



ИСТОРИЯ В ФОТОГРАФИЯХ

к 130-летию
СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



1878 - 2008



“... железные дороги крайне необходимы для России, они, можно сказать, выдуманы для нее ... более, чем для какой-либо другой страны Европы, что климат России и ее пространства ... содействуют их особенно драгоценными для нашего Отечества”.

П. П. Мельников.

Отчет о поездке в Западную Европу и Америку. 1838 г.

ВЕХИ ИСТОРИИ



Тоннель на 22 версте
у станции Чусовская



Станция Пермь, 1878 г.



1-го (14) октября 1878 г. — открыто регулярное движение по Уральской горнозаводской дороге на участке Пермь — Камасино (Чусовская) — Нижний Тагил — Екатеринбург протяженностью 669 верст.

1883 — 1885 гг. — построена Екатеринбург — Тюменская железная дорога.

1888 г. — дорога стала называться Уральской.

1933 г. — электрифицирован первый участок Чусовская — Кизел.

1943 г. — по решению Верховного Совета СССР дорога стала называться Свердловской.

1953 г. — после объединения Свердловской и Пермской железных дорог Свердловская магистраль — одна из крупнейших в стране.

ДЦУП



1960 г. — Свердловская ж.д. протянулась до ст. Называевская.

1964 г. — сформирован первый в России фирменный поезд “Урал”.

1966 г. — началось строительство линии Тюмень — Сургут.

1978 г. — принята первая очередь АСУ Свердловской ж.д.

1978 г. — открыто Сургутское отделение дороги.

2005 г. — принят в эксплуатацию Дорожный центр управления перевозками.

2005 г. — создан Центр логистики.

2007 г. — разработана “Стратегия развития железнодорожного транспорта Уральского федерального округа до 2030 г.”



УГЖД. 1874 - 1878 гг.

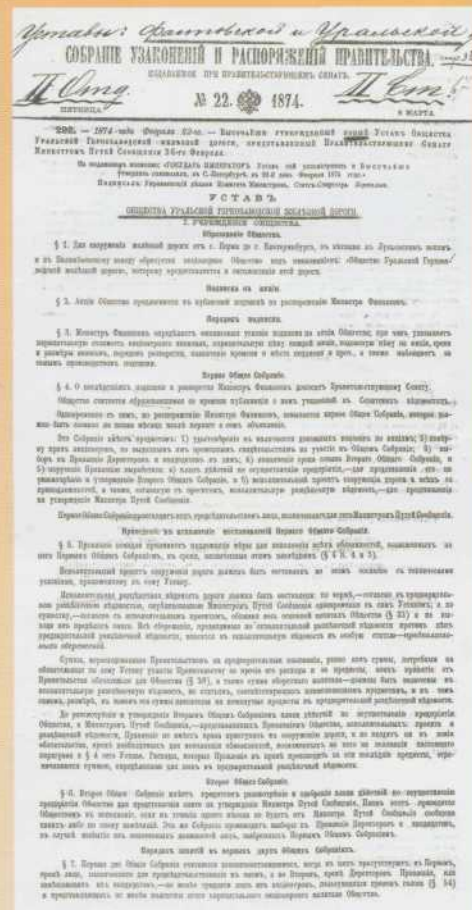


К. Н. Посыет —
Министр путей сообщения
(1874–1888 гг.)

В 1874 - 1878 гг. была построена первая на Урале железная дорога, протяженностью 669 верст между Пермью и Екатеринбургом. УГЖД была одной из первых в России железнодорожных линий, построенных русскими инженерами на местности с горным рельефом.

"Комитет железных дорог признал сооружение Уральской горнозаводской железной дороги "неотлагательной и более настоятельно потребною", чем дороги для сибирской транзитной торговли. Направление признано "соответствующим имевшимся в виду целям".

Путеводитель по Уралу на 1899 г.



Устав УГЖД.
1874 г., 28 апреля.

"Состоялось первое общее собрание акционеров, на котором выбрано правление Общества УГЖД. В правление вошли Губонин, Поляков, Генгросс и Кокарев".

Э.М. Мильман.
"Истории первой железно-
дорожной магистрали
Урала".

Станция Пермь, 1878 г.



Станция Архиповка, 1878 г.



1878-

3

2008

УГЖД. 1874-1878 гг.



Станция Европейская

Уральская горно-заводская железная дорога строилась в 1874-1878 гг. Дорога начиналась в Перми, проходила через Чусовскую и Нижний Тагил и заканчивалась в г. Екатеринбурге. Протяженность дороги составляла 669 верст, было построено свыше 300 мостов, 200 жилых и служебных зданий, 15 паровозных депо, 2 вагонных сарая, 2 поворотных круга, один тоннель.

Тоннель на 22 версте у ст. Чусовская



Станция Азиатская

УГЖД. 1874 - 1878 гг.

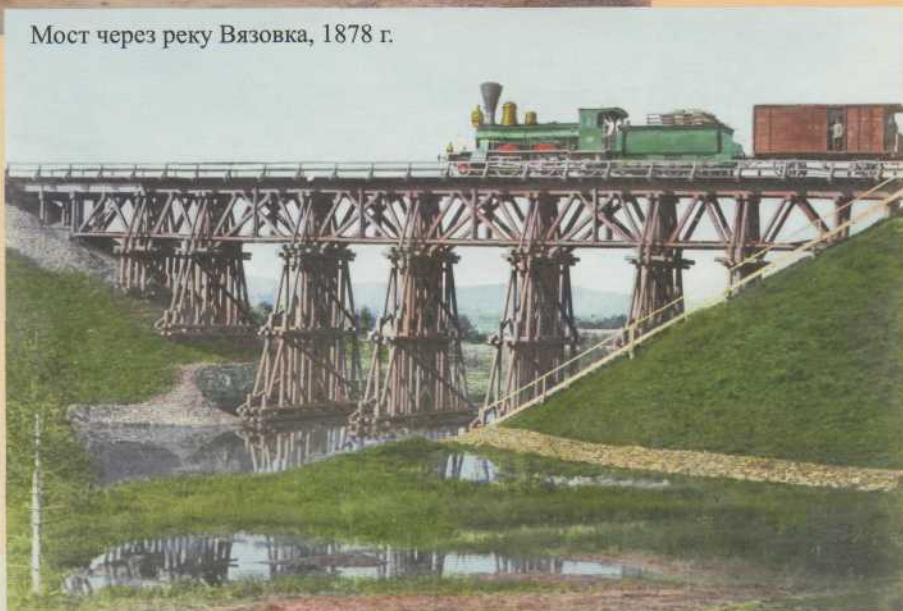
Станция Невьянск, 1878 г.



27 февраля 1878 г. по маршруту Пермь – Екатеринбург прошел первый рабочий поезд. В последующие месяцы линия доводилась и укреплялась, по частям сдавалась правительственной комиссии.

19 августа 1878 г. открылось постоянное движение на участке Екатеринбург – Кушва, а 1 октября 1878 г. открылось движение по всей трассе.

Мост через реку Вязовка, 1878 г.



Мост через реку Исеть близ ст. Екатеринбург, 1878 г.

1878-

5

2008

УГЖД. 1874 - 1878 гг.



Н. С. Островский

Уральская горнозаводская железная дорога благодаря своему руководителю Н. С. Островскому изначально содержалась в образцовом состоянии, имела высокий уровень обслуживания пассажиров. В течение 25-летнего существования дороги не было ни одного крупного крушения, столкновения поездов, несчастного случая.

Тарасково



"Мои требования не особенно велики: я люблю аккуратность, тщательность и - грешен - красоту в работе, чтобы работа была основательно продумана, изложена ясно и красиво, мысль работы выделялась рельефно и ярко, бумага читалась легко, не возбуждала никаких сомнений и не допускала двойного толкования".

Е.В. Кори.

"Двадцать лет на железных дорогах". СПб., 1910 г.



Водокачка
близ ст. Екатеринбург



Казармы и переезд у ст. Верхнейвинск

УГЖД. 1874 - 1878 гг.

Место, где возникла станция Чусовская, показалось проектировщикам удобным, чтобы здесь пересечь реку Чусовую и отсюда же повести ветвь к луньевским угольным копям и усольским солеварням. Железнодорожный узел удачно расположился на полпути от Перми до Кушвы для дозаправки паровозов топливом, водой и осмотра ходовой части локомотива и вагонов.

Станция Чусовская, 1878 г.



Паровозное депо на ст. Чусовская

Мост через реку Чусовую у станции



1878-

7

2008

УГЖД. 1874 - 1878 гг.

“Возглавлял строительство дороги инж. Голубев В. Ф., который проявил большой организаторский талант и изобретательность при разработке скальных пород, возведении мостов и тоннелей. Заслуги талантливого инженера были отмечены учрежденной МПС ежегодной “Премией инженера Голубева” для особо отличившихся специалистов”.

История железнодорожного транспорта России. Т.1.

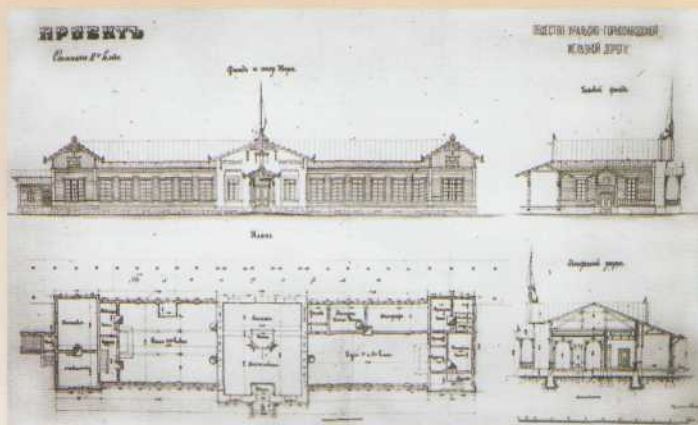
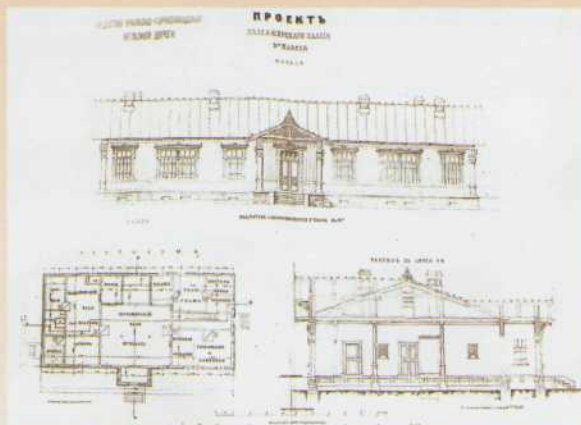


В. Ф. Голубев

Паровозное депо на ст. Екатеринбург

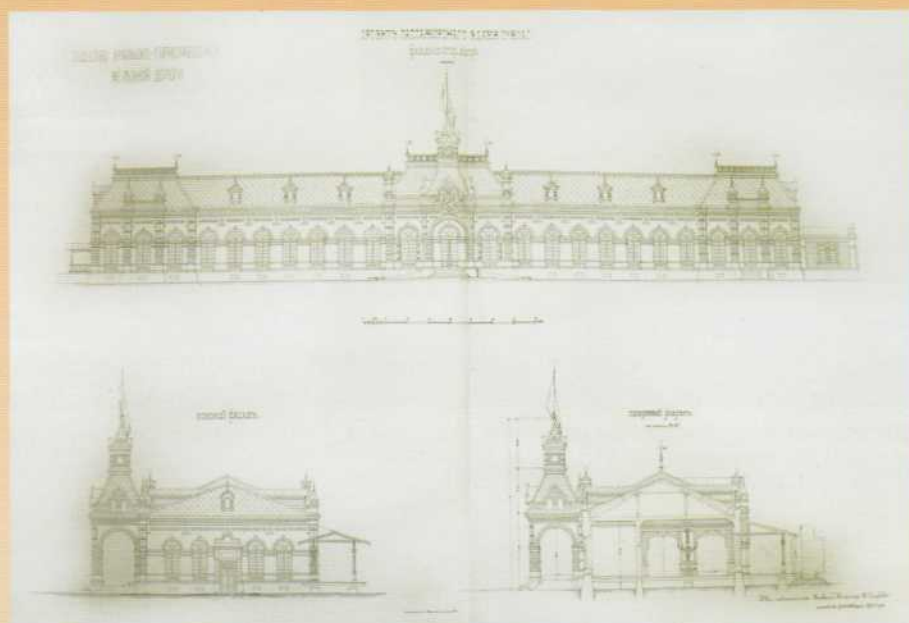


Чертежи из альбома
В. Ф. Голубева -
проекты зданий 2 и 3 класса

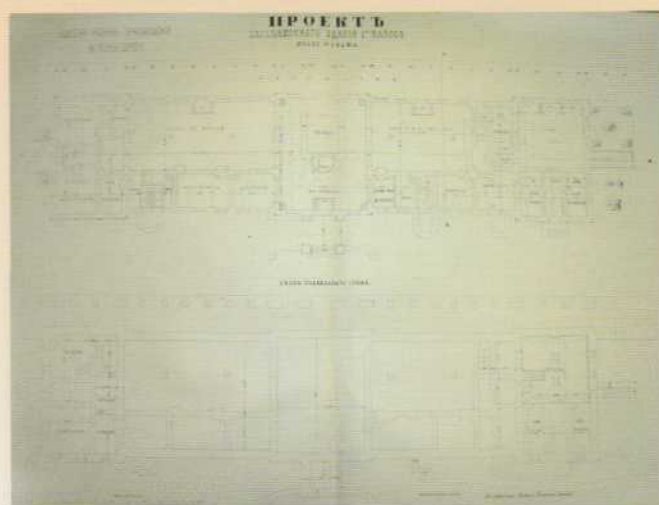


УГЖД. 1874 - 1878 гг.

Вокзал ст. Екатеринбург, 1878 г.



Проект здания 1 класса
и план 1 этажа



"Само здание (вокзал) устроено в русском стиле и поражает своим великолепием, так что трудно даже сравнить московские, петербургские и нижегородские вокзалы с этим произведением г. Губонина: низкие своды, вычурные колонны, высокие коньки, массивная дубовая мебель - словом все на широкую ногу".

Д. Н. Мамин-Сибиряк.
"От Урала до Москвы". 1881 г.

1878-

9

2008

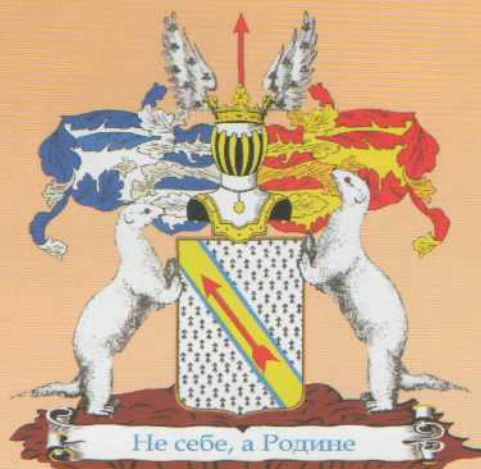
Петр Иванович ГУБОНИН

"Во главе частных обществ стояли несколько лиц, про которых можно сказать, что они представляли собой железнодорожных королей".

С. Ю. Витте. "Воспоминания".



П. И. Губонин –
концессионер строительства УГЖД
Художник неизвестен.
Картина из собрания ГИМа



Герб Губониных

"Очередное собрание акционеров УГЖД. Прочтен доклад правления. Закончено отчуждение земель. Земляные работы выполнены на 83%. Главная галерея тоннеля пробита на всю длину. Заканчивается сооружение искусственных сооружений. Рельсовый путь уложен, на нем производится движение рабочих поездов. Станционные постройки почти готовы. Открытие всей линии предполагается 1 сентября 1878 г."

ПВГ, 1878 г., 5 июля.



Волжско-Камский банк

Петр Ионович ГУБОНИН



П. И. Губонин

Для финансирования строительства УГЖД Комитет министров создал акционерное общество. Крупнейшим держателем акций стал купец 1 гильдии П. И. Губонин. Он же получил подряд на строительство дороги.



В. В. Пукирев
"В приемной концессионера"
Картина из собрания ГИМа



В. Г. Перов
"Сценка на железной дороге"

1878-

II

2008

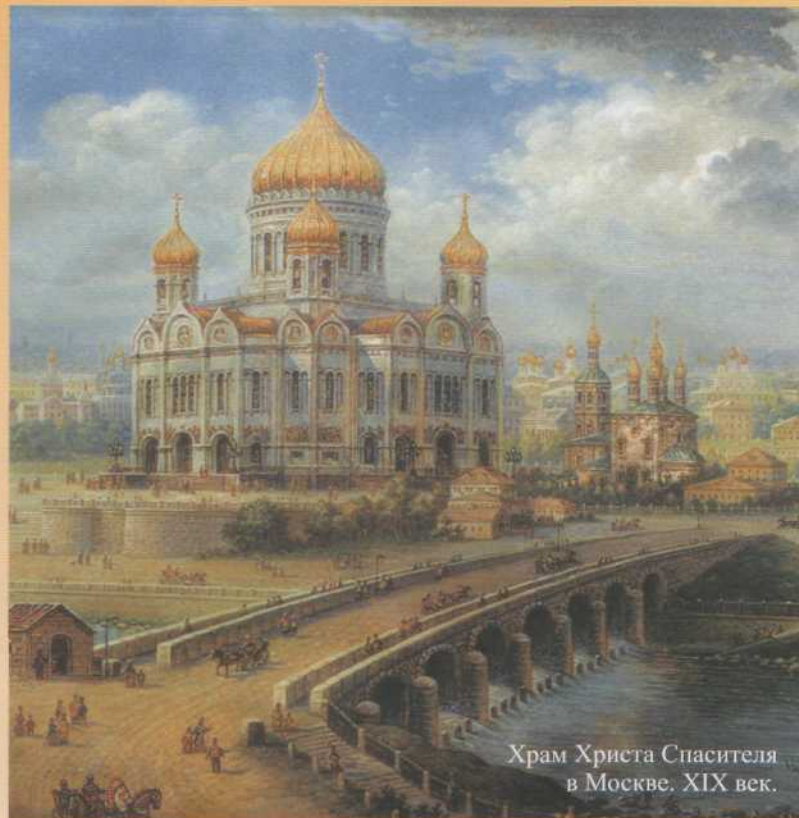
Петр Ионович ГУБЕНИН

П. И. Губенин много жертвовал на благотворительность: на его средства основано техническое училище в Москве, он участвовал в постройке храма Христа Спасителя, пожертвовал на устройство Политехнической выставки в 1872 г.

В 1878 г. Губенины получили дворянский герб, девиз которого гласил: "Не себе, а Родине".



Портрет Губониной. 1870-е гг.



Храм Христа Спасителя
в Москве. XIX век.



Здание вокзала в г. Екатеринбурге
1878 г.

Доставка паровоза
на строящуюся железную дорогу

ЛИНИЯ ЕКАТЕРИНБУРГ - ТЮМЕНЬ. 1885 г.

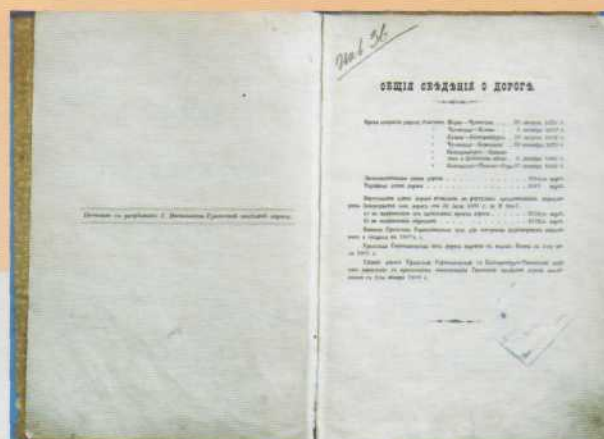


Е. В. Богданович -
инициатор сооружения
линии
Екатеринбург - Тюмень

"УГЖД полностью не решала транспортную проблему Урала, необходимо было строить железную дорогу далее до Тюмени, объединив тем самым Камский и Обский водные пути сообщения".

Отчет по эксплуатации Пермской дороги. 1925 г.

Е. В. Богданович способствовал проведению изысканий и разработке плана строительства магистрали Казань - Екатеринбург - Тюмень, "могущей впоследствии быть продолженной до Китайской границы и получить важное стратегическое значение". В 1883 г. началось сооружение Екатеринбург - Тюменской железной дороги. Дорога была сдана в эксплуатацию в 1885 г. Е. В. Богданович является Почетным гражданином городов Тюмени, Екатеринбурга и Камышлова.



Вокзал ст. Камышлов,
1885 г.



Книга
"Краткое
описание дороги"
и 1-я стр.
этой книги

1878-

13

2008

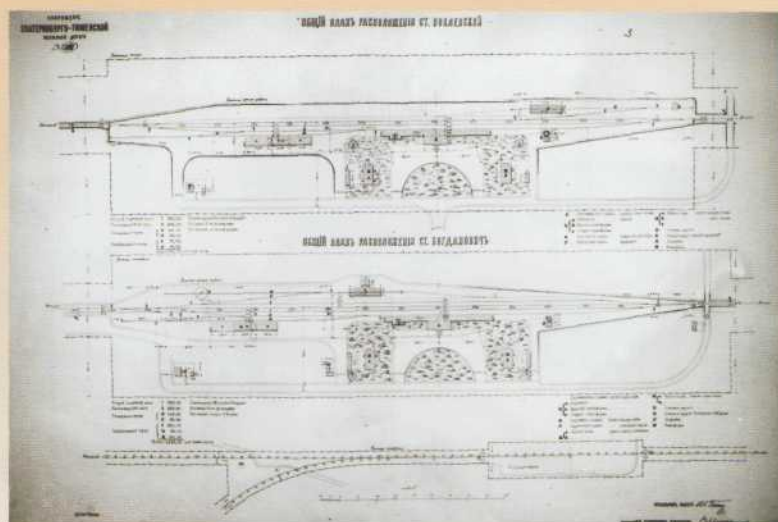
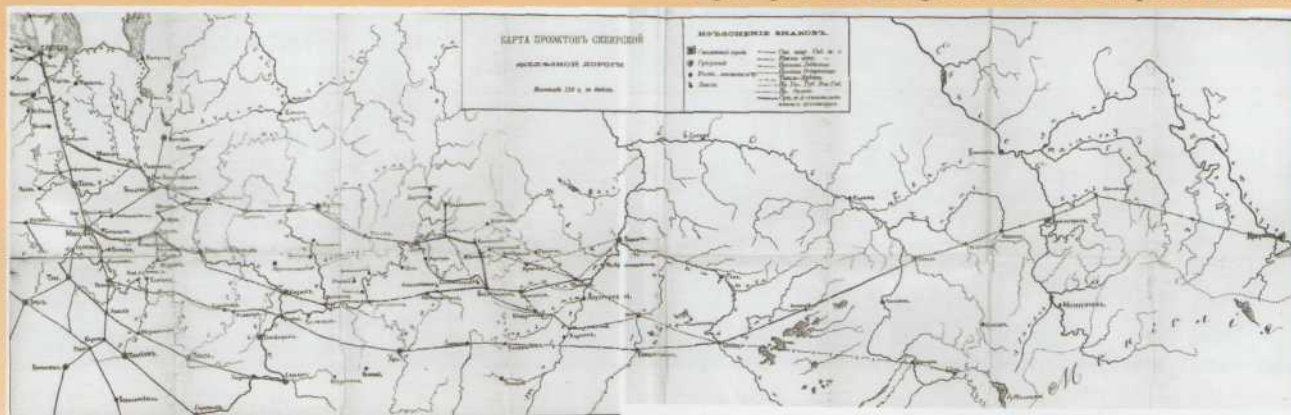
ЕКАТЕРИНБУРГ-ТЮМЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. 1885 г.

Ст. Богандинская
Пермь-Тюменской ж.д.



В конце XIX века казна заботилась в первую очередь о расширении транзитного коридора из Сибири в центр России. Транспортные проблемы Урала и Зауралья взял на себя частный капитал. Появились Богословско-Сосьвинская, Алапаевская дороги, подъездные пути от Шадринска и Синарской.

Карта проектов Сибирской железной дороги XIX века



План ст. Поклевская и Богданович

ЕКАТЕРИНБУРГ-ТЮМЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. 1885 г.



Д. И. Менделеев

Великий русский химик, автор более 500 печатных трудов по химии, физике, метрологии, экономике, транспортным перевозкам. В 1899г. Д. И. Менделеев объехал УГЖД, с Луньевской веткой, Екатеринбург- Тюменскую и Челябинскую линии.



Ст. Ялуторовск



Книга Д. И. Менделеева
“Уральская
железная промышленность”

1878-

15

2008

ЕКАТЕРИНБУРГ-ТЮМЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. 1885 г.

1886 г. 1-4 августа. "Посещение Уральской горнозаводской и Екатеринбург-Тюменской железных дорог министром путей сообщения генерал-адъютантом К. Н. Посьет. Результаты осмотра вполне благоприятны для дороги... Господин министр нашел дорогу в прекрасном состоянии, равно как и подвижной состав, за что многократно благодарил ее представителей."

Газета "Екатеринбургская неделя", 1886 г., 10 и 24 августа



Вокзал ст. Ишим,
1886 г.



Ст. Заводоуковская

УРАЛЬСКИЙ УЧАСТОК ТРАНССИБА. 1896 г.

" Сибирская железная дорога - одно из величайших сооружений нашего века, которое окажет незаменимую услугу мировому прогрессу".

Из французской прессы. 1900 г.

"...этим путем оживлялась наша сибирская окраина".

С. Ю. Витте.

*Из выступления на заседании
Комитета Сибирской ж. д. 1893 г.*



С. Ю. Витте –
Министр путей сообщения

Водоподъемное здание
на ст. Уфалей



Пассажирское здание
ст. Уфалей



1878-

17

2008

УРАЛЬСКИЙ УЧАСТОК ТРАНССИБА



На Уральском участке Транссиба

"Открыт для эксплуатации и присоединен к Уральской железной дороге участок Екатеринбург - Челябинск. Уральская дорога получила выход через Самаро-Златоустовскую железную дорогу на общероссийскую сеть железных дорог".

Отчет Уральской железной дороги. 1896 г.



Ст. Мраморская
и ваза в честь открытия движения

С. Ю. Витте – в 1892 г. управляющий Министерством путей сообщения России. В это время принято решение о строительстве линии Екатеринбург – Верхний Уфалей – Кыштым – Челябинск протяженностью 225 верст.

В 1896 г. линия была включена в состав Уральской дороги, а позднее вошла в уральский участок Транссиба.



Путеводитель
по Великому Сибирскому пути.
1906 г.



ЛИНИЯ ПЕРМЬ – КОТЛАСС. 1899 г.

"Высочайше утвержденным 13 мая 1895 г. соединенного присутствия комитета Сибирской железной дороги и департамента государственной экономии Государственного совета постановлено соорудить ширококолейный путь от станции "Пермь" Уральской линии до пристани Котлас на Северной Двине".

*Уральская магистраль. Справочник-путеводитель.
Исторические и архитектурные памятники Уральского края.
2005 г.*

Пермь–Котласская дорога строилась как продолжение Великого Сибирского пути и предназначалась для вывозки грузов из Сибири. 1 ноября 1899 г. линия присоединена к Пермь–Тюменской ж. д.



М. И. Хилков –
Министр
путей сообщения России
1895–1905 гг.

Здание ст. Заимки (Пермь II)



Станция Котлас



1878-

19

2008

ЛИНИЯ ПЕРМЬ - КОТЛАСС. 1899 г.

Станция Зуевка



Станция Верещагино



Вокзал ст. Верещагино. 1964 г.



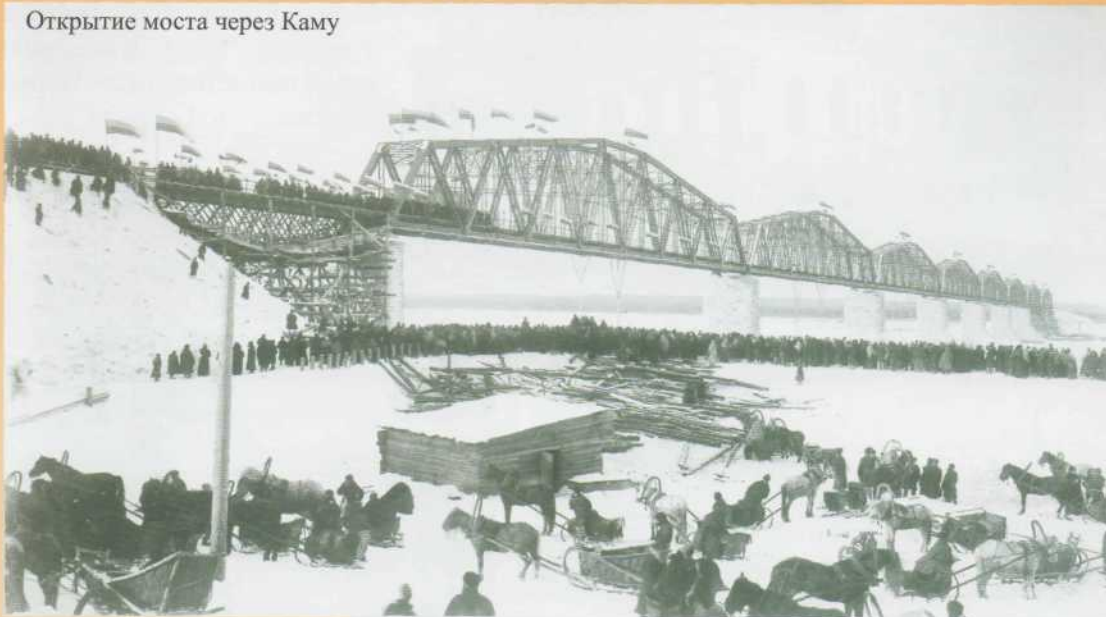
Железнодорожные станции, возводимые на все протяжении линии, давали импульс к развитию уездов и волостей Пермской губернии. Они на протяжении XIX и XX веков были проводниками исторических событий, развивали промышленность, экономику банковское дело, культуру всего населения края.

ЛИНИЯ ПЕРМЬ - КОТЛАСС. 1899 г.

Камский мост у Перми можно отнести к высшим достижениям инженерного искусства: его длина 840 метров. Спроектирован мост инженером путей сообщения Н. Е. Ададуровым, фермы изготовлены из железа Воткинского завода в мастерских Березина. Мощные каменные опоры выкладывались с применением кессонов из уральского гранита русскими мастерами.

На открытии 27 января 1899 г. "было 40 вагонов по 400 пудов песка. Машинист избран по желанию и опытный человек. Под мост поставили главного смотрителя".

Открытие моста через Каму



Мост через р. Кама



Мост через р. Данилиха

1878-

21

2008

ПЕРМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА Линия Пермь - Кунгур - Екатеринбург. 1905-1909 гг.



Ст. Заимки – ныне ст. Пермь II

"На основании высочайшего соизволения, последовавшего 5 ноября 1899 г., Пермь-Тюменской дороге в соединении с Пермь-Котласской линией с 1 января 1900 г. присваивается наименование Пермской железной дороги".

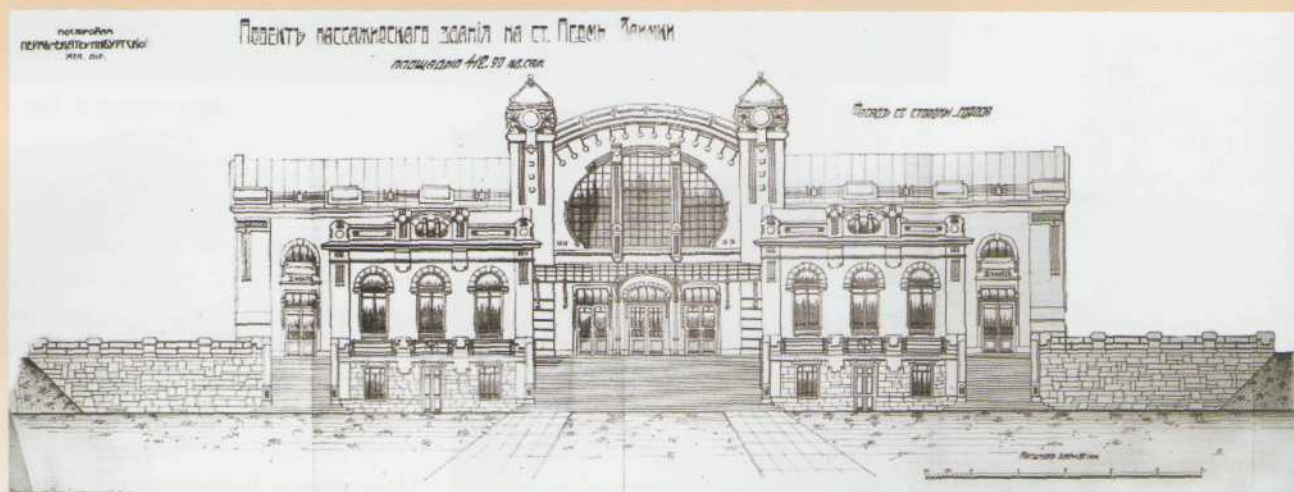
ГАПО, ф. 556, оп. 4. д. 5. л. 356.
 "Дорога сквозь века".
 Автор-составитель
 Литовченко Г. А.

В 1905 – 1909 гг. шло строительство железнодорожной линии Пермь – Екатеринбург через Кунгур. Проложенная по относительно ровной местности эта дорога была значительно удобней, чем УГЖД, позволяла использовать более мощную технику и на 117 верст сокращала расстояние между городами.



Мост через реку Сылва

Проект пасс. здания ст. Пермь-Заимки



ПЕРМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Линия Пермь - Кунгур - Екатеринбург. 1905-1909 гг.

"Станции, а их много по этой линии, выстроены в декадентском вкусе. Масса света в зданиях, оригинальности, красоты. Каждая станция - это картинка, какой-то шикарный курзал, и большей частью на возвышенном откосе. На крупных станциях прямо роскошь в залах I и II классов, как будто вы очутились в каком-то маленьком дворце недалеко от Петербурга.... В Кунгуре вокзал - чудо строительного искусства. Громаднейшее здание с массой света, воздуха, удобств".

К. Д. Носилов. "По новой дороге". Газета "Уральский край". 1910 г.



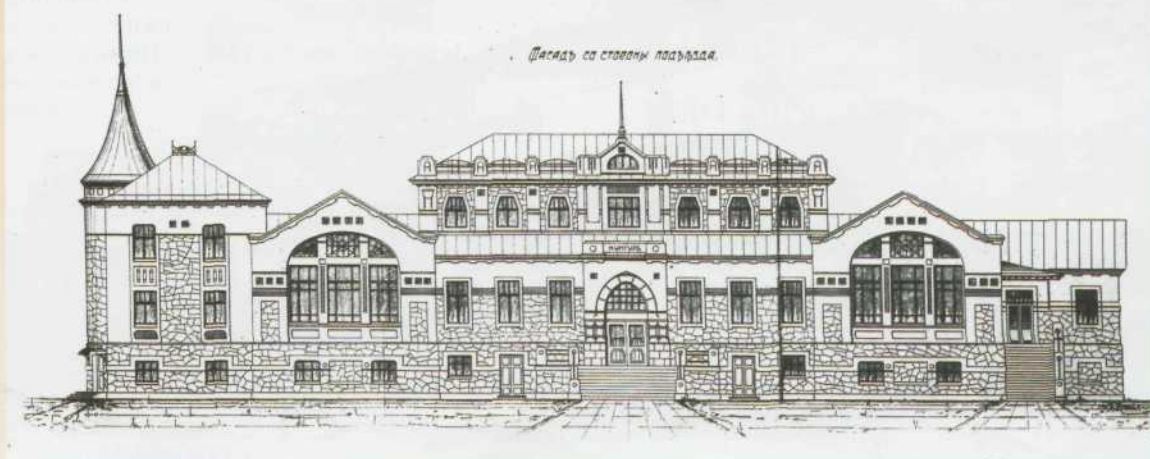
Станция Кунгур

Проект пасс. здания Кунгур и проект фасада



по проекту
ПЕРМЬ-ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ
ЖЕЛ. ДОР.

Проект пассажирского здания на ст. Кунгуре, площ. 201.20 кв.саж



1878-

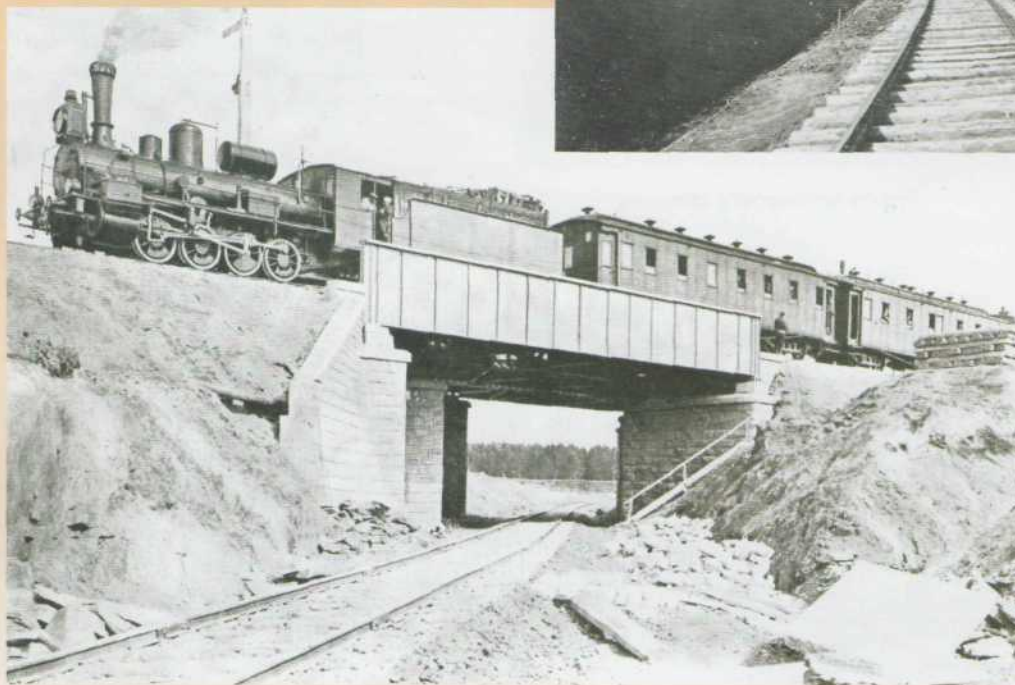
2008

ЛИНИЯ ПЕРМЬ - КУНГУР - ЕКАТЕРИНБУРГ. 1905-1909 гг.



Станция Сабик.
Вид со стороны путей

1 ноября 1909 г. линия Пермь – Кунгур – Екатеринбург была сдана в эксплуатацию, соединилась с линией Екатеринбург – Тюмень. Финансируя развитие магистрали, казна заботилась о расширении транзитного коридора из Сибири в центр России.



Деревянный
путепровод
на пересечении
Пермской ж.д.
и Московского
тракта

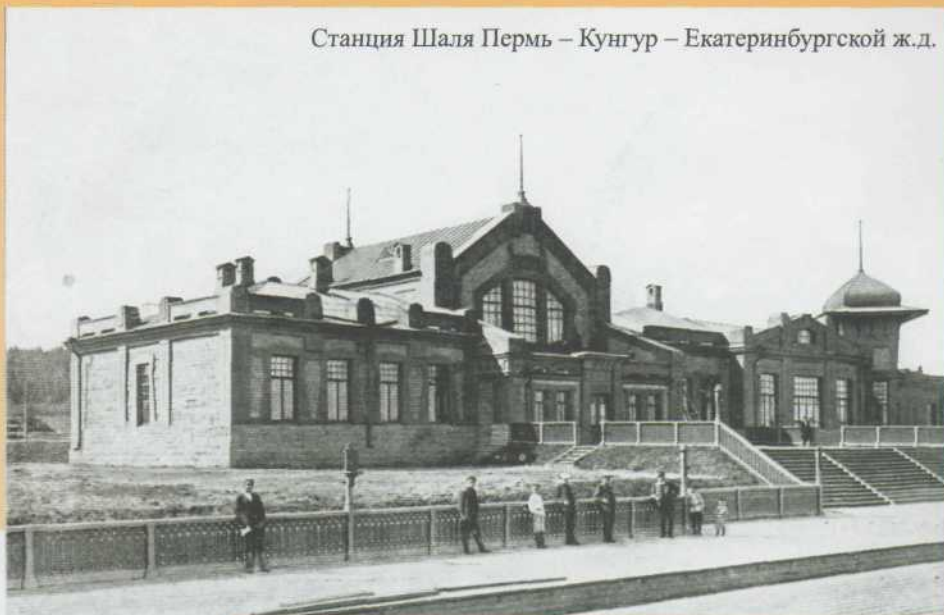
Путепровод
у товарного двора
в Екатеринбурге

ЛИНИЯ ПЕРМЬ – КУНГУР – ЕКАТЕРИНБУРГ. 1905–1909 гг.

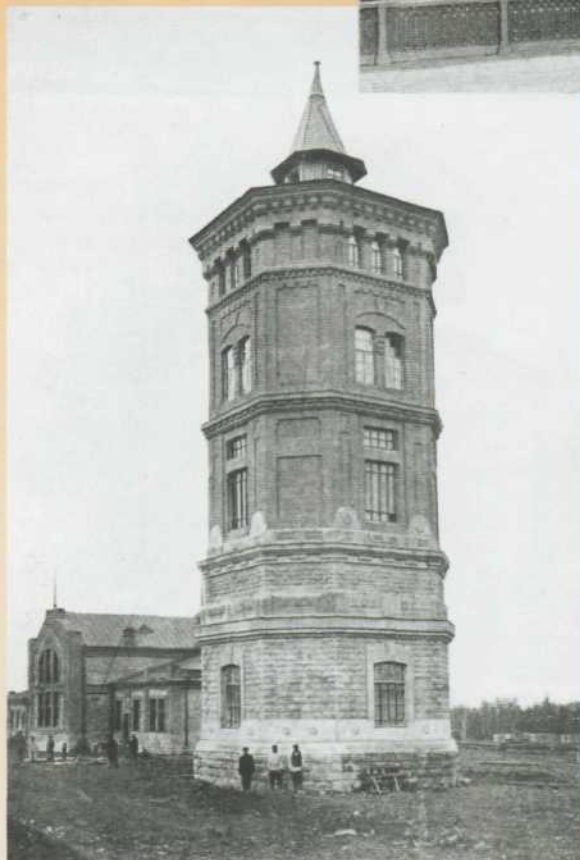
Объявление в Пермских губернских ведомостях:

"Довожу до всеобщего сведения, что выстроенная железнодорожная линия Пермь – Екатеринбург с 1 ноября 1909 года переходит в эксплуатацию Пермской железной дороги, с какового времени будет открыто пассажирское и товарное движение. Начальник работ по сооружению Пермь – Екатеринбургской железной дороги инженер Быховец".

Станция Шаля Пермь – Кунгур – Екатеринбургской ж.д.



Водоемное здание на ст. Шаля



Буфет и зал 1–2 кл. на ст. Шаля



1878–

25

2008

ЛИНИЯ ПЕРМЬ - КУНГУР - ЕКАТЕРИНБУРГ. 1905-1909 гг.

От станции Гороблагодатская Уральской железной дороги Богословская дорога идет на север, имея протяжение 222 версты. Все это расстояние она проходит среди дремучего хвойного северного леса; станции маленькие и пустынные. Правильное движение по ней было открыто в 1906 г.



Ст. Серов



Ст. Карпинск -
бывшее здание управления
Богословской ж.д.



Акт проверки
достаточности
отверстия
чугунной трубы

ПЕРМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



Делегаты VII Всесоюзного съезда железнодорожников

Стрелочник



Первый электровоз на дороге

В 1933 г. на Пермской дороге начинается электрификация. 23 августа 1933 г. машинист депо Чусовская М. Н. Костромин совершил пробный рейс на первом электрифицированном участке Чусовская — Кизел протяженностью 113 км.



1878-

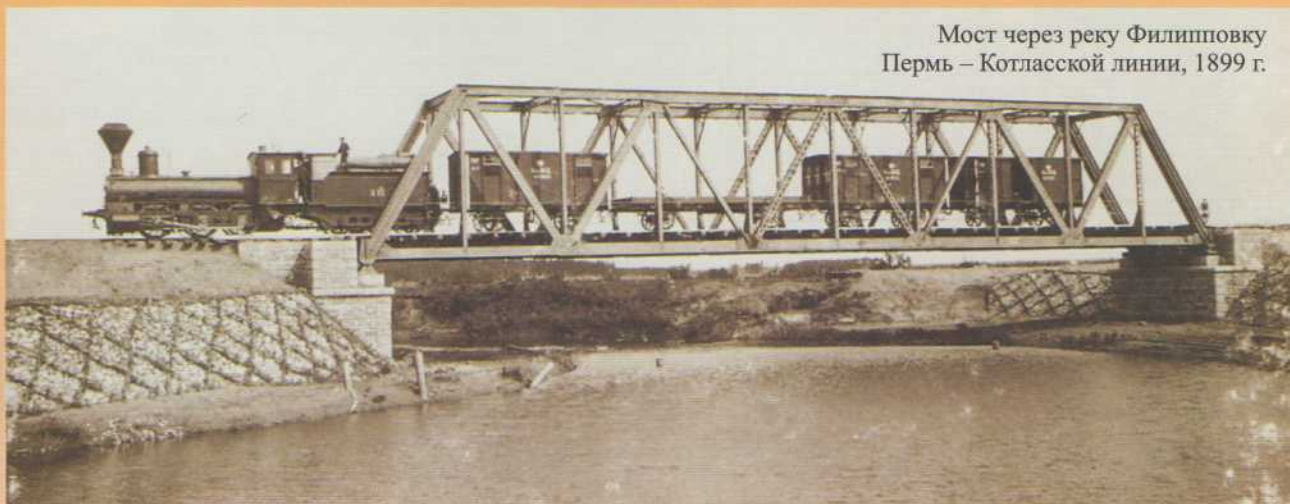
27

2008

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ ДОРОГИ

“Прежде всего мост должен быть ... надежным, прочным сооружением, наилучшим образом удовлетворяющим своему назначению на возможно длительный срок...”.

Г. П. Передерий, академик в области мостостроения



Мост через реку Филипповку
Пермь – Котласской линии, 1899 г.

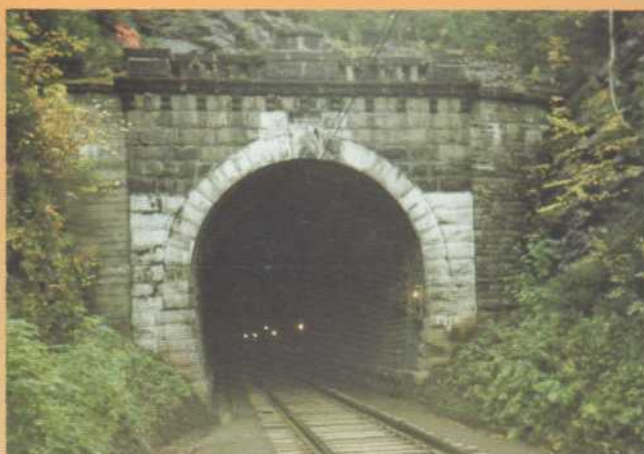
В конце XIX века отечественные мостостроители накопили значительный опыт в сооружении железнодорожных мостов – одного из самых сложных, ответственных и изящных видов строительства. Создана российская мостостроительная школа, представленная специалистами отечественного и мирового масштаба: Д. И. Журавским, Н. А. Белелюбским, Л. Ф. Николаи, Л. Д. Проскуряковым, Г. П. Передерий и др.

Мост через реку Чепца
Пермь – Котласской линии, 1899 г.



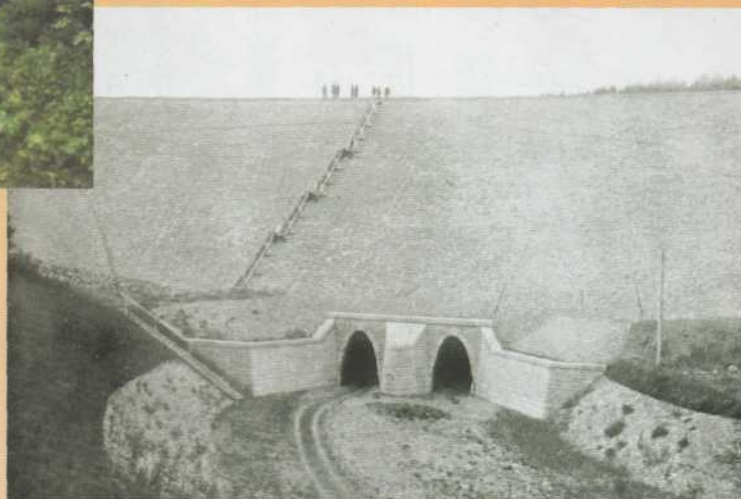
Строительство водоотводной трубы
на Пермь – Котласской линии, 1899 г.

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ ДОРОГИ



Тоннель
на 23 версте

Каменная труба 1909 г.



Значительные изменения произошли в устройстве и содержании искусственных сооружений, в конструкциях мостов и устройстве пути на них.

В Институте корпуса инженеров путей сообщения создана кафедра мостов, создаются первые типовые проекты, в т. ч. двухъярусных мостов с железнодорожным и шоссейным сообщением. Это позволило существенно удешевить и ускорить строительство мостов.

Мост через Кыштымский пруд



1878-

29

2008

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ ДОРОГИ

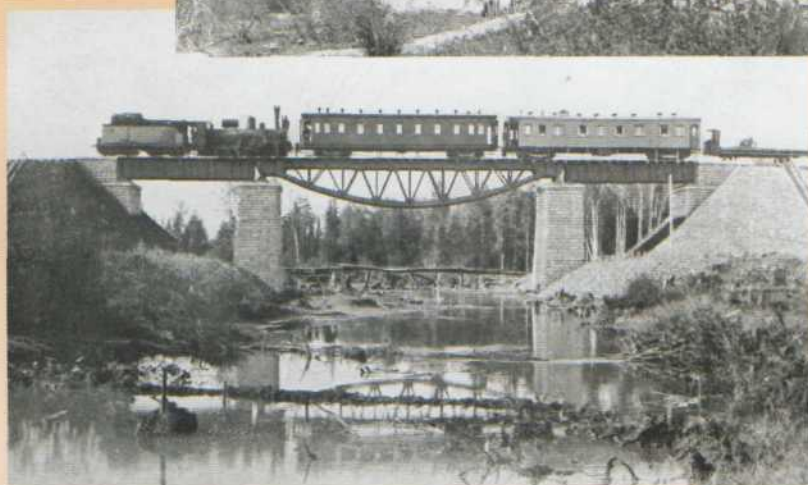
Начало XX века характеризовалось нарастающими масштабами строительства железнодорожных мостов. Увеличилось число крупных мостовых переходов с применением железобетона. Впервые предложены сборные железобетонные пролетные строения и опоры мостов.



Мост через Исеть



Мост через р. Сылва

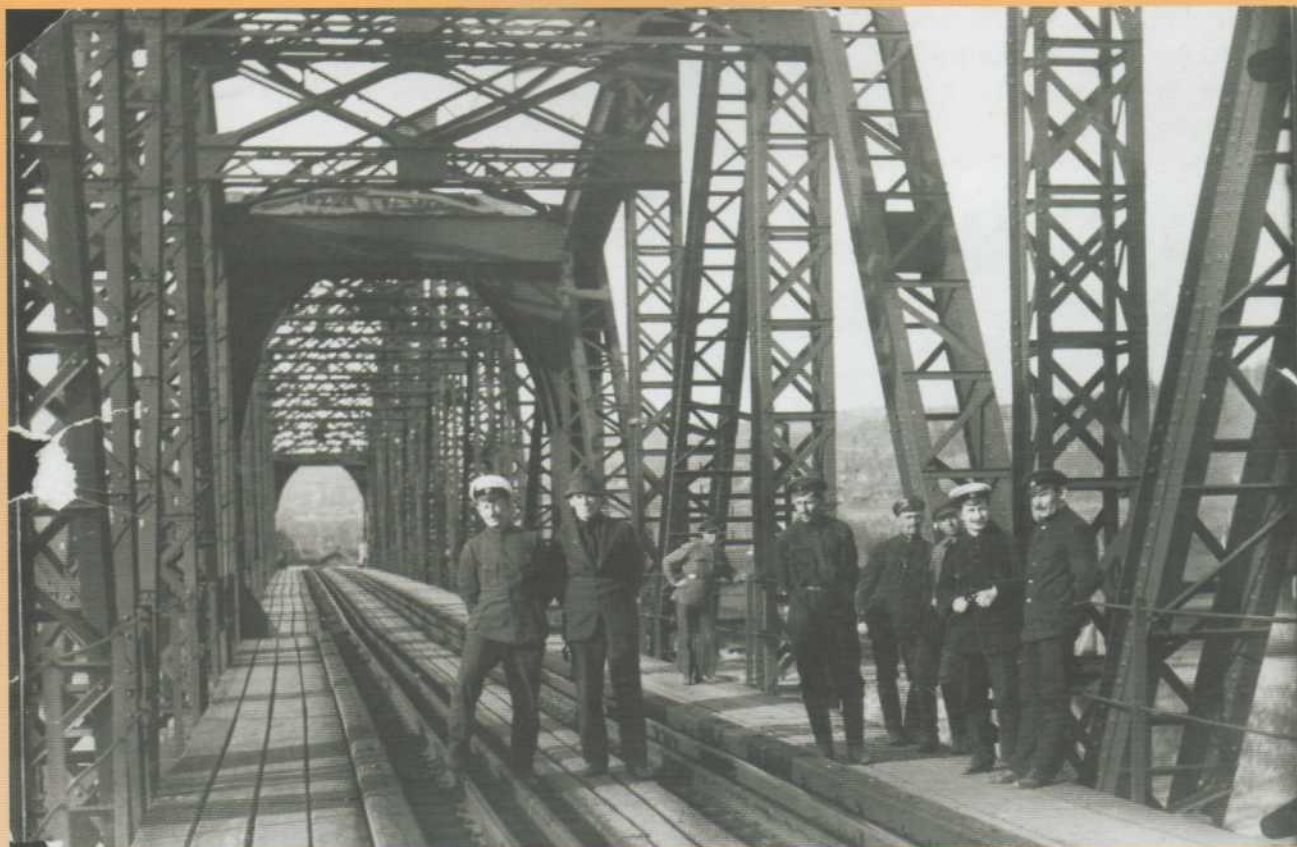


Мост через р. Дикая утка

Мост через р. Ирень



ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ



Восстановление мостов
Г. П. Ощепковым, 1920-е годы



Железнодорожный мост у ст. Губаха,
восстановленный в 1920-х годах
Г. П. Ощепковым

Важным актом было восстановление движения по основным направлениям, прерванное в результате разрушения мостов через Каму, Сылву и Вильву. Руководили работами инженер Быковский, производитель работ Г. П. Ощепков и комиссар дороги А. И. Емшанов. В 1920 году по восстановленному мосту при большом скоплении народа прошел первый поезд.



1920-е годы.
Восстановление моста
Г. П. Ощепковым

1878-

31

2008

ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

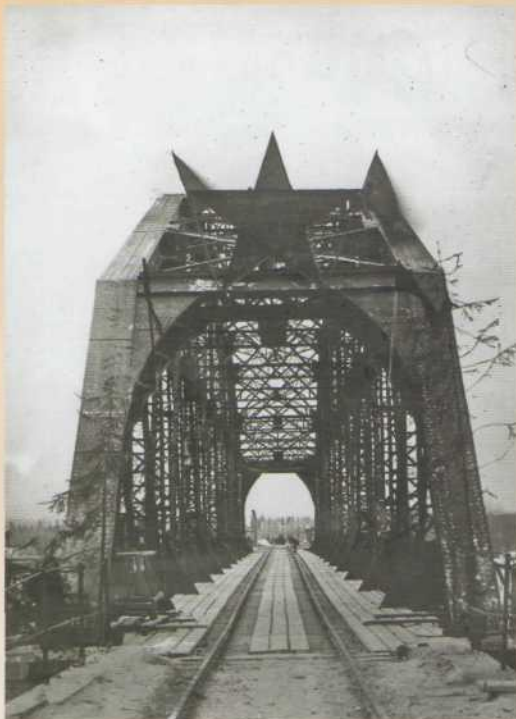
Восстановление дорожного хозяйства чаще велось не на экономической основе, а на энтузиазме железнодорожников. Главной задачей того времени было мобилизовать работников дороги, чтобы поднять, возродить, оживить, восстановить движение хотя бы по основным направлениям.



Разрушенные мосты



Мост через р. Вильва. 1922 г.



Инженеры-мостостроители
Пермской ж. д.



ВОКЗАЛЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Вокзал ст. Ирбит, 1917 г.



Вокзал ст. Тюмень, 1940 г.

Вокзал ст. Екатеринбург был построен в 1914 г. по проекту архитектора Ф. Вольсова.

Первая реконструкция проведена в 1939 г. по проекту архитекторов Г. Валенкова и В. Смирнова.

В 1946 г. – проведен капитальный ремонт здания.

В 1962 г. по проекту архитектора В. В. Безрукова построены 2 пристроя через арки с западной и восточной стороны.

Новое здание построено в 1995 г. по проекту В. Рабиновича и Ю. Утгофа.

Привокзальная площадь до реконструкции, 1946–1947 гг. Свердловский вокзал.



1878-

33

2008

ВОКЗАЛЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Вокзал ст. Нижний Тагил. 1878 и 1966 гг.



Вокзал ст. Синарская. 1885 г.



Вокзал ст. Каменск-Уральский. 1970-е гг.



МАЛАЯ СВЕРДЛОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА им. Н. ОСТРОВСКОГО

На нашей дороге, на Детской Свердловской
Мы трудимся, как на большой.
Свои ревизоры, свои машинисты
И свой проводник небольшой



Один из первых рейсов на Малой
Свердловской железной дороге

В конце 1958 г. в лесном массиве Центрального парка культуры и отдыха им. Маяковского началось строительство детской железной дороги. Одновременно велась теоретическая и практическая подготовка учащихся 5–8 классов.

9 июля 1960 г. от перрона станции Центральная отошел первый поезд "Юный Уралец". Протяженность дороги 2,5 км, станции: Центральная, Пионерская, Солнечная и Юбилейная.

В 1967 году детской железной дороге присвоено имя Николая Островского.



Перед отправлением поезда



Начало сезона

1878-

35

2008

МАЛАЯ СВЕРДЛОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА им. Н. ОСТРОВСКОГО



Практическое обучение юных железнодорожников

Есть такая страна на свете,
Где в своих поездах разъезжают дети,
В поездах настоящих,
по рельсам и шпалам
Поезда идут к настоящим вокзалам.



Гости из КНР на Малой Свердловской ж.д.

МУЗЕИ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

“Музей сегодня - не просто хранилище подлинных предметов. Он выполняет важную миссию в современном обществе - нравственную, воспитательную, образовательную. В музее оживают страницы истории, демонстрируется все лучшее, что было создано предшественниками”.

“Музей”, № 3, 2008 г.



Первый железнодорожный вокзал Екатеринбурга – ныне Музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги

На открытой площадке перед входом в музей расположены жанровые скульптуры, олицетворяющие профессии железнодорожного транспорта: путевые рабочие, начальник станции, проводник вагона.

Скульптуры. Автор Ю. Крылов

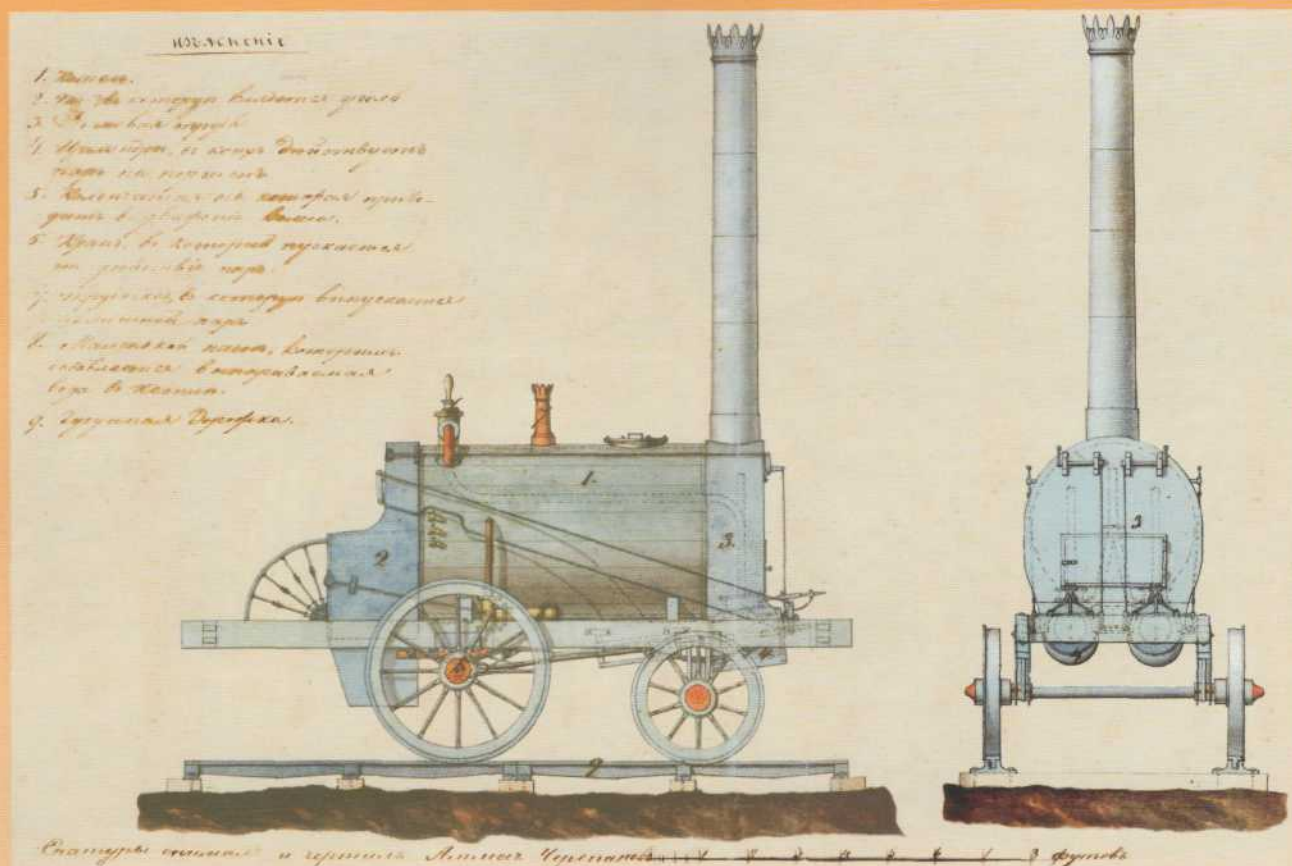


1878-

37

2008

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. Дорожный музей



Чертеж паровоза Черепановых, выполненный Аммосом Черепановым

В 1834 году, за 3 года до строительства первой в России железной дороги, Е. А. и М. Е. Черепановы на Выйском заводе Демидовых построили паровоз. "Сухопутный пароход" развивал скорость до 13-15 верст/час и мог везти груз весом более 200 пудов.

Модель паровоза Черепановых, 2003 г.



Макет паровоза Черепановых в Музее Свердловской ж.д.

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. Дорожный музей

Пассажирка на перроне



В исторической части экспозиции музея представлен игровой фрагмент "На перроне", созданный по подлинной фотографии начала XX века.

Среди экспонатов музея можно отметить подлинные таблички (шильдiki), иллюстрирующие историю паровозо- и вагоностроения в России.



Шильдик вагонный, 1903 г.

Модель 2-осного вагона выпуска 1915 г.



1878-

2008

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей Пермского отделения



ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей пассажирского вагонного депо Пермь



1878-
2008

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей станции Кунгур



ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ Музей Чусовского региона



1878-

43

2008

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей локомотивного депо Свердловск-Пассажирский



ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей Тюменского отделения



1878-

45

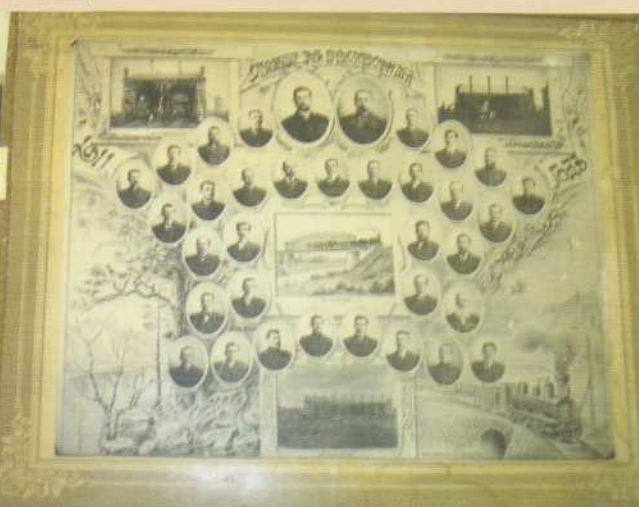
2008

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей Нижне-Тагильского отделения



ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ Музей Локомотивного депо Кушва



1878-

47

2008

ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей Сургутского отделения дороги



ЭКСПОНАТЫ МУЗЕЕВ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги открыт еще в 1971 г. Нынешняя экспозиция, третья по счету, представлена фотографиями, натурными образцами, макетами и моделями подвижного состава.



Модель паровоза



Модель 4-осного вагона
производства УВЗ



Демонстрационная
модель тепловоза ТЭП60

1878-

2008

ОБРАЗЦЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Узкоколейный паровоз К-4 2343,
установлен у СДКЖ



Наиболее интересные образцы техники, подвижного состава установлены на памятные стоянки. Первый паровоз-памятник появился на дороге в 1978 г. к 100-летию Свердловской дороги. Им стал узкоколейный паровоз К-4, установленный у СДКЖ.

Паровоз 9П 1827,
установлен возле железнодорожного лицея
ст. Свердловск-Сортировочный



Паровоз Л 4567,
установлен возле локомотивного депо
Егоршино



ОБРАЗЦЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ НА ПЛОЩАДКЕ СВЕРДЛОВСК-СОРТИРОВОЧНЫЙ

Площадка натуральных экспонатов на ст. Свердловск-Сортировочный начала создаваться еще в конце 70-х годов XX века. В 2003 г. она пополнилась такими уникальными экспонатами, как электровозы ПБ 01, Сс м 05, ВЛ-19 и др.

Паровоз ФД21-2970



Крытый грузовой вагон



Грузовой электровоз Ссм-05

Грузовой тепловоз ТЭ3-4820



Электровоз ВЛ19

1878-
2008



Дорожный центр научно-технической информации