

В. П. Кокорина

ХРАНИЛИЩЕ ВОСПОМИНАНИЙ

Музей истории Дальневосточной железной дороги находится недалеко от главных ворот Хабаровска — вокзала. И не будет преувеличением сказать, что здесь сосредоточены несметные богатства, связанные с более чем вековой историей становления и развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке.



Поезд прямого (беспересадочного) пассажирского сообщения Владивосток — Маньчжурия (Маньчжоули) идёт по Китайско-Восточной железной дороге.

Из коллекции Музея истории Дальневосточной железной дороги.

Здесь экспонируется форменная одежда железнодорожников, их инструменты, личные вещи, а уникальные фотографии навсегда запечатлели разные этапы строительства и первые поезда, прошедшие по магистралям региона. Также в витринах немало оригиналов современной рельсовой дороги, которая связывает вокзалы Транссиба и небольшие станции. Всё это можно отчётливо увидеть в макетах...

Как же зарождался музей и что послужило его созданию?

Инициатором создания такого замечательного музея стала Маргарита Оскаровна Кантер, руководившая дорожным Домом техники

(впоследствии — Дорожный центр научно-технической информации и пропаганды, ДЦНТИ). Она возглавила группу энтузиастов, которые на общественных началах, в свободное от работы время занимались поиском исторических документов, фотографий, накапливая первоначальный фонд экспонатов для будущего музея. Активное участие в этом благородном деле приняли В. В. Харченко, А. Я. Горбулев, Е. Т. Манухина.



*Работники Уссурийского отделения службы эксплуатации КВЖД
с начальником службы Н. Э. Спенглером (сидит во 2-м ряду 3-й слева). 1909 год.
Из коллекции Музея истории Дальневосточной железной дороги.*

Особое место в ряду основателей музея занимает Виктор Петрович Медведев, сын одного из первостроителей Уссурийской дороги. Всего за три года, работая на общественных началах, пенсионер В. П. Медведев проделал огромную работу по сбору исторических материалов. Он изучал архивные документы, вёл обширную переписку с потомками первых работников нашей дороги и государственными научными учреждениями как в Советском Союзе, так и за рубежом. Систематизировал и оформил по единому образцу информацию по всем станциям Дальневосточной дороги. Медведева по праву можно считать первым летописцем истории Дальневосточной магистрали.



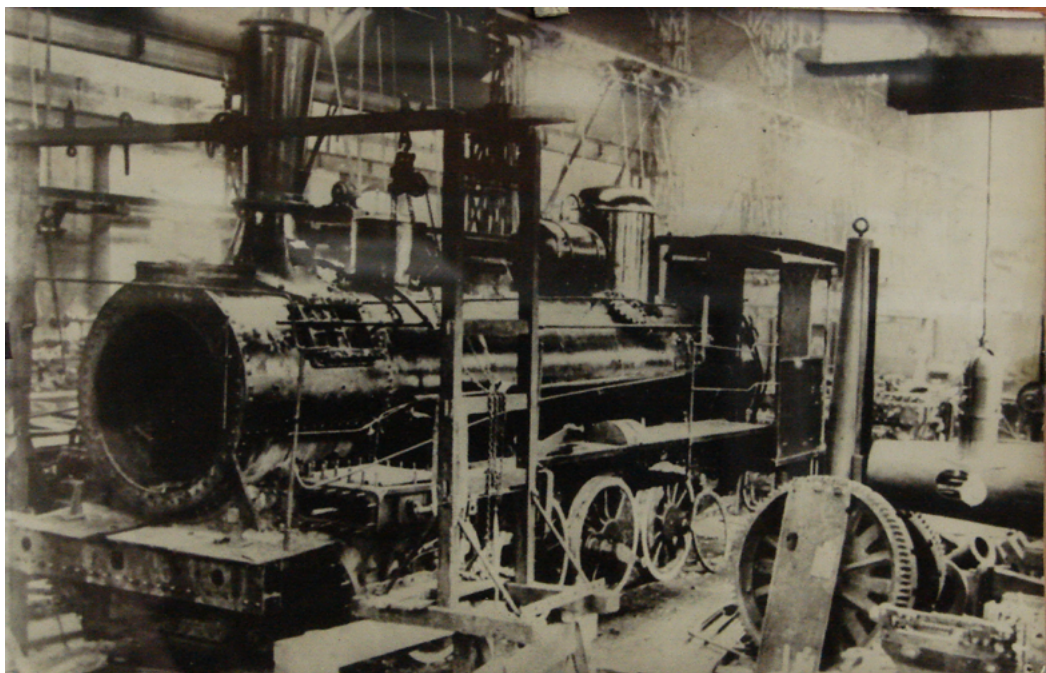
Открытие движения по мосту через реку Зею у г. Алексеевска (Свободного) на Амурской железной дороге. Из коллекции Музея истории Дальневосточной железной дороги.

Долгое время у музея не было собственного помещения, а главное — не было штатной единицы, освобождённого работника, который мог бы постоянно заниматься музейным «хозяйством». 23 мая 1979 года начальник Дальневосточной железной дороги Андрей Григорьевич Андреев подписал указание № 71 «О создании музея истории дороги», ставшее отправной точкой в деле строительства постоянной музейной экспозиции. Музей истории Дальневосточной железной дороги открылся для посетителей 27 мая 1983 года, то есть в прошлом году отмечалось 35-летие его создания.

Автором тематической экспозиции (открылась в 1983 г.) и бессменным руководителем дорожного музея в течение последующих 20 лет стала Валентина Фёдоровна Буркова, имевшая к тому времени десятилетний опыт работы в Хабаровском краеведческом музее. За годы своей работы она собрала обширный фонд экспонатов, насчитывающий около пяти тысяч предметов. Принимая участие в поездках вагона пропаганды ДЦНТИ, она проводила лекции по истории дороги с использованием передвижной выставки для работников станций и вела активные сборы новых экспонатов для музея.

В 1996 году Валентина Фёдоровна возглавила рабочую группу по подготовке книги «Дальневосточная магистраль России», издание которой было

приурочено к 100-летию нашей дороги. Она является автором-составителем книги и автором ряда исторических разделов. В 1998 году Музей истории Дальневосточной железной дороги стал победителем в первом смотре-конкурсе музейного и архивного дела (номинация «Ведомственные музеи»), посвящённом 140-летию г. Хабаровска. За существенный вклад в дело становления и развития дорожного музея, активную работу по пропаганде достижений и традиций железнодорожного транспорта В. Ф. Буркова была награждена знаком «Почётному железнодорожнику»...



Ремонт паровозов в Никольск-Уссурийских главных железнодорожных мастерских. 1920-е годы. Из коллекции Музея истории Дальневосточной железной дороги.

В настоящее время в структуре Дальневосточной железной дороги действует четыре музея: Музей истории Дальневосточной железной дороги в г. Хабаровске и его региональные подразделения — Музей истории Амурского моста (г. Хабаровск), Музей истории Северного широтного хода (г. Комсомольск-на-Амуре) и Музей истории железных дорог Сахалина (г. Южно-Сахалинск). Дорожный музей и его региональные подразделения входят в структуру Дальневосточного центра научно-технической информации и библиотек (ДЦНТИБ).

Все музеи созданы благодаря усилиям руководителей Дальневосточной железной дороги, хранителей музеев, железнодорожников — ветеранов

войны и труда, энтузиастов этого непростого, но почётного и полезного дела. На базе музеев железнодорожного транспорта повседневно ведётся кропотливая исследовательская и собирательская работа по сохранению ценного, накопленного предыдущими поколениями транспортников опыта. Музейные хранители выполняют важную миссию по воспитанию нового поколения железнодорожников и формированию положительного имиджа Российских железных дорог.

На сегодняшний день музейный фонд Дальневосточной железной дороги насчитывает свыше 10 000 исторических предметов. Среди собранных экспонатов — настоящие раритеты, датирующиеся концом XIX – началом XX века, награды, фотографии и документы периода Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). На открытых музейных площадках дороги в Хабаровске и Южно-Сахалинске размещается 53 натурных экспоната — образцы ретротехники и объекты старинной железнодорожной инфраструктуры.

Гордостью музейной коллекции являются фотоальбомы и альбомы исполнительных чертежей, отражающие строительство восточных участков Транссиба на рубеже XIX–XX веков: Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог; документы, награды, подлинные фотографии и личные вещи первостроителей дороги. В их числе коллекция старинных рельс с клеймами (от царских — Демидовского завода до лендлизских — производства США и Канады 1940-х гг.); образцы ретроаппаратов связи и фонарей; награды Дальневосточной магистрали — грамота Верховного Совета СССР и орден Октябрьской революции.

Одно из доминирующих направлений в деятельности дорожного музея — это подготовка выставок. Передвижные выставки действуют на различных площадках Хабаровска, а также вывозятся на линейные станции дороги и даже за границу.

Особую актуальность в последнее время приобрела выездная форма выставочной работы и создание временных экспозиций с привлечением экспонатов из музейных фондов. Эта работа позволяет, с одной стороны, выставлять на широкое обозрение натурные и фотодокументальные исторические материалы, хранящиеся в запасниках музея, а с другой — рекламировать музейную работу ДЦНТИБ. Также дорожный музей истории ДВЖД осуществляет функции научно-методического координационного центра, курирующего деятельность трёх региональных музеев, а также 18 комнат трудовой и боевой славы, где развёрнуты современные музейно-выставочные экспозиции.

Музей истории Амурского моста

Одной из самых молодых и в какой-то степени уникальных экспозиций, несомненно, является недавно появившийся, единственный на Дальнем Востоке музей на открытой площадке. Речь идёт о внушительной территории на правом берегу Амура.



*Музей
Амурского моста.*

Музей истории Амурского моста был открыт для посетителей 30 октября 2010 года. Инициатором и организатором его создания является бывший главный инженер Дальневосточной железной дороги Владимир Антонович Крапивный.

Первым экспонатом музея стал пролёт моста образца 1916 года. И здесь стоит воспроизвести рассказ его руководителя, Виктора Паршина, об одном из эпизодов строительства площадки: «Дело в том, что Амурский мост начинался 200-метровой эстакадой, тогда, в 1916 году, для строительства впервые использовался железобетон. И мы решили: если мы сохраняем ферму моста, нужно рассказать и об эстакаде. Сделали макет. А через какое-то время приходит ко мне человек, приносит конструкцию. Говорит: “Собирали металлолом, нашли в овраге”. Мы приезжаем и видим — вся искорёженная лежит наша ограда 1916 года. Мы шесть фрагментов отреставрировали».

Этот пролёт демонтировали в 2000 году в ходе реализации 1-й очереди реконструкции мостового перехода через Амур. Металлическая ферма по праву считается главным экспонатом Музея истории Амурского моста. Его уникальность в том, что сохранён целиком образец фермы конструкции профессора Лавра Дмитриевича Проскурякова, с однораскосной решёткой

и полигональным верхним поясом, получивший Гран-при — Большую золотую медаль Всемирной выставки технических достижений, проходившей в 1908 году в Париже, за новаторский прорыв по строительству масштабных железнодорожных сооружений начала XX века.

Отличительной особенностью музея на берегу является и то, что на его площадке, рядом с железнодорожной техникой, выставлены образцы искусственных сооружений, эксплуатировавшихся ранее на дороге. Ведь музей носит имя одного из главных символов Дальневосточной магистрали — Амурского моста. Здесь можно увидеть мостовые элементы в натуральную величину различных конструктивных решений и исторических периодов.



*Копия вяземского
вокзала постройки
1897 года.*

В 2010 году на музейной площадке было возведено бревенчатое здание в стиле ретровокзала, в котором представлена постоянная экспозиция, посвящённая истории сооружения, восстановления, эксплуатации и реконструкции искусственных сооружений — мостов и тоннелей — Дальневосточной магистрали. Это здание является уменьшенной в полтора раза копией исторического вяземского вокзала постройки 1897 года. Её делали специалисты из Комсомольска-на-Амуре. Резьба и накладные конструкции воспроизведены в точности.

В 1990-е годы, когда велись работы по реконструкции уникального мостового перехода через реку Амур около Хабаровска, экспозиция Музея истории ДВЖД пополнилась новыми экспонатами. Современные мостостроители передали в музей обнаруженные в земле близ Амурского моста

оригинальные «археологические находки»: колесо от тачки, деревянную рейку с разметкой для нивелировки местности, мастерок каменщика, металлический стяжной хомут для соединения брёвен-свай и другие предметы, использовавшиеся первостроителями моста в начале XX века. «Мостовую коллекцию» дополнили также керны — выбуренные из старых мостовых опор куски в виде столбика цилиндрической формы и металлический полутораметровый фрагмент мостовой фермы с заклёпочным соединением начала XX века. Эта коллекция сейчас в Музее Амурского моста.

Хотелось бы отметить, что в 2015 году, впервые в истории российских железных дорог, был проведён смотр-конкурс музеев и комнат трудовой и боевой славы железнодорожного транспорта, приуроченный к 70-летию Великой Победы. В конкурсе приняли участие 45 железнодорожных музеев и 23 комнаты славы предприятий. По его итогам Музей истории Амурского моста занял 3-е место.

Несмотря на то, что наш музей — один из самых молодых на сети железных дорог, он смог получить столь высокое признание на общесетевом уровне. Музей истории Амурского моста по праву является визитной карточкой Дальневосточной железной дороги. Так хабаровчане сумели сохранить память об одном из самых важных событий в жизни своего города — введении в эксплуатацию в 1916 году Амурского моста. Что, к слову, стало последним шагом в создании Транссибирской магистрали. А Хабаровск стал «самой восточной точкой Транссиба».

Музей истории Северного широтного хода

До июля 2010 года этот музей назывался музеем истории Комсомольского отделения ДВЖД, который был открыт для посетителей 31 июля 1987 года в Доме культуры железнодорожников города юности.

В настоящий момент в музейной экспозиции представлены следующие тематические разделы: «История железных дорог России. Видные инженеры путей сообщения России»; «Изыскание и строительство ДВЖД. Видные изыскатели и строители дороги»; «История ДВЖД за 110 лет. Перспективы развития дороги»; «Изыскание и строительство железнодорожной линии ВОЛК и линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань»; «Изыскания и строительство БАМа (1932–1989). Видные изыскатели и руководители БАМа. Герои Социалистического Труда»; «История становления, развития и перспективы Комсомольского отделения ДВЖД (1940 – наст. время)»; «История Мулинского, Тырминского и Ургальского отделений дороги»; «Амурская паромная переправа и строительство железнодорожного перехода через

р. Амур у г. Комсомольска-на-Амуре»; «Начальники НОД-4, председатели райпрофсожа и теркома Комсомольского филиала дорпрофсожа».

Директор музея истории Северного широтного хода В. Ф. Зуев является председателем регионального совета ветеранов войны и труда с 2004 года. Поэтому деятельность музея тесным образом связана с мероприятиями, которые проводятся ветеранским активом.

Ежегодно музеем проводится организация работы ветеранских поездов «Милосердие», оказывающих социально-гуманитарную и медицинскую помощь ветеранам дороги на линейных станциях Комсомольского района. В составе поездов вывозятся передвижные тематические выставки, приуроченные к главным юбилейным событиям, для жителей линейных станций.

На станциях участники этих акций посещают школы и проводят традиционные уроки-беседы для учеников с целью повышения престижа профессии железнодорожника, популяризации трудовых традиций и истории железнодорожного транспорта среди молодёжи. Проводятся мероприятия, посвящённые памятным датам и профессиональным праздникам. За время существования музея были установлены контакты с учебными заведениями предприятий железнодорожного транспорта.

За большую многолетнюю работу по сохранению и пропаганде истории железнодорожного транспорта В. Ф. Зуев награждён знаком «Почётный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»». Он является членом Союза писателей РФ и автором большого числа монографий, а также коллективных книжных изданий, посвящённых истории изыскания и строительства железных дорог на Дальнем Востоке. Результат его активной исследовательской работы — более трёхсот публикаций в периодической печати и серия книг по истории изысканий и строительства Байкало-Амурской магистрали.

Музей истории железных дорог Сахалина

Сравнительно недавно к Дальневосточной железной дороге присоединилась и Сахалинская, со своей историей и, разумеется, со своим музеем. На сегодня музей островной магистрали по своему географическому положению является самым восточным на сети дорог РЖД.

Музей истории железных дорог Сахалина (до 18 января 2011 г. — Музей истории Сахалинской железной дороги) открылся для посетителей 30 июля 2004 года. Наряду с постоянно действующей стационарной экспозицией, расположенной в помещении Дома культуры железнодорожников, неподалеку, на открытой музейной площадке, размещены настоящие ретрообразцы подвижного состава, построенные для колеи 1 067 мм. Данная колея является



*Сахалинская
железная дорога.*

нестандартной для России, так как она связана с историей зарождения и развития железнодорожного транспорта в Японии, которая вела строительство железных дорог на Южном Сахалине с 1905 по 1945 год. Гордостью музейной коллекции являются снегоочистители японского производства «Паровой ротор» и «Вадзима» постройки 1930-х годов. Они не раз выручали сахалинских железнодорожников в экстремальных условиях многоснежной зимы.

Среди экспонатов можно увидеть паровоз колеи 750 мм, построенный на Новочеркасском локомотивостроительном заводе имени С. М. Будённого в



*Японские туристы
в музее на Сахалине.*

1930-х годах. Здесь же находятся вагон японского дизель-поезда «Киха-58», экскаватор паровой на гусеничном ходу, отработавший 40 лет в карьере «317 км» на погрузке песчано-гравийной смеси для нужд железной дороги, путевая машина для одиночной смены шпал (МПП). Хоппер-дозатор во главе с тепловозом «ТУ7-015» колеи 750 мм раньше эксплуатировались на железнодорожной линии Оха — Ноглики ОАО «Сахалиннефтегазпром». А с помощью горнопроходческого щита для реконструкции тоннелей под движение поездов были реконструированы сахалинские тоннели под габарит «С».

Можно добавить, что аудитория музея островной магистрали — это юные железнодорожники с Малой Сахалинской железной дороги, курсанты дорожно-технической школы, учащиеся и студенты колледжей и вузов, жители города и области, туристы, в том числе иностранцы, в основном — из Японии...

Музей истории ДВЖД не замыкается в рамках железнодорожной отрасли и поддерживает тесные связи с коллегами из других музеев, ведёт регулярный обмен информацией с Дальневосточной государственной научной библиотекой, что, несомненно, является дополнительным источником знаний.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гладких, Т. И. Амурский мост : создателям инженерного чуда XX-XXI веков — моста через Амур у Хабаровска — посвящается / Т. И. Гладких. — Хабаровск : Изд. дом «Приамур. ведомости», 2009. — 160 с.

2. Дальневосточная магистраль России : посвящ. 100-летию Дальневост. ж. д., 1897–1997 : [сборник / сост. В. Ф. Буркова, В. Ф. Зуев]. — Хабаровск : Изд. дом «Част. коллекция», 1997. — 351 с.

3. Дорога сквозь века : Дальневосточной железной дороге — 110 лет : 1897–2007 / [сост. Т. И. Гладких] ; [фот.: М. Каширов, И. Шаповалов, А. С. Жуланов, В. И. Тарасов]. — Хабаровск : [б. и.], 2007. — 320 с.

4. Зовут стальные магистрали : [Хабаров. ин-ту инженеров ж.-д. трансп. — 50 лет / Г. И. Воловник, А. П. Катков, В. С. Купцов и др.]. — Хабаровск : ХаБНИИЖТ, 1989. — 190 с.

5. Хорват Дмитрий Леонидович. Первый начальник Дальневосточной магистрали : [альбом]. Вып. 1 / сост. В. В. Буркова. — Хабаровск : Дизайн-студия «ВАрт», 2007. — 84 с.

Фотографии предоставлены автором.

Автор выражает благодарность директору Музея истории Дальневосточной железной дороги Валерии Владимировне Бурковой за предоставленную информацию.