



Музей истории ВСЖД открыт в новом здании Центра детского технического творчества ВСЖД, что построен в 130-м квартале. Это один из его четырех тематических залов, посвященный КБЖД

Последнее время в Иркутске появляется много разных памятников, и это не может не радовать — благодаря им город обретает неповторимый шарм и свою историческую значимость. А сколько в Иркутске, так сказать, натуральных памятников? Тех, что обычно представляют собой некогда работоспособные экземпляры техники? Не так много, зато в «ассортименте»: есть танк, трактор, пожарные машины, самолеты и даже установка реактивного залпового огня.

ЖЕЛЕЗНАЯ ПАМЯТЬ

Но в этом ряду особое место хотелось бы отвести **памятникам железнодорожной техники**. Ведь именно прокладка Транссиба более ста лет назад дала толчок экономическому развитию Иркутска и всего региона. И с железной дорогой у нас связано немало интересных событий, в том числе полутаинственных (вспомним «золотой эшелон» Колчака), а эпопея со строительством Кругобайкальского участка дороги или БАМа так и вовсе не имеет аналогов в мировой истории.

Поэтому и **Музей истории ВСЖД** в Иркутске, пожалуй, один из его главных «хранителей древности». На базе имевшихся документов и экспонатов, Музей истории ВСЖД был создан в 1997 году — как раз к 100-летию прибытия первого поезда в Иркутск. А совсем недавно, буквально 13 октября 2012 года, музей открылся в новом здании Центра детского технического творчества ВСЖД, что с нуля построен на территории «Иркутской слободы», то есть в 130-м квартале.

Сейчас в новом музее четыре больших тематических зала, посвященных «Истории российских железных дорог», «Истории Восточно-Сибирской железной дороги», «Кругобайкальской железной дороге» и, конечно, «Байкало-Амурской магистрали».

Любители исторического эксклюзива здесь могут найти немало любопытных, уникальных экспонатов. Например, **кусок рельса** еще из того первого в Иркутске пути! Рельс, который в 1897 году был изготовлен на тогда еще Демидовских сталелитейных заводах. Да и разной трогательной «мелочи» хватает: **серебряные подстаканники** царских времен

ПОДДАТЬ ПАРУ

или фанерные чемоданы как обязательный атрибут пассажиров того времени, наградные часы машиниста, аппараты сигнализации и связи, путевые и станционные фонари «доэлектрической» эпохи, и многое другое.

По-своему завораживают отличного качества **фотографии**, в том числе из того невероятного с высоты нынешних времен, по-настоящему героического времени, когда составы из порта Байкал до станции Танхой зимой «ходили» по рельсам, проложенным прямо на льду Байкала! Не оторвать взгляд и от **бронзовой дощечки с изысканным текстом** предупреждения об опасности приближения поезда, которая сама по себе является произведением искусства.

Однако особенно примечательным «отделением» музея является **натурная площадка, разместившаяся на территории Детской железной дороги**. Пусть пока сравнительно небольшой, но здесь уже целый парк железнодорожной техники разного времени и назначения, во главе чего, не считите за пафос, его величество Паровоз.

БОЛЬШАЯ ПАРОВАРКА

К сожалению, время не щадит даже таких стальных исполинов, как локомотивы. Например, **паровозы серии А2**, пришедшие в Иркутск с первыми поездами в конце XIX века и имевшие характерный «киношный» вид с большой конусообразной трубой, до нашего времени не сохранились. Да и более поздние машины по большей части «рассеялись во времени». Нет теперь и известного «кладбища паровозов» вблизи Мегета, где по имевшимся экземплярам можно было воочию рассказать почти всю вековую историю Восточно-Сибирской Железной Дороги на паровой тяге.

Да, паровозы-памятники в «узловых» городах области есть, и **на историческом участке КБЖД** тоже, а в самом Иркутске на постамент водружены только два паровоза, да и то далеко послевоенного периода постройки. К тому же с главных улиц



Один из уникальных экспонатов музея — бронзовая табличка конца XIX века с предупреждением об опасности приближающегося поезда. Сейчас таким вежливо-изысканным стилем не пишут даже дипломаты



Февраль 1904 года. Одна из редчайших фотографий периода работы иркутского участка Транссиба до постройки КБЖД, когда вагоны «перекатывались» лошаадьми по рельсам, проложенным прямо по льду Байкала

их не увидеть: один стоит в глубине двориков **депо Иркутск-Сортировочный**, а второй как раз на территории Детской железной дороги на острове Юности, хотя это и рядом с центром города.

«Паровоз стоял великодушный, громадный, теплый, на гармонических перепадах своего величественного высокого тела». Так воспевал эти машины писатель Андрей Платонов. Почему-то из всех раритетов паровые машины действительно вызывают особые чувства. Может, потому что в работе они походили на живые мифические существа — дышали, шипели, ревели. И они из тех времен, когда и люди были другими, и



Паровоз последней советской серии ПЗ6 воплощал все передовые технические и дизайнерские решения. Его ведущие колеса диаметром 1,85 метра были самыми большими на тот момент. Памятник установлен на территории депо Иркутск-сортировочный

отношение к технике каким-то особым. Когда, по выражению все того же Андрея Платонова — «близ паровоза люди трепетали».

Существовало много серий паровозов, которые отличались и мощностью, и колесной схемой, среди них были именные: серии ФД — Феликс Дзержинский, или СО — Серго Орджоникидзе. Но у нас сохранились более поздние и самые распространенные. А в Сортировочном так и вовсе установлен экземпляр самой последней советской серии — ПЗ6. На тот момент в нем воплотили все достижения нашего паровозостроения, включая самый передовой, изящный аэродинамический дизайн с характерными боковыми щитками, верхним обтекателем, маскирующим трубу, будкой машиниста с наклонной носовой частью.

Красавец-паровоз имел и соответствующие технические параметры. В чем измеряются настоящие ценности автомобилей? В рабочем объеме двигателя, в конструкции шасси, в размерах, наконец. А здесь вам, пожалуйста: цельносварная топка с колосниковой решеткой площадью почти 7 метров, 50 кубов запаса воды, автоматическая подача угля, мощность 3000 л.с., ведущий механизм приводит четыре пары огромных колес диаметром 1,85 метра. Один оборот такого коле-



са «ложится» почти на шесть метров пути. При массе 135 тонн паровоз П-36 мог легко развивать скорость в 125 км/час. Когда такая машина идет на всех парах, зрелище воистину грандиозное.

Но выпуск этой выдающейся серии продолжался всего лишь с 1950 до 1956 года — судьбу решил курс Партии на переход ж/д парка к более производительным тепловозам и электровозам. Однако ПЗ6 ушел почетно — паровозы этой серии на отдельных участках дороги, в частности Забайкальском, проработали вплоть до середины 70-х, в том числе под самым главным в стране скорым поездом «Россия».

Другой иркутский паровоз-памятник железнодорожники смогли «подогнать» на демонстрационную площадку Детской железной дороги. И памятник более чем заслуженный, ведь это один из самых распространенных после Войны локомотивов-долгожителей серии Л (по фамилии главного конструктора Л.С. Лебедянского), выпуск которых начался в победном 1945-м. И благодаря удачным на тот момент характери-

кам с оптимальными показателями мощности, нагрузки и конструктивной скорости 80 км/час, модель фактически стала паровозной классикой.

Наверняка именно эти машины еще в своем прямом назначении остались в памяти у многих и ныне живущих людей. Данный же экземпляр датируется сравнительно свежим для этой серии 1955 годом постройки и относится к тем работягам, кто «пыхтел» до последних дней паровозной эпохи.

Однако рядом с этим «последним из могикан» находится объект, который донес «весточку» еще из лихолетья первой половины XX века. С виду похож на «пепелац», а на деле — главная деталь любого паровоза, то есть его топка! В отдельности увидеть паровозную топку в целости и сохранности — это вообще редчайший случай. И не абы какую, а от американского паровоза серии Еф, изготовленного в Филадельфии в 1915 году. Тогда, в Первую мировую, еще живая Российская империя срочно нуждалась в пополнении паровозного парка, и в США был размещен большой заказ, оплаченный золотом.

Один из паровозов той «золотой» партии сначала возил поезда на Молотовской дороге в Перми, попал на ВСЖД уже в 30-х годах, работал в депо



Вид на открытую (натурную) площадку Музея истории ВСЖД, которая находится на территории Детской железной дороги



Этот «пепелац» не что иное, как паровозная топка — один из самых возрастных экспонатов музея. Принадлежала американскому паровозу серии Еф, выпущенному в 1915 году в рамках спецзаказа от Российской империи в период Первой Мировой

Это главный экспонат натурной площадки музея: классика жанра – советский паровоз серии Л постройки 1955 года



Слюдянка, отпахал всю Войну, потом был приписан к Черемхово, а уже после оказался на Иркутском заводе дорожных машин, где до недавнего времени использовался как котельная.

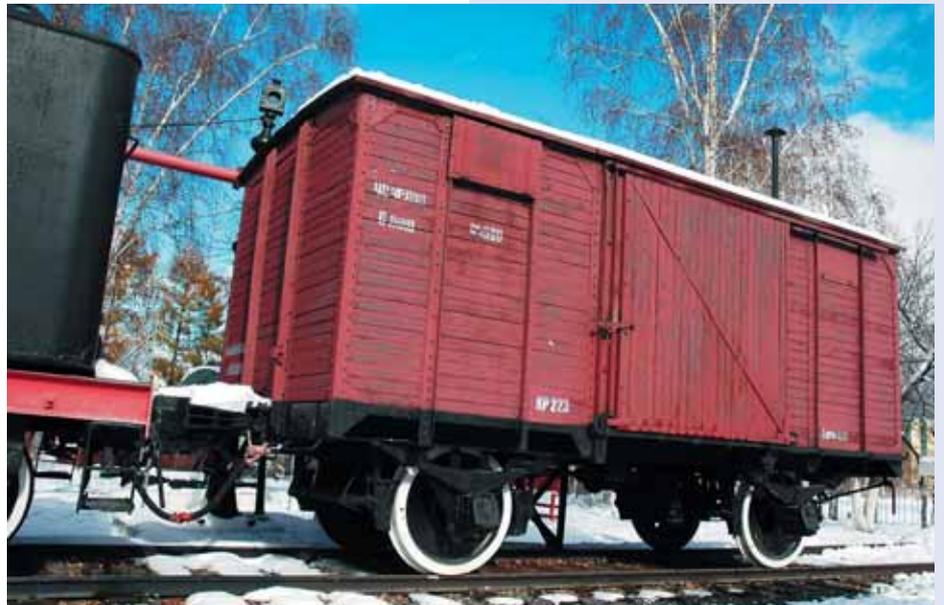
В общем-то, эта паровозная топка как символический артефакт воплощает сложную судьбу многих паровозов, трудовая биография которых закончилась в качестве котельной.

Кстати, американские паровозы были не таким уж редким явлением в России. Их «вторая волна» пришла уже во Вторую мировую, когда с 1943 года мощные паровозы серии Ea и Em из США поступали в СССР по ленд-лизу. Почти в первоначальном виде тот период удалось сохранить в паровозе Ea-3070, установленном на КБЖД, по которой он и водил поезда в те годы. Пожалуй, это и есть самый старый на сегодня из сохранившихся у нас паровозов.

ВАГОН И ВАГОНЕТКА

А на исторической площадке Детской железной дороги есть еще один замечательный памятник, с которым связано ни больше, ни меньше, а «Великое переселение» народов России в XX-м веке. И это буквально! Неказистый на вид двухосный товарный вагон, который часто мелькает в документальной хронике и в старых художественных фильмах, открывает нам до сих пор еще малоизвестную страницу в истории.

Царское правительство прокладку Транссиба, кроме всего, связывало с возможностью «колонизации» Сибири и Дальнего Востока крестьянами из голодных центральных губерний, чем намеревалось решить насущные вопросы пропитания и заодно снять социальное и политическое напряжение. И народ в самом начале XX века с запада на восток хлынул таким потоком, что о перевозке всех в пассажирских вагонах не могло быть и речи. Впервые под это дело и стали приспособлять товарные вагоны, впоследствии получившие название вагоны-теплушки. Для них даже появились свои нормы перевозки — 40 человек или 8 лошадей.



Самый распространенный в первой половине XX века товарный двухосный вагон. Однако начиная с периода переселения в начале XX века, был также приспособлен для перевозки людей и получил название вагон-теплушка

Никаких удобств, конечно, не было, а с учетом многодневного следования, в Иркутск такие эшелоны приходили в антисанитарном виде и нередко с «грузом» тифа или скарлатины. Тем не менее, именно в Иркутске появился первый в России хорошо оборудованный переселенческий пункт, через который к 1903-му уже проходило более 80000 человек в год.

Кстати, музейные хроники тактично умалчивают о другой «переселенческой» роли вагона-теплушки, связанной с ужасами самых драматических страниц нашей истории. «Беженцы» во время гражданской войны, депортация людей при сталинском режиме, этапирование заключенных ГУЛАГа, эвакуация во время Великой Отечественной — в таких вагонах, наверное, «прокатилась» добрая половина населения страны.

Как тематическое продолжение — напротив вагона-теплушки стоит кубо-





Типичная такая вагонетка, но если подумать, при помощи таких и «поднялась» индустриальная экономика советского государства



Это гражданской войны. В 1919-1920-х годах на нашем участке Транссиба отступающими белогвардейцами было взорвано пять мостов. Этот фрагмент стального клепаного моста постройки 1897 года со следами повреждений от взрыва был поднят в 2010-м году со дна реки Ия

вая вагонетка, которая использовалась в самых разных производственных целях. Но если посмотреть на данный экспонат широко, в нем олицетворен тот самый трудовой, «добровольно-принудительный» подвиг советского человека, ведь такие вагонетки не толь-



На открытой площадке музея даже можно прогуляться по реконструированному перрону начала 20 века

ко «тягали» локомотивом, но и могли толкать вручную.

Во всех смыслах осколком трагического периода гражданской войны является фрагмент взорванного моста — одного из первых мостов на прибайкальском участке Транссиба. Обнаружен и поднят уже в наши дни.

Что еще примечательно, об исторической роли паровозов, вагонов, мостов и прочих железнодорожных раритетов, в этом музее под открытым небом можно

поразмышлять в очень уютной атмосфере: среди березок, в тишине, сидя на старинных скамеечках или прогуливаясь по реконструированному перрону начала 20 века. С открывающимися видами на современный Иркутск. И все это, напомним, недалеко от центра города, в районе популярнейшего места отдыха горожан.

Василий ЛАРИН,
фото автора

Американский паровоз серии Ea, поставки которых осуществлялись по ленд-лизу с 1943 года. Данный экземпляр установлен на нынешнем историческом участке КБЖД, по которому этот паровоз и ездил

