

Дудар А. А.,
начальник депо,
Жемжицкий А. Р.,
заместитель начальника депо по идеологии,
кадрам и социальным вопросам,
Грицук В. В.,
директор музея,
Заика В. М.,
психолог,
локомотивное депо Брест,
Республика Беларусь

БРЕСТСКИЙ МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Человек без памяти прошлого, поставленный перед необходимостью заново определить свое место в мире, человек, лишенный исторического опыта своего народа и других народов, оказывается вне исторической перспективы и способен жить только сегодняшним днем.

Чингиз Айтматов

Внескольких сотнях метров от главного входа в Брестскую крепость, на проспекте Машерова, 15 мая 2002 г. был открыт музей железнодорожной техники. Здесь на сравнительно небольшой территории, собрано более пятидесяти паровозов, тепловозов, вагонов и кранов на железнодорожном ходу.

Прошло всего 7 лет со дня открытия, но сама идея о создании музея возникла у ветеранов и инициативных работников локомотивного депо еще в начале 90-х гг. В создании и строительстве музея непосредственное участие принимал ветеран труда и почетный железнодорожник А. В. Приветень, который это уникальное учреждение вначале и возглавил. Энтузиаст своего дела, привыкший бережно и с любовью относиться к железнодорожной технике Аркадий Виктрович, когда

старинные паровозы начали в массовом порядке резать и отправлять на переплавку, пожалел их, решил попытаться подарить им вторую жизнь — в музее. Чтобы воплотить этот замысел, потребовалось более десяти лет. Вместе с единомышленниками Приветень собирал удивительную коллекцию по всему бывшему Союзу.

В настоящее время музей располагает коллекцией паровозов отечественной и зарубежной постройки, старотипными грузовыми, пассажирскими и специальными вагонами, построенными в 1903–1940 гг. Старейшие из имеющихся в музее экспонатов — вагон и паровоз — были построены соответственно в 1915 и 1926 г. В целом же представленная тут техника наглядно иллюстрирует весьма продолжительный период в истории железнодорожного транспорта — до появ-



Грузовой паровоз серии ФД

ления первых тепловозов. Это, в основном, первые довоенные отечественные паровозы грузовых серий: Э (всех модификаций), постройки с 1929 по 1943 г., СО-17 (Серго Орджоникидзе), и паровоз ФД-20 (Феликс Дзержинский), постройки 1936 г., который являлся самым мощным паровозом в Европе и получил на всемирной выставке в Париже в 1938 г. диплом I степени. В центре экспозиции находится первый грузовой паровоз серии ЭР 750-01, построенный на Коломенском паровозостроительном заводе во время Великой Отечественной войны в 1943 г. Работая на нем в 1959 г. Брестский машинист Ф. Г. Фадеев получил звание Героя Социалистического Труда за значительные успехи в вождении тяжелых поездов. Послевоенная серия представлена грузовым паровозом ЛВ0202. Эти паровозы строились на Ворошиловоградском паровозостроительном заводе всего два года в 1955–1956 гг., выпущено всего 512 единиц. На этой серии закончилась эпоха паровозостроения в СССР.

Пассажирские паровозы занимают свое почетное место возле главного входа в музей. Открывает экспозицию уникальный пассажирский паровоз серии ПЗ6-0050 «Победа», построенный в 1955 г. на Коломенском паровозостроительном заводе. Паровозы этой серии позволили увеличить скорость движения пассажирских поездов в два раза. Паровоз «Победа» имеет обтекаемую форму и считается одним из красивейших в мире. Другой пассажирский паровоз серии СУ 250-30 построен на Сормовском заводе в 1948 г. — это первый советский послереволюционный пассажирский паровоз, который начали выпускать с 1925 г.

Экспозицию музея дополняет колонна немецких трофейных паровозов 52-й серии, построенных в Германии в 1943 г. Министерство путей сообщения изменило обозначение серии 52 на серию ТЭ, сохранив заводскую нумерацию. Буква Т означает «Трофейный», а буква Э — серию советского паровоза, близкую по мощности.

В состав коллекции входят такие образцы тепловозов: грузовые локомотивы ТЭ-1, ТЭ-3, пассажирские ТЭ-7, ТЭП-60, моторный вагон дизель-поезда ДР-1-045, тепловозы экспортного исполнения М62, 2ТЭ109 № 002 Б.

Тепловозы серии ТЭ1 — это первые серийные тепловозы, выпущенные на Харьковском заводе транспортного машиностроения в 1947 г. Двухсекционный тепловоз серии ТЭ3 представляет основную серию грузовых локомотивов, работавших на Белорусской железной дороге с середины 60-х до середины 80-х гг. XX века.

Грузопассажирский тепловоз М62 впервые был выпущен в 1964 г. Ворошиловоградским тепловозостроительным заводом для колеи 1435 мм, а впоследствии — для отечественных дорог для колеи 1520 мм. Локомотивы построены по западноевропейскому габариту 02Т.

2ТЭ109 № 002 Б — один из первых грузопассажирских отечественных тепловозов с электропередачей переменного тока, экспортного варианта. Этот экспонат поступил в музей из БелГУТа, где являлся учебным пособием для студентов кафедры «Локомотивы и локомотивное хозяйство». Тепловозы этой серии зарекомендовали себя как технически надежные локомотивы, и по сей день они работают на железных дорогах Германии, обеспечивая местные перевозки.

Закрывают сектор пассажирских локомотивов уникальный советский тепловоз серии ТЭ-7, тепловоз серии ТЭП60, моторный вагон дизель-поезда ДР-1-045.

На главном ходу направления Москва — Брест работало семь единиц серии ТЭ-7 приписки депо Минск. В 1963 г. впервые Минский машинист Н. И. Кояло провел международный поезд на тепловозе ТЭ-7 от Минска до Бреста. Тепловозы серии ТЭП60 были основными пассажирскими тепловозами на всей сети железных дорог бывшего СССР, которые успешно отработали более 40 лет и находятся в эксплуатации до на-



Промышленный паровоз 9П





Грузовой паровоз серии СО



Пассажирский паровоз П36 Победа

стоящего времени как на Белорусской железной дороге, так и на других дорогах СНГ. В декабре 1969 г. пригородные перевозки на Белорусской железной дороге начали обеспечиваться дизель-поездами серии ДР-1, постройки Рижского вагоностроительного завода, приписки депо Минск.

Наряду с пассажирскими и грузовыми локомотивами в музее имеются маневровые тепловозы ТГК, ТГК-2, ТГМ-1, ЧМЭ-2, ТЭМ-15 и маневровый промышленный паровоз 9П, а также узкоколейный тепловоз Минской детской железной дороги серии ТУ-2, выпуска 1956 г.

Кроме локомотивных экспонатов в музее имеются коллекции грузовых и пассажирских старотипных вагонов 1903–1940 гг. выпуска, паровые краны на железнодорожном ходу ПК-6 и ПК-15 ЦУМЗ, постройки Кировского машиностроительного завода «1 Мая», а также путевая снегоочистительная машина СДПМ. В этом году экспозиция пополнилась противотанковой пушкой калибра 85 мм Д-44 образца 1944 г., которая устанавливалась во время ВОВ на бронепоездах. В салоне почтового вагона размещена экспозиция маломерных локомотивных экспонатов, системы диспетчерского обеспечения, средств связи и сигнализации, железнодорожной атрибутики.

Ежегодно музейные паровозы и вагоны заказываются для киносъемок Беларусьфильмом и различными Российскими киностудиями. С участием экспонатов музея отсняты следующие фильмы: «Курсанты», «Последний бронепоезд», «Последний бой майора Пугачева», «Око за око», «Спасти импе-

ратора», «Застава Жилина», «Днепровский рубеж». В настоящее время идут съемки новой версии фильма «Брестская крепость», в которой участвуют наши вагоны и паровозы.

Из экспонатов музея, вагонов дореволюционной даты выпуска, можно сформировать целый состав. В СНГ нет аналогов такому поезду. Между прочим, именно у брестчан просят его кинематографисты многих европейских стран. Например, немцы не смогли обойтись без нашего поезда при съемках фильма «Как долго будут нести меня ноги» — про своего земляка, возвращающегося из советского плена.

Коллекция представляет особый интерес и тем, что все паровозы в ней действующие, а паровоз «Победа» серии П36, тот самый, что стоит в брестском музее, водил первый советский ретро-поезд по маршруту «Париж — Токио». Пассажирами были, главным образом, миллионеры из Западной Европы.

В планах на будущее пополнить экспозицию музея вагоном хопер-дозатора с деревянным кузовом 1930 г. выпуска, грузовой платформой образца 1890-х гг., а в салоне моторного вагона дизель-поезда ДР-1 устроить видео показ истории развития железнодорожного транспорта.

Наш музей является крупнейшим хранилищем истории железнодорожной техники Западного региона стран СНГ, а его экспонаты вызывают большой интерес у посетителей разных возрастных категорий, представителей стран СНГ и дальнего зарубежья, которые делятся своими впечатлениями в книге посетителей музея.