

Казанская

Правда



Генерал-директор тяги 3-го ранга

Любопытную, познавательную и просто захватывающую историю железной дороги хранят экспонаты Центрального музея железнодорожного транспорта РК в Алматы.

Словно пассажиров конца XIX века при входе в музей встречает станционный колокол. Один удар этого чугунного раритета означал прибытие поезда, два удара – отправление. Экскурсовод-менеджер Салтанат Калиякбарова разрешила ударить в колокол, чтобы убедиться: не услышать его гулкий звон было невозможно.

Вот как живописал вокзальную сцену Иван Бунин в повести «Новая дорога»: «Паровоз тяжело стучается буферами в вагоны. Слышно, как он сдержанно сипит горячим паром, изредка кидая клубы дыма... И тотчас же на всю платформу звонит гулкий вокзальный колокол, раздаются гремящие свистки оберкондуктора...»

Мало кто сегодня знает, что Народный комиссариат путей сообщения СССР своему начальствующему составу присваивал такие звания, как генерал-директор путей сообщения или вице-генерал. К примеру, в звании генерал-директора тяги 3-го ранга в 1940 году приступил к службе первый начальник Карагандинской железной дороги. В документе об организации карагандинской «железки» строго указывалось завершить необходимые работы к 15 ноября 1940 года, а первым начальником дороги назначить Николая Старкова.

Внимание привлекает фотография 1930 года вокзала Алматы-2. В те времена главный кондуктор непременно носил служебную фуражку с красным шнуром, сигналист – желто-зеленую фуражку. Все они щеголяли в серых гимнастерках красноармейского покроя, армейских защитных шароварах, с флагами в руках и сигнальным рожком.

Украшением музея можно назвать стол, за которым работали первые руководители Туркестано-Сибирской железной дороги. В качестве гостя за ним вполне мог сидеть первый казахский инженер-путеец, знаменитый участник проектирования и строительства Турксиба Мухамеджан Тынышпаев. Первый паровоз на Турксибе запустили в апреле 1930 года, а его первым машинистом стал бывший пастух Кошкинбаев. И еще факт из истории: среди съехавшихся на открытие магистрали журналистов и писателей, оказывается, были Илья Ильф и Евгений Петров.

Следующий исторический экспонат – некрашенный, сколоченный из досок стул из зала ожидания Турксиба. Отдельного слова заслуживает и почерневшая от угольной пыли шарманка 1934 года, без которой немислимо было снаряжение паровозника. В те времена прохожие, завидев мастера человека с жестяным сундучком в руках, напоминая шарманку, приподнимали картузы в знак уважения. Машинистам паровоза шарманка была нужна, чтобы защитить инструменты от угольной пыли, искр из котла и возможного пожара. Паровозы канули в историю, а вот шарманками продолжили называть любые сумки, которые машинисты берут с собой в дорогу. Сегодня вместе с инструментами, документами о скоростях, пробами автотормозов и другими формулярами складывают в шарманку еще фонарики, термосы и планшеты для записей.

Добавлю, что музей железнодорожного транспорта в Алматы – это самый большой по площади ж/д музей в Казахстане, где экспозиции занимают два этажа. Среди его редких экспонатов – телеграфный аппарат Морзе, электропервичные часы, персональный компьютер 1980-х годов, коммутатор связи, компостеры ж/д билетов, старинные фонари. Значительную часть коллекции составляют модели локомотивов и вагонов.

РАУШАН ШУЛЕМБАЕВА