

## **ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ МУЗЕЯ ИСТОРИИ, НАУКИ И ТЕХНИКИ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*Аннотация.* В статье изложены основные причины, условия и этапы создания Музея истории, науки и техники Свердловской железной дороги. Особое внимание уделено реставрации здания железнодорожного вокзала и созданию новой экспозиции. Охарактеризованы направления работы музея.

*Ключевые слова:* корпоративный музей, музей, культурно-историческое наследие, реставрация, Свердловская железная дорога.

В 1967 г. ветераны Свердловской железной дороги подняли вопрос об организации мемориального комплекса по истории железнодорожного транспорта на Урале. В тот же год создается Совет музея дороги, в который вошли ветераны труда, почетные железнодорожники, ветераны Великой Отечественной войны — В. А. Заостровский, Г. В. Бармин, М. П. Жданов, М. П. Николаев, С. И. Пирожков, Д. В. Вязигин, И. К. Величко и многие др. С первых дней работу по созданию музейной экспозиции возглавила методист Дворца культуры железнодорожников Азанова Нина Михайловна, позднее ставшая первым директором музея.

Советом музея была проведена работа по выявлению, собиранию, изучению и сохранению архивных документов, предметов этнографии, личных вещей железнодорожников. В составлении тематико-экспозиционного плана Совету музея помогал директор Областного краеведческого музея А. Д. Бальчугов. 26 марта 1971 г. состоялось торжественное открытие музея Свердловской железной дороги, который располагался в здании Дворца культуры железнодорожников. Экспозиция размещалась на планшетах, музейного оборудования практически не было.

28 апреля 1976 г. по решению ВЦСПС и Министерства путей сообщения музей Свердловской железной дороги получил название Музея революционной, боевой и трудовой славы Свердловской железной дороги. Почетными гостями музея в разное время были Герой Советского Союза М. В. Кантария, Б. Н. Ельцин, летчики-космонавты Герои Советского Союза В. Г. Лазарев, В. П. Савиных, начальники железных дорог СССР и РФ.

В 1977 г. при активной поддержке начальника железной дороги В. М. Скварцова, председателя Дорпрофсожа А. П. Радионова, главного инженера дороги Н. К. Горностырева, начальника финансовой службы Л. Н. Славникова составляется договор с Художественно-

производственными мастерскими г. Свердловска на реэкспозицию музея Свердловской железной дороги.

В 1981 г. экспозиция железнодорожного музея была переоборудована Художественно-производственными мастерскими города и качественно изменилась в художественном, эстетическом, историческом аспекте. Кроме экспозиционного зала было выделено отдельное помещение под фондохранилище, которое насчитывало более 9 тыс. экспонатов основного фонда — это уникальные альбомы, предметы нумизматики, изделия из драгоценных камней и металлов, предметы этнографии, рукописные печатные издания, фотофонд и т.п.

В эти же годы на Свердловской железной дороге складывается система музейных учреждений — музей дороги становится научно-методическим центром 27 общественных музеев предприятий дороги и 20 музеев учебных заведений. Музеи, расположенные в Пермской, Тюменской, Свердловской областях, стали вкладом в развитие историко-культурного ландшафта соответствующих регионов [Беккер, с. 55–56].

В 2002 г. музею было передано отреставрированное здание железнодорожного вокзала г. Екатеринбурга, созданного по проекту архитектора П. П. Шрейбера в 1878 г. На момент начала работ у реставраторов не было ни первоначального проекта, ни чертежей здания, не было известно даже имени архитектора. Сотрудники музея и института УралНИИпроект в архиве нашли первоначальные чертежи и планы вокзала, по которым и началась работа по реконструкции здания. В итоге облик вокзала был воссоздан полностью, вплоть до шатровой крыши с башенкой и декоративными элементами.

Внутренняя часть экспозиции была разработана сотрудниками музея в содружестве с главным инженером дороги и главными инженерами служб, чьи отрасли представлены с экспозиции.

17 октября 2003 г., в день 125-летия Свердловской магистрали, состоялось торжественное открытие новой экспозиции дорожного музея, на котором в качестве почетных гостей присутствовали руководители отрасли, города, дороги, жители и гости города.

Внутренняя часть экспозиции условно разделена на 2 части: историческую и техническую. Исторический раздел открывается макетом первого паровоза, созданного Черепановыми в 1834 г, с приложенными к нему копиями документов и чертежей [Беккер, с. 55–56, Одиноких, с. 40]. Следующая историческая веха — перрон, воссозданный по фотографии конца XIX в.: здесь и настоящий станционный колокол, фонари, чугунная скамья и элементы ограждения. На скамье сидит дама с собачкой и багажом, в costume соответствующей эпохи. Далее следуют материалы, рассказывающие об основных этапах

развития дороги, строительство отдельных линий и веток, развитие образования и врачебно-санитарного дела, социального положения железнодорожников.

Внутренняя архитектура здания такова, что помимо больших экспозиционных залов есть еще два малых. В одном из них расположена жилая «гостиная» служащего железной дороги. Старинный рояль, антикварная мебель и действующий камин погружают в атмосферу XIX в. Во втором зале — апартаменты начальника железной дороги 30–40-х гг. (массивный дубовый стол, покрытый зеленым сукном, напольные часы, антикварное секретарское бюро).

Техническая часть экспозиции построена по отраслевому принципу, которая отражает поэтапное развитие технических идей, средств техники и технологии в различных хозяйствах дороги. Каждое хозяйство дороги представлено в экспозиции орудиями труда и средствами производства, образцами рельс, инструментами, используемыми для работ. В состав экспозиции включены и вещественные источники, такие как фотографии, личные вещи, награды, свидетельства, удостоверения, почетные грамоты и многое др.

В экспозиции музея представлены действующие макеты, которые являются точными копиями станции Верх-Нейвинск, где представлена паровозная тяга, и современной станции Ревда с электрической тягой.

Один из экспонатов который привлекает внимание особенно детской аудитории, — это рабочее место машиниста электровоза «ВЛ-11», с плазменным экраном по которому демонстрируется панорама видимая из кабины машиниста. Пассажирское купе, место дежурного по станции — эти интерьерные включения так же значительно улучшают восприятие технической экспозиции, делая ее более доступной для посетителей и выполняя функцию профорientации. В зале электрификации представлена рельефная схема электрификации Свердловской железной дороги с хронологической последовательностью по годам и участкам.

В 2012 г. музей впервые принял участие в акции «Ночь в музее», и помимо имеющейся экспозиции, было задействовано и чердачное помещение, где расположилась картинная галерея местных художников в сопровождении живой музыки.

Комплектование фондов железнодорожных музеев имеет свою специфику. Длительный период развития железнодорожной отрасли предполагает наличие большого количества подлинных памятников для формирования основного фонда. На Свердловской железной дороге на постаментах установлено 12 паровозов различного периода выпуска. Среди них паровозы серии «Ов» и «9П»

в Перми, предвоенные паровозы «ФД» в Екатеринбурге и Тюмени, военного периода «Эу», и послевоенные «Л» в Екатеринбурге и Нижнем Тагиле. Первый электровоз из серии «ПБ» (Полит Бюро), «Сс» (Советский Сурамский), «Ск» (Сергей Киров), ВЛ19 и ВЛ22 (Владимир Ленин) так же установленные как памятники на постаментах, возле множества локомотивных депо Свердловской дороги. В вагонном депо Екатеринбург-Сортировочный установлены двухосные вагоны теплушки и платформы, построенные в начале XX в.

Такая богатая коллекция исторической техники дополняет документальный и предметный фонд музея натурными экспонатами и позволяет передать весь масштаб технической и инженерной мысли эпохи.

Экспозиция музея истории, науки и техники — это дань уважения всем поколениям железнодорожников магистрали, она призвана пропагандировать уважение к профессиям железнодорожного транспорта, и позволяет улучшить культурное и туристическое обслуживание работников железнодорожного транспорта, жителей и гостей города.

#### Список источников и литературы:

*Беккер Т.А.* Экспозиция в Музее истории, науки и техники свердловской железной дороги: старое и новое // Российский научно-технический музей: проблемы и перспективы: материалы X научно-практической конференции, Москва, 2–4 декабря 2009 г. М.: СПб.: Нестор-История, 2012. С. 55–56.

*Одиноких С. А.* Визитная карточка Свердловской магистрали // Ретроспектива: Историко-архивный журнал. 2009. № 5 (16). С. 40–43.

УДК 930.221:[929.52:37(09)]

*А. А. Бельских<sup>1</sup>*

Филиал РГППУ в г. Нижний Тагил

## **ИСТОРИЯ ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ДИНАСТИИ В ДОКУМЕНТАХ**

*Аннотация.* В статье представлена событийно-документальная история семьи автора, которая демонстрирует важность документов, подтверждающих наличие профессионального образования в педагогической деятельности.

*Ключевые слова:* педагогическая династия, документ, образование, профессиональная деятельность.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: Н. А. Тарасова, кандидат исторических наук, доцент филиала РГППУ в г. Нижний Тагил.