

историю науки, культуру пользования ТСГ и взаимоотношений участников городского движения («пассажирская культура»), культуру организации перевозок («чиновничья культура» – «культура транспортных перевозчиков» – «культура проектирования»), воспитание в нашем профессиональном сообществе транспортных критиков, подготовку и издание библиографических изданий, исследования в области транспортного поведения и транспортной психологии передвижений в городах и много-многое другое. Этим разделом мы делаем первые шаги в сфере культуры ТСГ.

В процессе обсуждения с членами редколлегии «Новое поколение ТСГ», с другими коллегами раздела «Культура транспортных систем городов» были высказаны разные предложения, в том числе и довольно реалистичные. Например, Г. Таубкин (г. Торонто, Канада) предложил организовать общероссийский сайт «МУЗЕЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА», где бы содержалась информация об эволюции подвижного состава, идеях градостроительства и урбанистики в связи с транспортом, развитии технологий планирования, эксплуатации, систем контроля движения и оплаты поезда,... И, конечно, на таком сайте должна быть галерея профессионалов. Г. Таубкин подчеркнул, что «Знание истории развития транспорта и сопоставление её с историей страны и с историей технологического прогресса в целом обусловит преемственность отечественной урбанистики и снизит пафос необоснованного критиканства предыдущих профессиональных решений, покажет, что фраза «новое – это хорошо забытое старое» не лишена смысла.

В общем, ждем с интересом к 1 декабря 2017г. статьи в раздел «Культура транспортных систем городов».

### ***Культура городского общественного транспорта***

УДК 711:069.51

## **О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ТЕХНИКИ КАК МУЗЕЙНОГО ПРЕДМЕТА**

**П.С. Ялышев**

*В статье рассматриваются наиболее актуальные проблемы музеев техники с действующими натурными предметами транспор-*

та. Наиболее характерны для них гораздо более низкий общий уровень сохранности, и, как следствие, возникновение при проведении реставрации с последующей возможностью демонстрации работоспособности, множества проблем связанных с подлинностью музейного предмета, и наконец, законодательный вакуум, в котором находятся подобные музеи, в связи с отсутствием соответствующих правил как со стороны музееведения, так и со стороны технических норм, регламентирующих работу транспорта.

**Ключевые слова:** музееведение, технический музей, транспорт, музей транспорта, музейный предмет, демонстрация работоспособности, восприятие музейного предмета, сохранность, реставрация, подлинность, режим хранения.

*This article considers the most actual problems of transport museums which have real objects of transport in their collections. Specific characteristics of this museums are attributed to their low level of object preservation and as a consequence conducting restoration with the subsequent possibility of the efficiency demonstration, many problems associated with the Museum object authenticity, and finally the legislative vacuum such museums are in the absence of relevant rules both in the Museum and in technical standards governing transport.*

**Keywords:** museology, technical museum, transport, transport museum, museum object, demonstration of health, the perception of the Museum object, integrity, renovation, originality, storage mode.

Транспортные музеи, как разновидность технических музеев, начали массово создаваться в разных странах в течение последних нескольких десятилетий. Сейчас среди них все чаще стали появляться и различные специализированные музеи, такие как автомобильные, музеи городского общественного транспорта, железнодорожные, авиационные и др. Одной из специфических особенностей некоторых из таких музеев стало то, что хотя бы часть предметов в них восстановлены до состояния работоспособности.

Одна из наиболее существенных особенностей предметов техники вообще – это «... как и в случае с архитектурой, в случае долгого простоя без эксплуатации энтропия техники увеличивается в разы, поэтому периодическое её использование в некоторой мере является необходимой профилактикой, предотвращающей разрушение

подвижного состава<sup>29</sup>». Это свойство присуще и всем другим техническим музеям, имеющим в своих коллекциях натурные предметы, обладающие свойством работоспособности. Одной из главных особенностей и, можно сказать «изюминок», такого музея, на наш взгляд, является возможность демонстрации работоспособности предметов. Дело в том, что некоторые виды предметов являются информативными сами по себе, на них достаточно лишь обратить внимание и рассмотреть.

Натуральные предметы техники, обладающие свойством работоспособности, сложнее в восприятии, а тем более в оценке их достоинств и недостатков. Они, помимо своего внешнего вида, имеют и другие характеристики, воспринимаемые не только при внешнем осмотре, но и в движении. Например, для пассажирского транспорта это ещё и внутренняя отделка, эргономика места водителя и пассажирских мест. Есть и совсем специфические характеристики, которые нельзя воспринять, если предмет установлен статично – это звуки и вибрации, издаваемые при работе двигателя, подвески, тормозной системы, рулевого управления, компрессора и т.д., – они проявляют себя лишь во время движения. Еще надо учесть навыки, необходимые для управления – к примеру, в наше время совсем немного осталось людей, умеющих управлять паровозом, да и навыки управления такими, казалось бы, понятными объектами, как трамвай или троллейбус, построенный 60–70 лет назад, существенно отличаются от навыков, необходимых для управления современными аналогичными транспортными средствами. Перечисленные динамические свойства предметов существенно расширяют познавательные возможности для посетителей музея, они формируют цельный образ не только внешнего вида предмета, но и дают возможность самостоятельного комплексного восприятия и оценки предмета с учётом его разнообразных свойств.

Наконец, есть огромное отличие – видеть предмет в статике (стоящим на одном и том же месте в экспозиции музея, депо или специализированном помещении) или же наблюдать его в движении (во

---

<sup>29</sup> Филякова А.К. Аксиология музейного предмета в техническом музее (на примере музея городского электрического транспорта Санкт-Петербурга) // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. Москва. – 2015. – № 3. – С. 282–285.

время работы в естественной для него среде) и, как в случае с пассажирским транспортом, может быть, даже, проехать на нём. Последнее куда более эмоционально и информативно, помогает лучше понять устройство предмета, функциональное назначение различных его узлов, осознать развитие технической мысли при проектировании последующих, более совершенных моделей и т.д.

Надо заметить, что техника является предметом материальной культуры общества, нередко – символом определенного времени, создающим образ определённой эпохи. Это не только изделие определённой конструкции, но и часть жизни, отразившаяся в сознании людей. Не случайно работоспособные предметы нередко бывают востребованы на съёмках кинофильмов. Демонстрация техники в движении, в естественной для неё среде – путь к пробуждению воспоминаний о прошлом. Это та естественная связь каждого отдельного человека с местом, где он живёт, его историей. И с этих позиций роль технического музея с натурными действующими экспонатами значительно больше роли знакомства посетителей с коллекцией образцов техники и сохранения этой коллекции в статичном виде.

Предметы техники чрезвычайно разнообразны по своей природе. Рассматривая такие сферы деятельности музея, как ранжирование предметов техники, определение их уникальности, вопросы реставрации и, тесно связанные с ними, вопросы подлинности, в первую очередь необходимо обращать внимание на принципиально разные условия, в которых эти предметы пребывают в своей «домузейной» жизни, и условия, при соблюдении которых, эти предметы становятся музейными.

Вот для примера два предмета: выпускаемый серийно с 1951 по 1958 годы бытовой холодильник «Зил Москва», и также серийно выпускаемый с 1947 года на Тушинском авиастроительном заводе, а затем с 1951 по 1962 годы на заводе им. Урицкого в городе Энгельс троллейбус МТБ-82. Подавляющее большинство холодильников, всё время своей эксплуатации находились в теплых и сухих помещениях, и, как правило, лишь в последние 10–20 лет могли быть вывезены на дачи, вынесены в гаражи, где преимущественно использовались в качестве шкафов для инструмента и утвари. Тем не менее, они при этом, скорее всего, не были сильно подвержены воздействию погодных и других неблагоприятных факторов. За время своей работы они могли иногда ремонтироваться и, возможно, при ремонте, взамен

вышедших из строя деталей, за отсутствием оригинальных, на них могли устанавливаться детали, спроектированные и изготовленные позднее, для более новых моделей холодильников, подходящие по своим характеристикам и размерам. Однако этот процесс носил не массовый, а лишь эпизодический характер. Транспорт же (в нашем примере троллейбус), всё время, с начала своей работы находится на улице, подвержен воздействию дождя, снега, грязи. За время работы, а это, как правило, 15–20 лет, он почти наверняка не однажды побывал в ДТП, впоследствии неоднократно ремонтировался, проходил один или два капитальных ремонта, при которых планово устанавливались более современные запасные части, проводились многочисленные модернизации и переделки различных узлов и агрегатов. В конце концов, данный экземпляр был списан, с него в парке были демонтированы те узлы и агрегаты, которые ещё можно было использовать для других машин, а частично разукomплектованный кузов, в случае, если он избежал утилизации, вывезен за город или на окраину, для использования в качестве бытовки или сарая. Там он, скорее всего, продолжал подвергаться многократным переделкам, утрачивал оригинальные элементы отделки, воздействие неблагоприятных погодных факторов на него усиливалось из-за многочисленных повреждений лакокрасочного покрытия. Через несколько лет, при условии отсутствия передвижения по участку, он вращался в земле, из-за чего металлическая рама начинала контактировать с землей, влагой, активно корродировать и разрушаться. В результате, большинство подобных «сараяв» крайне тяжело не только восстановить, но даже просто вывезти с дачного участка для последующего ремонта, не причинив при этом существенных повреждений.

Очень схожая участь ожидает и автобусы, грузовики, локомотивы, вагоны и другие крупногабаритные предметы. И если такие предметы транспорта, как велосипед, мотоцикл, легковой и даже грузовой автомобиль, периодически, в силу разных причин, сохраняются физическими лицами обычно в домашних условиях, то более крупные, и, как правило, ненужные в личном хозяйстве предметы транспорта (автобусы, трамваи, троллейбусы, локомотивы, вагоны, военная техника, летательные аппараты, речные и морские суда) приобретаются и содержатся либо за счёт специализированных компаний, либо за счёт государственных структур. При этом подразумевается, что они должны работать как можно большее время, так как израсходован-

ные на их закупку деньги должны быть экономически оправданы. За этим обычно, ведётся куда более жесткий контроль, по сравнению с тем, который применяют к приобретённым вещам физические лица. После окончания эксплуатации, подобная техника, как правило, утилизируется, причём получение прибыли от её утилизации обычно заложено в предполагаемые экономические расчёты ещё при её закупке. Таким образом, подобная крупногабаритная техника почти всегда имеет гораздо меньше шансов на сохранение в качестве натурального предмета и значительно худшую сохранность.

Тесно связан с вышеуказанным и вопрос реставрации. Как уже отмечалось, техника, находящаяся в руках частных или государственных компаний, достаточно часто модернизируется, самые старые узлы и агрегаты заменяются на более совершенные, а выпуск старых узлов прекращается. Более того, вносятся изменения в чертежи и технологические карты, в соответствии с которыми осуществляется ремонт и обслуживание техники. При этом установленные первоначально заводом-изготовителем узлы и механизмы обычно просто выбрасываются. Как итог, например в сфере городского наземного транспорта, можно долго продолжать список полностью утраченных оригинальных агрегатов, первоначально устанавливаемых на сохранившиеся до наших дней предметы транспорта. При этом сами образцы транспортных средств сохранились и (зачастую) их вполне возможно привести в работоспособное состояние. Но для этого требуется установка более новых агрегатов, выпуск которых нередко начался позднее, чем был прекращён выпуск самого транспортного средства. По нашему мнению, предмет транспорта как таковой, конструктивно состоящий из нескольких систем, каждая из которых при длительном простое подвержена энтропии, только выиграет от того, что в целях его сохранения, а также для возможности демонстрации его работоспособности, подобные более новые агрегаты будут на нём установлены, особенно при возможности сохранения исторического внешнего вида объекта, избранного реставраторами в соответствии с состоянием предмета на определённую дату.

Хочется отметить, что предметы техники, особенно крупногабаритные, в силу перечисленных причин, обречены на меньшую сохранность и подлинность, нежели предметы, находившиеся в свободном обороте, имеющие меньшие габариты и выпускаемые большими тиражами. В связи с этим, на наш взгляд, к подобным

крупногабаритным предметам, при проведении ранжирования, должны применяться несколько иные, более щадящие критерии.

Кроме того, действующие в настоящее время в нашей стране нормы, в соответствии с которыми осуществляется хранение, экспонирование и реставрация музейных предметов, не предусматривают всех специфических особенностей, присущих предметам техники, и тем более предметам транспорта. Надо отметить, что технические музеи, появляясь по всему миру, привлекают к себе в настоящее время все больше внимания, занимая свою специфическую нишу среди других музеев. Причем появляются все более узкоспециализированные музеи, в том числе и музеи с действующими натурными образцами техники. Такие музеи находятся как бы «вне закона», как со стороны музееведения (т.к. нет никаких норм, определяющих правила, в соответствии с которыми они должны осуществлять свою деятельность), так и со стороны возможности эксплуатации (такие предметы, как правило, не соответствуют современным требованиям безопасности, требованиям правил технической эксплуатации транспортных средств, а поэтому их использование может быть запрещено или существенно ограничено). Такой законодательный вакуум крайне негативно сказывается на перспективах и возможностях развития подобных музеев, зачастую способствуя их стагнации и даже исчезновению, вкупе с утратой редчайших натуральных образцов техники, а вместе с ней и целого пласта культуры и знаний, представляющих немалый интерес не только для специалистов, но и для большинства обывателей. *Поэтому в ближайшее время необходимо подготовить и законодательно утвердить правила и нормы функционирования узкоспециализированных музеев различных видов техники.*

*Поступила 20 декабря 2016 года*

УДК 656

## **ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО ТАКОЕ ПЕРИДРОМОФИЛИЯ?**

**Н.А. Обухова**

Перидромофилия (*эйситуристика*) – коллекционирование знаков оплаты проезда в общественном транспорте. В просторечии именуется «билетофилией». («Википедия»).