

Тимофеев Р.В.
МУЗЕИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ БЕЛАРУСИ
Витебск, Республика Беларусь

Музеи и комнаты славы истории Белорусской железной дороги являются центрами трудового, нравственного и эстетического воспитания её работников на боевых и трудовых традициях. В 20 музеях и 11 комнатах славы железнодорожников экспозиционный фонд в 1995 г. включал 37 тыс. единиц хранения. Наиболее крупный их музей – музей истории Белорусской дороги был открыт 25 ноября 1971 г. с фондом в 1217 единиц хранения. К 1995 г. его экспозиции и фонды хранения увеличились 7 тыс. единиц. За 1971-95 гг. музей посетило более 120 тыс. человек из числа железнодорожников и школьников. Музей истории дороги выполняет роль методического координационного центра по совершенствованию сети музеев, предприятий, учреждений и учебных заведений дороги. Особенно большое внимание музейному делу на дороге стали уделять в 1980-е гг. Только за 1980-95 гг. были открыты музеи Гомельского железнодорожного техникума, Кричевской дистанции пути, Оршанского железнодорожного техникума, хозяйства электроснабжения дороги, Барановичского отделения дороги, Белорусского университета транспорта, локомотивного депо Орша, вагонного депо Минск, станции Негорелое, локомотивного депо Гомель. Звание народного было присвоено музею истории дороги, музеям истории локомотивных депо Минск и Орша, Гомельского вагоноремонтного завода, Витебского отделения дороги. К 125-летию Белорусской железной дороги были открыты двери для посетителей в развернутом показе экспонатов вновь созданных музеев в вагонном депо Осиповичи, Могилевском вагонном депо, Брестском отделении дороги [1, с. 88].

В канун празднования 100-летия Витебского железнодорожного узла - 15 октября 1966 г. - в Доме культуры железнодорожников был открыт первый на Белорусской дороге музей, это был музей революционной, боевой и трудовой славы витебских железнодорожников. Музей был размещен в одном зале и насчитывал при открытии 300 экспонатов. Инициаторами создания были руководители отделения дороги и райпрофсоюз (профсоюз). Еще в 1965 г. инициативная группа выпустила и распространила тиражом в 3 тыс. экземпляров листовки с обращением ко всем рабочим и служащим, пенсионерам Витебского отделения железной дороги оказать помощь в сборе материалов для музея. Это позволило получить за год много ценных материалов от коллективов предприятий, от участников Великой Отечественной войны, их родственников, от работников подразделений народного комиссариата путей сообщения (НКПС) (фотоматериалы, воспомина-

ния, экспонаты, письма, наградные материалы). Самое активное участие в создании музея тогда приняли: инструктор Райпрофсожа М.Л. Белинский, начальник Витебского отделения Герой Социалистического Труда Н.А. Макаров, начальник локомотивного отдела Д.Н. Майоров, большой вклад внесла директор Дома культуры железнодорожников Р.А. Пророк. [2, с. 426].

Неоценимый вклад в наполнении музея исторически ценными материалами внес главный инженер станции Витебск А.С. Гуревич. Он сделал выборку необходимых материалов из архивов Ленинграда и Москвы по строительству и открытию железной дороги от Динабурга до Витебска и о последующем развитии Витебского узла. В 1967 г. экспозиция музея включала 1 тыс. экспонатов и была расположена в трех залах общей площадью 134 кв. метра по периодам. В 1-м зале были выставлены экспозиции, фотографии, документы, освещающие историю строительства дороги Динабург - Витебск, революционное прошлое железнодорожников, их труд в годы первых пятилеток. Здесь же были установлены Красные знамена, завоеванные в годы 1-й пятилетки коллективом паровозного депо Витебск. Период Великой Отечественной войны был размещён во 2-м зале. Здесь была представлена летопись железнодорожников отделения в сражении с фашизмом на фронтах, в подполье, партизанском движении, а также труд в обслуживании фронтов работниками формирований НКПС. В 3-м зале был отображен послевоенный период - восстановление и развитие хозяйства отделения дороги, труд по досрочному выполнению заданий пятилеток. [2, с. 427].

Там были также представлены коллективы победители в соревнованиях, почетные железнодорожники, заслуженные работники, отображены успехи коллективов во внедрении новых форм работы в условиях развития рыночных отношений на транспорте. Особенно полно был отражен ход развития социальной сферы: строительство жилья, лечебных учреждений, детских садов физкультуры и спорта. В альбомах и фондах музея было представлено более 50 трудовых династий железнодорожников, собраны воспоминания ветеранов труда и войны о довоенном, военном и послевоенном периодах и до наших дней. Книга трудовой славы хранит память о трудовых достижениях лучших людей отделения дороги. Музей это важная часть культурной жизни коллектива Витебского отделения дороги. Его залы украшают скульптурные работы, выполненные железнодорожником, скульптором-любителем П.У. Смоляковым. Музей является также центром воспитания подрастающего поколения на боевых и трудовых традициях в целях повышения престижности железнодорожных профессий, его работники придавали особое значение встречам молодежи со старшим поколением. В свое время особой популярностью пользова-

лись мероприятия по вручению ветеранами войны и труда юношам и девушкам первых паспортов. Проводились торжественные линейки по приему школьников в пионеры, встречи молодежи с участниками войны и труда. [2, с. 428].

Все эти мероприятия на общественных началах проводили заслуженные ветераны отделения дороги: общественный директор музея М.Л. Белинский, председатель совета музея ветеран труда М.Ю. Гинзбург, Герои Социалистического труда Н.А. Макаров и Е.Т. Червяков, участник Великой Отечественной войны, кавалер трех орденов Славы И.П. Янченко. Постановлением Министерства культуры БССР № 23 от 25 января 1980 г. за плодотворную работу по воспитанию работников на революционных, боевых и трудовых традициях железнодорожников музеем было присвоено почетное звание «Народный музей». В последние годы работники музея стали чаще проводить мероприятия совместно с советами ветеранской организации отделения дороги и клуба ветеранов «Магистраль». Вместе с работниками Дворца культуры железнодорожников они организовывали вечера встречи ветеранов с молодежью и молодыми специалистами, чествование почетных железнодорожников, победителей в соревновании. Музей активно участвовал в подготовке молодежи к конкурсам на звание «Лучший по профессии», юбилейных вечеров трудовых коллективов Витебского железнодорожного узла. Всего за 1966-2000 гг. было проведено более 3 тыс. экскурсий, в составе которых было более 115 тыс. человек. [2, с. 429, 430].

14 декабря 1984 г. был открыт музей истории Барановичского отделения дороги. Он разместился в старинном одноэтажном здании на привокзальной площади станции Барановичи-Полесские. В его создании принимали участие многие предприятия отделения. Около двух лет собирался материал по истории строительства и развития железных дорог, готовились экспонаты, изготавливались макеты, создавалась экспозиция. Большую научно-поисковую и организационную работу проделал Ю.Н. Бауков, возглавивший этот музей. В шести залах музея, экспозиционной площадью 187 кв. метров, было собрано 1517 экспонатов, в том числе 875 оригиналов. В экспозиции музея была отражена история строительства железных дорог Беларуси от 1-го участка Варшавско-Петербургской железной дороги Гродно-Поречье, введенного в эксплуатацию в декабре 1862 г., и до наших дней. Показано также участие железнодорожников отделения дороги в революционной борьбе против царизма, а также участие в борьбе с фашистскими оккупантами в партизанских отрядах и на фронтах Великой Отечественной войны. Особо разнообразно был отражен период восстановления и развития железнодорожного хозяйства в послевоенный период, а также технический прогресс на отделении. В экс-

позиции нашло своё отражение также развитие социальной сферы, строительство жилья, лечебных медицинских учреждений, детских садов, физкультуры и спорта. [3, с. 199].

В одном из залов Барановичского музея были поимённо названы железнодорожники отделения дороги, в разные годы удостоенные почётных званий - Герои Социалистического Труда, заслуженные строители и работники транспорта БССР, заслуженные врачи и рационализаторы БССР, а также железнодорожники, награждённые знаком «Почётному железнодорожнику». За 1984-95 гг. музея посетили 81637 человек. Огромным благодарственным письмом создателям музея и его работникам стала Книга отзывов посетителей. На площади рядом со зданием музея на постаменте был установлен паровоз-памятник. Он также водил поезда по фронтовым дорогам, в том числе на Сталинградский фронт. По другую сторону здания музея был установлен Памятный знак, посвящённый участию барановичских железнодорожников в событиях 1905 г. [3, с. 200].

Музей Минской дистанции электроснабжения был открыт в августе 1982 г. В нем сумели собрать более 1200 всевозможных экспонатов, отражавших зарождение, становление и развитие отрасли, этапы электрификации дороги, даты сдачи в эксплуатацию каждого участка были показаны на световой схеме. Из представленных материалов было видно, как внедряли всевозможные устройства на магистрали. На стенде, рассказывающем о восстановлении и развитии дороги в послевоенный период, указаны фамилии первых руководителей отделов энергетики на Брест-Литовской, Минской и Белорусской железных дорогах, начальников энергоучастков в Гомеле, Барановичах и Бресте. [4, с. 4]. Музей локомотивного депо Гомель, как и другие музеи белорусских железнодорожников, был создан и работал на общественных началах. В 1991 г. в этом музее было 3 зала, первый из которых отражал историю развития депо со дня его создания в 1873 г. Во втором зале был представлен период истории от 1945 до 1986 г., интересны и экспонаты третьего зала, которые рассказывали о современности. [5, с. 4].

Таким образом благодаря ведомственным музеям сохраняется история многолетних трудовых коллективов, из которых складывается летопись всей Белорусской железной дороги. С другой стороны создание и функционирование музеев является одной из форм организации культурного досуга железнодорожников и членов их семей, чем музеи взяли на себя часть социальной нагрузки. Нельзя также сбрасывать со счетов и возможности музеев по моральному поощрению железнодорожников, в первую очередь передовиков труда, так как сведения о их деятельности включались в экспозиции и этим самым пропагандировались. Этот вопрос всегда был важным, так как средств для

материального поощрения могло в какой-то период и не быть, а человека-труженика отметить необходимо было всегда.

1. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге. Под общей редакцией Володько Е.И. Мн.: ДЦНТИ, 1996. - 146 с.
2. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Исторический очерк. 1866 - 2001. Вт.: Витебская областная типография, 2001. - 543 с.
3. Малюгин И.П. Полвека в пути. Барановичскому отделению Белорусской железной дороги - 50 лет. Бр.: МП «Спектр», 1996. - 220 с.
4. Литвин Л. С душой о будущем // Железнодорожник Белоруссии. - 1997. - 20 декабря. - С. 4.
5. Анищенко М. Живая история магистрали // Железнодорожник Белоруссии. - 1991. - 18 мая. - С. 4.

Витун С.Е., Донских С.В.
**«ИСТОРИКО-ТУРИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС УНИТАРНОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ «БАРАНОВИЧСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ» НА БАЗЕ
ДЕЙСТВУЮЩЕГО УЧАСТКА ГРОДНО–ПОРЕЧЬЕ»
КАК МОДЕЛЬ СОХРАНЕНИЯ И ПОПУЛЯРИЗАЦИИ
ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**

Гродно, Республика Беларусь

В белорусской науке под историко-культурным наследием традиционно принято понимать памятники и объекты, связанные преимущественно с духовной культурой: культовые сооружения, памятники гражданской архитектуры, исторические здания, произведения художественной культуры и т.п. Европейский и североамериканский опыт показывает, что не меньший интерес со стороны туриста могут вызывать объекты, связанные с историей науки и техники. Это могут быть как музеи известных ученых или изобретателей, так и старые промышленные предприятия или мануфактуры. Например, в Германии большой популярностью у туристов и посетителей пользуются музеи Цепелина (история воздухоплавания), Мерседеса (история автомобилестроения) или Варштайнера (история пивоварения). Причем это не просто «выставочные павильоны», а интерактивные экспозиции с насыщенными анимационными услугами. В Беларуси использование технических комплексов и сооружений прошлого в качестве туристических объектов и их презентация как важной части историко-культурного наследия делают лишь первые шаги. В качестве пилотного проекта в данной области можно рассматривать работу Барановичского отделения Белорусской железной дороги по созданию историко-туристического комплекса на базе действующего участка Гродно – Поречье.