

МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТА (проектное предложение)

Н.М. СЕМЕНОВ

*Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова
Российской Академии наук, г. Москва*

Обсуждая творческое наследие И.И. Ползунова, нельзя упускать из виду то, что на сегодняшний момент паровые двигатели уже довольно-таки давно и повсеместно вышли из употребления, ныне вступающим в жизнь поколениям трудно представить себе былое величие этого вида техники. А ведь паровые машины удивительным образом сочетали в себе мощь укрощенной человеком стихии с известными чертами живых существ: они «вздыхали», «пили воду», «проявляли характер»... С другой стороны, эксплуатация далеких еще от совершенства «паровиков» сопровождалась немалыми трудностями, увековеченными, к примеру, в до сих пор не утратившей популярность русской песне «Раскинулось море широко...». Понятно, что сегодняшний, едва ли знакомый с тяжелой долей паровозного кочегара начала XX в., молодой человек далеко не в полной мере осознает всю глубину проблемы, а отсюда недалеко и до превратного понимания более обширных страниц истории в целом, тогда как именно на «век пара» 1850–1950-х гг. пришлось множество воистину судьбоносных для всего нашего Отечества событий!

Известно и то, что научно-технический прогресс имеет обыкновение развиваться по восходящей спирали, возвращаясь к уже некогда отвергнутым решениям на всякий раз более высоком уровне. Чтобы, при вполне вероятном на будущее подобном возврате к идеям паровой тяги, наша Родина не оказалась бы в унижительном положении отставшего, догоняющего более передовые державы, по-видимому, уже сегодня желательно позаботиться о надлежащем расширении кругозора нынешних и будущих ученых, инженеров, менеджеров, деятелей архитектуры, искусства, всех заинтересованных лиц.

Исходя из вышеизложенного, крайне актуальным представляется создание общедоступных, в высшей степени наглядных музеев паровой тяги, а еще точнее – музеев-заповедников, как правило, с не статичными, но хотя бы эпизодически приводимыми в действие экспонатами. Ведь

паровая машина всегда очаровывала даже равнодушных к технике очевидцев ее действиями именно в «горячем», функционирующем виде. Яркие сполохи огня, клубы дыма и пара, зычные «вздохи», движения крупных, открыто расположенных частей и механизмов, специфический запах нагретого металла и т.п. производили совершенно особенное, неизгладимое впечатление, часто воспеваясь даже и в сугубо художественных, лирических произведениях.

Паровые машины производственного назначения были, как правило, скрыты от широкой публики стенами цехов и фабричными заборами, так что основным местом знакомства неспециалистов рубежа XIX–XX вв. с данным видом техники оказывались также широко использовавшие паровую тягу сухопутные и водные пути сообщения. Паровозы, пароходы и сопутствовавшая им инфраструктура (дровяные или угольные склады, водонапорные башни) остались в памяти нескольких поколений неотъемлемой частью пейзажа родных краев, запечатлены исторической кино-фотохроникой как колоритный фон множества исторических событий. Совершенно особенную роль паровой транспорт сыграл именно в судьбе нашей России, позволив одержать истинную «победу над расстояниями», многократно усилив интеграцию обширных наших земель в подлинно единое, мощное государство с весьма значительным мобилизационным потенциалом, что не единожды помогало нашим предшественникам выстоять в самых суровых испытаниях недавней истории.

Именно поэтому, не умаляя важность музеефикации реликвий паровой тяги в промышленности, к примеру, на широко известных предприятиях уральского Нижнего Тагила, хотелось бы выступить с предложением о создании принципиально нового для отечественной практики Музея-заповедника российского транспорта, имея в виду, главным образом, именно транспорт паровой тяги.

На протяжении последних десятилетий в практику российских, как и зарубежных, железных дорог вошла периодическая организация «поездов-ретро» с реставрированными до ходового состояния паровозами, которые, однако, следуют по современному, перестроенному под совершенно иную тягу линиям вроде той же Транссибирской магистрали, задерживая подчас движение нынешних, гораздо более тяжеловесных и скоростных поездов, создавая потенциально аварийные ситуации. Еще более эпизодическими, по соображениям постоянно ужесточаемых ныне требований безопасности, оказываются рейсы исторических паровых судов... На ограниченной же заповедной территории для парового, как и вообще для исторического транспорта представляется возможным создать максимально щадящий режим эксплуатации: кратковременные рейсы по непротаяженному, закрытому для современных средств передвижения маршрутам без сколько-нибудь заметного отрыва от постоянной реставрационно-эксплуатационной базы. Постоянный характер Музея-заповедника, в противоположность тем же эпизодическим поездкам с паровозами на обычных железных дорогах, позволит целенаправленно привлекать и готовить кадры, в совершенстве владеющими необходимыми при паровой тяге, но абсолютно почти не востребуемыми современной техникой специальностями: тех же квалифицированных кочегаров, инженеров, стрелочников.

Оптимальным местом для создания подобного Музея-заповедника в России нам представляются окрестности расположенного в 110 км к юго-востоку от Москвы старинного города Коломны. От современной железнодорожной магистрали на Рязань, Самару, Челябинск и далее – вплоть до Транссиба в Коломне отходит живописная, практически не затронутая технологиями конца XX в. ветка Голутвин-Озеры, на которой еще сравнительно недавно курсировали пригородные поезда с паровозами и до сих пор продолжают сниматься железнодорожные эпизоды многих исторических кинофильмов. Коломну и Озеры связует также водный путь по избежавшим радикальных вмешательств, сохранившим плотины, наплавные мосты и т.п. типично среднерусским рекам Москве и Оке. Такое сочетание заповедных трасс позволяет организовывать увлекательные туры

выходного дня с пароходным следованием в одну сторону при возвращении паровым поездом или – наоборот. В самом г. Коломне любители транспортной старины могут также воспользоваться услугами трамвая, первая линия которого создавалась в 1948 г. с использованием рельсов и другого оборудования начала XX в., переданного московскими электротранспортниками. А коломенский аэроклуб уже и сегодня предлагает всем желающим воздушные экскурсии над регионом на старомодного вида самолетах-бипланах Ан-2 и вертолетах Ми-4, органично дополняющими картину возможного «путешествия в Былое».

Выбор для формирования Музея-заповедника именно г. Коломны представляется глубоко справедливым также и с исторической точки зрения. В 1863 г. видным российским предпринимателем А.Е. Струве именно там был основан знаменитый Коломенский завод, выпустивший за годы своего существования 10 500 паровозов 200 различных серий (!), 71 000 грузовых, 3 230 пассажирских и 1 400 трамвайных вагонов, 128 пароходов, 85 теплоходов (сам термин «теплоход» был предложен в 1908 г. именно коломенскими инженерами!), 240 магистральных электровозов, 206 тракторов, металлические пролетные строения для десятков мостов (включая Дворцовый в Санкт-Петербурге!), тоннелей, ангаров и эллингов. Предприятие, выпускающее ныне высокоскоростные локомотивы и современные судовые дизеля, сыграло одну из ведущих ролей в становлении российского транспорта, что может и должно быть увековечено предлагаемым Музеем-заповедником. С другой стороны, и Музей-заповедник, при вдумчиво-творческом подходе, способен сослужить добрую службу нынешним маркетинговым подразделениям Холдинговой Компании «Коломенский завод».

Наконец, древняя Коломна располагает также и вполне совершенной инфраструктурой для приема и обслуживания потенциальных гостей Музея-заповедника. Город лежит на трассах сразу нескольких популярных сухопутных и водных туристских маршрутов («Московская Кругосветка», «На родину Сергея Есенина», «По Мещерской Стране»), через него следуют скорые и пассажирские поезда из многочисленных регионов, включая Поволжье, Урал и Сибирь, недавно введен в эксплуатацию крупный гостиничный комплекс, развивается сеть

МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТА

пригородных баз отдыха и туризма, а в пределах 2 – 2,5 часов неутомительной поездки остается Москва с ее аэропортами, всевозможными формами размещения, времяпрепровождения и т.п. Понятно, что и Музей-заповедник, в случае его создания по предложенному нами адресу, поможет еще более развить туристско-рекреационный потенциал описываемых районов одновременно с созданием дополнительных рабочих мест окрестному населению.

Такова общая идея, принципиальную осуществимость и жизнеспособность которой подтверждает, в частности, опыт британского острова Мэн. Прибывающие туда туристы могут воспользоваться комплексом путей сообщения, сохраняемых почти неизменными с конца XIX в.: паровыми железными дорогами широкой и узкой колеи, едва ли не единственным в современном мире конным (!) трамваем, обычной и горной железными

дорогами на электрической тяге. На столь впечатляюще-экзотическом фоне регулярно проводятся также фестивали владельцев и реставраторов исторической автотехники, сельскохозяйственных машин, аэростатов и мн. др. вышедших из сегодняшнего обихода транспортных средств. Подмосковная Коломна, по мнению автора, имеет все шансы стать российским аналогом подобного Музея-заповедника, ну а конкретные шаги на пути к этому мы будем рады обсудить со всеми заинтересованными сторонами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Города Подмосковья. В 3 т. М.: Московский Рабочий, 1979-1981.
2. История Коломенского Завода. М.: Политиздат, 1978.
3. Isle of Man. Year of Railways. Douglas, 1993.