

Из истории техники и технических наук

Н. М. СЕМЕНОВ

МУЗЕИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА (новейший зарубежный опыт)

Городской общественный транспорт с полным правом может быть отнесен к отраслям техники, испытавшим в недавно завершившиеся 1990-е гг. очередной подлинно революционный скачок своего развития. Новый подвижной состав с низким расположением пола оказался более удобным для входа и выхода пассажиров (включая инвалидов, женщин с детскими колясками и т. п.), даже чем легковые автомобили. Непрерывно совершенствуемые электронные системы управления и диагностики сделали эксплуатацию транспортных систем гораздо более экономичной, надежной, отвечающей непрерывно ужесточающимся экологическим стандартам. Успехи химии в деле нейтрализации токсичных выхлопных газов привели к дальнейшему расширению внутригородских автомобильно-автобусных сообщений без заметного ущерба для окружающей среды и качества жизни горожан. Для крупных густонаселенных агломераций ставшая повсеместной практика устройства обширных пешеходно-заповедных зон обусловила резкое ограничение применения индивидуальных средств передвижения в пользу опять-таки общественного транспорта (подробнее о вышеперечисленных процессах см. [1]).

1990-е годы во многих городах различных государств и континентов ознаменовались подлинным «трамвайным ренессансом», включая как возобновление уже на современной научно-технической основе прежде существовавших маршрутных сетей или отдельных линий (Атланта, Гренобль, Лондон, Сидней), так и создание принципиально новых предприятий (северные предместья Парижа, Конья и Анталья в Турции). Успехи в развитии подлинно современного трамвая позволили целому ряду агломераций (к примеру, богатейшим историко-культурным наследием Амстердаму и Риму) отказаться от гораздо более дорогостоящего сооружения дополнительных линий метро. Активное же внедрение кардинально усовершенствованных автобусов обернулось фактически глобальным сокращением троллейбусных сетей: от Канады до Китая и Новой Зеландии включительно... Роль и место различных видов транспорта во внутригородских перевозках изменялись подчас фактически ежегодно, и лишь недавно передовые инженерные решения и технические средства — попадали в разряд архаизмов, как, скажем, нашумевшие в конце 1970-х гг. вагоны «Трам-2000» швейцарского г. Цюриха.

Столь бурное развитие событий не могло не возбуждать широкий общественный интерес к проблематике городского транспорта в целом, включая, разумеется, и отраслевую историю. С одной стороны, у многих горожан возникало вполне естественное «ностальгическое» желание сохранить для потомков начавшие быстро изыматься из эксплуатации транспортные средства даже совсем еще недавнего прошлого. С другой — многолетняя демократическая практика обуславливала проведение в жизнь всяческих нововведений (разумеется, и транспортных) путем получения согласия на это большинства жителей соответствующих города или района. Реальной деятельности транспортников практически всегда должен был

предшествовать соответственно весьма значительный объем агитационно-разъяснительных мероприятий, в том числе — историко-ретроспективной направленности. К счастью, многие города и государства Европы, обоих американских континентов и Австралии уже располагали в указанный период специализированными учреждениями, способными оптимально решить обозначенные выше задачи, а именно — музеями городского транспорта или, как минимум, соответствующими разделами и экспозициями в составе технических музеев иного профиля.

Для России, проводшей 1990-е гг. в общеизвестных политико-экономических катаклизмах, очередная модернизация городского транспорта еще только предстоит, и все заинтересованные стороны имеют реальный шанс воспользоваться «преимуществом догоняющего»: предварить реальные действия вдумчивым анализом уже сделанного в этой сфере другими государствами. Это относится и к отечественным отраслевым музеям, создаваемым ныне в таких крупнейших городах, как Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Екатеринбург и Москва. Делу ознакомления музейного персонала, а также широких слоев заинтересованной общественности с новейшим зарубежным опытом и призвана послужить настоящая статья, подготовленная на базе публикаций международных Ассоциации легкого рельсового транспорта (Light Rail Transit Association) и Ассоциации троллейбусных музеев (Trolleybus Museum Association). С подавляющим большинством упоминаемых в тексте профильных музеев Западной Европы автору удалось ознакомиться лично, за что он, пользуясь случаем, выражает глубокую сердечную благодарность московским компаниям «Анкор», «April Travel», «DSBW-Tours Continent», а также белорусской туристической фирме «Голубая Птица» (Минск).

Итак, очередная техническая революция на городском транспорте привела в 1990-е гг. к заметному пополнению соответствующих музейных фондов одновременно с расширением круга задач, выдвигаемых жизнью перед отраслевыми музеями. Последним становилось зачастую все труднее существовать и функционировать на прежних площадях, требовалось кардинальное расширение, осуществимое в условиях крупных агломераций лишь достаточно нетрадиционными путями. В частности, буквально переполненным разнообразными экспонатами оказался Музей лондонского транспорта, располагающийся с 1980 г. в здании бывшего крытого рынка 1871 г. постройки на Ковент-Гарден, — одной из центральных, наиболее посещаемых туристами площадей британской столицы.

Поскольку указанное историческое строение никоим образом не могло быть расширено, то решить эту проблему попытались за счет кардинальной интенсификации использования имевшихся площадей с опорой на новейшие достижения экспозиционного дела, дизайна и т. п. В результате после кардинальной реэкспозиции 1994 г., посетители, к примеру, стали переходить от раздела к разделу через салон вагона метро, также являющийся экспонатом, входя через левую переднюю дверь, выходя в правую заднюю и наблюдая по пути выставленные за окнами, словно в обычных музейных витринах, более мелкие экспонаты типа фотографий, чертежей и т. д. Еще в один уголок музейного зала оказалось возможным пройти лишь... под днищем приподнятого на специальных подставках знаменитого лондонского двухэтажного автобуса: таким решением не просто экономясь дефицитная экспозиционная площадь, но и открывались для обозрения невидимые обычно пассажирам детали и механизмы. Для показа небольших предметов был оборудован антресольный уровень, открывающий совершенно особенные, неожиданные видовые перспективы на основной зал.

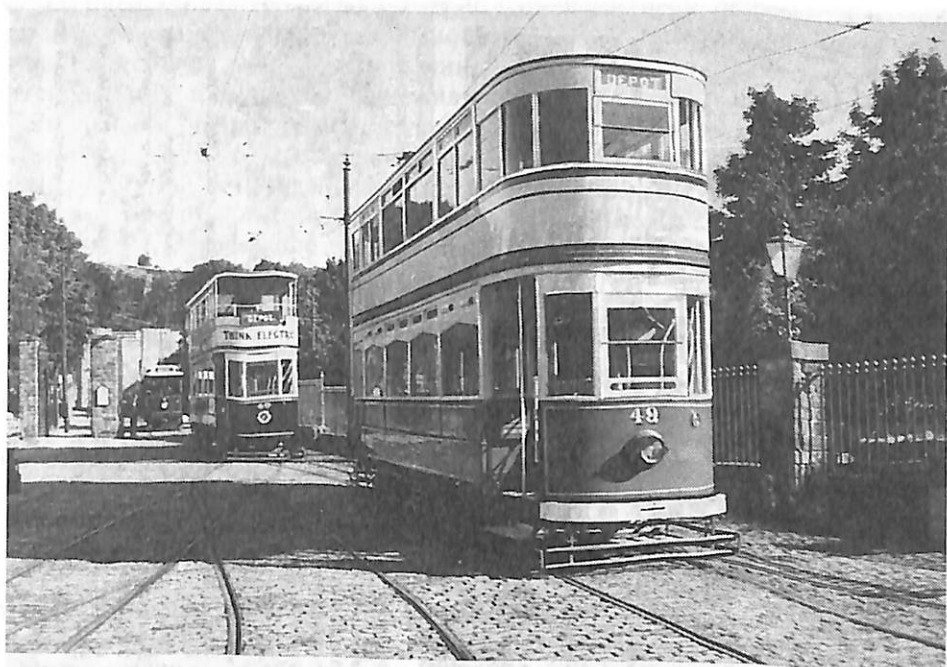
Обновленному таким образом музею вполне удалось, как мне кажется, воспроизвести своими специфическими средствами суетливо-хаотичную обстановку



Фрагмент экспозиции Музея лондонского транспорта на Ковент-Гарден. Фото из буклета

«часа пик» в одном из крупнейших городов планеты. Многочисленные посетители этой, как уже отмечалось, чрезвычайно удобно расположенной экспозиции, однако, считали по-иному. От случайно заходивших в музей туристов непрерывно следовали жалобы на перегруженность, утомительность, чрезмерную пестроту экспозиции, трудности ориентирования даже с путеводителем в руках. Специалистов-транспортников же серьезно огорчала невозможность сколь-нибудь детального осмотра тех же вышеупомянутых автобуса или вагона метро, окруженных и заслоняемых прочими экспонатами. К тому же резкспозиция все равно не позволила разместить в здании на Ковент-Гарден все вновь выявленные отраслевые реликвии: многое продолжало сохраняться на практически недоступных для посещения интенсивно действующих современных транспортных предприятиях.

Действительно решить проблему удалось лишь с возведением в 1999 г. на западной окраине Лондона Aston Town так называемого «Депо» — музейного депозитария с возможностью ограниченного доступа экскурсантов. Обширные помещения этого здания, сооруженного с использованием новейших архитектурных приемов и строительных технологий, приспособлены для реставрации и хранения самых разнообразных предметов в наиболее подходящем для каждого экспоната микроклимате. Установлена и подключена к Интернету современная компьютеризованная система учета экспонатов; предусмотрены площади для эпизодического проведения выставок и массовых мероприятий. Немаловажно, что «Депо» и основной комплекс музея располагаются вблизи станций одной и той же линии метрополитена «Piccadilly»: так обеспечиваются не только удобство беспересадочного сообщения, но и возможность наглядно сопоставить прошлое и настоящее лондонской подземки.



Вагоны-экспонаты Национального трамвайного музея Великобритании демонстрируются на заповедной линии. Открытка

Прямо противоположным, «зеркальным» образом действовал в сходных обстоятельствах Национальный трамвайный музей Великобритании, который работает с 1960 г. в бывшем шахтерском поселке Крич графства Дербишир. Накопленные средства там израсходовали на возведение в 1992 г. крупного экспозиционного корпуса максимально гибкой внутренней структуры с большим количеством аудиовизуальных средств, обустройствами, привлекательными для современного массового посетителя, и т. п. Для хранения же и реставрации экспонатов были использованы старые музейные здания — памятники промышленной архитектуры XVII–XIX вв. Такое решение вполне объяснимо, если учесть, что, в отличие от описанного выше Лондонского музея, Национальный трамвайный музей в Криче всегда имел возможность демонстрировать наиболее крупные и привлекательные свои экспонаты — подлинные трамвайные вагоны — в действии на специально для этого проложенной заповедной линии. Унаследованные же от ликвидированной старой шахты производственные корпуса, по сути, всегда оставались не более чем теми же депозитариями с возможностью ограниченного доступа публики, каковые лондонцам пришлось возводить заново в виде «Депо».

Кстати, в самом Лондоне общественность не раз поднимала вопрос об устройстве собственной заповедной трамвайной линии, в том числе с использованием соседнего с музеем на Ковент-Гарден уникального недвижимого памятника отраслевой истории — длинного тоннеля для двухэтажных (!) трамваев «Kingsway Subway» с тремя метрополитеновского типа станциями под Сити. После волевого закрытия в 1952 г. последних трамвайных маршрутов британской столицы этот неплохо сохранившийся тоннель остается замурованным по концам и практически

не используется. Однако реставрация и дальнейшее поддержание его в действующем виде представляются пока чрезмерно сложными (необходимы согласования с органами гражданской обороны и многое другое) и дорогостоящими мероприятиями. Посетителей, не удовлетворенных статичной, хотя и оживляемой отчасти применением современных аудиовизуальных эффектов, экспозицией на Ковент-Гарден, направляют, помимо описанного выше Национального трамвайного музея, в гораздо более близкий к Лондону (около 250 км на северо-восток от британской столицы) Музей транспорта Восточной Англии. Там типично лондонские двухэтажные автобусы, троллейбусы и трамваи периодически курсируют по небольшому отрезку соответственно обустроенной провинциальной дороги; окружающий ландшафт не имеет почти ничего общего с пейзажами крупного города, где протекала некогда эксплуатация данных транспортных средств, и подобное решение в целом едва ли можно признать удачным.

Для еще одной крупной, небезызвестной в истории городского транспорта Берлинской агломерации аналогичный процесс перерастания просто музея в комплекс экспозиционных залов, депозитария и заповедной линии оказался неожиданно облегченным благодаря пришедшемуся как раз на 1990-е гг. долгожданному воссоединению города (см. [2]). Примечательно, что до этого музеефикация интересующего нас технического наследия началась практически одновременно по обе стороны Берлинской стены в конце 1960-х гг. и протекала затем почти с одинаковым энтузиазмом. Однако если на «Западе», в ангарах автобусного парка «Бритц» были постепенно собраны реликвии всех видов городского транспорта, включая метрополитен, то общественность тогдашней столицы ГДР сосредоточилась почти всецело на сохранении материального наследия трамвая. Начав сбор и реставрацию исторической техники на базе трамвайного депо «Кёпеник», «восточные» энтузиасты получили к началу 1980-х гг. в свое распоряжение более отдаленное, утратившее сугубо транспортную значимость депо «Альт Шмёквиц», а ведущую к нему живописную трамвайную линию 1912 г. постройки мыслилось сделать заповедной, с регулярным движением музейного подвижного состава различных эпох. В Западном Берлине такой заповедной линией стал в 1982 г. эстакадный участок одной из старейших линий метрополитена, перерезанных в 1961 г. возведением стены и с тех пор не эксплуатировавшихся. Любопытно отметить, что Западный Берлин уже в 1967 г. полностью ликвидировал обширную некогда трамвайную сеть, а трамваи «восточного сектора» продолжали курсировать весь период достопамятного «противостояния двух Германий», подвергаясь лишь сравнительно небольшим модернизациям: само предприятие до известной степени приобретало черты гигантского музея-заповедника.

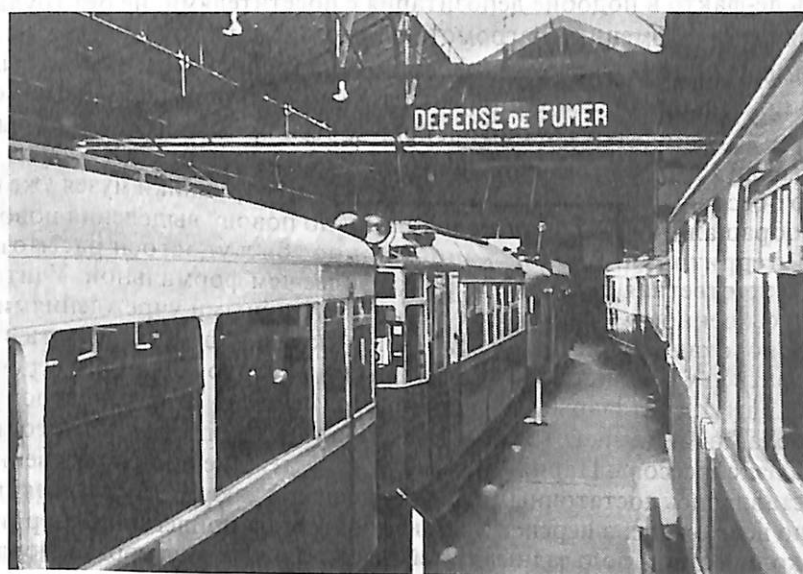
Разрушение стены и воссоединение Берлина потребовали всецело задействовать автобусный парк «Бритц» по его прямому назначению для обслуживания вновь открываемых многочисленных маршрутов между бывшими «Востоком» и «Западом». Коллекцию же старого транспорта после детального обсуждения ряда альтернативных вариантов, включая заброшенное депо городских электропоездов на Монументенштрассе, оперативно перебазировали автотранспортом (20 июня 1993 г.) в пакгаузы так и не восстановленной после второй мировой войны грузовой железнодорожной станции «Анхальтер». Там, в непосредственной близости от исторического центра города и удобных транспортных коммуникаций, был вскоре открыт новый Музей транспорта и техники, вобравший в себя некоторые берлинские коллекции и ставший к концу 1990-х гг. Немецким техническим музеем. Депо «Альт Шмёквиц» передало этому музею наиболее ценные вагоны, приняв, в свою очередь, на хранение ряд экспонатов из «Бритца», признанных

менее привлекательными для посетителей, т. е. взяло на себя роль депозитария транспортных реликвий во вновь созданном крупном музейном комплексе! Дублетные же экземпляры подвижного состава, сохранявшиеся до воссоединения по обе стороны стены, были оперативно и не без выгоды проданы транспортным музеям других городов и государств. Один из моторных вагонов берлинского трамвайного музея начала XX в. приобрел тогда, кстати, уже знакомый нам Национальный трамвайный музей Великобритании: в отличие от типичного английского двухэтажного подвижного состава, эту «новинку» удалось легко приспособить для катания по заповедной трамвайной линии в Криче инвалидов-колясочников.

Создание же заповедной линии в самом Берлине пока, к сожалению, откладывается на неопределенную перспективу. Власти объединившегося города полны честолюбивых замыслов, и на этом фоне прежний, еще времен ГДР, проект такого объекта в удаленном районе Альт Шмёквиз явно не производит должного впечатления. Возможно, как альтернатива может быть предложено воссоздание одной из трамвайных линий в более посещаемых туристами местах, включая Гросс-Лихтерфельде, где в 1881 г. был небезуспешно введен в коммерческую эксплуатацию первый на планете трамвай электрической тяги. Кстати, Гросс-Лихтерфельде имеет прямую и довольно непротяженную железнодорожную связь с вышеописанным Немецким техническим музеем на станции «Анхальтер», так что между этими двумя пунктами в перспективе вполне может быть организован специальный экскурсионный маршрут с использованием исторических электропоездов.

Весьма жесткие стандарты сегодняшней ФРГ относительно экологии, безопасности дорожного движения и т. д. также ощутимо затрудняют создание постоянно действующих заповедных линий: как правило, допускаются лишь разово-эпизодические демонстрации исторического подвижного состава на городских улицах с обязательным «прикрытием» значительными силами полиции, аварийных и коммунальных служб. Действующие же в Бремене и некоторых иных городах заповедные маршруты используют подвижной состав сравнительно недавней, 1950–1960-х гг., постройки (подробнее см. [3]), кажущийся «старыми трамвайчиками» лишь непосвященным туристам. Кстати, именно по такому принципу стилизации, имеющему лишь самое отдаленное касательство к собственно музейному делу, устроен и возобновленный с сентября 1997 г. маршрут «Аннушки» в нашей российской столице.

Возвращаясь к музеям городского транспорта, отметим непростое положение, сложившееся по данному вопросу в современной Франции. Долгое время сбором и демонстрацией отраслевых реликвий в государственном и региональном (включая франкофонские Швейцарию, часть Бельгии и т. п.) масштабах занимался крупный централизованный Музей городского транспорта в ближайшем юго-восточном предместье Парижа — Сен-Мод. Отведенный этому учреждению не лишенный известной уютиности комплекс бывшего трамвайного депо XIX в. весьма удачно соседствовал со станцией метрополитена, кольцевой автодорогой, парижскими Музеем естественной истории, зоопарком и, наконец, с овеянным преданиями Венсенским лесом. Поскольку историей транспорта, да и техники вообще, как показывает практика, серьезно увлекаются относительно немногие, такое расположение музея заведомо устраняло возможность конфликта в направлявшихся отдыхать семьях или дружеских компаниях: пока, допустим, мужчины увлеченно осматривали экспозицию «железнок», их спутницы и дети могли наслаждаться общением с природой — живой или (на выбор) также «музеефицированной»! Однако ограниченный со всех сторон плотной жилой застройкой участок музея был лишен перспектив расширения и мало подходил для проведения сколь-нибудь массовых мероприятий. По мере разрастания фондов даже экспозиционные залы пре-

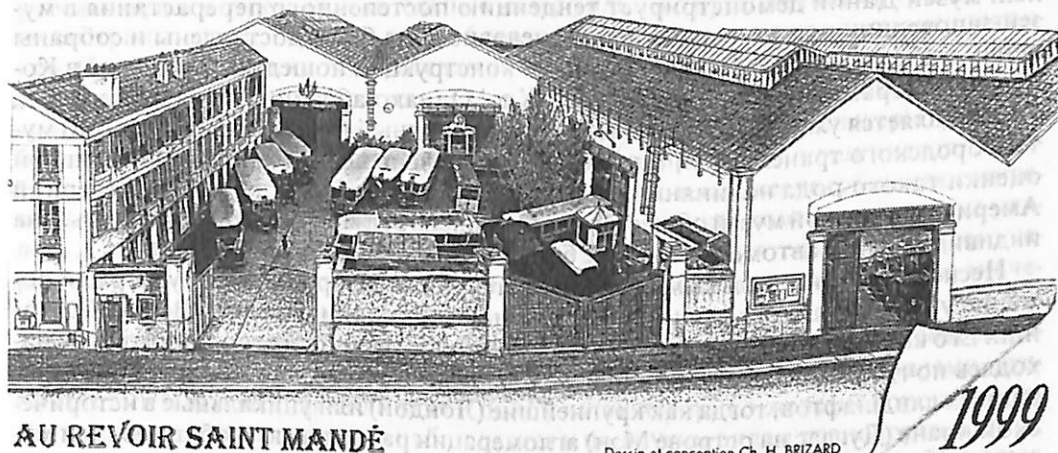


Экспозиция Музея городского транспорта Франции в Сен-Мод. Фото автора, 1996 г.

вращались де-факто в подобие депозитария с посетителями, не без труда пробиравшимися через форменные нагромождения разнообразных предметов. Осмотреть, к примеру, полную коллекцию французских троллейбусов можно было лишь с достаточно большого расстояния: вплотную к машинам располагались иные, менее крупные экспонаты; в темном и крайне тесном помещении был выставлен уникальный двухэтажный вагон английского трамвая начала XX в. [4].

Резонно обеспокоенные таким положением дел, сотрудники музея уже в начале 1990-х гг. обращались в различные инстанции по поводу выделения новой, более обширной территории. В конце концов вопрос был удостоен рассмотрения в ЮНЕСКО, но ответная реакция оказалась более чем формальной. Учитывая явную перенасыщенность Парижского региона музейными учреждениями и соответственно потоками туристов, музеем было рекомендовано переехать в небольшой г. Валансьен у франко-бельгийской границы, около 250 км к северо-востоку от Парижа. Там как раз закрылся, ввиду явного устаревания, вагоностроительный завод, прославившийся изготовлением в начале XX в. подвижного состава для «восточных экспрессов»: Париж—Стамбул. Опустевшие производственные корпуса представлялись достаточными для размещения как уже имевшихся, так и потенциально возможных в перспективе экспонатов; на прилегавшей территории с большим количеством подъездных путей не составляло труда организовать регулярный показ в действии исторического подвижного состава, о чем не приходилось и мечтать в Париже, ликвидировавшем собственную трамвайную сеть еще в 1937 г., кстати, — первым среди крупных городов мира... Однако роль Валансьена в истории городского транспорта была более чем скромной, а имевшиеся музейные фонды относились почти всецело к развитию этой отрасли в Париже и других крупнейших городах Франции. Демонстрация тех же, допустим, вагонов парижского метро в никогда не эксплуатировавшем подобный вид транспорта периферийном городке, весьма удаленном к тому же от Эйфелевой башни, Больших бульваров и т. п. — знаково-хрестоматийных символов французской столицы, представлялась близкой к абсурду. Да и парижане, в большинстве своем, едва ли бы отправились в путешествие ради знакомства с пусть даже ценными реликвиями истории привычного им сегодня городского транспорта!

Коллектив музея счел возможным не подчиниться резолюции ЮНЕСКО, развернув активный поиск альтернативного решения. В частности, была предпринята попытка войти на правах одного из компаньонов в масштабную программу реконструкции кварталов, окружающих Лионский вокзал Парижа. Мыслилось, что нашумевший на рубеже 1980–1990-х гг. пуск по этому направлению железной дороги высокоскоростных пассажирских экспрессов «ТЖВ» обернется резким повышением цен на соседствующую с вокзалом недвижимость, и продажа нескольких участков ветхой застройки даст средства, достаточные для коренного преобразования всего района. Одним же из ключевых элементов вновь запроектированной сети обслуживания местных жителей и приезжих как раз должен был стать новый, многоуровневый музейный комплекс. Сочетая подлинные экспонаты с элементами архитектурного решения, в цокольном ярусе предполагалось воссоздать наглядную картину постройки и эксплуатации метрополитена — от закладки шахты вплоть до организации ремонта поездов, а в наземной части воспроизвести «оживленные перекрестки» Парижа и других городов, какими они были в различные исторические эпохи... Музей выразил готовность еще до завершения строительства продать прежний свой комплекс в Сен-Мод с перечислением выручки в фонд инициаторов проекта реконструкции привокзальных улиц. К большому сожалению, действительная цена на недвижимость оказалась много ниже ожидавшейся,



«Прощай, Сен-Мод!» Плакат, запечатлевший прежний комплекс Музея городского транспорта Франции по случаю закрытия того в 1998 г.

и продавать в итоге пришлось как раз новое здание, выстроенное вчерне лишь до отметки первого этажа; теперь оно стало заурядной автостоянкой.

Неудача не остановила энтузиастов музея, подыскавших взамен к 1998 г. территорию заброшенной фабрики в Колумбусе — северо-западном предместье Парижа, где, кстати, в период второй мировой войны действовали единственные за всю историю французской столицы и окрестностей троллейбусные линии, часть которых можно было бы воссоздать для показа в действии соответствующих коллекций. Этот достаточно удаленный район ныне пользуется далеко не лучшей репутацией практически во всех отношениях, его экология требует серьезной реабилитации после многих десятилетий интенсивного развития промышленных производств, однако именно открытие там крупного привлекательного для туристов музея, очевидно, даст мощный импульс возрождению действительно достойной жизни! Приняв последних посетителей в Сен-Мод осенью 1998 г., музейный персонал всецело переключился на постепенное обустройство новых площадей и перебазирование фондов, которые, несмотря на вновь возникающие проблемы и затруднения, планирует завершить уже летом 2001 г.

Столь похвального энтузиазма в борьбе с формальной политикой «сдерживать рост больших городов, поддерживая всецело города малые» не достало, к сожалению, создателям интересующих нас музеев во многих других агломерациях. Так, реликвии городского транспорта Будапешта представлены с 1993 г. в бывшем депо пригородных электропоездов Сент-Эндре. Этот весьма популярный среди туристов район поймы Дуная располагается в 40 км к северу от венгерской столицы, практически ни в чем, разумеется, не напоминая последнюю своими ландшафтами и общим укладом жизни, на фоне которых предстают экспонаты. В небольшом портово-курортном городе Специя ныне создается Национальный музей транспорта Италии, призванный сохранять и демонстрировать главным образом трамваи, автобусы и троллейбусы; Национальный железнодорожный музей уже функционирует много лет в Неаполе; историю автомобиля раскрывают экспозиции в Турине и Милане; по стране есть немало учреждений, хранящих реликвии су-

достроения и мореходства с древнейших времен до наших дней... А расположенный с 1978 г. среди лесов и озер национального парка Скъельденэсхольм Трамвайный музей Дании демонстрирует тенденцию постепенного перерастания в музей-заповедник под открытым небом: недавно туда были доставлены и собраны вновь для хранения разросшихся фондов конструкции пошедшего под снос в Копенгагене трамвайного депо начала XX в.! Однако абсурдным, на наш взгляд, представляется уже само словосочетание «загородный (или провинциальный) музей городского транспорта», так что мы решительно воздержимся от позитивной оценки такого рода начинаний, весьма распространенных, кстати, в Северной Америке, где в иной музей общественного транспорта можно добраться лишь... на индивидуальном автомобиле — еще больший абсурд [5].

Несколько извинительным представляется также загородное, по сути, расположение упоминавшегося выше Национального трамвайного музея Великобритании. Его коллекция включает отраслевые реликвии из многих городов страны, находясь почти в географическом центре последней среди достаточно урбанизированных ландшафтов, тогда как крупнейшие (Лондон) или уникальные в историческом плане (Дуглас на острове Мэн) агломерации располагают собственными музеями, формирующими единую сеть. В последнее время своеобразными дополнениями к этой сети стали маршруты исторических средств городского транспорта, воссоздаваемые на территориях музеев-заповедников народного быта под открытым небом.

Так, в Музее-заповеднике Северной Англии близ городка Бимиш (The North of England Open-Air Museum, Beamish) с 1992 г. организовано движение эффектных, ассоциирующихся для широкой общественности всего мира именно со «старой доброй Британией», двухэтажных трамваев по полотну обычной железной дороги, реально проходившей через эти места более ста лет назад. Конечно, с точки зрения исторического правдоподобия, поезд паровой тяги был бы гораздо предпочтительнее никогда прежде в Бимише не эксплуатировавшихся больших электрических вагонов, но паровозные искры и копоть представляют немалую угрозу для экспонатов музея-заповедника, а трамвай зато способен делать более частые остановки для удобства туристов, да и с его второго этажа открываются живописные, подчас неожиданные видовые перспективы... Рассуждая подобным образом, коллектив музея-заповедника дополнил трамвайную линию еще и параллельным движением никогда конкретно в том краю не курсировавших двухэтажных троллейбусов середины XX в. Вновь созданное таким образом электротранспортное предприятие базируется на использовании подвижного состава и оборудования прошлых лет; соответствующие технические реликвии долгое время разыскивались по всей Великобритании и затем тщательно реставрировались до полного работоспособного состояния.

Городской электротранспорт прошлого аналогичным образом введен и на обширную территорию заповедника Black Country Museum, West Midlands. Возможно, что к этому новейшему британскому опыту стоило бы внимательно присмотреться персоналу пользующихся немалой популярностью музеев-заповедников в российских городах: Архангельске, Новгороде, Суздале, Иркутске, Перми... С другой же стороны, Великобритания недавно явила миру пример форменного кризиса перепроизводства... как раз интересующих нас музеев городского транспорта! В г. Брэдфорде был, не без усилий и энтузиазма общественности, создан в 1994 г. оригинальный музейно-просветительский и рекреационный комплекс, название которого *transperience* = *transport* + *experience* можно перевести как «знакомство с транспортом». Дети и взрослые (а задумывался комплекс именно как

центр семейного досуга) могли прокатиться по его территории в подлинных трамваях, троллейбусах и автобусах середины XX в., включая как британские, так и зарубежные, посмотреть увлекательные видеофильмы о путешествиях на различных видах транспорта и, наконец, попробовать собственные силы в роли транспортников. Самым маленьким посетителям предлагались карусели с кабинками в виде автомобилей, локомотивов или самолетов, школьникам — аттракционы типа «автодром», а взрослым — сложные компьютеризованные тренажеры, реально используемые ныне для подготовки водителей, диспетчеров, машинистов, пилотов... Тем не менее привлечь достаточное количество платежеспособных посетителей (детям, разумеется, предоставлялись немалые скидки) комплексу так и не удалось. Он резко ограничил, а затем вовсе прекратил свою деятельность — всего через два с небольшим года после открытия; имущество и техника музейного значения были распроданы с аукционов.

Случившееся отнюдь не удивит, если принять во внимание, что та же, совсем небольшая по площади, Великобритания располагает, к примеру, 124 музеями, экспозициями и заповедными линиями одной лишь историко-железнодорожной тематики; аналогичная картина наблюдается и по другим видам транспорта. Рынок соответствующих услуг явно насыщен, продвижение на него каких-либо новых «продуктов» проблематично без сложной и дорогостоящей подготовки... Конечно, Великобритания представляет собой довольно уникальный случай с точек зрения как длительности индустриального развития, так и прочности традиций, направленных на сохранение соответствующих раритетов. Однако в других городах и странах интересующие нас музеи также могут остаться фактически без посетителей, не выдержав конкуренцию более хрестоматийных достопримечательностей: памятников архитектуры и искусства, общеисторических, художественных и мемориальных музеев, живописных уголков природы и т. д. Большие дискуссии, в частности, вызывает ныне целесообразность открытия Музея городского транспорта в египетской столице — Каире. Наличие весьма небезынтересных исходных фондов и хорошо подходящего для их экспонирования не используемого более по назначению трамвайного депо «Абашья» начала XX в. еще не гарантирует, что в многолюдном потоке желающих посетить Страну пирамид отыщется достаточное количество лиц, интересующихся именно периодом XIX–XX вв., а не гораздо более древними историческими эпохами! С другой стороны, каирский музей имеет все шансы стать первым и единственным учреждением такого рода на всем африканском континенте, что не может не придать ему хотя бы потенциальную привлекательность.

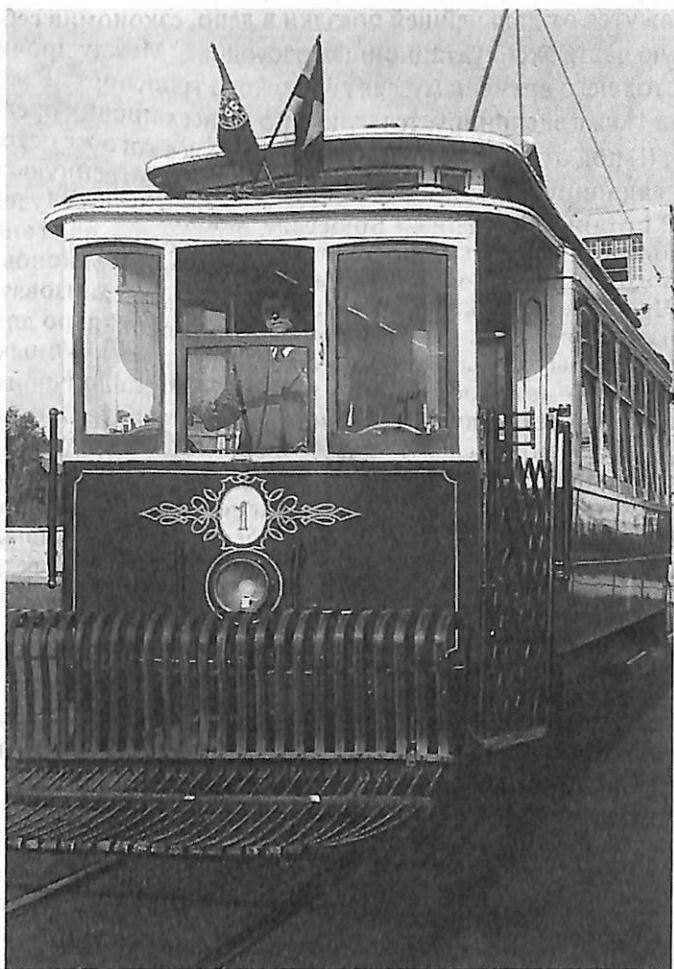
Таким образом, помимо наличия ценных фондов, оригинальных экспозиционных решений и привлекательных форм массовой работы, важная роль в достижении успеха любым музеем городского транспорта принадлежит творческому использованию современных маркетинговых технологий. Мировая практика 1990-х гг. богата, в частности, примерами оперативного корректирования не только форм деятельности, но и самого местоположения интересующих нас музеев сообразно изменяющимся местным условиям.

Так, когда «падение железного занавеса» повлекло за собой мощный приток в Чехию автотуристов из ФРГ и других западноевропейских государств, Музей муниципального транспорта Праги был уже к летнему сезону 1993 г. полностью перебазирован из трамвайного депо «Воковице» в депо «Стрежовице», расположенное непосредственно на магистрали, входящей в чешскую столицу со стороны Мюнхена. Украшенные броской, издали заметной рекламой, корпуса этого учреждения привлекают теперь даже туристов, еще за несколько километров не по-

дозревающих о самом факте его существования, тогда как отыскать музей по прежнему адресу бывало затруднительно даже для граждан, специально приезжавших в Прагу ради знакомства с экспозицией. Аналогично — на трассе автобусной обзорной экскурсии по городу — располагается после реконструкции 1994 г. Музей городского транспорта Хельсинки: заинтересовавшись его колоритной архитектурой начала XX в., многие проезжающие мимо путешественники возвращаются затем, чтобы уже целенаправленно посетить экспозицию.

В бразильском же г. Рио-де-Жанейро 1998 г. ознаменовался передислокацией небольшого Трамвайного музея, напротив, в практически недоступный туристскому автотранспорту нагорный район Санта-Тереза. Посетить экспозицию отныне возможно, лишь совершив поездку в оба конца по единственной сохранившейся в городе трамвайной линии с соответствующей оплатой проезда в пользу муниципальных органов. Впрочем, сам трамвай, движущийся по старинному узенькому акведуку над пропастью и запечатленный, в частности, в начальных кадрах популярного и среди россиян художественного кинофильма «Ламбада-Ламбада», настолько необычен и привлекателен, что туристы совершенно не жалуются на усложнившийся доступ к музею. Более того, многие посещают Санта-Терезу именно ради острых ощущений от трамвайного путешествия, лишь случайно обнаруживая там достойный внимания профильный музей! Для придания этим объектам большей популярности власти Рио-де-Жанейро в настоящее время создают лукольцевой туристический маршрут с использованием таких экзотичных видов электротранспорта, как трамвай Санта-Терезы, — небольшая железная дорога (с третьим зубчатым рельсом) на гору Корковадо и, наконец, фуникулер к подножию знаменитой гигантской статуи Иисуса Христа. Кстати, несколько более миниатюрное подобие такого маршрута создано и в гораздо менее отдаленном испанском г. Барселоне: для подъема на видовую площадку горы Тибидабо турист должен последовательно воспользоваться электропоездом, заповедной трамвайной линией и фуникулером, причем в пункте пересадки устроен небольшой транспортный музей.

Дополнительные своеобразие и привлекательность перечисленным выше музеям Праги, Хельсинки, Рио-де-Жанейро и Барселоны придает их непосредственное соседство с современными предприятиями отрасли: трамвайными депо. Посетитель может наглядно сопоставить прошлое, настоящее, а часто — и будущее отрасли, если на базе депо, как ныне в Хельсинки, испытываются перспективные технические решения. Существование музея в едином комплексе с действующим родственным предприятием открывает новые, нешаблонные возможности подготовки и повышения квалификации современных транспортных специалистов путем творческого переосмысления опыта минувших лет, а сегодняшние транспортники, в свою очередь, часто оказывают музеям неоценимую «шефскую» помощь в реставрации экспонатов, содержании инженерных сетей и т. д. По такому же принципу, но в довольно своеобразной форме, устроен и открывшийся 12 января 1999 г. Музей городского транспорта португальской столицы — Лиссабона. Он расположен непосредственно на территории единственного действующего ныне в городе трамвайного депо под береговым пандусом крупного автомобильного моста через реку Тэж. Реклама, хорошо видная проезжающим как по мосту, так и по соседней с ним набережной, приглашает начать осмотр с развернутой в административном здании депо экспозиции фотографий, документов и мелких вещественных памятников: инструмента, кондукторского снаряжения и т. п. Затем посетители садятся в подлинный трамвайный вагон 1910-х гг., доставляющий их через закрытый обычно для посторонних внутренний двор



Трамвайный вагон-экспонат, перевозящий посетителей лиссабонского музея. Открытка

депо к ангару с экспозицией подвижного состава разных лет; аналогичным образом происходит возвращение обратно.

Конечно, подобного рода раздельное экспонирование музейных предметов в зависимости от их (в данном случае) величины представляется далеко не бесспорным. Гораздо лучше, если все музеефицированные реликвии предстанут перед посетителями единым комплексом, где, скажем, тот же подлинный вагон позволит правильно оценить масштабы изображенного на фотографии с близлежащей витрины, а фотография, в свою очередь, раскроет историческое значение, некие конструктивные особенности вагона и т. д. Однако, учитывая дефицит свободных площадей как в активно модернизируемой ныне транспортной системе Лиссабона, так и по городу в целом, позитивным следует признать уже сам факт сохранения и экспонирования довольно-таки большого массива отраслевых реликвий в удобной близости от популярных туристских трасс. Не исключено, что отдельные посетители, осмотрев документально-фотографическую экспозицию, найдут го-

родской транспорт безынтересным или чрезмерно сложным для собственного понимания и откажутся от дальнейшей поездки в депо, сэкономив себе время, а музею — известную часть эксплуатационных расходов... Между прочим, во всех созданных до настоящего времени музеях городского транспорта России и СНГ подвижной состав также экспонируется отдельно от всех прочих предметов и, к сожалению, везде (!) под открытым небом по причине все того же острого дефицита площадей при галопирующем повышении цен на отечественную городскую недвижимость. В столице Бельгии — Брюсселе — коллекции Музея городского транспорта удалось разместить единым комплексом под крышей ангаров сравнительно удаленного от традиционно посещаемых туристами районов трамвайного депо Тервуэн. Чтобы привлечь публику, понадобилось организовать регулярные рейсы одного из колоритных вагонов-экспонатов по специально для этого сохраняемому отрезку закрытой ныне линии до гораздо более крупных и известных брюссельских музеев — автомобильного и военного. Неравнодушным, как правило, к технике в целом посетителям последних предлагается 15-минутная беспересадочная поездка в Тервуэн с последующим возвращением обратно либо — на ближайшую к депо станцию метрополитена, и начинание это пользуется большой популярностью. Кстати, Музей городского транспорта Франции (о котором речь шла выше), находясь в Сен-Мод, также практиковал регулярное движение исторического подвижного состава, правда, не трамваев, а автобусов, как до ближайшей станции метро, так и до популярной среди туристов парижской площади Бастилии... К интересным особенностям музея в Тервуэне следует отнести также четкое разделение экспозиции на два комплекса по степени ценности представленных вагонов и машин. Если наиболее уникальный подвижной состав установлен в одном из ангаров практически «на вечную стоянку», то для сосредоточенных в другом ангаре менее давних и редких экспонатов оставлена возможность эпизодических выездов на городские улицы для киносьемок, праздничного катания публики, но без разрушения окружающего те машины экспозиционного пространства.

Совсем недавно властями австралийского г. Мельбурна, располагающего, кстати, вторым по величине трамвайным хозяйством планеты, было продано под снос явно устаревшее депо Хавсорт (1917 г. постройки). Среди условий, выдвинутых перед будущими хозяевами и застройщиками этого достаточно обширного участка, было специально оговорено требование сохранить и реставрировать одно из многочисленных прежде деповских зданий под устройство в нем городского транспортного музея, вполне достаточные фонды для которого уже накоплены к настоящему времени местными энтузиастами.

Для основанного же еще в 1970-е гг. Музея городского транспорта Стокгольма 1991 г. ознаменовался переездом с одной из станций метро, где экспонаты довольно-таки скученно размещались на временно незадействованной платформе и прилегающих путях*, в гораздо более просторное наземное здание. Расположенное на весьма популярном среди туристов «острове музеев» Юргарден, оно ранее служило местом временного экспонирования уникальной археологической находки: древнего парусника «Ваза». С возведением же неподалеку постоянного, специально оборудованного Музея «Ваза» — освободившиеся помещения не толькоместили фонды по истории городского транспорта, но и стали импровизированным депо для заповедной трамвайной линии, которая связала Юргарден с центром

* Такие, выстроенные в расчете на далекую перспективу, платформы имеются и на станциях Московского метрополитена: «Каширской», «Полежаевской», «Измайловском парке». Но, к сожалению, идея их музеефикации поддержки не находит.



*Демонстрация одного из сохранных вагонов г. Турку
на трассе предполагаемой заповедной линии. Фото автора*

Стокгольма через захороненные еще в 1967 г. под асфальтом старые пути. Еще через несколько лет эта линия, продолжая обслуживаться музейным подвижным составом, была модернизирована в соответствии с новейшими стандартами, дабы влиться со временем во вновь создаваемую стокгольмцами сеть скоростного трамвая, и уже сегодня она служит своеобразным полигоном для эпизодического опробования и демонстрации новейших вагонов!

Аналогичный процесс начал разворачиваться с 1998 г. и в Турку — в соседней Финляндии, где узкоколейный трамвай прекратил свое существование в 1972 г., но многие вагоны и предметы оборудования были сохранены энтузиастами в бывшем депо, соседствующем с причалами знаменитых трансбалтийских паромов и небезызвестным средневековым замком. Сейчас по периметру депо завершается прокладка заповедно-увеселительной кольцевой линии, выручка от эксплуатации которой, в случае коммерческого успеха начинания, будет ассигнована на строительство опять-таки современных трамвайных путей в направлении от причалов к

центру города, железнодорожному и автобусному вокзалам. Затем, в дополнение к музейному, будет приобретен также современный подвижной состав, который вытеснит постепенно с улиц экологически менее желательные автобусы.

Завершая этот достаточно беглый обзор новейшего опыта деятельности некоторых зарубежных музеев, следует отметить, что сохранение и показ реликвий истории городского транспорта сопряжены с весьма значительными затратами сил и средств, лишь отчасти компенсируемыми за счет эксплуатации заповедных линий, проведения массовых мероприятий, обеспечения реквизитом киносъемок и т. п. Этим обстоятельством, а также сильной конкуренцией со стороны многочисленных именно в крупных городах иных музейных и культурно-рекреационных учреждений объясняется существовавшая всегда и сохранившаяся в 1990-е гг. явно ограниченная доступность отраслевых музеев для посещения. Посетить едва ли не все описанные выше экспозиции возможно только по выходным дням в летнее время, с апреля–мая по сентябрь–октябрь; местами существует и еще более жесткий график типа «первой (или последней) субботы месяца». Тем самым достигается известная экономия на освещении, поддержании должных порядка, микроклимата и т. п. в весьма значительных по площадям и кубатуре музейных зданиях: ведь каждое из них вмещает порядка 10 одних только подлинных транспортных средств с габаритными размерами каждого в среднем 11 x 2,5 x 3,2 м и массой 10–20 т.

Открытыми 5–7 дней в неделю были разве что удобно расположенные в центральных кварталах музеи городского транспорта Лондона (на Ковент-Гарден) и Хельсинки, а также всемирно известный благодаря своей коллекции уникальных двухэтажных вагонов Национальный трамвайный музей Великобритании. Практически ежедневно в первое лето своего существования действовал Музей городского транспорта Лиссабона, однако неизвестно, сохранится ли подобный распорядок на будущее, хотя эта экспозиция также находится в удобном для посещения районе.

Указанные неудобства для посетителей были частично компенсированы открытием в течение 1990-х гг. практически всеми (!) музеями городского транспорта и некоторыми инициативными группами по созданию новых аналогичных учреждений собственных страниц в глобальной информационной сети Интернет. Заинтересованные лица всего мира получили возможность дистанционного ознакомления с оперативно обновляемыми музейными каталогами, информацией об открытии и распорядке работы конкретных экспозиций, проводимыми на местах мероприятиями и т. д. Иногда к подобному, ставшему уже общепринятой нормой, ассортименту услуг добавлялась также возможность задать музейному персоналу конкретные вопросы, получив затем ответ через электронную почту, а то — и заказать экскурсию на удобное время, включая дни и часы, когда музей обычно закрыт, последнее, разумеется, по несколько увеличенному тарифу, с оплатой опять-таки через электронно-виртуальные банки. Уже накопленный к настоящему времени опыт показал, что постоянное присутствие интересующих нас музеев в Интернете обходится по конечным результатам дешевле традиционного привлечения потенциальных посетителей через средства массовой информации или собственную печатную продукцию.

Впрочем, существуют и другие, менее виртуальные способы «посещения» музеев с использованием новейших достижений науки и техники. Так, фасад уже знакомого нам комплекса в брюссельском Тервуэне выполнен всецело из специального высокопрочного стекла, надежно защищающего экспонаты от несанкционированного доступа и выгорания под прямыми солнечными лучами практически без ущерба для обзора экспозиции извне. Поскольку Брюссель, как известно, является одним из крупнейших политико-деловых центров и пересадочных узлов объеди-



Полностью остекленный фасад Музея городского транспорта в Брюсселе. Фото автора

ненной Европы, нельзя исключить, что какой-нибудь приезжий, интересующийся прошлым городского транспорта, захочет посвятить вдруг образовавшуюся паузу между делами или рейсами именно музейному визиту. Прибыв к Тервуэну даже во «внеурочные часы», такой энтузиаст получит все же пусть самое общее, но зато непосредственно-живое представление об экспозиции, которое затем может подвигнуть его уже и на специальную поездку.

Таким образом, как в свое время именно транспортники выступали пионерами внедрения в городской быт электрического освещения, усовершенствованных мостовых, водостоков, телефона и тому подобных передовых научно-технических достижений рубежа XIX–XX вв., так и сегодняшние хранители отраслевой истории демонстрируют уверенное владение технологиями уже нового, гораздо более высокого уровня! Нам остается лишь пожелать успеха зарубежным энтузиастам и выразить надежду на творческое переосмысление их опыта отечественными коллегами.

Литература

1. Итоги науки и техники. Автомобильный и городской транспорт. Т. 16. М., 1992.
2. Strassenbahn Archiv. Bd. 5. Berlin, 1984.
3. Tramway & Light Railway Atlas. Germany. Berlin–London, 1996.
4. Musée des Transport Urbains. Paris, 1996.
5. Young A. D. Veteran and Vintage Transit, USA. 1997.