



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 621.926.2

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-4-14>

Как сохраняли раритеты транспорта



Николай Михайлович Семенов

*Институт истории естествознания и техники
им. С. И. Вавилова РАН (ИИЕТ РАН), Москва, Россия.*

✉ attmg@mail.ru.

Николай СЕМЕНОВ

АННОТАЦИЯ

В статье систематизирована и проанализирована информация, отражающая основные подходы к сохранению и представлению памятников истории транспорта в период перестройки. Именно в этот период сложились различные социальные практики в области сохранения памятников

техники, ставшие в дальнейшем традиционными. Автор рассматривает ряд важных юбилейных событий, связанных с историей транспорта, в рамках которых были выявлены и сохранены многочисленные исторические раритеты, созданы новые музеи и выставки.

Ключевые слова: история транспорта, «перестройка», техника, транспорт, материальное наследие, музейная деятельность.

Для цитирования: Семенов Н. М. Как сохраняли раритеты транспорта // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 4 (107). С. 122–132. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-21-4-14>.

*Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.*

ВВЕДЕНИЕ

Методология

Для раскрытия темы использовались базовые принципы современной исторической науки, прежде всего принципы объективности и историзма, а также специальные исторические методы (сравнительно-исторический и проблемно-хронологический), позволяющие выявить общие и особенные черты описываемых событий, основные тенденции и подходы к сохранению и показу памятников истории транспорта. Тема исследования обусловила и широкое привлечение в качестве источниковой базы материалов центральных и местных СМИ, для анализа которых применялись методы источниковедческого анализа. Кроме того, исходные данные для настоящей статьи были получены методом полевых исследований, т. е. в результате личного присутствия автора на местах рассматриваемых событий, часто – и непосредственного в них участия.

Историография

Интерес исследователей к теме изучения, выявления и сохранения памятников истории науки и техники, в том числе и памятников истории транспорта претерпевал взлёты и падения, во многом зависящие от социально-политических процессов в нашей стране [1–6]. Провозглашенный в 1986 году XXVII съездом КПСС курс на ускорение социально-экономического развития страны на основе достижений научно-технического прогресса и внедрения в практику новых достижений науки и техники, способствовал возрастанию в обществе интереса к научно-техническому наследию, проблемам его сохранения и популяризации. К этому периоду относятся первые работы, направленные на разработку теоретических и методических вопросов, связанных с проблемами выявления памятников науки и техники и введением их в научный оборот [7; 8]. Большая часть исследований и публикаций, касающихся памятников истории транспорта, посвящена конкретным раритетам, хранящимся в федеральных и ведомственных музеях [10; 11]. Большую роль в выявлении и популяризации таких объектов сыграл Политехнический музей, с 1992 г. реализующий программу «Памятники науки и техники в музеях России», результаты которой представлены в серии изданий, содержащих информацию и о памятниках истории транспорта [12]. Начиная с 1990-х годов, по-

рождённая «перестройкой» заметная демократизация отечественной жизни способствовала появлению неформальных профессиональных сообществ, в том числе и в рассматриваемой области. Издававшиеся этими сообществами на более или менее регулярной основе журналы «Железнодорожное дело» (Москва), «Локотранс» (Ставрополь, затем – Московская область), «Омнибус» (Санкт-Петербург), «Пантограф» (Тула) и др. также содержат информацию по рассматриваемым вопросам.

Цели и задачи работы

Целью данной работы является выявление и анализ событий, связанных с сохранением и показом крупных вещественных памятников истории отечественного транспорта в период 1986–1991 гг. Многие из рассматриваемого осталось, к сожалению, незаслуженно забытым вместо того, чтобы найти практическое применение в наши дни, когда отечественный транспорт переживает очередные заметные трансформации.

РЕЗУЛЬТАТЫ

«День Города» как повод вспомнить историю

Одной из позитивных традиций, привнесённых в российскую жизнь «перестройкой», стало ежегодное празднование Дней Города (Родного края или др.). Впервые такой праздник был отмечен еще в 1976 году в широко известном своим богатым индустриальным наследием Нижнем Тагиле Свердловской области [9]. Однако повсеместную известность начинание получило после масштабного празднования 5 сентября 1987 года 850-летия Москвы. Среди множества разнообразных мероприятий уже тогда нашлось место и историко-транспортному наследию. По закрытому для обычного движения Садовому кольцу состоялся масштабный пробег автомобилей-экспонатов Музея истории производственного объединения «Москвич» (ныне большинство тех машин сохраняются муниципальным «Музеем Московского транспорта»), к сожалению, закрытым для посетителей до 2024 года и демонстрируются только в ходе эпизодических автопробегов, временных выставок типа «Мечта москвича» на ВДНХ в 2021–2022 гг. и др.). На Бульварном кольце по сохранившемуся фрагменту любимого многими поколениями москвичей кольцевого трамвайного маршрута «А» – «Аннушки» – были впервые проведены экскурсии в комплексно реста-



вированном специально к той дате отечественном четырёхосном трамвайном вагоне КМ № 2170 1929 года выпуска. Обширная территория ВДНХ стала местом показа исторических легковых автомобилей, сохранившихся и реставрированных собственными силами «автолюбителей», большинство которых объединял основанный еще в 1976 году московский клуб САМС – «Следопыты авто-мотостарины». Один из его членов – М. В. Атаманов – специально к этому событию завершил реставрацию до ходового состояния одного из немногих экземпляров автомобиля-прототипа «Мерседес-Бенц 540К», изготовленного в Германии в 1935 году и попавшего в СССР в качестве военного трофея. А музыкантов на концертную эстраду у Южного входа ВДНХ доставлял, к немалому удивлению и восторгу зрителей, «старый извозчик» в пролетке, воссозданной на основании архивных фотографий, о полном и давнем исчезновении которых с московских улиц так сожалел тогда в одной из своих лирических песен Булат Окуджава.

Еще более масштабной и разноплановой стала историко-транспортная компонента Дней Города Калинина (как на протяжении 1930–1991 годов именовалась древняя Тверь) 1988 и 1989 годов. Состоялся парад автомобилей и мотоциклов прошлых лет, сохранённых местными умельцами в ходовом состоянии. Среди них был тяжёлый «Харлей Дэвидсон» с боковым прицепом-«коляской», полученный по ленд-лизу из США во время Великой Отечественной войны и сохранивший номерной знак Калининской области образца 1960-х гг. Во время экскурсии в воссозданном на базе служебного вагона трамвае-ретро по существовавшей тогда кольцевой линии вокруг центра города, калининцам и их гостям предлагался ещё и полёт над городом в самолете-биплане Ан-2 с простейшего грунтового аэродрома [13–14].

Первый опыт создания Музея городского электротранспорта в Ленинграде

29 сентября 1987 года исполнилось 80 лет со дня появления в Ленинграде первой трамвайной линии современного типа: с вагонами, оснащёнными тяговыми электродвигателями, которые питались энергией от верхней контактной сети. Трамвайно-троллейбусное управление Ленгорисполкома (ТТУЛ, ныне ГУП «Горэлектротранс») выдвинуло инициативу отметить юбилей созданием Музея натур-

ных вагонов в ленинградском Трамвайном парке имени Володарского (ныне № 7)¹. За короткое время на открытых путях этого предприятия недалеко от станции метро «Пролетарская» предстали реставрированные хотя бы косметически: двухосный прицепной вагон середины XX в. для зимнего посыпания путей песком; пережившие блокаду четырёхосные трамваи-«американки» ЛМ+ЛП-33; два элегантных послевоенных четырёхосных ЛМ-57 (№ 5148 и № 7176); подъёмные краны и грузовые вагоны на различной базе. Отведённые Музеем четыре боковых пути вместимостью каждый по 4 типичных тогда для Ленинграда четырёхосных трамвая 15-метровой длины и еще один путь покорооче оставались заполненными не до конца. Между ними сложились бульжники и кубики брусчатки, извлечённые при капитальных ремонтах и модернизациях старейших ленинградских линий, предполагая воссоздать летом следующего 1988 года фрагменты дорожных покрытий, наиболее типичных для периода службы в городе каждого конкретного вагона-экспоната. Формального штата Музей не получил: вагоны находились под круглосуточным наблюдением вахтёров трамвайного парка. В дневное «межпиковое» время те же вахтёры допускали к вагонам-экспонатам одиночных посетителей, а организованные группы любителей транспортной истории предполагалось доставлять на «музейную площадку» в исторических или, по контрасту, новейших вагонах. Работавший тогда в системе ТТУЛ видный ленинградский коллекционер открыток транспортной тематики М. В. Нарциссов сконструировал лёгкий металлический навес для защиты экспонатов [15]. «Перестройка», однако, развивалась стремительно и спустя несколько лет создание Музея в трамвайном парке имени Володарского прекратилось, часть вагонов-экспонатов была утрачена. Ныне существующий крупный Музей городского наземного транспорта в бывшем Василеостровском «трампарке» 1907 года постройки на Среднем проспекте Васильевского острова начал формироваться лишь спустя десятилетие: уже в совершенно иных социальных и экономических условиях России 1990-х годов.

¹ Эксплуатационные предприятия Санкт-Петербургского трамвая с момента их основания в XIX в. и до настоящего времени продолжают именоваться трамвайными парками, сокращенно «трампарками», тогда как аналогичные предприятия большинства иных городов СССР ещё в начале 1930-х годов были переименованы в «депо».

150-летие отечественных железных дорог

Наиболее масштабным, весомым историко-транспортным событием СССР всей «перестроечной эпохи» следует бесспорно признать празднование 150-летия открытия первой в стране общедоступной железной дороги с механической тягой. Та связала в ноябре 1837 года Санкт-Петербург и Царское Село (ныне станция Детское Село в черте города Пушкина), а ещё через год была продлена до Павловска. Пережив неоднократные модернизации, 26-километровая линия продолжает функционировать вплоть до настоящего времени, с 1920-х гг. – в составе Октябрьской железной дороги. Неудивительно, что именно возглавлявший ее в 1970-е годы В. В. Чубаров выступил инициатором создания Центрального музея Октябрьской железной дороги (ЦМОЖД), открытого в 1978 году. Однако, помещения, выделенные музею в дорожном Доме культуры недалеко от исторического комплекса Варшавского вокзала 1850-х годов, были достаточными для сохранения и экспонирования лишь документальных, изобразительных и мелких вещественных памятников, тогда как железная дорога по определению ассоциировалась для широкой общественности прежде всего с локомотивами, вагонами, семафорами и т. п., многочисленные и разнообразные, часто уже ставшие уникальными натурные образцы которых были выявлены сотрудниками ЦМОЖД и активом добровольных помощников на различных участках магистрали. Поэтому В. В. Чубаров и сотрудница музея В. И. Мисаилова выступили с инициативой отметить 150-летие «Царскосельской чугулки» устройством у остановочного пункта «16-й километр» её исторической трассы площадки с несколькими рельсовыми путями для экспонирования хотя бы под открытым небом выявленных образцов исторического подвижного состава. К сожалению, тот участок оказался сильно заболоченным, требовалась его отсыпка, и вскоре стало очевидно, что завершить проект к исторически достоверной знаменательной дате не удастся [16].

«Царскосельская чугулка» начала действовать 30 октября 1837 года по «старому», юлианскому календарю, однако ее 150-летие постановили отметить торжественной церемонией 14 ноября 1987 года. Первоначальный – Царскосельский – вокзал, открытый в 1837 году, был к началу XX века заменён

более просторным и монументальным, получившим затем наименование Витебского. К юбилейной дате его дополнили стеклянным павильоном с моделью-репликой в натуральную величину самого первого поезда 1837 года. Этот оригинальный замысел был реализован по инициативе студентов-дипломников Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта В. Дмитриева и П. Иминова под руководством преподавателя Б. Януша. Котел, топку, дымовую коробку паровоза «Проворный» воссоздали опытные мастера локомотивного депо Ленинград-Сортировочный-Витебский; кованые колёсные пары поступили из Ленинграда-Финляндского; двухосный тендер – из Выборга; литой бронзовый сухопарник с – Канонерского судоремонтного завода; окончательно собрали локомотив в депо Ленинград-Балтийский [17]. Состав из четырех вагонов был сформирован по принципу убывания их классности, начиная от паровоза: по-каретному роскошно отделанная «берлина», чуть более аскетичный «дилижанс», простонародные «шарабан» и «линейка». Ограниченный участок вокзальной территории, выделенный для установки поезда-памятника, не позволил, к сожалению, воспроизвести ещё и открытую двухосную платформу, на которую полтора века назад желающие могли заехать прямо в собственном конном экипаже. Тогда подобная, забытая впоследствии, услуга пользовалась спросом, и возрождается теперь силами современного АО «Российские железные дороги (РЖД)» применительно к легковым автомобилям и мотоциклам [10].

Эта полномасштабная модель-реплика первого поезда «Царскосельской чугулки» была задумана и выполнена для неподвижного экспонирования, т. к. колея её, в соответствии с историческим прототипом, заметно превышала принятую сегодня в России 1520 мм (5 английских футов). Обеспечивая длительное сохранение модели под открытым небом, коллектив строительно-монтажного поезда № 707 Дорстройтреста возвёл над ней остеклённый павильон из лёгких металлических конструкций. К сожалению, при этом не удалось обеспечить удобство не только фотографирования, но и просто осмотра уникального состава: слишком частые металлические переплеты витражей буквально дробили единый образ на отдельные фрагменты, полностью перекрывали видимость целого ряда



любовно воссозданных колоритных деталей, затрудняли частую очистку стёкол от неизбежных в городских условиях пыли и грязи. Спустя три десятилетия, при подготовке Витебского вокзала к приему многочисленных участников и гостей проводившихся в Санкт-Петербурге матчей чемпионата мира по футболу 2018 года, павильон пришлось демонтировать, и с тех пор модель первого поезда находилась во вновь созданном уже в первой четверти XXI века Южном комплексе Малой Октябрьской (в просторечии – «Детской») железной дороги у станции Царскосельская исторической трассы на Царское Село.

В рамках юбилея в здании Витебского вокзала была развёрнута выставка открыток с железнодорожными пейзажами различных эпох и регионов, предоставленных ленинградскими коллекционерами, в частности Михаилом Викторовичем Нарциссовым. А у перрона, эффектно подсвечивая клёпанные металлоконструкции дебаркадера начала XX века сполохами огня из топки, дымил и шумно выпускал пар приведённый в рабочее состояние паровоз О^в 324 с трёхосным тендером и составом из восьми двухосных вагонов «дачного» (пригородного) типа той же исторической эпохи. Правда, паровоз был «товарным», предназначенным для вождения грузовых поездов, но исторической достоверности это отнюдь не противоречило: в отечественной военно-революционной суматохе первой половины XX века специализированного пассажирского локомотива вполне могло не отыскаться, и для обслуживания короткого пригородного рейса тогда задействовали бы именно грузовой. Котёл «овечки», как любовно именовали данную разновидность локомотива железнодорожники, незадолго перед юбилейной церемонией вновь освидетельствовали на полное рабочее давление пара, предусмотренное заводом-изготовителем в 1903 г., а собранные по нескольким путевым машинным станциям (ПМС) вагоны рубежа XIX–XX веков прошли капитально-восстановительные ремонты в депо Москва-Октябрьская (5 вагонов) и Великие Луки (3 вагона) [10]. Тем не менее, этот поезд-ретро сочли за благо так и оставить на всё время проведения торжеств неподвижным, приняв во внимание его «почтенный возраст» и ненастно-снежную погоду.

В полдень 14 ноября 1987 года, после трёх ударов сигнального колокола, возвращённого по такому случаю из музейных фондов на перрон Витебского вокзала, официальные гости юбилея отправились по исторической трассе в Павловск другим поездом-ретро, напомиавшем о гораздо более близкой эпохе. Один из последних отечественных пассажирских паровозов ПЗ6–0249 1956 года выпуска, прибывший из депо Сосногорск Северной железной дороги, встал во главе состава из выпущенных по проекту 1962 года цельнометаллических вагонов (ЦМВ) «межобластного типа» с креслами самолетного вида в общих салонах. Это был первый в отечественной практике поезд-ретро, организованный именно в историко-просветительских целях, а не для съёмок исторического кинофильма. Несмотря на ненастную погоду на вокзале собралось гораздо больше желавших совершить поездку, чем могли бы вместить вагоны. На перроне в направлении эффектно дымившего и свистевшего паровоза ПЗ6–0249 был выстроен подлинный «живой коридор», в процессе движения по которому предьявители официальных приглашений оказывались в вагонах поезда-ретро, а гораздо более многочисленная «неорганизованная публика» – в стоявшем на параллельном пути электропоезде новейшего тогда типа ЭР2Т (№ 7090). Изготовленный в конце октября 1987 года и окрашенный в непривычный для СССР голубой цвет, он предназначался для эксплуатации на гораздо более оживленном Московском железнодорожном узле, и, прибыв в Ленинград ради участия в праздничной программе, удивлял местных пассажиров расклеенными в вагонах схемами подмосковных перегонов.

Та «голубая электричка», отправившись с минимальным интервалом вслед за паровым поездом, проследовала всю историческую трассу до Павловска без остановок. Осталось лишь пожалеть, что эта юбилейная поездка не сопровождалась даже кратким рассказом по поездной радиосети об истории железных дорог и/или, допустим, трансляцией широко известной «Попутной песни» Михаила Глинки: «В чистом поле мчится поезд...». С ещё большим огорчением многие гости праздника обнаружили, что из исторических недвижимых памятников этой линии сохранился только фрагмент дебаркадера на станции Детское (до весны 1917 года – Цар-

ске) Село. Между тем некоторые ленинградские художники предлагали оперативно изготовить и расставить вдоль трассы к празднику хотя бы фанерные силуэты утраченных строений, развесить холсты с увеличенными изображениями тех же, экспонировавшихся на Витебском вокзале, старых открыток, но поддержки в этом они не нашли [17].

Прибыв всего через 20 минут к высокой «островной» платформе станции Павловск, пассажиры обоих юбилейных поездов оказались в окружении исторического подвижного состава. Здесь замерли внушительной колонной:

- паровозы Эр 762–90 1950 г. (депо базирования Сортавала), Эм 730–31 1931 г. (Ржев), СОм 17–515 1938 г. (Ленинград-Сортировочный), ТЭ 5694 1943 г. (Дно; многие гости осуждали включение этой «трофейной немки» в экспозицию!), ПЗ6–0001 954 г. (Ленинград-Финляндский);

- тепловозы: ТЭ1, ТЭ2, ТЭ3, ТЭМ1, ВМЭ1, ТЭ7, ТЭП60;

- электровоз ВЛ23;

- почтово-багажный вагон, в котором, судя по табличке, доставили для захоронения в Москву тело С. М. Кирова;

- современные четырехосные крытый грузовой вагон и платформа;

- дореволюционные двухосные цистерна грузоподъемностью 15 т.;

- нетормозной «Нормальный Товарный Вагон (НТВ)»;

- редкая даже в эпоху её использования 1930–40-х гг. двухосная «бронеплощадка» для прикрытия поездов от вероятного воздушного противника огнём зенитных пулемётов.

Вторую, более короткую, колонну составили: паровозы Л-2112 1949 года (Псков), 9П-15387 1954 года (Дно), ФД20–763 1933 г. (Малая Вишера), Су 253–82 1947 года (Выборг), а также Вагон-музей Октябрьской железной дороги. Последний, обычный с виду ЦМВ (пассажирский цельнометаллический вагон по отечественному проекту 1946 года, оказавшемуся чрезвычайно удачным и применяемому, с самыми минимальными модернизациями, вплоть до настоящего времени) служил на празднике импровизированным кинозалом, где демонстрировался документальный фильм о современных памятниках Октябрьской железной дороги.

Из выставлявшихся паровозов наивысшим качеством реставрации и подготовки к показу

отличался миниатюрный промышленный 9П-15387: только на нём были навешены дышла, полностью удалены рубероид и деревянные крышки консервации.

В Павловском парке, где завершалась, вплоть до гитлеровской оккупации осенью 1941 года, тупиковой станцией Павловск-1 первая российская «чугунка», под сводами «Круглого зала» середины XIX века была развёрнута экспозиция об утраченном переломе и его знаменитых пассажирах. Среди них был «король вальса» Иоганн Штраус-младший: он выступал в специально устроенном концертном зале вокзала Павловск-1 с 1856 по 1865 годы и в 1869 году, что было увековечено художественным кинофильмом советского режиссера Яна Фрида «Прощание с Петербургом».

Отметим, что в программу юбилейных торжеств вошла также экспозиция новейшей для 1987 года железнодорожной техники, развёрнутая на путях ещё одного ленинградского вокзала – Финляндского, который был сильно разрушен в годы Великой Отечественной войны и, единственным в городе, восстановлен затем в модернистском стиле. Ну а в целом, организация торжеств и полнота представления натурной исторической техники ничем не уступали увиденному лично автором этой статьи при праздновании в 1997 году аналогичного, 150-летнего юбилея железных дорог Швейцарии [18].

Описанные торжества к 150-летию отечественных железных дорог вдохновили известного кинорежиссера Аллу Сурикову на создание комедии «Чокнутые». Для съёмки нескольких эпизодов модель поезда 1837 года извлекалась из павильона и приводилась в движение невидимым для зрителей буксирным тросом, дым и пар от локомотива имитировали средствами пиротехники. К сожалению, всё это не помогло добиться полной исторической достоверности, фильм не произвёл заметного впечатления на специалистов в области истории.

Между тем, явно недостаточные продуманность и последовательность осуществления «перестройки» вскоре же обернулись заметным ухудшением социально-экономического положения СССР. Достроить упоминающуюся выше сравнительно небольшую, с тремя путями, музейную площадку железнодорожной техники на 16-м километре исторической трассы в Павловск удалось лишь



ко Дню Железнодорожника в первое воскресенье августа 1989 года, а открыть там первую экспозицию – ещё через два года. Все это время, по окончании юбилейных торжеств, скрупулезно реставрированные локомотивы и вагоны хранились рассредоточенными и недоступными для посещения, часто в далеко не лучших условиях, в различных депо, а то и просто на запасных путях станций. Долгожданному открытию экспозиции во многом способствовал личный энтузиазм сотрудника ЦМОЖД М. М. Рязанцева, который и стал первым заведующим этой музейной площадкой. Для дополнительного привлечения посетителей, ближайший остановочный пункт пригородных электропоездов переименовали из безликого «16-й километр» в «Паровозный музей», хотя экспозиция включала практически все разновидности подвижного состава.

Важным, но оставшимся почти незамеченным событием стало открытие 4 августа 1989 года (к очередному Дню Железнодорожника) первого в СССР музея с обширной экспозицией натуральных образцов крупной железнодорожной техники на вокзале Ташкент-Северный (он же Ташкент-Центральный) в Узбекистане. Создание музейной экспозиции стало возможным благодаря инициативе и энтузиазму Николая Белогурова, железнодорожника в четвёртом поколении, командированного в начале 1980-х годов из центрального аппарата МПС СССР для улучшения работы Среднеазиатской железной дороги [19]. Он нашёл выход в максимальном обновлении и унификации тягового подвижного состава. На магистрали эксплуатировалось 40 серий паровозов и тепловозов, включая выпущенные еще в начале XX века, все чаще выходившие из строя, испытывавшие проблемы в снабжении запасными частями и расходными материалами. Н. Белогуров, сумев заручиться поддержкой Гейдара Алиева, Владимира Долгих и Егора Лигачёва, в короткие сроки заменил подвижной состав немногочисленными современными локомотивами, а наиболее выдающиеся экземпляры устаревшей техники выставил на специально оборудованной площадке в Ташкенте. Сегодня эта экспозиция насчитывает 13 паровозов, 17 тепловозов, 3 электровоза, 10 вагонов различных модификаций, а также образцы дорожной и строительной техники, расположенные на столь обширной территории, что для проведения экскурсий там даже проложена узкоко-

лейка с собственным миниатюрным поездом. Ну а своеобразной «визитной карточкой» Музея служит установленный при входе на территорию узкоколейный паровоз типа Кч4, выпущенный в 1950-х гг. известным заводом «Шкода» в Чехословакии.

100-летие городского транспорта в Таллине

Август 1988 года был отмечен масштабными торжествами по случаю столетия городского транспорта Таллина. За точку отсчета при этом приняли пуск конного трамвая. Эстония 1988 года уже активно боролась за «суверенитет от СССР», и выставленные натурные образцы трамвайных вагонов различных исторических эпох были окрашены не в соответствии с правилами времен их эксплуатации, а белыми, черными и синими полосами государственного флага независимой Эстонской Республики 1920–1930-х гг. [11].

Юбилею предшествовали достаточно долгие поиски, увенчавшиеся обнаружением в одном из подсобных помещений колёсных пар трамвайного вагона конной тяги, изготовленных, судя по клеймам в 1914 году. На них водрузили воссозданный с использованием архивных документов деревянный кузов «летнего», открытого по бортам, вагона № 10. Вечером исторически достоверной даты пуска конного трамвая – 22 августа 1988 года – один из современных трамвайных вагонов доставил эту «конку» на буксире к конечной станции «Кадриорг», где размещалось когда-то первое городское трамвайное депо конной, а с 28 октября 1925 года – электрической тяги. Самодеятельные актёры из числа транспортников воспроизвели церемонию вековой давности: после придирчивого осмотра вагончика «генерал-губернатором» и освящения его «духовным лицом», кучер в аутентичной униформе запряг коня по кличке Пат, была разрезана красная ленточка и заполненный одетыми по моде 1888 года пассажирами вагон неспешно двинулся через бурно ликовавшую толпу прежним своим маршрутом к центру города. Следом отправились трамваи электрической тяги: двухосный, изготовленный совместными усилиями нескольких предприятий суверенной Эстонии в 1935 году, и дважды шарнирно-сочленённый (электротранспортники многих стран неофициально именуют данную разновидность

подвижного состава «две комнаты с ванной») G4–61. Крупная партия последних поступила в уже советский Таллин в 1960-х гг. с завода-изготовителя Gotha («Гота») из ГДР, и к столетию пуска трамвая решили приурочить их окончательное списание.

Уникальной для СССР и редкой даже в мировом масштабе особенностью истории Таллинского трамвая было то, что на смену конной тяге там, вскоре после Первой Мировой войны, были внедрены отнюдь не электрические, а сначала автомобильные двигатели. Такой, используя местную терминологию, «бензомоторный» подвижной состав использовался затем вплоть до середины 1952 года, а последний вагон – ещё тремя десятилетиями более в качестве служебно-разъездного. К сожалению, всего за пять лет до описываемого трамвайного юбилея, в ставшем уникальным вагоне произошло возгорание, сильно повредившее его внешний облик, и никто из современных транспортников не попытался организовать реставрацию хотя бы внешнего облика столь необычного транспортного средства. Символом «бензомоторной эпохи» в истории трамвая стал на юбилейном параде двухосный вагон типа Т-57, закупленный в ГДР много позже, в конце 1950-х гг., и, после двух десятилетий пассажирской службы, оснащённый двигателем внутреннего сгорания для обслуживания ремонта трамвайных линий с отключением напряжения в контактной сети.

Поскольку точная дата столетия таллинской «конки» пришлось на понедельник, парад повторили затем в ближайшую субботу, даже несколько расширив программу, чтобы познакомить с транспортной историей и современностью как можно больше таллинцев и туристов. Достойными творческого заимствования представлялись включение в парадную колонну, наряду с реставрированными историческими вагонами, редко наблюдаемого рядовыми горожанами всевозможного специализированного подвижного состава и проведение Дня открытых дверей в трамвайном и троллейбусном депо Таллина.

На транспорте водном

В июне 1966 года было организовано Всероссийское Общество охраны памятников истории и культуры (ВООПИК), призванное вовлечь широкие массы неравнодушных граждан в процесс сохранения и пропаганды

материального наследия отечественной старины. С началом «перестройки» ВООПИК попыталось распространить свою деятельность не только на традиционные архитектурные, мемориальные, но и на научно-технические памятники. Наибольший, пожалуй, успех был достигнут в сохранении и музеефикации крупного и своеобразного раритета не только водного, но и железнодорожного транспорта – парома ледового класса «Ангара». Наряду с утраченным ещё в 1920-е годы аналогичным паромом «Байкал» он был заказан корабелам Ньюкасла (Великобритания) для ускорения достройки знаменитой Транссибирской железнодорожной магистрали, поезда которой начали переправлять паромами через озеро Байкал, не дожидаясь долгого и трудоёмкого сооружения многочисленных береговых тоннелей и виадуков по трассе. К навигации 1900 года паром «Ангара» был собран из доставленных британцами заготовок и агрегатов в прибайкальском посёлке Листвничное, достигнув внушительных даже и по современным меркам водоизмещения 1400 тонн и регистрового тоннажа 250 тонн, при габаритных размерах 61 x 10,7 x 4,7 метра. После достройки шесть лет спустя Кругобайкальской железной дороги по южному берегу озера, такое крупное судно оказалось фактически не востребованным, три раза ставилось на длительную консервацию (1906–1916, 1929 – середина 1930-х, 1949–1960) и, в конце концов, было списано как физически и морально устаревшее в 1975 году. Однако достаточно многие речники и просто неравнодушные жители Иркутска, где базировался паром, выступили за сохранение реликвии.

В 1982 году «Ангару» постановили ошвартовать к технологическому причалу, сооружённому ещё в 1950-х гг. для возведения Иркутской гидроэлектростанции и впоследствии не использовавшемся. Решение вопросов с выделением охраны, не говоря уже о реставрации и музеефикации затянулось и в 1983 году обветшавшие швартовы не выдержали, судно «сорвалось в неуправляемый дрейф», частично затонув перед самой плотиной ГЭС. И лишь в уже «перестроечном» 1987 году, когда профессиональные речники, да и многие рядовые советские граждане были немало напуганы трагической гибелью на Черном море пассажирского парохода «Адмирал Нахимов» [20], именно Иркутскому областному отделению ВООПИК





удалось решить все проблемы. 5 ноября 1990 года, вопреки заметно ухудшившейся экономической и социально-политической ситуации в СССР, музеефицированный, пусть и не без досадных утрат, паром «Ангара» принял первых посетителей как плавучий музей. Ныне – это старейшее судно ледового класса в Российской Федерации, и одно из трёх старейших в мире (наряду с сохраняемыми в Финляндии BERE 1894 года и TARMO 1907 года); его планируется сделать центром создаваемого масштабного культурно-туристского комплекса «Ворота на Байкал» [21].

На гораздо более доступной для массового туризма «главной улице России» – реке Волге – весь «перестроечный» период, по навигацию 1990 года включительно, продолжали курсировать, наряду с современными лайнерами, последние два колёсные парохода из числа созданных расположенным в Нижнем Новгороде Сормовским заводом в ознаменование празднования в 1913 году 300-летия императорской династии Романовых: «Володарский», вышедший в свой первый рейс как «Великая княгиня Ольга Николаевна» 14 июля 1914 г., и «Спартак» – под именем «Великой княгини Татианы Николаевны» 30 июля 1914 года. На момент постройки эти лайнеры рекламировались как лучшие в мире речные суда [22]. Однако, к концу XX в. понятия россиян о комфорте и совершенстве водного транспорта коренным образом изменились. Попытка уже в условиях «перестройки» летом 1988 г. задействовать эти суда не для обычных «транзитных» грузопассажирских рейсов, а в ностальгических круизах с организованными туристскими группами

вызвала множество жалоб на тесноту кают и салонов, отсутствие кондиционеров, плавательных бассейнов и прочего [23]. Владевшее тогда уникальными судами Волжское объединенное речное пароходство (ВОРП) приступило к разработке плана их технической модернизации, при максимально возможном сохранении колоритных внешних особенностей, в расчёте на дальнейшую регулярную эксплуатацию как минимум до 2000 года. В дальнейшем пароходы обещали сделать уже неподвижными плавучими гостиницами с обширными музейными экспозициями и обеспечением безопасного доступа посетителей к сохраняемому бортовому оборудованию: котлам, паровым машинам, электрическим генераторам, многому иному. К сожалению, в наступившую затем противоречивую эпоху 1990-х годов сохранить уникальные пароходы не удалось. Остается лишь посмертно благодарить известного кинорежиссера Эльдара Рязанова, подробно, включая капитанские мостики и машинные отделения, запечатлевшего оба судна в художественном фильме 1983 года «Жестокий романс».

«Финальные аккорды»

Важным достижением «перестройки» следует признать развитие и усиление международного сотрудничества. Летом 1989 года Каталонский автомобильный клуб из Испании организовал автомобильный «Олдтаймер-пробег» по внушительному даже и для современной техники трансконтинентальному маршруту Барселона – Москва – Барселона. Участники, прибывшие на уникальных экземплярах легковых машин Essex, Nash, Hotchkiss, Hispano-Suiza, были приятно удив-

лены, в частности, качеством реставрации московских Mercedes-Benz 130 X и ALPHA-ROMEO 6С2500С. Московских любителей пригласили совершить ответный пробег в Барселону, состоявшийся летом следующего 1990 года. Тем временем, в ноябре 1989 г. через территорию СССР из Западной Европы на Дальний Восток впервые проследовал ностальгический «Восточный экспресс», комфортабельные четырёхосные вагоны которого, изготовленные в период между двумя мировыми войнами в расчёте на «стефенсовскую» ширину колеи в 1435 мм, были достаточно оперативно переставлены для этого на тележки КВЗ отечественной колеи 1520 мм.

25 июля 1990 года Указанием МПС СССР № 185.У было создано Всесоюзное (после распада СССР Всероссийское) общество любителей железных дорог (ВОЛЖД). Его основные цели и задачи в соответствии с Уставом и Программой: сохранение и пропаганда исторического наследия железнодорожного транспорта, создание положительного образа железных дорог в глазах широкой общественности, удовлетворение познавательного интереса к железной дороге, просвещение и профориентация, развитие железнодорожного моделизма, справочно-информационная деятельность. Изначально в ВОЛЖД предполагалось также создание Секции детских железных дорог, но те учреждения раннего профессионального образования, получившие широкое распространение именно в СССР ещё со второй половины 1930-х годов, управлялись достаточным количеством профессионального персонала, ориентируясь не на сохранение исторического наследия, а, напротив, на перспективное развитие отрасли.

Летом 1990 года один из порождённых «перестройкой» многопрофильных кооперативов – «ДЕКОР» – приобрел утратившую к тому времени утилитарное значение сеть узкоколейных (750 мм) железных дорог Переяславского торфопредприятия Ярославской области с перспективой превращения линии в музейно-заповедную. Этот проект получил далеко не однозначное развитие уже в «постперестроечную эпоху».

В конце 1980-х годов для совершенствования и координации деятельности по выявлению и сохранению памятников науки и техники Всесоюзный НИИ культуры, Госу-

дарственный исторический музей, Секция памятников науки и техники при Президиуме Центрального совета ВООПИК; Министерство культуры РСФСР и Политехнический музей разработали серию методических рекомендаций, ставя своей целью создание сводных научных каталогов памятников по различным направлениям науки и техники, находящихся в музейных фондах. Один из выпусков методических рекомендаций был посвящён паровозам и подготовлен А. С. Никольским – доцентом Московского инженерно-строительного института (ныне – Технический университет), внёсшим исключительно большой вклад в дело сохранения и пропаганды материального наследия истории отечественных железных дорог на протяжении 1960–2000-х годов. Он писал: «Паровозы как памятники науки и техники могут характеризовать различные этапы машиностроения, развития механики, промышленности, металлургии, приборостроения, электро- и теплотехники, связи и других научно-технических дисциплин. Многие памятники паровозостроения являются одновременно мемориальными памятниками, так как причастны к выдающимся историческим деятелям и событиям... Каждый сохранившийся паровоз и любая его деталь в принципе являются памятниками техники, поскольку паровозостроение в СССР закончилось достаточно давно, а ценность памятника определяется не только научной и технической значимостью, но и его возрастом. Историческая техника должна шире использоваться в работе по воспитанию подрастающего поколения. Однако, нет возможности и необходимости музеефицировать все отслужившие машины. Металл паровозов, исключаемых из инвентарных списков, большей частью должен возвращаться в фонд государства путем переплавки. Вместе с тем совершенно недопустимо уничтожение редких, иногда уникальных образцов. В принципе, каждая распространённая серия локомотивов должна быть сохранена в виде нескольких или, по крайней мере, одного паровоза-памятника... Каждый паровоз состоит из 5–6 тысяч деталей, значительная часть которых доступна для осмотра» [24, с. 5–6].

«Создание центрального музея натуральных образцов локомотивов или даже нескольких таких музеев в стране не сможет заменить работ по сохранению отдельных памятников



на местах. Местные памятники развития техники призваны играть большую роль в пропаганде исторического наследия и привлечения новых поколений к техническим специальностям. К сожалению, в настоящее время есть много крупных железнодорожных узлов, где не осталось практически никакого зримого напоминания о недавнем прошлом, например, об эпохе первых пятилеток» [24, с. 43].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, совсем краткая историческая эпоха «перестройки», оборвавшаяся в конце 1991 года распадом СССР с резким дальнейшим изменением социально-политического курса практических всех бывших союзных республик, оказалась в целом более чем благодатной для поиска, сохранения и пропаганды материального движимого и недвижимого наследия истории отечественного транспорта. И, хотя эту деятельность еще не удалось вывести тогда на уровень лучших мировых стандартов, были накоплены, а в целом ряде случаев и спасены от неоправданных утрат заметные первоначальные фонды, ставшие прочным базисом для достижений уже следующего, принципиально нового исторического этапа.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Безбородов А. Б., Елисеева Н. В., Шестаков В. А. Перестройка и крах СССР. 1985–1993. – СПб.: Норма, 2010. – 216 с. ISBN 978-5-87857-162-3.
2. Шубин А. В. Парадоксы перестройки: упущенный шанс СССР. – М.: Вече, 2005. – 480 с. ISBN 5-9533-0706-3.
3. Шлеева М. В. Памятники науки и техники в культурном пространстве России // Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. Годичная научная конференция, 2019. – М.: ИИЕТ РАН, 2019. – С. 703–706. EDN: NDVZQP. ISBN 978-5-00140-342-5.
4. Шлеева М. В. Работы по истории техники и изучение памятников науки и техники // Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. Годичная научная конференция, посвященная 85-летию ИИЕТ РАН (2017). – М.: ИИЕТ РАН, 2017. – С. 359–362. EDN: ZXCUDB. ISBN: 978-5-8037-0712-7

5. Шлеева М. В. Памятники судостроения в культурном пространстве России XVIII–XIX вв. // История техники и музейное дело: Материалы международной конференции. – М.: Политехнический музей, 2014. – С. 56–57.

6. Шлеева М. В. Музеефикация памятников науки и техники в СССР // Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. Годичная научная конференция, 2014. Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова. – М.: ИИЕТ РАН, 2014. – С. 565–569. EDN: WXYOQZ.

7. Памятниковедение науки и техники: теория, методика, практика. Сб. науч. тр. – М., 1988. – 214 с. EDN: YWGUIE.

8. Методические рекомендации по выявлению, отбору и научному описанию памятников науки и техники в собраниях музеев: (Общ. вопр. классификации, отбора и методики паспортизации памятников) / НИИ культуры, ГИМ, АН СССР. Ин-т истории естествознания и техники. – М., 1986. – 155 с.

9. Национальный горнозаводской парк. Структура, задачи, перспективы создания: Сб. научн. статей / Под ред. И. Г. Семенова. – Нижний Тагил, 1998. – 96 с.

10. Берзин А. А. 150 лет железных дорог СССР. Опыт историко-технической экспозиции // Памятники науки и техники. 1989. – М., ИИЕТ АН ССР, 1990. – С. 172–180.

11. Оландер А. Демонстрация исторической техники к 100-летию Таллинского трамвая 1988 г. // Памятники науки и техники. 1990. – М., ИИЕТ РАН, 1992. – С. 178–186.

12. Памятники науки и техники в музеях России: альбом / Науч. ред. Г. Г. Григорян. – М., 1992–2014. – Вып. 1–5.

13. Семенов Н. М. Тверитяские «перспективы» // Русский Турист. – 1995. – № 3. – С. 2.

14. Семенов Н. М. Памятники истории Отечественного транспорта в облике города Твери // Вопросы истории естествознания и техники. – 2019. – Т. 40. – № 3. – С. 482–497. EDN: WMKAVK.

15. Семенов Н. М. Музеи наших коллег // Ленинградские магистраль. – 1990. – 27 июня.

16. Погодин С. Л. Музей железнодорожной техники в Шушарах // Железные дороги. Музеи. Моделизм. – Житомир, 1994. – С. 7–15.

17. Семенов Н. М. Услуга пушкинских времён // Гудок. – 1988. – 14 декабря.

18. Семенов Н. М. Юбилей швейцарских магистралей // Железнодорожное дело. – 2003. – № 44. – С. 21–24.

19. Иванова А. От Заполярья до Афганистана. История о человеке, создавшем Северный Артек и крупнейший в СССР Музей паровоза // Гудок. – 2015. – 26 февраля. – С. 7.

20. Кулишкина И. В. Пароход «Адмирал «Нахимов» от А до Я. – Одесса: Оптимум, 2011. – 105 с.

21. Докукина К. Ледокол и паровоз // Иркутский репортёр. – 2011. – 4 июня.

22. Богданов Б. В. 70 навигаций ветерана. – Горький, 1985. – 141 с.

23. Семенов Н. М. Куда держишь курс, «Володарский»? // Турист. – 1988. – № 10. – С. 15.

24. Никольский А. С. Методические рекомендации по выявлению, отбору и научному описанию памятников науки и техники. Паровозы. – М., 1990. – 19 с. ●

Информация об авторе:

Семенов Николай Михайлович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Отдела истории техники и технических наук Института истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН (ИИЕТ РАН), atimg@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 22.02.2023, одобрена после рецензирования 17.05.2023, принята к публикации 21.05.2023.