была введена электрическая тяга на отдельных участках Омской железной дороги.
Спустя несколько лет электровозы стали водить поезда по Южно-Уральской железной дороге от Челябинска до Кургана.
Одним из первых в стране участков, электрифицированных на переменном токе, стала линия Мариинск-Зима, затем электрическая тяга была введена на участке Чернореченская – Красноярск – Клюквенная.
В те годы использовались электровозы Н60 Новочеркасского завода и электровозы Ф, выпущенные французской фирмой Alstom по заказу Советского Союза.

В настоящее время электрическая тяга используется на всем протяжении Транссибирской магистрали.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ЭЛЕКТРОПОЕЗДА И ЭЛЕКТРОСЕКЦИИ РИЖСКОГО ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА



С 1895 года в Риге был учрежден вагоностроительный завод «Феникс», который стал одним из основных предприятий по производству подвижного состава.



Моторвагонные секции $С^{Р}3$ на перегоне Ланская – Удельная. 1956 г.



Электропоезд ЭР2-389. 1960 г.



Электропоезд ЭР1. Первый рейс по электрифицированной линии Ленинград – Малая Вишера. 1960 г.

В начале 1947 года завод изготовил свою первую электросекцию серии $С^{Р}$, которую отправили на Ярославскую железную дорогу. Затем эта продукция стала выпускаться серийно.
С октября 1952 года завод стал изготавливать модернизированные электросекции $С^{Р}3$.

В 1957 году был изготовлен первый состав 10-вагонного пригородного электропоезда серии ЭР1. С 1962 года стали выпускаться электропоезда ЭР2.

В июле 1959 года на заводе была построена первая электросекция серии ЭР7, предназначенная для работы на участках переменного тока. Через несколько лет завод выпустил двухвагонную электросекцию ЭР9-01 и 10-вагонный электропоезд ЭР9-02.
Затем началась серийная постройка электропоездов ЭР9.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗЫ ХАРЬКОВСКОГО ЗАВОДА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ИМЕНИ В.А.МАЛЫШЕВА



Тепловозы появились как ответ на потребность в более эффективной тяге, чтобы заменить устаревшие паровозы.
В 1897 году было завершено строительство Харьковского паровозостроительного завода, который вплоть до начала Великой Отечественной войны являлся одним из основных производителей магистральных паровозов.



Тепловоз ТЭ2-20-001 Харьковского завода. 1948 г.



Тепловоз ТЭ3. 1960-е-1970-е гг.



Тепловоз ТЭ7-001 Харьковского завода. 1956 г.

С 1947 года на заводе было налажено серийное производство локомотивов ТЭ1.
В следующем году на Харьковском заводе был спроектирован и изготовлен двухсекционный тепловоз серии ТЭ2. С 1950 по 1955 год эти локомотивы изготавливались серийно.
Тепловоз ТЭ3 был разработан под руководством главного конструктора завода А.А.Кирнарского.
С 1955 года эти локомотивы стали строиться серийно.

В 1956 году предприятием был выпущен первый советский пассажирский тепловоз, который получил обозначение ТЭ7. Конструкционная скорость этого локомотива равнялась 140 км/ч.
С 1961 по 1968 годы в Харькове выпускались пассажирские тепловозы ТЭП10.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗЫ ВОРОШИЛОВГРАДСКОГО ТЕПЛОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ



Предприятие было основано в 1896 году. В 1900 году на нем был изготовлен первый паровоз.
В 1956 году выпуск паровозов в Ворошиловграде (Луганске) был завершен, и началось массовое производство тепловозов серии ТЭ3.
В этот период на предприятии было спроектировано несколько опытных тепловозов с гидропередачами: ТГ100, ТГ102, ТГ105 и ТГ106.



Тепловоз ТГ106 на Октябрьской железной дороге. 1960-е гг.



Тепловоз М62. Станция Брест. 1992 г.



Тепловоз 2ТЭ121 в локомотивном депо Ленинград-Варшавский. 1991 г.

В 1964 году на заводе был изготовлен первый магистральный тепловоз М62, который использовался в СССР и в социалистических странах.

В 1967 году предприятие выпустило первый магистральный тепловоз переменно-постоянного тока серии ТЭ109, а в 1971 году был изготовлен первый тепловоз 2ТЭ116.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗЫ И ГАЗОТУРБОВОЗЫ КОЛОМЕНСКОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ ТЕПЛОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ИМЕНИ В.В.КУЙБЫШЕВА



В 1863 году был основан Коломенский машиностроительный завод, расположенный около станции Голутвин в Московской области. Завод стал производить паровозы, вагоны, речные суда и двигатели внутреннего сгорания. С 1931 года на предприятии стали изготавливать тепловозы.



Тепловоз ТЭП60-0001 на Октябрьской железной дороге. 1960-е гг.

В 1956 году Коломенский завод выпустил свой последний паровоз серии П36 и перешел на выпуск магистральных тепловозов серии ТЭ3. В то же время под руководством известного конструктора локомотивов Л.С.Лебедянского на предприятии началось проектирование новых газотурбовозов и тепловозов.

На этом предприятии был построен пассажирский тепловоз ТЭП60 с конструкционной скоростью 160 км/ч. С 1960-х годов было организовано серийное производство этих локомотивов. В 1970-е – 1980-е годы эти машины стали самыми распространенными пассажирскими дизельными локомотивами в СССР.



Главный конструктор Коломенского завода Л.С.Лебедянский (1898–1968)

На заводе велась разработка магистральных газотурбовозов.

В 1959 году Коломенский завод изготовил первый советский газотурбовоз Г1-01.
Затем были построены два пассажирских газотурбовоза серии ГП1.
Испытания газотурбовозов Г1 и ГП1 показали, что по КПД они существенно уступают тепловозам.



Первый советский газотурбовоз Г1-01 на Коломенском заводе. 1961 г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗЫ БРЯНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА



Предприятие было основано в 1873 году.
С 1958 года на заводе выпускались маневровые тепловозы серии ТЭМ1. Эти локомотивы были разработаны на основе конструкции тепловозов серии ТЭ1, ранее строившихся Харьковским заводом. Тепловозы ТЭМ1 выпускались по 1968 год включительно.



Маневровый тепловоз ТЭМ1. 1960-е гг.



Маневровый тепловоз ТЭМ2-1534.1996 г.



Александр Алексеевич Калинин – машинист маневрового тепловоза ТЭМ2-5906.
Октябрьская железная дорога. 1982 г.

В дальнейшем в Брянске были созданы маневровые тепловозы серий ТЭМ2, ТЭМ3 и ТЭМ5.

Тепловозы Брянского завода поставлялись за границу: на Кубу, в Польшу, а также на Улан-Баторскую железную дорогу в Монголии.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ТЕПЛОВОЗЫ ЛЕНИНГРАДСКОГО ТЕПЛОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА



Александровский чугунно-литейный завод был основан в 1780 году. В 1843 году был передан американским предпринимателям Джозефу Гаррисону и Томасу Уайненсу для изготовления паровозов и вагонов к началу эксплуатации Санкт-Петербурго-Московской железной дороги.
С 1959 года стал называться Ленинградским тепловозостроительным заводом.



Тепловоз ТГ102-002. Начало 1960-х гг.



В кабине тепловоза ТГ102. 1961 г.



Один из конструкторов тепловоза ТГ102 Б.В.Януш.1986 г.

На нем была изготовлена первая секция тепловоза ТГ102 (он имел №002). Она была готова к концу сентября 1960 года.
Затем было создано еще несколько разновидностей тепловозов серии ТГ102.

В 1964 году выпуск тепловозов ТГ102 в Ленинграде был прекращен и завод перешел на изготовление судовых машин.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СССР



С 1960 по 1964 годы в Венгрии на заводе Ganz-Mavag для СССР было построено 89 дизель-поездов с механической передачей. Они эксплуатировались на Октябрьской, Московской и Прибалтийской железных дорогах.



Дизель-поезд $Д_1$ прибывает на станцию Рогавка. 1992 г.



Дизель-поезд ДР1А-226. 1990 г.



В кабине пригородного дизель-поезда $Д_1$ на Октябрьской железной дороге. 1990 г.

С 1964 по 1988 годы предприятие построило 605 дизель-поездов серии $Д_1$ с гидромеханической передачей. Они работали на Октябрьской, Московской, Горьковской и других железных дорогах страны.
В 1963 году под руководством ведущего конструктора П.И.Курдюмова на Рижском вагоностроительном заводе был построен дизель-поезд ДР1-01. С 1973 по 1998 годы стали выпускаться дизель-поезда ДР1А.

Дизель-поезда ДР1 эксплуатировались на многих железных дорогах Советского Союза: Прибалтийской, Белорусской, Юго-Западной и других магистралях страны.

Внедрение тепловозной и электрической тяги на железных дорогах СССР позволило увеличить скорости движения поездов, повысило пропускную способность однопутных линий, улучшило условия труда локомотивных бригад.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ — КРУПНЕЙШИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МУЗЕЙ В НАШЕЙ СТРАНЕ



Об истории электровозов, тепловозов и многом другом, в том числе о первом опытном тепловозе системы Я.М.Гаккеля, построенном в 1924 г., вы узнаете в Музее железных дорог России.

ЖДЁМ ВАС ПО АДРЕСУ:

Санкт-Петербург, станция метро «Балтийская»,
Библиотечный переулок, д. 4, корп. 2
Тел.: +7 (812) 457-23-16
E-mail: info@rzd-museum.ru
Сайт: rzd-museum.ru



ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА
МУЗЕЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИСТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ