

точнее соответствует календарному циклу, чем принято считать.

В докладе Ю. Э. Шустовой (РГГУ, РГБ) «Символика времени в кириллической книге XVII в.» были рассмотрены изображения песочных и механических часов в гравюрах украинских, белорусских и русских изданий XVII в. Особо отмечены гравюры Евстафия Завадовского, выполненные для львовского издания Евангелия 1690 г., на которых каждый из четырех евангелистов изображен рядом с одним из четырех типов часов. Понимание символики изображений

часов в XVII в. могут раскрывать письменные источники, в которых используются метафоры времени. Шустова рассмотрела сочинения Симеона Полоцкого, Лазаря Барановича и Иоанна Величковского, которые позволяют понять значение символики времени в культуре барокко XVII в.

В заключении Р. А. Симонов поблагодарил всех, кто принял участие в работе конференции. Было принято решение об издании сборника по итогам конференции.

Ю. Э. Шустова

Техническая история на IV Международном фестивале «Мир автобусов»

С 20 по 22 апреля 2011 г. в Коломне (Московская область) прошел вот уже четвертый Международный фестиваль «Мир автобусов», организованный крупнейшим оператором пассажирского автотранспорта Московской области ГУП «Мострансавто» на базе его коломенского филиала, «Автоколонны № 1417». Заявки на участие в этом мероприятии поступили от 109 компаний из 20 государств, представивших 59 подлинных транспортных средств и образцов технологического оборудования.

Выбор места проведения фестиваля был отнюдь не случайным. Коломна с самого своего основания (XII в.) играет важную роль в развитии отечественных транспорта и производства транспортной техники. Достаточно напомнить, что именно коломенцы еще в конце XVII в. первыми наладили изготовление канатов для создававшегося Петром I российского морского флота, а в 1863 г. видный предприниматель А. Е. Струве основал в этом городе крупный машиностроительный завод, изгото-

вивший впоследствии первые отечественные вагоны электрического трамвая (1892), теплоход (1908), колесный трактор (1918), тепловоз (1924), магистральный электровоз (1932), крупные серии разнообразных локомотивов, вагонов, речных судов, уникальные большепролетные металлоконструкции для промышленных зданий, ангаров, тоннелей (в том числе – Московского метрополитена), мостов (включая разводной Дворцовый в историческом центре Санкт-Петербурга) и др. Ныне это холдинговая компания «Завод имени В. В. Куйбышева», поставляющая мощные дизельные двигатели для железнодорожных локомотивов, флота и стационарной эксплуатации, а также магистральные электровозы и тепловозы, включая предназначенные для вождения скоростных пассажирских поездов. Продолжает действовать и ведущее свою историю от петровской мануфактуры научно-производственное объединение «Канат».

Превратившись уже к концу XIX в. в крупный промышленный центр с

многочисленным населением, Коломна стала в 1926 г. – ровно 85 лет тому назад – одним из первых городов тогдашнего СССР, организовавших на своих улицах регулярное автобусное сообщение. С учетом этого, нынешний фестиваль «Мир автобусов» получил ярко выраженную ретроспективную, историко-техническую направленность.

Миновав современную по архитектуре и оснащению проходную «Автоколонны № 1417», посетители фестиваля оказывались на воссозданной заставе начала XIX в., какими Коломна тогда встречала гостей, приезжавших в город по предшественникам современных автомагистралей, почтовым трактам. Около полосатых верстового столба и шлагбаума дежурил в будке часовой, вполне соответствовавший по возрасту и внешности назначавшимся обычно на такую должность «инвалидам», к которым относили тогда и просто ветеранов военной службы. Рядом были выставлены скирда сена, простые крестьянские сани-розвальни и по контрасту изящные конные экипажи, выпускаемые в наши дни на заказ московским умельцем С. Пупыниным. Один из них воспроизводил достаточно близко к оригиналу карету двухсотлетней давности, оснащенную для безопасности движения в современном транспортном потоке тормозами и световыми сигналами автомобильного типа; вторым же была подлинная «пролетка XXI в.», не скрывавшая использование в конструкции дизайнерских решений и материалов нашего времени (подробнее см.: www.pupynin.ru). Рядом действовали импровизированная, но выпускавшая реальные сувениры кузница и торговые ряды с продукцией местных народных промыслов,

включая знаменитую коломенскую пастилу, приготовляемую по лишь недавно восстановленным технологиям XIX в. Замыкал же перспективу и вовсе силуэт парусного корабля, выстроенного, по несколько странной прихоти местных художников, на современном трехосном автобусном шасси.

У «заставы» посетителей встречал конный омнибус, изготовленный два года назад силами той же «Автоколонны № 1417» для проведения экскурсий по заповедным улочкам старой Коломны (подробнее см.: www.1417.ru). Две лошади доставляли до 25 пассажиров в стилизованном под начало XIX в. и надежно закрытом от непогоды кузове на расстояние около полукилометра к одному из производственных корпусов, в котором «Мострансавто» организовало торжества по случаю уже упоминавшегося 85-летия со дня открытия первых регулярных автобусных маршрутов в городах Московской области: прежде всего самой Коломне, но также Богородске (с 1930 г. – Ногинск), Подольске, Серпухове и Звенигороде. На время фестиваля в это здание было перебазировано большинство экспонатов Музея «Мострансавто», формируемого с начала XXI в. при филиале ГУП в подмосковном Видном. Период зарождения автобусного транспорта представляли легендарные отечественные грузовые автомобили 1930-х гг.: ГАЗ-АА («полупторка») и ЗиС-5 («трехтонка») с установленными в открытых кузовах пассажирскими скамьями; середину XX в. – обтекаемые, сообразно дизайнерским воззрениям того времени, автобусы ЛиАЗ-158В и специально рассчитанный на сельские дороги ПАЗ-672М; еще сравнительно близкие 1970–1980-е гг. уже гораздо более комфор-



Автомобили ГАЗ-АА (справа) и ЗиС-5 (с пассажирскими сидениями в кузове из коллекции ГУП «Мострансавто»

табельный ЛАЗ-699Р. Также демонстрировались легковые автомобили ГАЗ-11-73 1940 г., «Москвич» и «Победа» 1950-х гг., «Волга» 1960-х и 1980-х гг., служившие, каждый в соответствующую эпоху, подмосковными таксомоторами. Отдельную экспозицию составили технические средства организации движения и сбора платы за проезд: штамп-часы автобусного диспетчера и кондукторская сумка середины XX в., три поколения имевших широкое распространение в 1960–1980-х гг. автобусных касс самообслуживания и компостеров. А импровизированный зал, в котором 21 апреля 2011 г. состоялось чествование ветеранов «Мострансавто», обрамляли стенды с малоизвестными архивными фотографиями и краткими справками об истории отдельных предприятий нынешнего ГУП, чис-

ленность одних лишь только автобусов которого увеличилась за минувшие 85 лет с 15 до более чем 7000.

Празднование еще более внушительных собственных юбилеев включили в программу фестиваля сразу три всемирно известные ныне зарубежные компании-производительницы пассажирского автотранспорта. Концерн «МАН» (*MAN*) (Германия) отметил 107-летие собственного автобусостроения и пятилетие открытия филиала «МАН Автомобили России», а фирма «Скания» (*Scania*) из Швеции – «круглый» вековой юбилей большими костюмированно-театрализованными представлениями под открытым небом. Актеры зримо напоминали о том, как сильно и неоднократно изменялся быт рядовых европейцев в течение минувшего XX в. на фоне новейших моделей: большо-

го пригородного автобуса *MAN Lion's Regio* с новаторской трансмиссией *ZF EcoLife*, среднего междугородного *Vision C10*, большого туристского *Neoplan CityLiner*, *Scania OmniExpress* и собранного совместно с китайскими автостроителями *Scania Higher A80*.

Еще один участник фестиваля – автобусный завод *Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH* из Ульма (Германия) также отмечал собственное столетие, но еще более – 60-летие создания оказавшейся исключительной удачной концепции большого автобуса с несущим кузовом «Зетра» (*Setra*, от нем. *selbsttragenden* – самонесущий). Посетителей приглашали «совершить рейс на автобусе времени»: современной туристской машине *Setra S 415 HD*, в затемненном комфортабельном салоне которой демонстрировался исторический видеофильм. Большие архивные фотографии из Ульма были также вывешены поверх шеренги новейших машин «Зетра», которые включило в экспозицию «Мострансавто», использующее автобусы этой марки. Тут же был и большой пригородный автобус «Зетра» так называемой «двухсотой серии» 1970-х гг. – модель, давно уже ставшую редкостью в самой Германии, но до самого недавнего времени обслуживавшую подмосковные Луховицы.

Описанную внушительную программу ретроспективных мероприятий фестиваля органично дополнили

традиционные для него презентации новой техники (в частности, впервые в России был продемонстрирован уже успевший завоевать популярность за рубежом большой городской автобус польской фирмы «Солярис» (*Solaris*) с высокоэкологичной гибридной силовой установкой), конференции по актуальным для специалистов проблемам («Современные технологии на пассажирском автомобильном транспорте», «Интеллектуальная транспортная система Московской области на основе навигационных технологий», «Организация технического сервиса автобусов» и др.), мероприятия, направленные на раннюю профессиональную ориентацию детей и школьников (соревнования велосипедистов и картингистов, экскурсии по цехам «Автоколонны № 1417», конкурс рисунков транспортной тематики). Подробнее с этой стороной «Мира автобусов» можно ознакомиться на его официальном сайте www.expobus.ru. Ну а проведение следующего фестиваля запланировано на 25–27 апреля 2012 г., причем сразу же после него, 27–30 апреля 2012 г., в Москве должны состояться первые международные форум и ярмарка товаров и технологий для городского общественного транспорта (подробнее о последнем мероприятии см. на www.gortransexpo.ru).

Н. М. Семенов