



Музеї історії залізничного транспорту чи окремі експозиції на залізничну тематику зараз є на кожній залізниці. Однак ще десяток років такі заклади були не надто поширеними в мережі українських залізниць, тож ідея систематизувати та увічнити генезис однієї з основних галузей вимагала неабияких зусиль та наполегливості. Під час поїздки до столиці Донбасу кореспондент "Львівського залізничника" скористалася нагодою поспілкуватися з піонером цієї практики, директором Музею історії та розвитку Донецької залізниці Володимиром Донченком (на фото).



Цей музей зараз цілком справедливо вважають візитівкою Донецького вокзалу. А для мешканців Донбасу, залізничників та усіх, хто "закоханий у колію", він є унікальним культурним центром традицій залізничників багатьох поколінь, адже тисячі експонатів "розповідають" про історію не тільки Донецької залізниці, а й залізничної галузі загалом.

Зараз музейний комплекс позиціонує себе як один із найавторитетніших технічних музеїв Європи, він визнаний Європейською федерацією музеїв і туристичних залізниць, входить до впливової європейської організації "Фонд збереження залізничної спадщини Нової Європи", часто фігурує у вітчизняній, російській та європейській пресі, включений до туристичних маршрутів українських турфірм, що організують ретротури країнами СНД для іноземних туристів тощо. Щоб досягти таких результатів, колектив музею витратив 13 років наполегливої праці, а його засновник Володимир Донченко – майже усе своє життя.

Володимир Миколайович походить із династії залізничників,

родних зборах колекціонерів. Його методист, а "за сумісництвом" і дружина розповідає, що кожного місяця чоловік витрачав на колекціонування зі сімейного бюджету 10 карбованців, що було на той час значною сумою.

Згодом, повернувшись у Донецьк, він таки закінчив Харківський залізничний інститут. А ще через якийсь час розпочав поволи втілювати свою давню мрію – створювати музей історії розвитку Донецької залізниці. Володимир Миколайович розповідає, що до нього вже були такі ініціативи, однак вони не мали успіху.

– Реалізувати цю ідею було дуже непросто. Вище керівництво, від якого залежить прийняття таких рішень, постійно зайняте робочими справами, тож розгляд моєї ініціативи щоразу відкладали. Але коли вони нарешті побачили



– Ми зібрали весь раритетний рухомий склад, що готувався до списання з магістралей та підприємств, спочатку на Донецькій залізниці, а потім об'їхали всю Україну. Це був складний процес: домовляння, складання договорів,

понати. Хоч і не приховує намірів подальшого розвитку закладу та планів розширити його володіння. У перспективі – відкриття ще одного філіалу та запрошення відвідати музей, що звучатимуть по гучномовному зв'язку на території

Музей, що починався із мрії та любові

колекцію, то остаточно вирішили створювати музей. Після цього ще було чимало технічних труднощів, але у 2000 році, якраз коли Донецька залізниця відзначала своє 130-річчя, ця багаторічна мрія таки стала реальністю, – згадує Володимир Донченко.

Місцем дислокації музею обрали територію колишнього паровозного депо Юзово, що побудоване у 1872 році і саме по собі є пам'ятником залізничної історії та архітектури. Фактично музей – це історичний комплекс, що включає в себе документальну експозицію та колекцію натурних зразків залізничної техніки. В експозиційному приміщенні розгорнута документально-історична панорама музею, що представляє колекцію унікальних старовинних документів та фотографій, годинників та нагород, форменого одягу та атрибутики робітників залізничного транспорту, предмети побуту перших будівельників Донецької залізниці, велике розмаїття залізничних ліхтарів, інструментів, інвентарю та інших цікавих експонатів.

На прилеглому оглядовому майданчику та у будівлі депо розташовані зразки залізничної техніки: паровози, тепловози, різноманітні типи вагонів і допоміжне залізничне обладнання, різні види транспортної техніки – моторолер, плаваючий гусеничний транспортер, вантажні та легкові автомобілі тощо.

Крім цього, на великому вузлі станції Ясинувата у Домі науки і техніки локомотивного депо Ясинувата знаходиться філія музею з документальною історичною експозицією та розташованим поряд оглядовим майданчиком, де розміщені натурні взірці рухомого складу.

Керівник та працівники кажуть, що на момент заснування музею був єдиним у своєму роді, тому це пішло йому на користь. За кілька років вдалося зібрати величезний парк рухомого складу, який працював на теренах Донецької залізниці, усієї України чи обслуговував зарубіжжя, але був виготовлений тут.

переправлення. І основним нашим завданням було зберегти "живі", робочі машини, щоби це не був "мертвий" вантаж. Є у нас і екземпляри, що працювали виключно на російських залізницях, але оскільки виготовлені вони у Ворошиловграді (нині – Луганськ), вважаємо їх нашими. Шукаючи їх, доводилося долати безмежні простори Росії. Також маємо німецькі взірці, що призначалися для обслуговування залізниць у державах Східної Європи. Нам пощастило першими зібрати те, що з одного боку було вже непридатне до подальшого використання, а з іншого – становить значну історичну цінність. Часто доводилося рятували вартісні екземпляри від "загибелі", а бувало, що треба було заново відроджувати агрегат, зварюючи пошматовані частини, – ділиться спогадами Володимир Донченко.

До проведення в Україні фінальної частини футбольного Євро-2012 вокзал у Донецьку повністю перебудовано. Ці зміни торкнулися і музею, оскільки його територія тісно межує з вокзальним комплексом. Відверто кажучи, простору для таких чисельних та габаритних фондів мало. Тому доступною для огляду відвідувачів є лише третина запасу. Кожного разу змінюючи експозицію, попередню відправляють на оновлення. Така "міграція" начальника не засмучує. Навпаки, він вважає це хорошою мотивацією для відвідувачів, що викликає бажання прийти ще раз, щоб побачити нові ек-

спозиції.

Наразі ж невтомний колекціонер Володимир Донченко не лише заряджає енергією своїх підопічних. Зі своїм багаторічним науковим та практичним досвідом він також провадить широку просвітницьку діяльність серед залізничників та допомагає колегам з інших залізниць зберегти і примножити традиції своєї професії.

– Основним здобутком у своєму житті вважаю те, що зміг розпочати цю справу і подати приклад іншим. Тепер такі музеї мають Львівська, Південна та Південно-Західна залізниці. Ми, ясна річ, ділимося досвідом, консультиємо з питань збереження натурних зразків залізничної техніки тощо. У дуже хороших стосунках ми із завідувачем Музею історії Львівської залізниці Романом Патиком, – розповідає Володимир Донченко.

Володимир Миколайович розкрив нам один секрет. Кілька років тому була ідея створити загальний музей Укрзалізниці у Києві. Малося на меті зібрати окремі експонати з усіх залізниць, аби сформувати одну велику експозицію.

– Коли мене запросили очолити цей музей, я одразу ж відмовився, хоча пропозиція була цікава. Я вже у такому віці, коли честь і відданість вартують багато. На свою справу я витратив усе життя, тому шкода її покидати. А згодом змінився генеральний директор Укрзалізниці, й ідея створення музею дещо втратила актуальність.

Спілкувалася Оксана ЛОЇК
Фото автора

