

Е.Л. Водорез

(научный руководитель – А.А. Никонова)

МУЗЕЙ ТЕХНИКИ В КОНЦЕПТУАЛЬНОМ АСПЕКТЕ НА ПРИМЕРЕ МУЗЕЕВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОФИЛЯ

По типологии Ф.И. Шмита, данной им в 1929 г., музеи техники отнесены к «популярным музеям для самого широкого круга посетителей» [1].

Самым весомым подтверждением этому является современная статистика: «Около 80 млн. человек в Европе ежегодно посещают музеи науки и техники» [2].

Из общего числа европейских научно – технических музеев около 10 имеют историю, насчитывающую около 100 лет. «Примерно 30% музеев были созданы в период с 1850 до 1940 г. Остальные были открыты во второй половине 20 века» [3].

В чем же состоит смысл создания и существования музея техники?

Рассмотрим понятие – техника и ее значение в общечеловеческом масштабе.

«Техника» происходит от греческого, означающего искусство, мастерство умение» [4]. Греки противопоставляли его понятию природа.

Сегодня отношение к технике не так однозначно. С одной стороны – техника – это система искусственно создаваемых человеком средств материальной деятельности (орудия, машины, механизмы; средства управления, добычи, хранения и т.п.) с другой стороны – это определенная совокупность навыков и умений в определенном виде деятельности. Различным уровням развития техники и даже различным видам техники соответствуют необходимые знания, духовные и производственные навыки. Таким образом, техника является результатом социокультурной деятельности человечества. В ней естественно воплощено *единство духовного и материального*.

Кроме того, непременным условием возникновения и развития техники является «знание человеком законов природы и способы применения этого знания в структуре материально–практической деятельности – *технология* – система правил *соединения человека и техники* с целью получения желаемого результата» [5].

Таким образом, в основе взаимодействия человека техники и технологии лежит сочетание естественного (природного) и искусст-

венного (созданного и преобразованного человеком, так называемой второй природы). «Творческие потенции человека, обращенные к универсальному миру природы, превращают этот мир в столь же универсальные средства приспособления, адаптации, развитие нового сообщества. Это разумное *культурное преобразование окружающего мира*, в нем заключается превращение природного в человеческое» [6].

В свою очередь само изменение техники и технологии, через развитие производства стимулирует социальную дифференциацию людей по их функциональной деятельности в рамках общественного разделения труда, вело к созданию правовых и политических регуляторов отношений этих групп, к формированию государства. Они «являются обобщенным *показателем уровня развития цивилизации*» [7].

Очевидно, что и техника и технология имеют свою логику исторического развития. Возникновение человека, необходимость активного приспособления, а затем целенаправленной и целесообразной деятельности для обеспечения условий собственного существования объясняет исходные предпосылки технической и технологической сфер жизни. В этой сфере формируется потенциал знаний навыков опыта обеспечивающий не только производство условий и сфер жизни, но и условий связи людей их преемственность в истории. Поэтому «каждый исторический период связан с уровнем развития техники и технологий, является искусственным воплощением природных сил и возможностей человеческого разума» [8].

Именно «в технике и технологии в концентрированном виде выражен смысл исторической определенности и преемственности в развитии мировой культуры. Их содержание раскрывает богатство и изменение потребностей людей, особенности социальных связей, уклада жизни, динамики духовного воспроизводства, способа отношения к природе – т.е. всего, что составляет процесс реальной жизни» [9].

Таким образом «связь прошлого с настоящим и будущим обеспечивается главным образом функцией накопления, хранения передачи жизненно важной информации, возложенной историей на науку, технику и технологию» [10].

Как в 19 веке писал основоположник русской школы музееведения Н.Ф. Федоров, «Хранение есть закон, предшествующий человеку и действующий до него во всей природе. Перенесение останков

жизни в музей – это передача в высшую инстанцию, в область исследований, в руки потомков» [11].

Музеи науки техники, которые переживают сегодня процесс обновления и бурного развития, призваны осуществлять эту миссию.

Возникновение в 19 веке, и постоянный рост числа технических музеев, сопровождается эволюцией их концептуальных оснований. Если взять за основу периодизацию развития научно – технических музеев Г.Г. Григоряна, то в качестве первого периода можно выделить «эмбриональный», когда «формируются и коллекции научных приборов, с начала 18 века, коллекции устройств демонстрирующих открытия в области естествознания» [12].

Именно такой была коллекция первого в России музея путей сообщения, который был создан согласно манифесту Александра I, в Санкт-Петербурге, в 1813 г., при Институте Корпуса путей сообщения.

В положении было записано: «в особой зале хранимы будут модели всех важных в России и других землях сооружений, существующих или предназначенных для путей сообщения, равно как и машины, при работах употребляемые...» [13].

В специальном кабинете экспонировались модели инженерных сооружений и механизмов, использующихся на различных путях сообщения в том числе и полученная из Англии модель чугунной железной дороги для перевозки тяжестей.

От зарубежных и российских строителей сюда поступали модели искусственных сооружений, геодезические приборы, образцы минералов и строительных материалов.

После строительства в Англии первых железных дорог коллекция музея пополнилась выполненными в натуральную величину образцами элементов верхнего строения железнодорожного пути.

С началом эксплуатации первой в России Царскосельской железной дороги в музее был основан специальный отдел, отражающий состояние отечественной транспортной науки и техники по сооружению земляного полотна, верхнего строения пути, мостов, тоннелей, труб, строительству станционных зданий и эксплуатации подвижного состава.

В музее хранились и экспонировались уникальные предметы: заступ, которым Петр I разрывал земляную перемычку на 13 версте от Ладоги, драгоценные камни и образцы благородных металлов. 120 различных пород найденных на Урале и в других районах страны.

Многие инженеры путей сообщения присылали модели строящихся под их руководством инженерных сооружений.

«Второй период формирования музеев «как публичных учреждений, начинается с середины 19 века и продолжается до 1940-х 1950-х гг.» [14].

Становление научно – технических музеев, как публичных учреждений имело свои причины, которые связаны с осмыслением обществом промышленной революции, и ее достижений. Появляются признаки пропаганды техники в интересах государства.

Шедеврами, отбираемыми в коллекции, становятся машины.

К этому периоду относится открытие для широкой публики в 1862 году музея при Институте корпусе путей сообщения. В 1866 г. музей посетила государственная делегация Соединенных Штатов Америки. Пояснения делал профессор, автор проекта Благовещенского моста – первого постоянного перехода через Неву, к которому Американская делегация проявила особую заинтересованность. *«25 июня 1896 г., к 100-летию юбилею со дня рождения императора, по предложению, Министра путей сообщения князя Михаила Хилкова был образован в Петербурге музей Министерства путей сообщения имени Николая I» [15].*

Первоначально для него был выделен манеж при доме Министра путей сообщения.

Коллекция комплектовалась за счет экспонатов всероссийских выставок. Изготавливались модели по специальным заказам.

С 1902 г. музей располагается в специально построенном здании по проекту архитектора П.С. Купинского на территории, примыкающей к Юсуповскому саду.

Таким образом, в конце 19 – начале 20 века в Петербурге фактически действовало два железнодорожных музея. Музей Министерства путей сообщения Николая I и музей при Институте Корпуса инженеров путей сообщения. Оба они рекламировались в путеводителе по Петербургу. Музей МПС был открыт по воскресеньям, вторникам и четвергам с 10 до 15 часов. Билет стоил 25 копеек. Учащиеся в форме проходили бесплатно.

Музей института работал по воскресеньям с 10 до 14 часов. Вход был бесплатный.

В связи со 100 летним юбилеем Петербургского Института Корпуса путей сообщения, Министерство Путей сообщения передало ему свой музей на Садовой улице. Его здание расширили и благоустроили

по проекту архитектора Е.Е. Баумгартена. В дар музею в это время от железных дорог поступило множество коллекций и моделей.

После 1917 года находился в ведении НКПС затем МПС. С 2003 г. в связи с образованием «ОАО» Российские железные дороги, музей перестал быть ведомственным и перешел в ведение государства.

Центральный музей железнодорожного транспорта один из старейших в мире транспортных музеев. До 1978 года был единственным железнодорожным музеем в СССР.

«Общая площадь здания 3450,4 кв.м. Экспозиционная площадь 1200 кв.м.

Основной фонд музея составляет 47982 ед. хранения, научно-спасательный – 9069 ед. хранения. Ежегодно музей посещает 100 тысяч петербуржцев и гостей города» [16].

Третий период начинается с 60-х – 70-х гг. двадцатого столетия и продолжается до настоящего времени.

Происходит перелом в восприятии техники, от феномена создающего дополнительные удобства, до глобального явления, от которого во многом зависит будущее.

История техники представляет большие возможности для национального и корпоративного самоутверждения, а существенной компонентой в деятельности научно-технических музеев становится историческая составляющая.

«Особенно интенсивно процесс сохранения и техники развивается в последние 20 лет. Это происходит в Америке, Норвегии, Великобритании, Франции, Германии и Китае [17].

Тема сохранения старых железных дорог, восстановления паровозов, вагонов, путевого хозяйства становится все более популярной. В это движение вовлечены железнодорожные музеи всего мира. Если в начале века сохранение железнодорожной техники носило случайный и единичный характер, то после ухода с рельсов паровоза, оно приобрело широкий размах.

Железные дороги стали национальной гордостью, своеобразным символом Великобритании. На современной пяти – футовой банкноте изображены, Роберт Стефенсон и его знаменитый паровоз «Ракета», который стал первым сохраненным паровозом в мире и вместе с паровозами – участниками Рэйнхилльского состязания: «Сан-спарейл» Гакворта и «Пыхтящий Билли» – в 1862 году поступили в Лондонский музей Науки.

«Первый железнодорожный музей Англии был открыт в Йорке в 1927 г. Его открыла частная Лондон – Северо-Восточная железная дорога. В 1975 году он стал Национальным железнодорожным музеем и объединил коллекции из бывшего Британского музея транспорта и «старого Йоркского» [18].

Ежегодно музей посещает более 600 тысяч человек. Почти все пассажирские и многие товарные паровозы носили имена: «Принцесса Анна», «Король Георг», «Виндзорский замок», «Сэр Уинстон Черчилль»... Последний паровоз, построенный для Британских железных дорог, получил имя «Вечерняя звезда».

В 1950 г. в Уэльсе появились первые музейфицированные железные дороги – это дороги узкой колеи Талаллин (Talalljn) и Фестиньонг (Ffestiniog).

В 1960 г. открылись линии нормальной колеи Мидлтон (Middlton) и Блуббел (Bluebell).

«К 2000 г. В Англии уже существовало 126 музейных железнодорожных организаций: музеев, музейфицированных железных дорог и любительских центров. В результате появилась огромная армия любителей железных дорог. Общая протяженность главных путей музейных железных дорог составляла 360 миль (580 км.) [19].

Музейные железные дороги охотно используют безвозмездный труд любителей, как правило, не являющихся профессиональными железнодорожниками. Они выполняют многие работы по эксплуатации линий и обслуживанию посетителей. Кроме машинистов, дежурных, кондукторов. Есть специалисты по газовому освещению и форменным костюмам, садовники и знатоки сантехнического оборудования станционных уборных прошлого века. Результатом совокупных усилий музейщиков и любителей является эффект полного перенесения в прошлое, ощущаемое посетителем.

Помимо самоотверженного труда на благо дороги, любители вкладывают свои средства в музейный дорожный бюджет. Много спонсоров организаций и частных лиц. Деньги идут на покрытие эксплуатационных расходов. На приобретение и ремонт подвижного состава. Примерно для тысячи британцев работа на музейфицированных железных дорогах является основной, а общее число любителей составляет около 23000 человек.

Как правило, музейфицированные железнодорожные линии имеют сравнительно небольшую протяженность и все черты малодеятельной линии, что не дает возможность реализовать полную

мощность большого паровоза и достичь высоких скоростей движения, т.е. показать, на что способен паровоз. В Англии, руководство британских железных дорог, сняло запрет на появление на своих линиях паровозов, принятый в 1968 г. Поэтому сегодня можно видеть паровозы национальной коллекции, прошедшие строжайший контроль со стороны государственной инспекции на главных магистралях Британии, мчащимися с полновесными пассажирскими поездами со скоростями 160 км/ч. Не смотря на высокую по сравнению с обычным поездом стоимость билета, свободных мест не бывает, вдоль насыпи выстраиваются шеренги любопытствующих с фото- и видеокамерами.

В Америке крупнейшие коллекции железнодорожной техники принадлежат государству, так же как и большинство музейных железных дорог. Музеи ведут свою деятельность, как в направлении сохранения культурного наследия, так и в направлении железнодорожного туризма. «На сегодняшний день самым посещаемым музеем железнодорожного профиля в мире является Калифорнийский железнодорожный музей. Он расположен в историческом центре города, на берегу реки Сакраменто в старом городе» [20].

На основе станции «Юнион Пасифик», создан квартал с железнодорожной историей: здания депо, железнодорожные склады, путевое хозяйство и старый вокзал. В 1981 г. рядом со старым городом было построено современное здание железнодорожного музея. Оно «имеет 20000 кв.м. экспозиционной площади, где представлены десятки тысяч экспонатов, в том числе 25 единиц натурной техники: вагонов и локомотивов» [21].

Главное предназначение железнодорожного музея в Калифорнии сохранить и разъяснить историю железных дорог в Калифорнии и на Западе. Решая эту задачу, сотрудники музея проводят большую реставрационную и восстановительную работу с привлечением спонсоров и специалистов, экскурсии, дни изучения железнодорожной техники, специализированные программы – туры для школьников и взрослых, разнообразные курсы для любителей железных дорог, лекции, симпозиумы и железнодорожные фестивали. «Между берегом реки Сакраменто и историческими кварталами проходит музеефицированная железная дорога длиной 6 миль. Она предназначена для туристов и семейного отдыха. В летнее время четыре раза в день от музейной станции Сакраменто отходит поезд на паровозной тяге. Весь путь до окраины города занимает полтора часа.

Дорога пользуется большой популярностью. Ежегодно ее посещает 600 тыс. человек» [22].

Музеефицированная железная дорога Сакраменто является собственностью штата Калифорния и входит в состав Департамента парков и рекреативных зон штата.

История создания музея показательна. В 1937 г. группа энтузиастов учредила Тихоокеанское береговое отделение Железнодорожного исторического общества и при нем был создан музей. Удалось собрать коллекцию из 33 старых паровозов и вагонов.

Затем, не имея возможности своими силами дальше своими силами развивать музей и обслуживать технику, Общество передало коллекцию железнодорожной техники Департаменту парков и рекреативных зон штата Калифорния. Эта коллекция сегодня составляет ядро экспозиции железнодорожного музея.

В США существует своеобразная и очень эффективная система взаимодействия общественности и государственных учреждений культурного и социального назначения. При каждом музее, природном парке, большой больнице, созданы наблюдательные советы или специальные фонды. Наблюдательные советы и фонды функционируют на общественных началах, в их задачу входит содействие администрации в работе и финансирование государственного учреждения.

При железнодорожном музее штата Калифорния так же существует фонд, который помогает руководству музея в поиске источников финансирования и спонсоров для проведения конкретных мероприятий. Члены наблюдательного совета или совета фонда поддерживают контакты с политиками и промышленниками, государственными служащими и корпорациями, собирают средства для развития культурно – исторического железнодорожного комплекса.

В 1950-х годах в Америке появились первые музеефицированные железные дороги, на текущий момент их общая протяженность около 700 км. Ежегодно их посещает более 7 млн. человек [23]. Штат музейных профессионалов невелик, здесь используется в основном безвозмездный труд любителей.

Особенность Музейного железнодорожного дела в США, обусловлена современным состоянием туризма. Туризм, путешествия, индустрия развлечений активно развиваются, начиная с 1980-х годов. Популярные курорты, города, и штаты, для которых туризм является важным элементом экономики, в последние 20 лет всемерно поддерживали проекты по организации музеефицированных же-

лезных дорог на своей земле, чтобы расширить ассортимент услуг для туристов. Особенно показательны в этом отношении традиционные туристические зоны США – штаты Флорида, Северная Каролина, Джорджия, Колорадо, Аляска. Здесь власти штатов и туристические фирмы всемерно поддерживают музеефикацию рельсовых магистралей, примыкающих к территориям отдыха. Во Флориде, Джорджии, и Калифорнии дороги размещаются возле побережья, дополняя пляжный отдых экскурсией на паровом поезде. В Колорадо и на Аляске, где доминируют горный и экологический туризм музеефицированные железные дороги помогают раскрыть возвышенную красоту природы и необъятных снежных просторов.

В современной практике путешествий на паровой тяге в США можно выделить несколько видов экскурсионных путешествий: короткие экскурсии продолжительностью 1-1,5 часа; тематические экскурсионные поездки с ужином и развлекательной программой. Продолжительностью от 6 часов до 36 часов. Темы таких путешествий разнообразны от посещения местных достопримечательностей до празднования Рождества и дегустации вин.

В 1970-1990-е годы наблюдается настоящий взрыв в росте числа музеев железнодорожной отрасли в России. С 1971 года до настоящего времени создано 17 отраслевых железнодорожных музеев. Каждый из них рассказывает об истории строительства 17 железных дорог: Октябрьской, Горьковской, Восточно-Сибирской, Западно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной, Калининградской, Красноярской, Куйбышевской, Северо-Кавказской, Московской, Приволжской, Свердловской, Северной, Юго-Восточной и Южно-Уральской.

Каждый из музеев железных дорог в свою очередь имеет около десятка филиалов – музеев железнодорожных узлов, локомотивных и вагонных депо, отделений дороги. 10 музеев имеют коллекции натурной техники.

Центральный музей Октябрьской железной дороги создан на основании приказа МПС №Г-8371 от 17 марта 1977 года и приказа начальника Октябрьской железной дороги №45/Н от 20 марта 1977 года и открыт 25 июля 1978 года.

Фонды музея имеют 45668 единиц хранения.

Экспозиционная площадь – 27000 кв.м. В музее хранятся уникальные коллекции рельсов, сигнальных и осветительных фонарей, станционных колоколов, железнодорожных знаков и медалей, фор-

менных железнодорожных костюмов, моделей подвижного состава и т.д. Экспозиция рассказывает: об истории строительства и развитии первых железных дорог в России: увеселительной Царскосельской, столичной Петербурго-Московской, Балтийской, Варшавской и других железных дорог Северо-Запада России; о роли железных дорог в экономике государства; особый раздел посвящен периоду Великой Отечественной войны. Центральный музей Октябрьской железной дороги является методическим центром по работе с производственными музеями Октябрьской железной дороги. Особенно можно выделить: Мемориальный музей железнодорожников «Дорога Жизни», на станции Ладожское Озеро, Мемориальный музей «Дорога Победы», на станции Петрокрепость посвященные памяти о героических событиях обороны Ленинграда в период с 1941-1944 гг.

В настоящее время под патронажем Центрального музея Октябрьской железной дороги работают музеи: Псковского отделения дороги, Музей истории Локомотивного депо Москва, Музей истории вагонного депо (Москва), Музей истории локомотивного депо станции Калинин, Музей Тверских железнодорожников.

В состав Центрального музея Октябрьской железной дороги входит Музей железнодорожной техники (МЖТ), который был открыт 2 августа 2001 года на Варшавском вокзале.

Площадь музея 20000 кв.м. – 4 экспозиционных пути протяженностью более 1,5 километров и один путь для отправления поездов на паровой тяге.

В экспозиции представлено 90 единиц подвижного состава: паровозы, тепловозы, электровозы, вагоны, снегоочиститель, дизель-поезд, краны восстановительные, в том числе паровозы «Б» и «Ов» конца XIX – начала XX века. Представлены паровозы и вагоны Германии, Италии Америки, Венгрии, Канады, Франции Чехословакии. Железнодорожная техника военного времени. Коллекция натурной техники Центрального музея Октябрьской железной дороги признана одной из лучших в Европе. Ежегодно музей посещает 45000 человек.

Техника для железнодорожного музея является предметной областью деятельности, и музейные исследования связаны с рассмотрением техники, как целостного исторического явления, с анализом различных ее аспектов и места в обществе.

В музее существует программа ознакомления с принципом работы паровоза, тепловоза, электровоза, а так же подробного зна-

комства с историей железных дорог. Программа по работе с железнодорожными учебными заведениями Санкт-Петербурга, Малой Октябрьской железной дороги и с ветеранами труда. Активно сотрудничает музей с обществами любителей железных дорог в России и за рубежом. Музей проводит эксклюзивные туры – поездки по «Бриллиантовому ожерелью» Санкт-Петербурга на паровозной тяге, подтверждая высказывание Н.Ф. Федорова о том, что «Для музея нет ничего такого, что невозможно воскресить или оживить» [24]. Существо и смысл музейной деятельности в железнодорожных музеях сводится к тому, чтобы обеспечить широким слоям общества возможность воспринимать технику, как феномен человеческой цивилизации.

На сегодняшний день рассматривается вопрос о строительстве в Санкт-Петербурге нового железнодорожного музея, который бы наиболее полным образом раскрывал суть железнодорожной тематики и был бы интересным и посещаемым. Имел бы свою музеефицированную железную дорогу. Представлял бы в непрерывном развитии процесс от зарождения идеи движения по рельсам и использования силы пара, известной еще Архимеду, от соединения повозки передвигающейся по рельсам и паровой машины, до сегодняшнего дня. Отвечал бы основному назначению музеев – «быть ловцом человек» [25].

Примечания

1. Шмит Ф.И. Музейное дело и музейная экспозиция. М., 1920. С.125.
2. Проблемы сохранения культурного наследия в области техники и научно – технических знаний в Российской Федерации на современном этапе. Рабочие материалы научно – практической конференции. СПб., 2005. Вступительная статья. С.3.
3. То же. Григорян Г.Г. Технические музеи. С.3.
4. Данилевский В.В. Русская техника. Л., 1947. С.7.
5. Основы современной философии. Ред. Ю.Н. Солонина. СПб., 2002. С.275.
6. Там же, с.277.
7. Там же, с.283.
8. Там же, с.284.
9. Воронин А.А. Периодизация истории и проблемы определения техники // Вопросы философии. 2001, №8.

10. Там же.
11. Федоров Н.Ф. Музей его смысл и назначение // Сочинения. М., 1887. С.182.
12. Григорян Г.Г. О современных тенденциях музейного дела в России и за рубежом // История техники и музейное дело. М., 2002. №2. С.6.
13. Житков С.М. Институт инженеров путей сообщения исторический очерк. СПб., 1906. С.6.
14. Григорян Г.Г. О современных тенденциях музейного дела в России и за рубежом // История техники и музейное дело. М., 2002. №2. С.6.
15. Житков С.М. Институт инженеров путей сообщения исторический очерк. СПб., 1906. С.6.
16. Памятники науки и техники. Ред. Г.Г. Григоряна, Л.М. Кожинной. М., 2000. С.156.
17. Проблемы сохранения культурного наследия в области техники и научно – технических знаний в Российской Федерации на современном этапе. Рабочие материалы научно – практической конференции. СПб., 2005. С.8.
18. Погодин С.Л. Паровозное Королевство // Железнодорожное Дело. М., 1999. №8.
19. Там же.
20. Ляпин А.В. Из опыта музеефикации железных дорог США. Иркутск, 2005. С.18.
21. Там же. С.24.
22. Там же. С.27.
23. Ляпин А.В. Из опыта музеефикации железных дорог США. Иркутск, 2005. С.18.
24. Федоров Н.Ф. Музей его смысл и назначение // Сочинения. М., 1887.
25. Там же.