

СОХРАНЕНИЕ И ПОКАЗ ПАМЯТНИКОВ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТА, 2017 г.

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ СЕМЕНОВ

*Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН
Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14
E-mail: attmg@mail.ru*

DOI: 10.7868/S0205960618020179

Давно сложившаяся международная практика предусматривает масштабные торжества лишь к юбилейным датам, кратным 25 годам с момента знаменательной даты. Однако в рассматриваемом нами деле сохранения и показа крупных вещественных памятников истории транспорта минувший 2017 г. ознаменовался целым рядом юбилеев, приуроченных к менее круглым датам.

Бесспорным событием года может считаться открытие в Санкт-Петербурге нового крупного Музея российских железных дорог. Отечественные железные дороги, до сих пор играя исключительно важную роль в жизни нашей страны, официально отсчитывают свою историю с открытия 30 октября 1837 г. по принятому тогда «старому», юлианскому календарю первой, всего лишь 23-километровой линии Санкт-Петербург — Царское Село (после известных событий 1917 г. станцию переименовали в Детское Село, и это название сохраняется до настоящего времени). Если весомое во всех отношениях 150-летие указанной даты было широко отмечено в Советском Союзе с пересчетом на «новый», григорианский стиль — 11 ноября

1987 г., то основные торжества по случаю теперь уже 180-летия отечественного рельсового транспорта почему-то было решено приурочить к 30 октября 2017 г. Именно в эту дату и был открыт новый музей. Под него приспособили один из старейших недвижимых памятников отраслевой истории: бывшее паровозное депо Балтийского вокзала, основанное еще в XIX в. и утратившее сугубо утилитарное значение после электрификации обслуживания им линий к концу XX в. Группа петербургских архитекторов во главе с автором многих выдающихся современных вокзалов (к примеру, в олимпийском Сочи) Никитой Явейном обеспечила как переоснащение исторических построек сообразно их новым, музейным функциям, так и дополнение комплекса рядом новых, достаточно крупных сооружений при сохранении общей стилистики XIX в. В итоге был создан, как заявили сами его строители, крупнейший в Европе многофункциональный музейно-культурный комплекс общей площадью 57 тыс. кв.м., где разместились 28 тыс. всевозможных экспонатов, включая 100 натурных образцов локомотивов и вагонов прошлого, в большинстве

своем экспонировавшихся прежде под открытым небом также в Санкт-Петербурге — у перронов одного из старейших вокзалов России, Варшавского.

Примечательно, что локомотивы и вагоны, составлявшие в течение 2002–2016 гг. единую, выстроенную в хронологической последовательности экспозицию на Варшавском вокзале, были предоставлены из фондов двух санкт-петербургских музеев родственного профиля: отсчитывающего свою историю еще с 1809 г. Центрального музея железнодорожного транспорта ¹ и основанного в еще сравнительно недавнем 1978 г. Музея Октябрьской железной дороги ². Ныне те и другие оказались представленными в новом Музее российских железных дорог, под эгидой которого, очевидно, было бы логично объединить и два упомянутые выше музейных учреждения.

Помимо открытия музея 2 октября 2017 г. на 17 крупнейших вокзалах по всей России, включая один из старейших, основанный в 1851 г. Ленинградский вокзал в Москве, были развернуты выставки, подготовленные совместными усилиями нынешнего ОАО «Российские железные дороги (РЖД) и Государственного исторического музея (ГИМ), официальным организатором которых стало АНО «Центр Желдорреформа». Вниманию пассажиров были представлены опубликованные в изданиях «Живописная Россия», «Всемирная иллюстрация» и «Русская старина» в 1870–1890-х гг. гравюры, выполненные известными мастерами и никогда более

не переиздававшиеся. Весьма интересными оказались, в частности, изображения уничтоженного гитлеровскими оккупантами «музыкального вокзала» 1838 г. на станции Павловск близ Санкт-Петербурга, буквально «покадровая» изобразительная хроника сооружения временной железной дороги во время крупных военных маневров 1871 г. между Гатчиной и Петергофом, виды поездов, едва ли не доверху занесенных снежными буранами близ Оренбурга и Харькова, и многое другое. Эти экспозиции, снабженные лаконичными пояснительными надписями, проработали вплоть до февраля 2018 г.; многие школьники и студенты смогли ознакомиться с ними во время зимних каникул с их традиционными туристско-экскурсионными поездками. Одним из событий упоминавшегося выше празднования осенью 1987 г. 150-летия отечественных железных дорог стало воссоздание в натуральную величину их самого первого поезда 1837 года во главе с паровозом «Проворный». Его установили в специально возведенном остекленном павильоне у старейшего вокзала нашей страны, изначально Царскосельского, а ныне Витебского в Санкт-Петербурге. К сожалению, отчего-то менее чем за месяц до теперь уже 180-летия рельсового транспорта, в середине октября 2017 г., павильон был демонтирован, освобождая место для устройства временных здания и автомобильной парковки, призванных обслуживать участников и гостей предстоящего в Санкт-Петербурге летом Чемпионата мира по футболу 2018 года. Уникальный состав, ширина колеи которого исторически достоверно превышает принятую ныне на железных дорогах России, перевезли в новый, южный комплекс Малой

¹ *Закревская Г. А.* Центральный Музей железнодорожного транспорта. Путеводитель. Л., 1987.

² Музей Октябрьской железной дороги. Путеводитель. Л., 1982.

Октябрьской (в просторечии — «Детской») железной дороги на станции Купчино, где после необходимых обследований, реставрации и консервации обещают вновь выставить на всеобщее обозрение не ранее весны 2018 года.

Подлинно же «круглым» транспортно-инфраструктурным юбилеем 2017 г. в Санкт-Петербурге стало 200-летие со дня начала возведения по проекту В. П. Стасова сохранившегося до наших дней монументального комплекса Придворного конюшенного ведомства. С момента окончания строительства в 1825 г. и до самого революционного 1917 года там размещались императорские конюшни и экипажи, на рубеже 1920–1930-х гг. — первое в городе муниципальное пассажирское автохозяйство, а затем — первый специализированный таксомоторный парк, ликвидированный, как и муниципальное такси в целом, к началу 1990-х гг. Избранный в 1996 г. губернатором Санкт-Петербурга, заслуженный строитель России В. А. Яковлев выступал с инициативой передачи комплекса к предстоящему в 2003 г. 300-летию российской северной столицы городским художникам под мастерские и выставки, однако в силу целого ряда причин реальных шагов так и не последовало. 20 февраля юбилейного для зданий 2017 г. городская администрация Санкт-Петербурга заявила о передаче комплекса Музею истории Петербурга, располагающему, кстати, немалыми фондами транспортных памятников. В музее предполагают использовать порядка 3 000 кв. м площадей для выставочной, просветительской (лекции) и концертной

деятельности. Пока же, к сожалению, состояние комплекса близко к аварийному: те же кровли протекают во многих местах, а из обширного внутреннего двора необходимо удалить существовавшее много десятилетий заглубленное топливозохранилище, столь же давние протечки из которого также требуют серьезной рекультивации почвы. Ориентировочная стоимость восстановительно-реставрационных работ — порядка трех миллиардов рублей.

Почти одновременно на очередном заседании Правительства Москвы 21 февраля 2017 г. группа представителей отраслевых профсоюзов и предприятий выступила с инициативой отмечать ежегодно во вторую субботу июля День московского транспорта, воздавая должное историческим и современным заслугам всех тех, кто обеспечивал и обеспечивает мобильность жителей и гостей российской столицы. Поводом к введению такого праздника стало 145-летие пуска в Москве старейшего из действующих до сих пор видов городского общественного транспорта — трамвая. 8 июля 1872 г. (в пересчете на «новое», григорианское летоисчисление) одним из событий грандиозной Политехнической выставки, приуроченной к 200-летию со дня рождения Петра I, стало открытие первого трамвайного маршрута, связавшего центральную Манежную площадь со Смоленским (ныне Белорусским) вокзалом и далее с Петровским путевым дворцом, вокруг которого также располагались некоторые экспозиции. Вагоны того маршрута имели еще гужевую (конную) тягу, отчего все предприятие именовалось, да и сейчас нередко

именуется в исторических публикациях «конкой» в противоположность трамваю электрическому, начавшему развиваться в Москве только с 1899 г. Примечательно, что инициаторов введения нового праздника, как и сразу поддержавшего их мэра Москвы С. С. Собянина, не смутило празднование вот уже десять лет 8 июля общероссийского Дня любви, семьи и верности, посвященного памяти Петра и Февронии Муромских.

Первый День московского транспорта, 8 июля 2017 г., оказался по-октябрьски дождливым и холодным, чем были фактически сорваны мероприятия, подготовленные к нему крупнейшими столичными парками. Впрочем, и без того о лошадях на празднике, изначально посвященном 145-летию конного трамвая (можно было бы еще и 170-летию появления в Москве первых средств регулярного общественного транспорта, опять-таки конных «линеек») ³, отчего-то не вспомнили вообще, хотя в довольно многих крупных московских парках ныне действуют конюшни, а на территории Музея-усадьбы «Влахернское-Кузьминки» детально воссоздан конный двор XIX в. с разнообразными экипажами, предметами упряжи и т.п. Церемония торжественного открытия праздника в 12.00 также состоялась в месте, к сожалению, никак не связанном с историей трамвая — на головном участке Фрунзенской набережной у Крымского моста. На наш взгляд, церемонию открытия Дня московского транспорта было бы много разумнее провести в некоем ином месте, но, похоже, среди организаторов возобладало желание использовать уже многократно апробированные сценарии

празднования годовщин открытия в Москве автобусного (8 августа 1924 г.) и троллейбусного (15 ноября 1933 г.) движения ⁴ именно на этом участке набережной.

Именно в соответствии с такими сценариями фоном для церемонии открытия Дня московского транспорта стали образцы исключительно безрельсового подвижного состава, обслуживавшего городские маршруты много позже появления первых конных трамваев, выставленные в следующей последовательности: троллейбусы МТБ-82 (1954), ТБЭС-ВСХВ (1957), ЗиУ-5Г (1968), ЗиУ-682Б (1976); автобусы ЗиС-8 (1934), ЗиС-155 (1951), ЛиАЗ-158В (1967), ЛиАЗ-677 (1976), ЛиАЗ-677М (1989), ЛАЗ-695Е (1966), IKARUS-55 (1954), IKARUS-180 (1969) ⁵, а также — дооборудованные для нужд Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) четыре поколения некогда выпускавшихся в Москве популярных легковых автомобилей «Москвич»: М-400 1950-х гг., М-403 — начала 1960-х гг., М-408 — конца 1960-х гг. и М-412—1970-х гг. Эта временная экспозиция продолжала принимать посетителей невзирая на дождь до 17.00, после чего как троллейбусы, так и автобусы были перевезены полупогруженными на тягачи к местам постоянного хранения, главным образом в Музей московского транспорта на Рогожском валу, 9. А тем временем на резервном, не используемом обычно центральном пути станции Московского метрополитена «Партизанская» весь день были выставлены для бесплатных осмотра и фотографирования вагоны прошлых лет выпуска, сохраняемые и постепенно

³ Семенов Н. М. Юбилей московского транспорта // ВИЕТ. 1997. № 2. С. 111–122.

⁴ Семенов Н. М. Московскому автобусу — 90! // Пантограф. 2015. № 1. С. 67–70.

⁵ В скобках указан год выпуска.

реставрируемые ныне силами энтузиастов: Г530 конца 1940-х гг., Д806 (в действительности — один из экспериментальных вагонов УМ-5 начала 1950-х гг., переоборудованный затем в путеизмеритель), Д2037 конца 1950-х гг., Е605 середины 1960-х гг. и перестроенный из аналогичного вагона серии Е служебный контактно-аккумуляторный электровоз ВЭКА-001. К сожалению, не удалось привлечь достаточное количество волонтеров-смотрителей, и для предотвращения вандализма по отношению к уже ставшему уникальным подвижному составу тот был доступен лишь для внешнего осмотра, с запертыми дверями и выключенным внутренним освещением.

7 ноября 2017 г. мог бы отпраздновать свое 80-летие трамвай Алма-Аты (Казахстан). К сожалению, за два года до юбилея в 2015 г. местные власти сочли целесообразным прекратить трамвайное движение, а единственное капитально обустроенное депо перестроить в *Evolution Park*, казахстанский аналог широко внедряемых ныне в нашей стране мультимедийных музейно-просветительских комплексов «Россия. Моя история». Официальное открытие

парка еще не состоялось, но его устроители обещают сохранить на обширной территории и наиболее примечательные образцы трамвайных вагонов. Так, о временах вхождения Казахстана в состав СССР будет напоминать РВЗ-6М2, выпущенный летом 1987 г. Рижским вагоностроительным заводом (RVR) для Уфы и проданный в Алма-Ату уже после распада Советского Союза. Столкнувшись в ходе тех драматических событий со множеством финансовых и прочих проблем, казахстанские трамвайщики оказались вынужденными закупать вагоны, изготовленные в рамках «международного социалистического разделения труда» 1950—1980-х гг. в Чехословакии и отслужившие свое на линиях социалистической Восточной Германии. Один из тех трамваев — TATRA T4 — уже стал импровизированным буфетом вновь создаваемого парка, а другой — TATRA KT4DtM, — возможно, будет перевозить экскурсантов по территории ⁶.

⁶ Russel, M. New Life for Almaty Trams // Tramways & Urban Transit. January, 2018. P. 36—37.