

знания. 
live

SmART

Календарь

2023

КОРПОРАТИВНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ
РЖД



Команда Корпоративного университета РЖД выражает огромную благодарность Обществу любителей железных дорог и лично его руководителю Алексею Борисовичу Вульфову за активное и вовлеченное участие в создании образовательного проекта – календаря «Знания.live».



Межрегиональная общественная организация «Общество любителей железных дорог» является активным партнером и другом компании «РЖД» в области популяризации прошлого и настоящего транспортной отрасли в России и за рубежом. Более 30 лет Общество бережно и трепетно сохраняет историческое наследие железных дорог в фото-снимках, фильмах, моделях-копиях, ретро-технике, книгах, научных статьях, раритетах. При участии Общества создаются и развиваются в России музейные комплексы железнодорожного транспорта, организуются ретро-поезда, проводятся уникальные выставки железнодорожных моделей. Общество объединяет тех, кому интересен и дорог железнодорожный транспорт; кто ощущает сопричастность и трепет к истории его развития; для кого путешествие на поезде является истинным наслаждением и ценностью.

Благодарим художников –
Алексея Грука и Дениса Никитина –
за их любовь к железной дороге, за картины,
которые представлены на страницах календаря.

Алексей ГРУК (1972), инспектор по качеству на Санкт-Петербургском участке ООО «ЖД Ретро-Сервис»

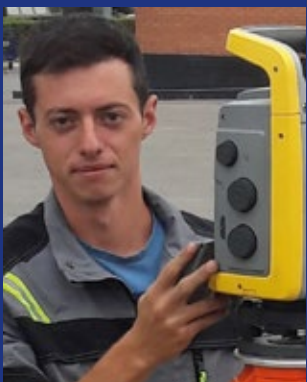


В 1995 году окончил Петербургский государственный университет путей сообщения (бывший ЛИИЖТ) механический факультет. Рисовать начал во время учебы. Как сам считает, живописью на профессиональном уровне никогда не занимался и нигде рисованию не учился. Любимая тематика – паровозы и железнодорожная техника.

Рисовать паровозы начал для себя, чтобы перенести на бумагу собственные мечты – увидеть их «живыми», а не в металлоломе. Работая с 1991 года в депо ТЧ-7 и ремонтируя паровозы, Алексей повышал свой профессиональный уровень в ремонте и одновременно оттачивал свое мастерство художника, изображая паровозы все более похожими на настоящие. И если поначалу его работы не были живописью в ее классическом понимании (разве что технические рисунки-эскизы), то позднее, слушая советы других, он научился качественно прорисовывать фоны (природу) вокруг паровозов, передавать эпоху и атмосферу времени изображенных моделей.

«Железная дорога для меня – это прежде всего детские воспоминания о запахе деревянных шпал летом и многогранность форм архитектуры, особенно деревянной, – рассказывает Алексей Грук. – А еще многоцветие и разнообразие локомотивов, оставшееся в моем детстве».

Денис НИКИТИН (1992), инженер-геодезист



В 2014 году окончил Ростовский государственный университет путей сообщения (бывший РИИЖТ), строительный факультет по специальности «Изыскания, проектирование и строительство ж/д». После выпуска работал два года на железной дороге: год монтером пути в Новороссийской дистанции пути (ПЧ-22), год дежурным по станции Баканская, Северо-Кавказской ж.д. Сейчас работает инженером-геодезистом в ООО «Биссектор», но любовь и страсть к железной дороге, по признанию Дениса, останутся с ним навсегда.

Еще в детстве начал рисовать: ходил в кружок рисования при Ростовском доме пионеров, позже в Детскую художественную школу № 1. К седьмому классу завершил обучение в «художке», и именно тогда появился особый интерес к железной дороге. Денис вступил в ряды юных железнодорожников Ростовской детской железной дороги, что стало решающим фактором в дальнейшем направлении творческих взглядов. Он один из активистов известного музея узкоколейки в поселке Тёсово Новгородской области.

Основной лейтмотив живописи – это желание показать ушедшие железнодорожные сюжеты прошлого – ретроспективу железных дорог. Техника выполнения работ различная: графика, акварель, акрил на холсте.

«Железная дорога, а именно ее исторический облик – источник моего творческого вдохновения».



«Снегоборьба»
Грук Алексей
бумага, акварель, 2022

Идею снегоочистителя впервые выдвинул...
великий русский поэт А.С.Пушкин.

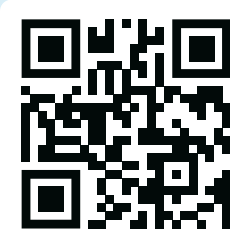
В письме к писателю Владимиру Одоевскому он отмечал: «О заносе снега. Для сего должна быть выдумана новая машина, sine qua non. О высылке народа или о найме работников для сметания снега нечего и думать: это нелепость».

С тех пор в России было опробовано множество систем снегоочистителей. Изображенная на картине система Центрального управления металлургических заводов (ЦУМЗ) была наиболее востребованной в 1930-60-х гг.

Товарный паровоз серии Эу, также изображенный на картине за снегоочистителем, принадлежит к числу знаменитых советских паровозов семейства Э.

Это один из самых распространенных локомотивов первых пятилеток и Великой Отечественной войны.

Снегоборьба нашла отражение в повести Андрея Платонова «Сокровенный человек».



Экспонаты снегоочиститель «ЦУМЗ» и паровоз серии Эу представлены в музее железных дорог России у Балтийского вокзала в Санкт-Петербурге.

SmART
Календарь
знания.
live



«Тяжеловесный»
Никитин Денис
холст, акрил, 2021

Внедрение паровозов ФД в железнодорожную отрасль в 1930-х гг. способствовало огромному рывку и техническому перевороту на железных дорогах нашей страны.

Машинисты-передовики в тяжёлые для страны времена ставили рекорды, перекрывая весовые нормы для грузовых поездов тех лет.

Паровозы ФД – ценнейшие экспонаты музеев натурных образцов железнодорожной техники в Москве, Новосибирске, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону. Они установлены на постаментах на нескольких станциях, а три паровоза находятся в рабочем состоянии на Северо-Кавказской железной дороге.

Паровоз ФД (Феликс Дзержинский), стоящий во главе товарного поезда, является мощнейшим довоенным паровозом.



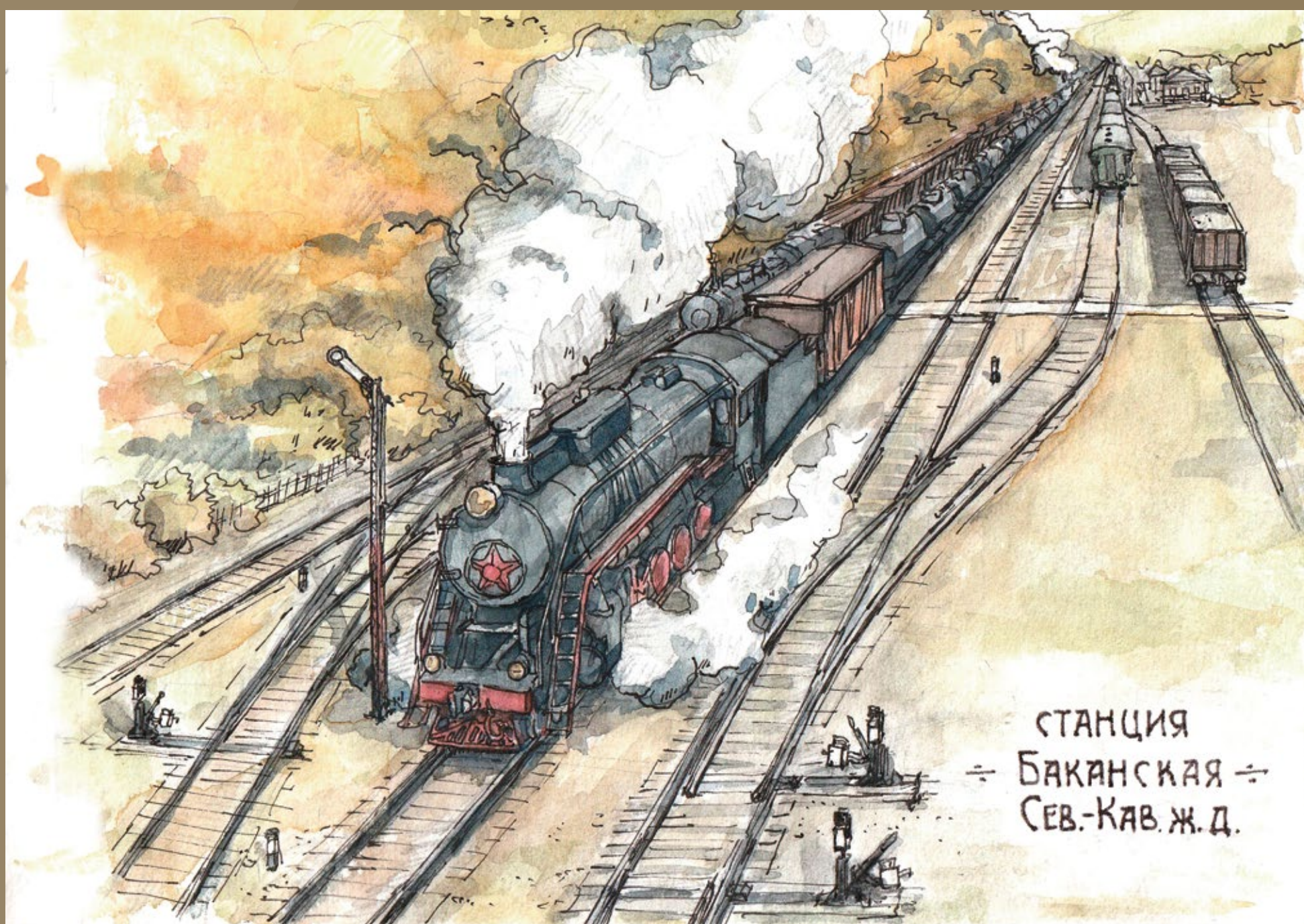
«Сормовский Эшак»
Грук Алексей
бумага, акварель, 2021



На картине изображен дореволюционный образец паровоза серии Э Сормовского завода из первых выпусков.

Посмотреть на коллекцию железнодорожной техники – паровозы, тепловозы, электровозы и моторвагонный подвижной состав разных годов выпуска – можно в филиале Центрального музея железнодорожного транспорта России в п. Лебяжье Ленинградской области на территории фондовой площадки «Пионерский парк».

Паровоз серии Э отличает площадка вдоль котла, рычажный предохранительный клапан и ряд других архаичных особенностей. Для России паровозы серии Э имеют особое мемориальное значение – это главный локомотив Великой Отечественной войны. Паровозы серии Э разных индексов попали в книгу рекордов Гиннеса по количеству произведенных. С 1912 по 1957 годы их было выпущено более 11 000.



«Станция Баканская»
Никитин Денис
бумага, акварель, тушь, 2019

Посмотреть все ретро-туры
можно на сайте компании «РЖД».



Выпуск паровозов серии Л начался в 1946 году. Изначально они назывались «Победа», серия П, однако в 1947 приказом Совета Министров СССР локомотив переименовали в честь его главного конструктора Льва Лебедянского – Л.

«Лебедянки», или «Лебеди», как их ласково называли машинисты, были надёжными и неприхотливыми машинами, они могли работать и на магистральных линиях, и на участках со слабым верхним строением пути. Всего с 1946 по 1955 год было выпущено 4200 паровозов серии Л.

Проработав до 1990-х годов, сегодня паровозы серии Л стоят в качестве экспонатов во всех музеях железнодорожной техники России и на постаментах на многих станциях и в депо. Сегодня они также используются в туристических маршрутах ретро-поездов компаний «ЖД Ретро-Туризм», «РЖД-Тур», в регулярных ретро-поездах «Селигер», «Рускеальский экспресс», «Графский поезд», Ярославль-Рыбинск и других.

На картине во главе поезда изображен паровоз серии Л. Это знаменитая «Лебедянка» – мирный труженик и самый массовый паровоз послевоенного периода отечественных железных дорог.

SmART
Календарь
знания
live



На картине изображены паровоз серии Э постройки 1910-х годов и трамвай ЛМ-49, спроектированный в 1949 году на Ленинградском вагоно-ремонтном заводе «ВАРЗ».

«Ленинградский сюжет»
Грук Алексей
бумага, акварель, 2021



Узнать больше о транспорте Санкт-Петербурга можно в Экспозиционно-выставочном комплексе городского электрического транспорта Санкт-Петербурга.

Сюжетная линия картины, главными героями которой стала булыжная мостовая, мост, ретроавтомобили, трамвай и поезд, переносит нас в атмосферу Ленинграда 1950-х годов.

После блокады и прошедшей войны эти изящные новые вагоны стали символом возрождения нормальной жизни. Они проходили до конца 1970-х годов и перевезли множество пассажиров.

SmART
Календарь
знания.
live



«Блок-пост «Кирилловский»
Владикавказской железной дороги»
Никитин Денис
бумага, акварель, тушь, 2020

В начале XX века станция Новороссийск подверглась серьёзной модернизации – в долине реки Цемеска были построены два парка для обработки грузовых поездов. На ответвлении в одном из них был сооружен блок-пост, изображенный на картине. Место это сохранилось до наших дней практически в исходном состоянии за исключением снесенного здания поста в начале 2010-х годов.

Художник отобразил особый кирпичный стиль архитектуры, характерный для Владикавказской железной дороги, как в песне на слова Михаила Львовского: «Стена кирпичная – часы вокзальные».

На картине пассажирский поезд отправляется из Новороссийска, из парка «Нижний»; товарный следует на «петлю» – в парк прибытия. Из хвостового вагона машет кондуктор, вывешен красный сигнал следования поезда в полном составе.



«Закат паровозной эпохи»
Никитин Денис
холст, акрил, 2016

В конце 1950-х годов происходит переход на более современные и экономичные виды тяги поездов. Эпоха пара медленно, но неумолимо подходила к своему закату.



Паровозы ПЗ6 являются главными локомотивами ретро-туров компании «РЖД», а также новогодних поездов Деда Мороза.

Со всеми представленными на картине локомотивами можно познакомиться в Музее железнодорожной техники в Новосибирске, станция Сеятель.



На картине запечатлено одно из мгновений трудового дня крупной станции. Параллельно со скорым поездом летит красавец ПЗ6 – последний советский пассажирский паровоз. Встречный поезд ведёт «Сушка» – паровоз Су – труженик и долгожитель.

На боковом пути набирает воду товарный поезд с мощным паровозом ЛВ во главе, а навстречу паровозам движется самый массовый тепловоз ТЭЗ в раскраске конца 1950-х годов. Именно эти машины в первую очередь заменяли паровозы.

Паровозы мощны и красивы, они являются символами железных дорог, но выдержать конкуренцию с тепловозной и электрической тягой не смогли.



«Черноморское побережье»
Никитин Денис
холст, акрил, 2013

На картине изображен электровоз 2ЭС4К, «Дончак», пришедший в начале 2000-х годов на смену долговечным локомотивам постоянного тока ВЛю, ВЛп.

Линия Адлер-Туапсе знакома практически каждому в нашей стране. По этой дороге мы едем отдыхать и работать. Железная дорога очень органично вписывается в горно-морские пейзажи этого южного края.

Сегодня электровозы серии 2ЭС4К эксплуатируются в нескольких депо: Волховстрой Октябрьской железной дороги, Туапсе Северо-Кавказкой железной дороги и Кинель Куйбышевской железной дороги.



Больше про историю
Куйбышевской железной дороги
можно узнать в одноименном
дорожном музее.

SmART
Календарь
знания.
live



«Электричка Ростов-Таганрог»
Никитин Денис
картон, темпера, 2012

Казалось бы, совсем недавно мы путешествовали на зелёных круглолицых «Эрках» с деревянными скамейками и линкрустом на стенах, а сегодня эти электрички уже история.

Электропоезд переменного тока ЭР9П (электропоезд Рижский, тип – 9, с подвагонным расположением электрооборудования) выпускался с 1964 по 1975 годы на Рижском вагоностроительном заводе. Построено 330 составов. Данный электропоезд – ценный экспонат музея истории железнодорожной техники Московской железной дороги.



Узнать больше про Московскую железную дорогу можно в исторических комплексах столичного региона.

SmART
Календарь
знания.
live



«Поезда на закате»
Грук Алексей
бумага, акварель, 2020



На картине отображена эпоха конца 1950-х – начала 1960-х годов. Это можно понять по пассажирским вагонам завода имени Егорова, прицепленным к паровозу серии Су, идущему поверху. Позже даже пригородные поезда ходили с цельнометаллическими вагонами.

Чтобы узнать больше про историю развития железнодорожного транспорта, можно посетить музейно-производственный комплекс «Паровозное депо Подмосковная», не имеющей аналогов в России: здесь музейная экспозиция совмещается с ремонтом и эксплуатацией действующих паровозов.

Эпоха паровой тяги, воплощенная художником, отличается особой живописностью и романтика. Глядя на картину, мы будто слышим звуки паровозных гудков и ритмичный стук выхлопов пара.

В левой части картины изображена знаменитая «Лебедянка» серии Л, выпускавшаяся до 1955 года. Оба изображенных на картине локомотива были самыми распространенными после Великой Отечественной войны паровозами на дорогах СССР.



«Петербург-Московская железная дорога.
1850-е гг.»
Никитин Денис
бумага, акварель, 2016

«...Да не робей за отчизну любезную...
Вынес достаточно русский народ,
Вынес и эту дорогу железную —
Вынесет всё, что господь ни пошлет!»

Николай Некрасов, «Железная дорога»



Точная модель-копия изображенного поезда находится в Центральном музее железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге.

На картине изображен паровоз типа 2-2-0 серии В Петербурго-Московской магистрали. Это один из самых первых отечественных локомотивов постройки Александровского завода 1840-х годов.

К паровозу прицеплены четырехосные вагоны американского типа отечественной постройки. Обращает на себя внимание отсутствие будки для паровозной бригады. Поезд идет по двухпутной железной дороге: магистраль была построена по последнему слову техники, а паровозы не уступали лучшим в мире.

SmART
Календарь
знания 
live



«Простор и скорость»
Грук Алексей
бумага, акварель, 2020

Есть стремительная и красивая птица — сокол сапсан. Охотясь, она может развивать скорость более чем на 300 км/час. Это такая же редкость для птичьего мира, как и высокоскоростной поезд всего лишь полвека назад.

Технически поезд может развивать скорость до 300-350 км/ч, но на железных дорогах России она пока ограничена 250 км/час. Средняя скорость поезда «Сапсан» на направлении Санкт-Петербург – Москва около 200 км/ч. Максимальная скорость обычных поездов — до 140 км/ч.

Технология их изготовления ближе к авиационной, поэтому «Сапсан» весит меньше обычного поезда. Все технические устройства «едут» или на крыше вагона или под ним, пространство внутри полностью отдано пассажирам.

Высокоскоростные перевозки поездами «Сапсан» стартовали в 2009 году. С тех пор они успешно курсируют в сообщении Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород.