Санкт-Петербургский государственный университет

**Гонжурова Вероника Сергеевна**

**Выпускная квалификационная работа**

***Формы и методы актуализации индустриального наследия***

***в железнодорожных музея России***

Уровень образования: бакалавриат

Направление *51.03.04 «Музеология и охрана объектов культурного и*

*природного наследия»*

Основная образовательная программа *СВ.5063.2018 «Музеология и охрана объектов культурного и природного наследия»*

Научный руководитель: старший преподаватель, кафедра музеологии СПбГУ, канд.ист.наук,

**Чебаненко С.Б.**

Рецензент: старший научный сотрудник ГМЗ «Гатчина»

**Шукурова А.Э.**

Санкт-Петербург

2022

**Введение 3**

**Глава 1. Актуализации индустриального наследия железных дорог России: проблемы - история - современность 10**

**1.1 Основные проблемы сферы сохранения индустриального наследия в России . 10**

**1.2. История создания сети железнодорожных музеев России. 17**

**1.3 Деятельность ОАО «РЖД» в сфере сохранения исторического наследия железных дорог. 24**

**Глава 2. Особенности актуализации индустриального наследия в железнодорожных музеях России. 32**

**2.1. Формы и методы музеефикации индустриального наследия железных дорог. 32**

**2.2. Формы и методы экспозиционной интерпретации объектов индустриального наследия в музейной среде. 40**

**2.3. Формы и методы культурно-просветительной работы железнодорожных музеев. 50**

**Заключение 59**

**Список сокращений 62**

**Список источников и литературы 63**

# Введение

**Актуальность исследования.** По всему миру, начиная со второй половины XX века возникают тенденции по актуализации объектов индустриального наследия, выходящих из употребления. Этот процесс связан с осознанием ценности «остатков» уходящей эпохи. Сам процесс актуализации - деятельность, направленная на сохранение и включение культурного и природного наследия в современную культуру путём активизации социокультурной роли его объектов и их интерпретации[[1]](#footnote-0).

Одним из символов индустриальной культуры являются железные дороги. Железные дороги как понятие объединяют весь рельсовый транспорт, включая трамваи и метро, но в данной данного исследования под «железными дорогами» будут рассмотрены только железные дороги широкой колеи.

Российские железные дороги - одна из самых крупных сетей в мире. В России железные дороги играют особую роль, поскольку служат в качестве связующей магистрали на всей территории страны. Вместе с обеспечением транспортной доступности происходило развитие регионов. «Железнодорожный транспорт является одной из основ политического, социального, экономического и культурного единства России»[[2]](#footnote-1). Этот промышленный объект начал своё существование в первой половине 19 века и развивается до сих пор. При этом железные дороги аккумулируют в себе многочисленные технические достижения и вклад множества людей, которые следует сохранять в ключе истории науки и техники и в рамках поддержания корпоративной памяти. Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, железные дороги проходят значительную модернизацию, которая ставит под угрозу историческое наследие дорог. В связи с этим необходимо рассмотреть сложившуюся систему актуализации исторического наследия железных дорог, значимой составляющей которой становятся железнодорожные музеи.

Разные элементы исторического наследия железных дорог, в том числе относящиеся к индустриальному наследию, сохраняются в музеях различного типа, в том числе мемориальных (к примеру, станция «Козлова Засека» в комплексе литературно-мемориального музея «Ясная Поляна»). Кроме того, на современном этапе корпоративные железнодорожные музеи созданы во всех регионах страны, они многофункциональны и включены в различные аспекты жизни обществ. В данной работе будет рассмотрена преимущественно деятельность последних.

**Цель работы**: изучение и систематизация опыта актуализации индустриального наследия в сфере деятельности железнодорожных музеев России.

**Задачи**:

1. Определить условия сохранения и актуализации индустриального наследия железных дорог России:

* В контексте мировой и российской практики актуализации индустриального наследия,
* В контексте развития железнодорожных музеев России,
* В контексте устоявшейся системы сохранения исторического наследия корпорации ОАО «РЖД»

1. Выявить и структурировать основные формы и методы актуализации индустриального наследия в железнодорожных музеях России.

**Объект** **исследования** - индустриальное наследие железных дорог.

**Предмет** - формы и методы актуализации индустриального наследия в железнодорожных музеях России.

**Гипотеза исследования** состоит в том, что по отношению к индустриальному наследию железных дорог сложилась особая благоприятная для актуализации среда внутри компании, отличная от общероссийских тенденций в сфере сохранения индустриального наследия.

Для решения поставленных задач используется следующий комплекс **методов исследования**:

1. методы теоретического анализа литературы по исследуемой проблеме;

2. методы сбора эмпирической информации (посещение и анализ экспозиции Музея железных дорог России);

3. методы анализа, включая метод сравнительного анализа (сравнение музеев и выставок, соотнесение с информацией, полученной из литературы по исследуемой проблеме);

Железнодорожные музеи включены в различные дискурсы: сохранения индустриального наследия, создания музеев науки и техники, ведомственных музеев и др. Также в России железнодорожные музеи в составе ОАО «РЖД» действуют в качестве хранителей корпоративной памяти, тесно связанной с историей региона.

Одной из основных функций музея является сохранение наследия. Поскольку железнодорожный транспорт - промышленный объект, наследие - индустриальное. А под железнодорожными музеями в рамках данной работы подразумеваются как музеи истории железных дорог, так и музеи железнодорожной техники. На территории Российской Федерации действуют несколько институций, занятых сохранением наследия железных дорог. В первую очередь это ОАО «РЖД», преемник Министерства путей сообщения, во вторую - Министерство транспорта, в третью - местная власть и частные лица. Часто сохранение подразумевает музеефикацию. При этом требования к музеям как культурным институтам регламентирует Министерство культуры РФ посредством федеральных законов и инструкций, которые распространяются на все музеи независимо от их ведомственной принадлежности.

Железнодорожные музеи относят к профильной группе музеев науки и техники, документирующих историю развития и современное состояние науки и техники и их влияние на эволюцию человеческого общества. Внутри этой группы выделена подгруппа музеев транспорта, занятых сохранением объектов транспорта, имеющих историко-культурное значение. Соответственно специфика деятельности железнодорожных музеев заключается в музеефикации объектов железнодорожного транспорта и сопутствующей инфраструктуры.

Первые музеи науки и техники появились ещё до эпохи индустриализации. Коллекционирование диковинок, в том числе инженерных, было характерно для эпохи Ренессанса. Позднее собрания образцов техники формировались преимущественно при учебных заведениях и играли роль наглядных материалов. Этот процесс происходил и в Российской Империи. Учебный музей при Корпусе инженеров путей сообщения, в собрание которого входили и модели железнодорожной техники, был одним из первых учреждений такого типа. Только в середине 19 века начали реализовываться проекты общедоступных научно-технических музеев, исполняющих образовательные функции. В их задачи входило представление достижений современной науки широкой публике.

К середине двадцатого века темпы развития науки набрали слишком большую скорость, и музеи перестали поспевать за развитием техники. Тогда в сферу деятельности музеев науки и техники стали входить тенденции к сохранению достижений прошедшей эпохи, игравших значимую роль в жизни людей. В сферу деятельности музеев, помимо документирования действительности, добавилась задача формирования истории науки и техники. С наступлением постиндустриальной эпохи обострились вопросы сохранения выходящих из эксплуатации индустриальных объектов, которые начали попадать в ведение музеев.

Сохранение предметов техники периода индустриализации, как правило,  происходит внутри тех ведомств, в введении которых они были изначально. Таким образом, предметы, ранее принадлежащие производственным организациям, сохраняют свою принадлежность и продолжают «работать» на ведомство, к которому относилась организация, в новом качестве свидетелей истории.  Большинство отраслевых музеев, к которым относят музеи транспорта, в классификации по собственнику представляют собой ведомственные музеи, группу музеев, которые находятся в ведении различных министерств и ведомств в качестве структурных подразделений. Они отвечают задачам представления и развития какого-либо отраслевого ведомства.

Внутри ведомственных музеев также выделяют учебные и корпоративные музеи. Учебные музеи создаются при образовательных учреждениях и служат учебным целям. Корпоративные музеи - структурные подразделения, как правило, негосударственных учреждений и предприятий, преимущественно ориентированных на решение корпоративных задач. В российской практике они появились в 1990-е гг., постепенно становятся неотъемлемой частью имиджа компаний мирового уровня. Не имеют официального статуса музеев, поскольку не являются самостоятельными юридическими лицами, тем не менее, они в полном объёме выполняют музейные функции.

Музейные предметы науки и техники включают в себя разные виды источников, как вещественные, так и изобразительные. Внутри музеев предметы могут приобрести статус памятников науки и техники. Согласно определению И.Е. Бубнова, «памятник науки и техники – это материальный объект, связанный (прямо или косвенно) с прошедшими этапами развития науки и техники, требующий в соответствии со своей социальной или научной значимостью сохранения и использования в общей системе культуры»[[3]](#footnote-2) .

Историография по теме железнодорожных музеев достаточно разнообразна и позволяет рассмотреть феномен железнодорожных музеев как в контексте сохранения индустриального наследия, так и в качестве самостоятельного феномена.

Литературу можно разделить на три условных блока: публикации о сохранении индустриального наследия, исследования о музеях науки и техники в целом и публикации о деятельности конкретных железнодорожных музеев.

В первую категорию входят труды таких исследователей как Запарий В.В., Кисляковой М.В., Кузовенковой Ю.А. и др. В трудах даются определения, выявляются особенности индустриального наследия и специфика работы с ним, история работы по его сохранению.

Исследования о музеях науки и техники и транспортных музеях как непосредственных их разновидностях представлены трудами Водорез Е.Л., Карташева М.О., Рыкова С.В. и др. Данный блок литературы позволят выделить общие характерные черты музеев транспорта и определить в дальнейшем специфику железнодорожных музеев.

Публикации непосредственно о деятельности железнодорожных музеев освещают тему в двух основных направлениях: сохранение и использование исторического наследия железных дорог (Вульфов А.В., Булатова В.М. и др.) и опыт и история отдельных музеев (Закревская Г.П, Кокорина В.П., Калайков И.П. и др.). К моменту написания данного исследования отсутствовали обобщающие работы по деятельности всех железнодорожных музеев России. Кроме того, только отдельные исследователи рассматривали деятельность сотрудников ОАО «РЖД» по сохранению предметов техники и исторической инфраструктуры в контексте актуализации индустриального наследия (Лахтионова Е.С., Демчик Е.В., Гребенникова Т.Г. и др.). Публикации данного блока носят как научный, так и информационный и публицистический характер. Для настоящего исследования также был привлечён сайт Инновационного дайджеста ОАО «РЖД». Ранее исследователи также обращались к данному информационному ресурсу, в частности, Ю.Ю. Курашов и Е.А. Маслова.

Единственным источником по проблеме функционирования железнодорожных музеев являются внутренние акты ОАО «РЖД», частично опубликованные в сети Интернет. В открытом доступе находятся документы, регламентирующие деятельность по сохранению исторического наследия в рамках системы Центров научно-технической информации и библиотек, а также более подробно процесс сбора и сохранения исторического подвижного состава.

Научная новизна настоящего исследования заключается в рассмотрении деятельности железнодорожных музеев России в парадигме актуализации индустриального наследия.

 Работа разделена по тематическому принципу на две главы. В первой главе раскрывается контекст сохранения индустриального наследия в железнодорожных музеях: история и современное состояние деятельности по сохранению индустриального наследия в России, история железнодорожных музеев в целом и современное состояние сети ОАО «РЖД». Во второй главе более подробно освещены формы и методы актуализации индустриального наследия музейными средствами: музеефикация объектов, экспозиционная интерпретация и культурно-просветительная деятельность.

# Глава 1. Актуализации индустриального наследия железных дорог России: проблемы - история - современность

## 1.1 Основные проблемы сферы сохранения индустриального наследия в России .

Промышленное наследие  состоит из остатков промышленной культуры, которые имеют историческую, технологическую, социальную, архитектурную или научную ценность[[4]](#footnote-3). Эпоха промышленной (индустриальной) культуры начинается с конца 18 века и длится в отдельных регионах до сих пор, в том числе в России.  Железные дороги появляются повсеместно ещё в первый индустриальный период (с конца XVIII в. по начало XX в.) и не теряют своей актуальности по сей день[[5]](#footnote-4).

Индустриализация - один из самых значительных периодов в развитии страны, сопровождающийся бурным ростом и развитием экономики товаров. А истории России пик индустриализации выпал на конец 19 - начало 20 века и был связан с многочисленными переменами в экономической и социальной жизни общества. Именно в целях лучшего понимания этого периода стремятся сохранять материальные «остатки» индустриальной культуры[[6]](#footnote-5).

Выделяются следующие «остатки», имеющие непосредственное отношение к железным дорогам: здания и машины, мастерские, заводы и фабрики, склады, транспорт и вся его инфраструктура, а также места, используемые для социальной деятельности, в том числе жильё.  При этом, согласно третьему пункту раздела «Ценности промышленного наследия» Нижнетагильской хартии (2003 г.),  ценности индустриального наследия «присущи самому месту, его структуре, компонентам, машинам и обстановке, промышленному ландшафту, письменной документации, а также нематериальным промышленным записям, содержащимся в человеческой памяти и обычаях»[[7]](#footnote-6). Соответственно индустриальное наследие представляет как материальные, так и нематериальные «остатки» индустриальной эпохи, имеющие ценность для сохранения.

Дело сохранения промышленных объектов берёт своё начало в Великобритании, бывшей одной из крупнейших промышленных стран Европы. В условиях послевоенного восстановления происходила стремительная реконструкция городов, затронувшая в том числе старые промышленные центры. Когда возникла угроза утраты индустриальных объектов, имеющих ценность в глазах жителей городов, стали спонтанно организовываться отдельные инициативных групп, боровшиеся за сохранение промышленных объектов[[8]](#footnote-7). Их деятельность переросла в создание в 1960-х гг. на общественных началах  Международного комитета по сохранению индустриального наследия (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)) начавшего свою деятельность в Объединённом Королевстве и постепенно получившего влияние и поддержку на мировом уровне через деятельность национальных комитетов.

Благодаря деятельности Комитета, начиная с 1980-х гг. отдельные объекты промышленного наследия вносятся в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО[[9]](#footnote-8). Железные дороги составляют меньшинство объектов в списке, но при этом поставлены под охрану в качестве объектов культурного наследия как цельные живые системы, а не отдельными элементами инфраструктуры. Также с 2011 г. TICCIH действует совместно с ИКОМОС, что позволяет обеспечивать оптимальные условия для обсуждения ценности и сохранения индустриального наследия на международном уровне. В рамках этого сотрудничества были разработаны «Дублинские принципы», определяющие принципы сохранения объектов промышленного наследия, сооружений, территорий и ландшафтов[[10]](#footnote-9). Определение «принципов» позволило улучшить управление промышленными объектам, которым был присвоен статус Объектов всемирного наследия.

В России активная деятельность по сохранению производственных объектов была развёрнута только в 1990-х гг.. Национальный комитет TICCIH открылся в 1994 г. Представители Комитета до сих пор не имеют существенных рычагов влияния на государственную власть[[11]](#footnote-10). Несмотря на хорошую сохранность объектов индустриального наследия на территории России, ни один из них не был внесён в список всемирного наследия ЮНЭСКО из-за недостаточной изученности[[12]](#footnote-11).

Можно отметить, что движение по сохранению индустриального наследия в России запаздывает по отношению к мировому опыту. При этом складываются условия с одной стороны благоприятные - достаточное количество индустриальных объектов в хорошей сохранности, а с другой - из-за этого многообразия не осознаётся ценность отдельных объектов ни рядовыми гражданами, ни властями. Дополнительную сложность вызывает неоднозначное отношение к советскому прошлому, с которым значительная часть промышленности и ассоциируется.

Кроме того исключительное внимание как в России в настоящее время, так и в мире прежде, уделяют архитектурному наследию, при этом упуская другие составляющие индустриального наследия.  Так в современной терминологии под индустриальными объектами принято понимать промышленные объекты недвижимости. Очевидно, что вне поля зрения русскоязычных исследователей оказываются движимые и нематериальные объекты индустриального наследия. В определённой мере это связано с тем, что большинство исследователей индустриального наследия занимаются сохранением и исследованием архитектуры, и при этом сохранение спорных объектов архитектурного наследия имеет больший потенциал для их актуализации и повторного использования, чем небольшие движимые объекты или нематериальное наследие.

  Качества индустриальных объектов проистекают из способов производства и сформированного ими мировоззрения людей. Современные исследователи индустриального наследия выделяют следующие характеристики промышленных объектов: функциональность, типичность и серийность, и специализацию, приспособление объекта к определённым задачам в рамках большого механизма[[13]](#footnote-12). Все эти признаки отчётливо прослеживаются по отношению к железнодорожным объектам, представляющим единую систему по перевозке грузов и людей.

  К настоящему времени сложилось понимание, что объекты индустриального наследия следует сохранять в целях лучшего понимания эпохи, которая сформировала мировоззрение современных людей, а не в качестве самостоятельных произведений [[14]](#footnote-13). На мой взгляд, данный тезис уже в значительной мере устарел, и можно рассматривать объекты индустриального наследия наравне с другими памятниками истории и культуры.

Основой для этого суждения является информационный потенциал объектов индустриального наследия. В данном случае необходимо внимательнее критерии значимости индустриальных объектов. Одним из наиболее влиятельных документов в сфере индустриальной археологии представляется Нижнетагильская хартия, принятая TICCIH в 2003 г. В тексте документа раскрываются следующие ценности: свидетельства деятельности, имеющей глубокие исторические последствия, части социальной истории, обеспечения важного чувства идентичности, техническая и научная (для истории производства, строительства, проектирования), редкость с точки зрения выживания технологий, эстетическая ценность (благодаря качеству архитектуры и дизайна)[[15]](#footnote-14). Так же следует учитывать отражение индустриальных объектов в произведениях искусства и соответствующее влияние на культуру.

Свои критерии ценности индустриального наследия дают современные российские исследователи А.А. Копылова[[16]](#footnote-15) и Н.В. Боровникова[[17]](#footnote-16), но они дублируют критерии из Нижнетагильской хартии и распространяются преимущественно на архитектурные комплексы.

При том, что индустриальные объекты несут в себе опыт коллективного труда[[18]](#footnote-17), убедить признавать за этим ценность в эпоху индивидуализма может быть крайне затруднительно, особенно на территории постсветского пространства, где отношение к прошлому осложнено его неоднозначностью.

При этом железнодорожным объектам свойственны проблемы, общие для всех индустриальных объектов. Как правило, вокзалы, изначально выстраиваемые на окраинах, в настоящее время располагаются в центре города, занимают место сопутствующей инфраструктурой. При этом даже если отдельные здания выходят из эксплуатации, поскольку они находятся на закрытой территории действующего предприятия, их невозможно передать в распоряжение городу[[19]](#footnote-18). А старинные здания оказывается невозможно приспособить под современные нужды с сохранением первоначального облика и исторической планировки[[20]](#footnote-19).

Процессом, возвращающим ценность и значение индустриальному значению является его актуализация - включение в повседневную жизнь. При этом можно выделить два направления актуализации по отношению к наследию - распространение информации об объекте без непосредственного взаимодействия с ним и сохранение и включение самого материального объекта в повседневность. Первый путь в современных реалиях происходит преимущественно через web-ресурсы (сайты музеев, тематические форумы, социальные сети)[[21]](#footnote-20), а так же классическими способами через открытые обсуждения, научные конференции, публикации. Второй отражается в практике приспособления наследия под современное использование.

Сохранение и приспособление индустриальных объектов ведётся преимущественно с коммерческими целями. В качестве альтернативы разрушению памятников индустриальной культуры были разработаны практики приспособления индустриальных зданий под современное использование: ревитализация, реновация с приспособлением как под коммерческие, так и под культурные цели. Особенность наследия железных дорог в сохранности инфраструктуры под открытым небом, в том числе прирельсовых территорий, которые преобразуют в линейные парки. А типовые промышленные здания достаточно универсальны, и их можно переоборудовать и придать новые функции, но при этом сохраняется само здание, но не память о том, что здесь было первоначально, и с уходом эпохи теряется и память о ней.

Сформировались критерии отбора индустриальных объектов, нуждающихся в сохранении. При необходимости выбора памятников индустриальной культуры, отдают предпочтение наиболее репрезентативным объектам из серии, сохранившимся в наиболее полной комплектации, имеющим историческую или культурную значимость. Кроме того, стараются сохранить уникальные индустриальные объекты[[22]](#footnote-21).

В то же время предметы техники индустриального времени оказались в более уязвимом положении, поскольку не могли быть использованы по иному назначению, кроме первоначального, когда оно становилось бессмысленно или небезопасно, и «отправлялись в утиль». И если промышленные здания имеют большой спектр вариантов повторного использования, в том числе в качестве торговых центров и ресторанов, то для объектов техники приоритетна музеефикация.

  Под музеефикацией мы понимаем процесс преобразования историко-культурных и природных объектов в музейные объекты. Предполагаются этапы их выявления, исследования, консервации, реставрации, музейной экспозиционной интерпретации и дальнейшего использования в качестве объектов музейного показа[[23]](#footnote-22).  Как правило, музеефикация объектов индустриального наследия, к которым относят и объекты железнодорожного транспорта, происходит в рамках создания музеев науки и техники.

Дополнительно деятельность по сохранению индустриального наследия проходит в рамках локального сохранения памяти и исторического наследия внутри отраслей промышленности. Именно в таком положении находится индустриальное наследие железнодорожной отрасли. Когда мы говорим о железнодорожном наследии, подразумеваем как старинные производственные объекты (вагоностроительные заводы и т.п.), так и инфраструктуру, доступную как для пользователя, так и для работника (пути, вокзалы, депо и отстойные станции, сигнализация, мосты, переезды и т.д.)[[24]](#footnote-23). Кроме того, ведётся работа по сохранению исторических документов и традиций железнодорожников. И мы видим, что понятие «железнодорожное наследие» целиком входит в определение индустриального наследия. Исследователи железнодорожной отрасли преимущественно не учитывают этого факта и занимаются сохранением материального и нематериального железнодорожного наследия отдельно от общего контекста индустриальной культуры.

В итоге выделяется следующее состояние деятельности по актуализации индустриального наследия в России. Несмотря на развёрнутую работу в сфере сохранения индустриального наследия, проблемное поле остаётся открытым, в частности значимыми проблемами является непонимание обывателями ценности объектов, хорошая разработанность теоретического поля только для объектов архитектуры, отставание российского движения по сохранению индустриального наследия от зарубежных достижений в этой сфере, что, в частности, связано с недостаточным влиянием исследователей и ценителей индустриального наследия на власть. Вместе с этим определённая работа по сохранению индустриального наследия ведётся в рамках ведомств и компаний, как это происходит с «железнодорожным наследием».

## 1.2. История создания сети железнодорожных музеев России.

Историю железнодорожных музеев России можно условно разделить на три периода. Первый - с момента появления первого музея в начале 19 в. по середину двадцатого века, период классического университетского музея. Второй — период активации деятельности по созданию общественных музеев в результате послевоенного восстановления, «оттепели» и «музейного бума» (с 1960-х по 1980-е). Третий — с 1990 г. по настоящее время, период интенсивной музеефикации индустриального наследия и обострения интереса к старинной технике.

Первый в России железнодорожный музей был основан в 1813 г.  Указом императора Александра I при Институте корпуса инженеров путей сообщения была создана специальная зала, куда направлялись модели и чертежи инженерных сооружений преимущественно из-за рубежа с тем, чтобы использовать эти образцы для обучения мастеров[[25]](#footnote-24). Благодаря этому собранию, специалистам стали доступны образцы передовых механизмов, появилась возможность их изучения и внедрения в российскую практику мостостроения и строительства железных дорог и техники.

Вплоть до конца 19 века, институтский музей был единственным музеем путей сообщения на территории России. Только в 1896 г. был основан музей при Министерстве путей сообщения, в дальнейшем объединённый с музеем при ИИПС[[26]](#footnote-25).

В течение 19 в. музей неоднократно менял своё местоположение в связи с расширением территории, отдаваемых под собрания музея.  В 1909 г. был переведён в новое здание на Садовой улице, где располагается по сей день. Всё это время музей финансировался государством[[27]](#footnote-26). Его ценность была неоспорима: от качества музейного собрания зависело качество инженерного образования и актуальность получаемых знаний, поскольку модели использовались в качестве наглядных материалов на занятиях.

С 1859 г. в музей, по специальному указу, стали поступать модели всех сооружений, выстраиваемых на территории Российской Империи. Кроме того, собрание пополнялось дарами различных учреждений, предприятий и отдельных граждан. Также в музей стали поступать личные вещи министров путей сообщения, артефакты, связанные со строительством железных дорог, в частности срез лиственницы, спиленной в ходе строительства Транссибирской магистрали. Постепенно зала с моделями передовой техники становится музеем истории инженерных сооружений, вместе с мемориальными предметами добавляется мемориальная функция и функция документирования истории института и состояния науки и техники[[28]](#footnote-27).

Вплоть до 1917 г. музей находился под покровительством императорской семьи. В результате революционных событий музей остался без финансирования и внимания государства. В течение 1920-х годов собрание музея было под угрозой уничтожения, но сохранено усилиями профессоров и студентов ЛИИПС. Вновь открыть музей удалось только в 1924 г.[[29]](#footnote-28).

  Вплоть до 1931 г. сохранялась тесная связь музея и института. Это выражалось как в том, что занятия в музее были включены в обязательную часть учебной программы, а студенты и сотрудники института непосредственно участвовали в жизни музея, так и в том, что структурные изменения в организации института отражались на составе музейных собраний. Так в 1930 г. из состава ЛИИПС был выделен Ленинградский институт инженеров водного транспорта, которому из музея были переданы все предметы водного отдела. Так музей, как и институт, приобрёл железнодорожную направленность. А в 1931 г., в связи с переорганизацией института, оставшееся собрание было разделено между образованными ЛИИЖТ и ЛЭМУК руководство которых не было заинтересовано в сохранении музея в прежнем его виде. При разделении часть уникальных музейных предметов по небрежности была уничтожена[[30]](#footnote-29).

Расформирование музея вызвало волну возмущения у широкой общественности. Собрания были возвращены. Такая общественная реакция позволяет утверждать, что железнодорожный музей стал восприниматься жителями Ленинграда как предмет гордости и общественное достояние, которое необходимо беречь. В 1933 г. НКПС принял музей в своё непосредственное подчинение, но в 1938 г.  музей вновь вошёл в состав ЛИИЖТа[[31]](#footnote-30).

Послевоенный период отмечен неоднозначным отношением к музею. Как и другим учреждениям культуры, ресурсов на восстановление не хватало. Свою роль в привлечении финансов снова сыграла защита общественности, но при этом музей потерял часть своих площадей и долгое время функционировал в условиях нехватки экспозиционного пространства[[32]](#footnote-31). Данная проблема остаётся актуальной до сих пор.

Как мы видим, в течение первого периода происходило постепенное включение музея в жизнь общества, происходила актуализация коллекций сначала для сугубо профессионального сообщества, только затем для широкой общественности. И именно последнее в своё время послужило стимулом для сохранения уникального собрания в тот момент, когда понимание руководством учебны заведений ценности коллекций для образования было потеряно. Благодаря успешной работе по актуализации железнодорожных предметов, собрание оказалось сохранено, несмотря на противоречивое отношение к музею со стороны государства.

Во второй период развития железнодорожных музеев происходит резкий рост их количества. В начале 1960-х гг. в рамках «музейного бума» начали появляться общественные музеи, создаваемые инициативными сотрудниками железных дорог. Ещё в послевоенное время на станциях, в дворцах культуры железнодорожников стали возникать комнаты боевой и трудовой славы железнодорожников, где были представлены материалы о героях войны и труда, памятные знаки. Позднее в различных местах магистрали отдельные энтузиасты стали собирать и изучать материалы по истории своего региона железной дороги и представлять их публике в формате музейной экспозиции. В данной тенденции прослеживается стремление к сохранению коллективной памяти «снизу».

Первый железнодорожный музей в составе ОАО «РЖД» был основан в 1960 г. (музей истории Северо-Кавказской железной дороги). Большинство (25 организаций) железнодорожных музеев было создано в период с 1967 г. по 1978 г. В дальнейшие периоды музейное строительство активно велось в двухтысячных годах (с 2000 г. по 2007 г. было основано 10 музеев). В промежутке между «волнами» музейного строительства было создано также 10 музеев в различных регионах России[[33]](#footnote-32). Основу собрания составляли документальные материалы и предметы техники. Благодаря деятельности сотрудников происходила фиксация нематериального индустриального наследия. Часть музеев впоследствии была включена в сеть ЦНТИБ в качестве подразделений по сохранению исторического наследия. Отдельные музеи до сих пор существуют на общественных началах при поддержке ОАО «РЖД».

К особенностям общественных музеев можно отнести концентрацию внимания на коллективной памяти. В результате работы энтузиастов были сформированы уникальные собрания, в зависимости от места образования музея отражающие историю предприятия, края, отдельных поселений (к примеру, Музей боевой и трудовой славы Ярославского электровозоремонтного завода им Б.П. Бещева[[34]](#footnote-33), музей Западно-Сибирской железной дороги, Музей на ст. Скуратово соответственно). Благодаря сохранённым сведениям, в дальнейшем появилась возможность более полно и профессионально восстанавливать историю отдельных регионов железных дорог.

Следующий прорыв в создании железнодорожных музеев произошёл в 1990-2000-е гг., что соотносится с третьим периодом развития железнодорожных музеев. В связи с массовым выведением из эксплуатации старинной техники и благодаря своевременному разворачиванию деятельности по её сохранению, началось создание площадок натурных образцов. В это время отмечается особый интерес у широкой общественности к старинной железнодорожной технике, как и к индустриальному наследию в целом.

Параллельно с централизованным решением о сборе старинного транспорта, стремление исследовать и сохранять индустриальное наследие железных дорог исходило от самих железнодорожников. По решению ЦК профсоюзов железнодорожного транспорта и МПС СССР в 1990 г. было учреждено Всесоюзное общество любителей железных дорог, общественная организация, занятая сохранением и пропагандой исторического наследия железнодорожного транспорта, созданием положительного образа железных дорог в глазах широкой общественности, удовлетворением познавательного интереса к железной дороге, просвещением и профориентацией, развитием железнодорожного моделизма, справочно-информационной деятельностью[[35]](#footnote-34).

Время создания большинства натурных площадок приходится на 2000-е годы, что совпадает со скачком интереса к индустриальному наследию в России. Первоначально, с 1979 г. работу по сбору образцов железнодорожной техники проводил ЦМЖТ по указу МПС. Затем инициативу по сохранению старинной техники переняло руководство железных дорог при непосредственном участии ВОЛЖД. Первый музей-натурная площадка «Музей железнодорожной техники им. В.В. Чубарова», был основан в 1991 г., в составе Октябрьской железной дороги. Затем, в 1993 г. - музей «Паровозы России» в составе Горьковской железной дороги. За период с 2000 по 2005 гг. по всей территории России было организовано ещё четыре площадки натурных образцов. В последующее время в 2010 г. и 2016 г. две экспозиции натурных образцов были основаны при музеях истории железных дорог на Европейской части России[[36]](#footnote-35).

С 1990-х годов на территории России также начали появляться частные железнодорожные музеи[[37]](#footnote-36). В отличии от ЦМЖТ и производственных музеев, основу собрания частных музеев составляет узкоколейный транспорт, сохранение которого происходит преимущественно по частной инициативе, при ситуативной помощи ОАО «РЖД».

Железнодорожные музеи страны тесно сотрудничали между собой. В 1987 г. ЦМЖТ приобрёл статус Центрального музея, и ему было поручено методически направлять работу производственных музеев, при этом от поддерживал контакты с подразделениями железных дорог и получал от них современные экспонаты. В 2003 г. произошла ликвидация министерства путей сообщения, новообразованное ОАО «РЖД» было отделено от министерства транспорта. ЦМЖТ перешёл в ведение Министерства транспорта, в связи с чем затруднились коммуникации между ЦМЖТ и музеями сети, а также сбор образцов железнодорожной техники.[[38]](#footnote-37) В данный момент ЦМЖТ не входит в систему железнодорожных музеев ОАО «РЖД». Тем не менее, музеи поддерживают старые связи. Происходит обмен опытом в рамках конференций.

Со временем музейная деятельность ОАО «РЖД» перешла  на новый уровень. В 2017 г., на основании собрания «Музея железнодорожной техники им. В.В. Чубарова» был открыт корпоративный Музей железных дорог России (далее Музей РЖД).  В сферу деятельности нового музея входят как непосредственно музейные функции, так и задачи создания и поддержания имиджа корпорации через музейную деятельность[[39]](#footnote-38).

Исторический экскурс в становление железнодорожных музеев России позволили нам проследить развитие от музея учебных пособий к массовому образованию локальных общественных музеев, и отдельным площадкам представляющим ОАО «РЖД» в регионах и в мире. При этом сами железные дороги и музеи, отражающие их историю, ещё с начала 20 века приобрели в глазах у общественности статус достояния, которое следует сохранять. Тем не менее, в качестве такого достояния сначала расценивались только музейные собрания, затем была осознана необходимость сохранения коллективной памяти, затем через раскрытие туристического потенциала использования старинного подвижного состава, была развёрнута работа по музеефикации непосредственно объектов железнодорожного транспорта.

Можно отметить, что в целом музеефикация индустриального наследия происходит с момента создания первого железнодорожного музея, но происходит неосознанно. Модели железнодорожной техники в ЦМЖТ приобретают статус памятников индустриальной культуры после того, как сама техника становится прошлым. «На местах» сохранение индустриального наследия, знания о жизни людей и роли железных дрог в их жизни, происходит в рамках сохранения корпоративной памяти.

## 1.3 Деятельность ОАО «РЖД» в сфере сохранения исторического наследия железных дорог.

  В настоящее время в состав ОАО «РЖД»  в качестве территориальных подразделений входит 16 железных дорог, покрывающих всю европейскую часть территории Российской Федерации и юг Сибири. До 2008 г. каждая железная дорога представляла собой самостоятельный хозяйственный механизм. Данное разделение, унаследованное от МПС, было признано неэффективным в новых рыночных условиях и в течение 2008-2011 гг. заменено на управление из корпоративного центра бизнес-единицами по основным направлениям деятельности компании. При этом центры по сохранению наследия не были выделены в качестве отдельных блоков и остались на территориальном уровне при местных центрах[[40]](#footnote-39). Это говорит  о второстепенной роли культуры в деятельности транспортной компании, что вполне естественно.

Тем не менее можно констатировать, что к настоящему времени осознание значимости исторического наследия железных дорог на уровне управления компании возросло, по сравнению с 2008 г. Об этом свидетельствует учреждение дорожных центров по сохранению исторического наследия в 2011 г., стабильное финансирование местных железнодорожных музеев и постепенная их модернизация (Открытие новой экспозиции Музея Московской железной дороги в 2011 г., строительство и открытие современного музея ЮУЖД в Челябинске в 2020 г.), открытие в 2017 г. Музея Железных дорог России в Петербурге.

Также стоит сказать, что тенденция к сохранению исторического наследия не согласуется с глобальным руководящим документом «Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г.», принятым в 2008 г. В тексте документа не рассматриваются вопросы наследия, напротив, стратегия развития направлена на модернизацию и инновацию, в частности «замену подвижного состава с истёкшим сроком эксплуатации»[[41]](#footnote-40). Стремление к инновациям противоречит поисками путей сохранения и использования исторического наследия. Этот диссонанс нивелируется тем, что традиция сохранения корпоративной памяти на местах, берущая корни в послевоенных комнатах боевой славы железнодорожников и установке первых памятников-локомотивов, укрепилась и нашла своё развитие в рамках внутреннего регулирования компании.

В настоящее время с ОАО «РЖД» ассоциированы три уровня сохранения индустриального наследия: первый и наиболее организованный - в рамках деятельности территориальных центров по сохранению исторического наследия железных дорог; второй - организация общественных музеев; третий и последний - участие в деятельности Всероссийского общества любителей железных дорог (далее ВОЛЖД). Все эти варианты сохранения наследия более подробно представлены ниже.

На территории России сложилась уникальная разветвлённая сеть корпоративных железнодорожных музеев, состоящая более чем из 40 ведомственных музеев истории предприятий и натурных площадок.

  В составе каждого из территориальных подразделений выделены центры научно-технической информации и библиотек. В их состав входят подразделения по сохранению исторического наследия соответствующей железной дороги. При каждом из них создан локальный железнодорожный музей. Типична ситуация, когда он является методическим центром для филиалов при региональных подразделениях по сохранению исторического наследия.

Система центров научно-технической информации и библиотек была закреплена в 2011 г. распоряжением от 12 сентября 2011 года «Об утверждении типовых положений центров научно-технической информации и библиотек». Согласно данному распоряжению, начальники дорог обязаны были утвердить положения центров, разработанные на основе типовых. Согласно положению, среди основных задач и функций, центр ведёт «музейную деятельность, связанную с историей железных дорог: формирует музейные фонды, хранит, изучает, проводит исследование, поиск и реставрацию музейных предметов, относящихся к истории железной дороги, а также пропагандирует историческое наследие железнодорожного транспорта.»[[42]](#footnote-41) Летом 2011 г. все существующие музеи перешли в подчинение дорожных Центров научной информации и библиотек.

Деятельность железнодорожных музеев лежит в двух правовых полях: законодательство о культуре и культурном наследии РФ и музейном деле РФ и акты, регулирующие деятельность ОАО «РЖД», как государственные, так и внутренние. В связи с этим могут складываться противоречия, которые требуют разрешения в деятельности музеев. В результате музеи при подразделениях носят названия музеев, но юридически таковыми не являются. Единственный музей, который подчиняется закону о музеях и музейном фонде РФ - Музей Железных дорог России в Петербурге[[43]](#footnote-42), но даже его фонды пока не опубликованы в Госкаталоге. При этом важно понимать, что многие «музеи» по факту являются учреждениями музейного типа и функционируют исключительно в качестве выставочных залов или культурных центров.

Вместе с музейной деятельностью во всех подразделениях компании ведётся активная и структурированная работа по сохранению исторического наследия железных дорог в целом. При этом основную работу ведут научные сотрудники центров, но в отдельных регионах к практике сохранения наследия на добровольных началах привлекается молодёжь в рамках направления молодёжной программы волонтёрского движения «Культурно-историческое наследие», к примеру, на Московской железной дороге[[44]](#footnote-43).

Параллельно с центрами по сохранению исторического наследия железных дорог в среде железнодорожников действуют общественные музеи. Такие музеи организованы на местах на общественных началах, находят поддержку корпорации, но не входят в состав ЦНТИБ.  При этом могут занимать исторические помещения, переоборудовать их под свои нужды и фактически музеефицировать непосредственно индустриальные объекты. Показательным в этом смысле является Музей боевой и трудовой славы в депо Ярославль-Главный[[45]](#footnote-44).

Общественные музеи могут поддерживаться усилиями нескольких энтузиастов, как правило, ветеранов-железнодорожников, завершивших свою профессиональную деятельность. Организаторы общественных музеев исследуют и собирают свидетельства прошлого и таким образом сохраняют память внутри своего коллектива. При этом они могут не иметь достаточной квалификации в области музейного дела, что в последующем может привести к утрате собраний из-за несоблюдения условий хранения. Также производственные музеи могут находиться на закрытых территориях, что затрудняет доступ сторонним посетителям и снижает качество актуализации наследия. Кроме того, зависимость деятельности музея исключительно от нескольких энтузиастов ставит собрание и особенно собранные сведения под угрозу исчезновения после отхода основателей от дел. В качестве развития деятельности общественных музеев, может происходить включение их в состав подразделений ОАО «РЖД» в качестве филиалов, что повышает шансы музея на «выживание».

Влиятельной организацией в деле сохранения и популяризации исторического наследия железных дорог является Всероссийское общество любителей железных дорог. Эта профессиональная организация была учреждена МПС в 1990 г. в качестве всесоюзной организации, но в дальнейшем деятельность была сконцентрирована на территории России. ВОЛЖД было организовано отдельно от МПС и в настоящее время имеет статус межрегиональной общественной организации. Благодаря этой независимости, общество не пострадало от реорганизации управления железнодорожным транспортом и послужило связующим звеном, передающим ценности наследия. Это подтверждается организацией в 2008 г. конференции  «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»», результаты которой отражены в современной деятельности по сохранению исторического наследия железных дорог[[46]](#footnote-45).

Деятельность ВОЛЖД охватывает широкий спектр задач. Непосредственно к сохранению индустриального наследия имеет отношение фотофиксация, непосредственный розыск исторического подвижного состава, сбор информации и участие в организации площадок железнодорожной техники. Так же с 2011 г. ВОЛЖД официально является главным консультирующим органом по вопросам исторического подвижного состава при ОАО «РЖД»[[47]](#footnote-46), что позволяет использовать многочисленный накопленный опыт и квалификацию непосредственно на практике сохранения индустриального наследия.

Непосредственное участие ВОЛЖД принимает в организации перевозок на паровозной тяге и в восстановлении ретро-вагонов для туристических поездок. Именно с организации туристических поездок на ретро-поездах началось осознание индустриального наследия как ценности и процесс сохранения исторического подвижного состава[[48]](#footnote-47).

Несмотря на то, что ВОЛЖД является профессиональной организацией, неизвестно количество членов и степень их участия в его деятельности. Практически единственным представителем организации в медиаресурсах и публикациях является её бессменный руководитель Вульфов А. С. Возможно, деятельность ВОЛЖД также слишком сильно зависит от личности руководителя, и в дальнейшем эффективность работы общества будет сильно снижена, не смотря на многочисленные успехи в настоящем[[49]](#footnote-48).

После рассмотрения системы организации сохранения индустриального наследия железных дорог необходимо более подробно осветить мотивацию ОАО «РЖД» в деле популяризации своего исторического наследия. Коммерческая компания очевидно имеет выгоды от сохранения и грамотного использования наследия. Чтобы определить мотивацию компании рассмотрим условия её формирования.

ОАО «РЖД» - одна из крупнейших железнодорожных компаний в мире, претендующая на мировой уровень и, следовательно, вынужденная учитывать мировые тенденции в бизнесе. Одной из таких тенденций является социальная ответственность компании. Наравне с благотворительностью и заботой об экологии, социальная ответственность включает сохранение культурного наследия. Европейские[[50]](#footnote-49) и азиатские[[51]](#footnote-50) компании интересуются «остатками» своего прошлого и активно их популяризируют. Одним из средств популяризации является создание музеев, в эту практику РЖД включено с самого основания, но открытие в 2017 г. Музея Железных дорог России вывело музейную деятельность компании на новый уровень. В заявлениях руководителей музея слышно стремление получить статус Эрмитажа среди научно-технических музеев[[52]](#footnote-51). Создание такого всеобъемлющего по составу собрания, хорошо спроектированного и высокотехнологичного музея позволяет ассоциировать его с компанией и попутно служить местом притяжения публики, в том числе и туристов. Так же туристическим потенциалом обладают объекты индустриального наследия в регионах.

Дополнительная поддержка делу сохранения индустриального наследия заложена в ценности бренда ОАО «РЖД» «мастерство», заключённой в преемственности кадров и технологий[[53]](#footnote-52). Учитывая то, что компания в настоящее время является одним крупнейших работодателей в России, сохранение памяти об образе жизни сотрудников прежних лет необходимо для поддержания доверия к фирме. Кроме того, благодаря наследию, определяется идентичность компании, её связь с прошлым, что создаёт ощущение стабильности у сотрудников, пользователей и инвесторов[[54]](#footnote-53).

Как мы видим, историческое наследие - один из значимых факторов, формирующих имидж предприятия, придерживающегося стратегии развития социально-ответственного бизнеса. Кроме того, музеи представляют компанию в регионах и таким образом привлекают сотрудников на предприятие и способствуют профориентации молодёжи.

В результате можно констатировать, что вопросы сохранения индустриального наследия в настоящее время зависят исключительно от компании и инициативы отдельных людей, что ставит ценные для общества объекты культурного наследия в нестабильное положение. Данная ситуация достаточно типична для корпоративных музеев. Тем не менее, поскольку идея сохранения исторического наследия вписывается в корпоративные ценности, играет имиджевую роль и поддерживается сотрудниками, в том числе молодым поколением, можно надеяться, что эти обстоятельства послужат основанием, сдерживающим от  обесценивания индустриального наследия и поддерживающим деятельность по его сохранению и популяризации.

# Глава 2. Особенности актуализации индустриального наследия в железнодорожных музеях России.

## 2.1. Формы и методы музеефикации индустриального наследия железных дорог.

В рамках деятельности по сохранения историко-культурного наследия железных дорог происходит музеефикация - приведение в музейное состояние объектов[[55]](#footnote-54), как недвижимых, так и движимых объектов индустриального наследия. В данном разделе будет рассмотрена преимущественно практика музеефикации следующих объектов: вокзалов, депо, железнодорожных мостов, подвижного состава, отдельной техники, выведенной из эксплуатации, поскольку они характерны для наследия железных дорог.

Ограничение на сохранение железнодорожной инфраструктуры исходит из необходимости поддерживать безопасность железнодорожных перевозок. В связи с этим регулярно меняется железнодорожное полотно, совершенствуются системы сигнализации, происходит регулярная модернизация путей. Кроме того отдельные объекты, такие как складские помещения, сохраняют свою первоначальную функцию и используются в настоящее время. Без музеефикации сохраняются также имеющие культурную ценность водонапорные башни, поскольку они имеют эстетическую и историческую ценность, но их сложнее всего приспособить к новым функциям.

В рамках музеефикации создают краеведческие, научно-технические музеи и музеи транспорта.  Характерно, что в России музеефикация до сих пор идёт по пути создания музеев техники под открытым небом[[56]](#footnote-55). Традиционно железнодорожные музеи занимают помещения в ДК железнодорожников. Можно утверждать, что ДК, хоть и являются образцом индустриальной культуры, при этом учитывают музейную деятельность как одну из своих непосредственных функций, потому их приспособление под музеи мы рассматривать не будем.

Подобнее следует рассмотреть музеефикацию отдельных объектов. В качестве примера музеефикации железнодорожного вокзала было выбрано здание Свердловского железнодорожного вокзала, в котором был размещён Музей науки и техники Свердловской железной дороги[[57]](#footnote-56). Здание вокзала типовое, первоначально выполняло свои функции, но довольно краткий период, некоторое время служило госпиталем. Впоследствии все эти функции перестали быть актуальными, поскольку построили новый вокзал, более современный и вместительный. После периода, когда здание пустовало, было принято решение разместить внутри музей, состоящий из двух отделов: исторический и технический. Реставрация с приспособлением была проведена с сохранением и восстановлением как внешнего старого убранства, так и внутренней планировки[[58]](#footnote-57).

Здание вокзала было сохранено «in situ», но под музей. На фасаде была размещена табличка о первоначальном назначении здания, но функционал был изменён полностью. Преобразование вокзала в музей актуализирует понимание вокзала как центра притяжения людей, но при этом не воссоздаётся атмосфера постоянного движения, напротив, можно наблюдать только «замершую» историю. Напоминанием о принадлежности музея к железной дороге также служит скульптурное окружение соответствующей тематики работы Ю. Крылова и А. Котеева[[59]](#footnote-58). Сохранены железнодорожные пути, но непосредственная близость к действующему вокзалу не даёт развернуть на них постоянную экспозицию.

В качестве примера музеефикации депо следует рассмотреть здание паровозного депо Петергофской железной дороги, в котором был размещён Музей Железных дорог России. Помещение депо было сохранено «in situ», установлена табличка у входа о первоначальном предназначении здания. Размещение экспозиции железнодорожного транспорта в депо позволяет использовать изначальный функционал здания, тем самым одновременно решая вопрос размещения экспонатов и актуализируя изначальное назначение индустриального объекта. При этом первоначальная функция здания - хранение паровозов осталась и оказалась дополнена функцией экспозиционного показа.

В ходе реставрации и приспособления под музей был достроен больший по площади второй корпус. Проектирование нового корпуса было проведено с учётом удобства комплектования музея. Архитектурное и дизайнерское решение было разработано бюро «Студия 44». Спонсором создания музея послужила строительная фирма, которой были отданы под застройку неиспользуемые территории в обмен на строительство музея[[60]](#footnote-59).

Также примечательна практика музееефикации паровозного депо «Подмосковная» в качестве музейно-производственного комплекса. Объект культурного наследия был отреставрирован и переоборудован под две функции: действующее ремонтное депо железнодорожной ретро-техники и музей. Был реконструирован внешний вид вокзала на момент его строительства и восстановлена внутренняя обстановка. Также функция станции и атмосфера актуализируется посредством рейсов на паровой тяге, регулярно доставляющих посетителей с вокзала в Москве и обратно[[61]](#footnote-60).

Музеефикация железнодорожного моста - редкое явление в России, произведённое в г. Хабаровск. Амурский мост, выдающееся инженерное сооружение, названое «венцом» Транссибирской магистрали, был построен в 1916 г., но меньше чем через век службы исчерпал ресурс провозной способности. Руководством дороги было принято решение о строительстве нового моста, соответствующего современным требованиям железнодорожных перевозок. В ходе рассмотрения разных вариантов сохранения старого инженерного сооружения, было принято решение сохранить в качестве памятника одну ферму. Звено было снято и перенесено на площадку на берегу. Были проведены консервационные работы[[62]](#footnote-61).

Территорию вблизи памятника было решено переоборудовать под музей. Экспозиция делится на две части: натурную площадку под открытым небом, где на путях расположены образцы исторического подвижного состава, и экспозицию в специально построенном павильоне, посвящённую истории создания Амурского моста. Павильон музея воссоздаёт облик вокзала на станции Хабаровск начала 20 в[[63]](#footnote-62). Таким образом происходит частичная реконструкция индустриального наследия В настоящее время ферма расположена параллельно новому мосту, что также символизирует преемственность поколений.

Попытка цельной музеефикации пути в качестве заповедной дороги происходит происходит на Кругобайкальской железной дороге. Окружная железная дорога вокруг озера Байкал имеет как историческую, так и эстетическую ценность. В настоящее время сохранены и законсервированы конструкции тоннелей и переходов, на многих станциях созданы музеи, часть туристических поездов воссоздают облик исторической техники[[64]](#footnote-63).

Индустриальное наследие также носит нематериальный характер, но память о людях и традициях сохраняется преимущественно в архивах и на экспозиции музеев. Музеи истории железных дорог носят двойственный характер, совмещая краеведческий и научно-технический профили. Несмотря на то, что в целом экспозиции музеев сети посвящены истории железных дорог, особое внимание уделяется истории коллектива и судьбам отдельных людей, связанных с участками железных дорог, на которых создан музей. Кроме того, значительную часть собрания отдельных дорожных музеев занимают этнографические и бытовые коллекции, реже коллекции природных образцов. При этом вопросы науки и техники освещаются лишь по мере необходимости для профориентации молодёжи, либо из соображений сохранности ретро-техники.

Железнодорожные вокзалы также служат в качестве самостоятельных выставочных пространств. В отдельных вокзалах могут организовываться экспозиции на отвлечённые от индустриальной эпохи темы, и при этом происходит приспособление индустриального наследия под сохранение памяти и культуры в более широком контексте. При этом могут как акцентировать внимание и восстановить атмосферу железнодорожной станции 19 века, как это проведено в Козловой Засеке, так и использовать территорию для расположения экспозиции совсем сторонней тематики , как это проведено на станции Бородино (музей военной истории)[[65]](#footnote-64).

Другим направлением музеефикации является сохранение движимого индустриального наследия. Особое внимание следует уделить музеефикации подвижного состава.

Историческим подвижным составом считается вся железнодорожная техника до 1970 г. выпуска[[66]](#footnote-65). Отбором занимается преимущественно ВОЛЖД, но рядовые сотрудники могут подключиться к этому процессу. Выявление натурных образцов техники происходит благодаря поисковой экспедиционной работе участников ВОЛЖД, изучавших историю железнодорожной техники и находивших образцы, имеющие историко-культурную ценность преимущественно среди объектов техники, выведенных из эксплуатации. В настоящее время исторический подвижной состав сохраняется централизованно, согласно Распоряжению от 17 октября 2005 г. N 1628р о подвижном составе ОАО «РЖД», имеющем культурно-историческую ценность, а ВОЛЖД работает в качестве консультирующего органа.

Сохранение и экспонирование подвижного состава происходит преимущественно на площадках натурных образцов железнодорожных музеев. При этом отдельные площадки, как Новосибирский музей транспорта им. Н. А. Акулинина на ст. Сеятель расширяют тематику своего собрания до транспорта в целом, включая также автомобили и метрополитен[[67]](#footnote-66). Для других площадок возможно сочетание на экспозиции техники нормальной колеи и узкоколейной. Также в составе Северной железной дороги была создана фондовая площадка для хранения исторического подвижного состава[[68]](#footnote-67).

Вместе с этим ещё с 20 века распространена практика установки локомотивов в качестве памятников. В современности возможны ситуации, когда памятник снимают с постамента, восстанавливают и экспонирования в качестве образца подвижного состава, к примеру, именно так поступили с паровозом Су на Московской железной дороге[[69]](#footnote-68).

Возможна также музеефикация вагонов не в качестве экспонатов, а как самостоятельные передвижные музейные единицы с тематическими музеями внутри. Эта практика применялась на Октябрьской железной дороге и ЮУЖД, а на Северной железной дороге применяется до сих пор, и именно в вагоне-музее отражается основная просветительская деятельность ЦНТИБ[[70]](#footnote-69).

Исторический подвижной состав сохраняют независимо от полноты комплектации или уникальности отдельных предметов. Широко распространено сохранение предметов техники для последующего их применения в качестве доноров. Экспонаты натурных площадок, как правило восстанавливают из неполной комплектации. Поскольку после выведения из состава действующего подвижного состава, предметы техники теряли своё первоначальное назначение, в качестве альтернативы пусканию на металлолом их могли использовать как электростанции, котельные, бытовки на железнодорожных или других предприятиях[[71]](#footnote-70).

При подготовке к экспонированию предметов техники первоочередной становится задача их восстановления до полной функциональности и полной комплектности. Использование подлинных материалов, во-первых, обеспечивает их соответствие конструктивным требованиям, во-вторых, позволяет сохранить ауру подлинности предмета. По отношению к предметам науки и техники, особенно серийного производства, каким является большинство индустриальных объектов, такой подход вполне релевантен. Полную комплектацию определяют из сохранившихся документов и фотографий, также показателем является нормальная работа механизма. С помощью доноров предметы техники восстанавливают в специальных ремонтных мастерских, к примеру в упомянутом выше депо «Подмосковная». Также к реставрации привлекаются действующие железнодорожные ремонтные мастерские для современной техники.

Поскольку железнодорожная техника поддерживается в рабочем состоянии, возможно использование музейных предметов в кинематографе. При этом для ретро-движения, как правило, используют отдельные составы, также восстановленные до полной комплектности, но дополнительно переоборудованные с учётом современных требований безопасности[[72]](#footnote-71). Благодаря тому, что музейные экспонаты используются только в крайних случаях, продлевается срок их службы, поскольку сама актуализация через непосредственное использование музейных предметов по назначению противоречит вопросам сохранности.

Как правило, подвижной состав сохраняют вместе с рельсами, даже когда устанавливают в качестве памятников. На натурных площадках также музеефицируют механические средства инфраструктуры, такие как стрелки. В этом присутствует техническая необходимость, поскольку иначе перемещение подвижного состава требует значительных усилий, в результате получается сохранение предметов техники вместе со средой.

Сохранение железнодорожной техники на открытых натурных площадках также имеет ряд недостатков. Первый из них - сохранение под открытым небом. Железнодорожная техника достаточно устойчива к воздействию осадков и перепадам температур при регулярном уходе. В рамках музеев, как правило, не хватает ресурсов для поддержании техники в должном состоянии, в результате проводятся низкокачественные ремонты, провоцирующие дальнейшую коррозию металла. В качестве сохраняющей меры можно было бы размещать технику под навесами, что предотвратило бы воздействие осадков. Второй проблемой является вандализм. Поскольку натурные площадки, как правило, значительны по своей площади, охраны не хватает на предотвращение вреда экспонатам. Особенно явно эта проблема проявилась на ЮУЖД[[73]](#footnote-72). В качестве противодействия ведётся просветительская работа.

Несмотря на то, что железнодорожные музеи носят статус корпоративных, они имеют возможность подключиться к программе «Памятники науки и техники», обеспечивающая музейным экспонатам дополнительные условия для сохранения[[74]](#footnote-73). Согласно определению И.Е. Бубнова, «памятник науки и техники – это материальный объект, связанный (прямо или косвенно) с прошедшими этапами развития науки и техники, требующий в соответствии со своей социальной или научной значимостью сохранения и использования в общей системе культуры”[[75]](#footnote-74). Помимо статуса памятника науки и техники, предметам уделяется особое внимание и дополнительный контроль за его перемещениями и изменением состояния сохранности.

Так мы рассмотрели процесс музеефикации специфичных для железнодорожной промышленности объектов индустриального наследия: вокзала, депо, моста, подвижного состава и попытку цельной музеефикации железнодорожного пути. Можно констатировать, что в рамках деятельности железнодорожных музеев при музеефикации объектов реализуется и актуализируется потенциал, заложенный первоначальными функциями объектов. Кроме того, железнодорожные музеи ориентированы на сохранение подлинного исторического наследия, что не свойственно для корпоративных музеев в целом[[76]](#footnote-75) и позволяет рассуждать о подразделениях по сохранению исторического наследия ОАО «РЖД» как о полноценных музеях.

## 2.2. Формы и методы экспозиционной интерпретации объектов индустриального наследия в музейной среде.

Как мы определили выше, железнодорожные музеи в системе ОАО «РЖД» в соответствии с разными классификациями относятся к корпоративным промышленным транспортным музеям. Очевидно, принадлежность к типу влияет на построение экспозиции железнодорожных музеев как в содержательном плане, так и на уровне методик показа музейных предметов.

Также следует учитывать различие в уровне музейного показа между различными подразделениями сети, которое происходит из различия в финансировании, степени профессионализма в музейном деле сотрудников и потенциала сохраняемых музейных предметов. В целях разрешения данной проблемы, было решено основывать повествование на экспозиции Музея Железных дорог России и при необходимости дополнять сведениями из деятельности других музеев. С точки зрения актуализации индустриального наследия показателен именно этот музей, поскольку он рассчитан на наиболее полное отображение деятельности компании. Кроме того, благодаря тому, что это один из самых новых музеев сети, можно говорить, что при построении его экспозиции были применены лучшие приёмы из практики предыдущих лет. При этом личный опыт посещения экспозиции позволяет опираться на метод наблюдения при написании этой главы.

Принадлежность к корпоративной культуре определяет содержание, внимание к людям, истории, культуре, потому что это железнодорожная традиция. Кроме того, цвета и шрифт РЖД используются в оформлении экспозиций, что обеспечивает узнаваемость бренда.

Происхождение от промышленных музеев определило состав собраний из документальных материалов и образцов продукции и используемой техники. При этом в музеях сети демонстрация плоскостных материалов ограничивается стендовым методом показа. В Музее Железных дорог России подлинные документальные материалы практически отсутствуют на экспозиции и заменены на цифровые копии.

Другая используемая техника - железнодорожный транспорт, коллекции которого представлены в музеях, определила принадлежность к транспортным музеям. И именно на демонстрации старинной техники построена экспозиционная деятельность Музея Железных дорог России. При этом в музее демонстрируются преимущественно локомотивы и пассажирские вагоны. Образцы служебной техники и грузовые вагоны представлены лишь отдельными экземплярами. Это может быть связано как с недостаточной изученностью и сохранностью данных видов техники, так и со стремлением представить на экспозиции предметы, достаточно близкие посетителю.

Можно выделить несколько особенностей подвижного состава с точки зрения экспонирования: техническая сложность, требующая особых методов интерпретации, большой размер, требующий простора для размещения и осмотра, и свойственная и другим индустриальным объектам, приспособленность к определённым функциям в рамках большей системы железных дорог, которая также требует отдельных методов показа. В целом можно говорить, что музейное пространство учитывает эти особенности музейных предметов[[77]](#footnote-76).

В первую очередь следует рассмотреть особенность проектирования экспозиции. Несмотря на то, что музей объединяет два корпуса разного времени постройки: историческое здание паровозного депо и современное здание музея, благодаря единому стилистическому решению, экспозиция воспринимается единым комплексом. В целом можно говорить о том, что экспозиционные комплексы Музея РЖД построены по принципу «матрёшки», поскольку они встраиваются друг в друга. Так в общее экспозиционное пространство музея вписаны меньшие по размеру экспозиционные комплексы в отдельных вагонах или отдельные витрины и их комплексы.

При этом здание проектировалось с учётом удобства размещения рельсовой техники, чтобы была возможность при необходимости расширять экспозицию и менять экспонаты местами. Также был обеспечен круговой обзор, необходимый для полного восприятия объектов**[[78]](#footnote-77)**. При этом была обеспечена возможность осмотра экспозиции сверху с протянутой внутри всего здания площадки, что позволяет охватить взглядом предметы техники, не соразмерные человеческому росту. Такая вариативность позволяет посетителям выбирать свой способ осмотра экспозиции и самоощущение**[[79]](#footnote-78)**.

Основу экспозиции составляют расположенные по хронологическому и систематическому принципу образцы подвижного состава. При этом количество и содержание интерактивных и художественных компонентов позволяет «оживить» систематическую экспозицию, а исследователю говорить о комплексном методе построения.

Также объём в восприятии экспозиции создают экспозиционные комплексы, расположенные внутри техники, к примеру вагон-перевязочная, кабина машиниста паровоза, мультимедийные комплексы в вагоне-холодильнике, почтовом вагоне. Размещение экспозиционных комплексов внутри вагонов видится продолжением практики приспособления вагонов под передвижные музеи. Примечательно также, что зайти посетители могут только в вагоны, в то время как внутрь кабины машиниста можно заглянуть, но не попасть. В значительной мере это обусловлено соображениями безопасности, поскольку вся экспонируемая техника «на ходу». Кроме того, это и более реалистично для посетителя, чаще бывающего пассажиром, чем машинистом, и потому не вызывает диссонанс с реальным опытом.

Возможность оказаться внутри вагонов приближает объекты техники к реальному опыту посетителей, расширяя диапазон взаимодействия с музейными предметами и улучшая их понимание, поскольку в обыденности людям свойственно замечать не визуальный образ объекта, а качества, непосредственно связанные с его функционированием[[80]](#footnote-79). Понимание этой закономерности обостряет проблему интерпретации предметов техники. Потому научно-технические музеи, пришли к необходимости демонстрировать функциональность предметов, в том числе через интерактивные экспонаты.

Основными интерактивными экспонатами, являются кинематические макеты и модели. С их помощью реализован метод интерпретации предметов техники - показ в действии. Большая часть экспозиционных материалов музея РЖД - макеты, воспроизводящие внешние аспекты работы механизмов. Они позволяют посетителю-зрителю понять их логику, дополняя описание устройства наглядным материалом. Использование на экспозиции исключительно электрических макетов паровых машин продиктовано требованиями безопасности. Кроме того, использование экспозиционных материалов позволяет полно осветить представляемую тему, поскольку подлинных моделей многих предметов техники не сохранилось. Также макетами представлены сложные структуры (устройство железнодорожных узлов, порта и т.п.).

Отдельно следует упомянуть интерактивный кинематический макет сортировочной горки. Ранее модель сортировочной горки была реализована в ЦМЖТ, где она хранится и демонстрируется до сих пор[[81]](#footnote-80). В экспозиционной практике музея РЖД была воспроизведена и развита идея наглядного показа действия сортировочной горки, возможность управления дана посетителям. Все кинематические модели запускаются посетителями по мере надобности, располагают ко взаимодействию с экспозицией и повышают к ней интерес.

Также приёмом музейной интерпретации является представление предметов в разрезе, позволяющие заглянуть внутрь объектов. В музее железных дорог присутствует два варианта применения данного метода. Первый - представление музейных предметов и экспозиционных материалов без внешней оболочки. Так некоторые макеты станций и вагонов представлены в разрезе или в раскрытом виде. Кроме этого на экспозиции представлен паровоз, у которого была срезана часть внешних стенок, благодаря чему открылось взгляду внутреннее устройство, различные части которого были покрашены в соответствующие цвета. Ранее приём показа паровоза в разрезе был применён в музее Московской железной дороге[[82]](#footnote-81), но в Музее РЖД он был развит и усовершенствован, в частности появилась возможность пройти под паровозом и увидеть его строение со стороны железнодорожного полотна. Вторым вариантом применения данного метода является виртуализация внутреннего устройства вагонов посредством передвижения «сканирующих» панелей[[83]](#footnote-82). Этот приём интерпретации также представлен в двух вариантах: отображение составляющих механизма локомотива (локомотив ТЭП-70 0007) и инсценировка происходящего внутри вагона, совмещённая с особенностями его устройства (реконструкция эпизода рабочей поездки В. М. Молотова на переговоры в Восточную Европу на пассажирском 6-осном салон-вагоне типа «Полонсо»).

В устройстве экспозиции Музея РЖД сочетаются научные и художественные способы показа. В целом выставочна концепция предполагает как освещение различных этапов истории железных дорог, так и реализацию междисциплинарных проектов[[84]](#footnote-83). Основная задача - популяризация исторического наследия железных дорог в широком культурном контексте.

При этом художественные приёмы в оформлении развиваются согласно изменению художественных характеристик самих экспонатов[[85]](#footnote-84). Так наиболее старые предметы дополнены только необходимыми информационными стендами, расположенными на уровне пояса, и размещены в историческом краснокирпичном депо, внутри которого они смотрятся гармонично, и в то время как более современные экспонаты размещены в новом здании, и сочетаются с различными мультимедийными комплексами и современными витринами.

Большая часть витрин на экспозиции представляют собой витрины-образы. Они применены в специализированных тематических зонах. В частности, зона передвижения грузов с интерактивными кинематическими моделями помещена в ряд витрин, представляющих разрезанную железнодорожную цистерну для перевозки жидких грузов. Аналогично выстроена тематическая зона вагоностроения (разрезанный вагон), кроме того в окнах вагонов художественно конструируется образ пассажиров разных классов через названия конечных станций и содержания стола.

Также в экспозиционном пространстве присутствуют экспонаты-знаки. В основном такими знаками являются скульптурные композиции пассажиров и служащих железной дороги, помещённые рядом с подвижным составом. Сами по себе бесцветные гипсовые скульптуры играют роль «теней», создающих атмосферу и напоминающих о том, что железнодорожное предприятие невозможно без людей и при этом влияет на их жизни. Также фигуры нейтральных цветов не отвлекают от рассмотрения подлинных музейных предметов.

Включение в экспозицию фигур пассажиров и служащих достаточно типично для железнодорожных музеев. При этом существует два разных подхода: использование скульптур на подходе к зданию музея, как это сделано в Музее Свердловской железной дороги[[86]](#footnote-85), и помещение реалистичных манекенов в ансамблевые комплексы железнодорожных вагонов. Последний подход наиболее ярко продемонстрирован в Музее МЖД[[87]](#footnote-86) и Музее ЗСЖД[[88]](#footnote-87).

При этом можно говорить, что Музей РЖД развил эти тенденции и нашёл лучшее воплощение. На экспозиции посетителям также дана возможность «оживить» фигуры на мультимедийных стендах и услышать рассказы из уст сотрудников музея, снятых в роли этих персонажей. Совмещение условных скульптур с возможностью их «оживления» одновременно снижает усталость у посетителей, поскольку нейтральные фигуры не несут значимой информации, и повышают привлекательность экспозиции благодаря интерактивности. Также с помощью мультимедийных стендов можно получить более научную информацию: историю профессии и интервью со специалистом.

Принцип построения экспозиции Музея железных дорог также включает элементы театральности. Данный подход исторически обоснован развлекательным предназначением первого в России железнодорожного вокзала и дальнейшим активным включением железнодорожников в культурную жизнь страны. Театральность проявлена как в художественных решениях оформления экспозиции, так и в формировании событийных составляющих. Так театральный занавес закрывает «виртуальные перроны», на которых воспроизводятся ассоциативные ряды с произведениями искусства на тему железных дорог. А через события, привязанные к определённому времени, либо исполняемые через определённые периоды, происходит взаимодействие с отдельными экспонатами. Такие события - «сканирование» вагонов, действие железнодорожного переезда, световое шоу «Время вперёд». Такой подход к экспонированию с одной стороны регулирует поток посетителей, притягивает их к определённому времени к определённым местам. С другой - продлевает срок службы дорогостоящего оборудования.

Музей РЖД - один из передовых в сфере применения цифровых технологий[[89]](#footnote-88). На экспозиции применены практически все современные разновидности мультимедийных технологий. При этом они играют как вспомогательную, так и смыслообразующую роль[[90]](#footnote-89).

Информативную основу экспозиции составляет этикетаж и сопроводительные тексты. Большинство пояснительных текстов на экспозиции убраны с поля зрения в мультимедийные киоски, нейтрально оформленные и расположенные на уровне пояса взрослого посетителя. Непосредственно в поле зрения посетителя оставлены крупные этикетки, стилизованные и размещённые на полу у каждого предмета техники. Такое решение позволяет посетителю воспринимать предметы транспорта в среде, приближенной к естественной. Вместе с этим облегчается задача обновления содержания сопроводительных материалов, где можно указывать любое необходимое количество информации.. Ранее схожая методика была применена в железнодорожном музее на ст. Сеятель (ЗСЖД), где были оставлены только названия экспонатов, а основной пояснительный текст после того, как было набрано достаточное количество сведений об экспонатах был зашифрован в QR-кодах и добавлен на уже существующие этикетки[[91]](#footnote-90).

Такой подход побуждает взаимодействовать непосредственно с самим экспонатом, рассматривать его и обращаться за дополнительной информацией, если возникнет интерес. При этом в сопроводительном тексте можно получить информацию об экспонате не только как о типе, но ещё и как о конкретном предмете с легендой. Это отличается от «серийного» подхода, характерного для индустриальных объектов и позволяет говорить о том, что в железнодорожных музеях происходит актуализация и типовой, и мемориальной ценности предметов индустриального наследия.

Роль смыслообразующего центра мультимедийные экспонаты носят преимущественно художественном оформлении экспозиции. Так масштабные панорамные проекционные изображения составляют самостоятельный мультимедийный экспозиционный комплекс «Стрела времени», играющий роль интерактивного кинозала на историческую тематику. Проекции также используются в качестве вспомогательных материалов для создания атмосферы (тень дымящего паровоза Черепановых), наравне с голограммами (Министр путей сообщения). В качестве сопроводительных информационных материалов использованы сенсорные экраны, стилизованные под нужды экспозиции (бочки, чемоданы). Расширяют информационные свойства «сканирующие экраны», реализующие метод виртуализации. Под влиянием последних веяний в музее появилось VR-путешествие в императорском поезде, в большей степени играющая роль аттракциона, чем информативное и актуализирующее подлинное историческое наследия.

Активное использование цифровых технологий в музее, с одной стороны, пропагандирует историческое наследие в привычном современному посетителю формате. С другой стороны, поддерживает имидж ОАО «РЖД» как высокотехнологичной компании, что естественно в корпоративном музее. Применение цифровых технологий в Музее РЖД граничит с избыточностью и не всегда служит успешной интерпретации индустриального наследия, особенно учитывая преобладание экспозиционных материалов над подлинными предметами.

В целом мы видим как в железнодорожном музее отходят от основного принципа показа индустриального наследия в качестве знака и свидетеля эпохи. На первый план выступает показ в качестве уникальных предметов техники и отображение общекультурного контекста. Интерпретация классическими и современными цифровыми методами, часть из которых ранее была опробована в других железнодорожных музеях и усовершенствована. Показана не столько история техники, как это принято в научно-технических музеях, сколько влияние железных дорог на культуру России. В целом такая антропологическая парадигма характерна для российской традиции интерпретации индустриального наследия[[92]](#footnote-91). Кроме того, она должна способствовать расширению аудитории и упрощать интерпретацию предметов техники, составляющих основу собрания для посетителя, не имеющего предварительной подготовки.

## 2.3. Формы и методы культурно-просветительной работы железнодорожных музеев.

Следующим направлением актуализации индустриального наследия музейными средствами является культурно-просветительная работа. Именно в её рамках происходит значительная часть коммуникации между посетителями и сотрудниками музея, воспроизводится нематериальное наследие и улучшается интерпретация музейных предметов. Благодаря культурно-просветительной работе, включающей наследие в непосредственный опыт посетителя, происходит актуализация знаний[[93]](#footnote-92).

Основные направления культурно-просветительной деятельности железнодорожных музеев: пропаганда историко-культурного наследия железных дорог для широкой публики, профориентация детей и молодёжи (работа со школьниками, воспитанниками детских железных дорог), обеспечение безопасности на железных дорогах, поддержка образования студентов железнодорожных ВУЗов. Основные формы культурно-просветительной деятельности: проведение экскурсий, лекций, квестов, музейных праздников[[94]](#footnote-93). При этом в комплексе с непосредственно музейной деятельностью необходимо рассматривать присутствие музея в СМИ и на интернет-ресурсах, таких как сайты музеев и социальные сети.

В научно-технических музеях проводят следующие типы экскурсий: обзорные, учебные, тематические. В Музей РЖД посетители имеют возможность посетить как обзорную, так и тематические экскурсии. При этом посещение музея с экскурсией даёт исключительное право на посещение закрытых залов музея. Организованы обзорные экскурсии двух типов: пешая по внутренней экспозиции для взрослой аудитории и детская на паровозике «Ефимка» по экспозиции под открытым небом[[95]](#footnote-94). Так экскурсии адаптированы под большую площадь музея. Учитывая то, что появление паровозов повлияло в том числе на мир детства, можно говорить, что такой способ актуализации индустриального наследия вполне правомерен.

В настоящее время возможны три узкие направления тематических экскурсий: история Транссиба, знакомство с Красной стрелой в рамках авторской экскурсии. Посещение авторской экскурсии также даёт исключительную возможность попасть внутрь экспоната - вагона «Красной стрелы». Учебные экскурсии проходят в рамках профориентационного направления работы детского центра в музее.

При этом другие железнодорожные музеи также проводят обзорные и тематические экскурсии не только по музею, но и по своему району железной дороги, как это происходило в отделении Красноярской железной дороги. В том числе костюмированные, если экскурсии посвящены истории железных дорог, так применяется метод реконструкции[[96]](#footnote-95).

В Музее РЖД работа с детской аудиторией ведётся в специализированном детском центре. Деятельность центра ведётся по двум основным направлениям: музейно-игровые занятия с детьми до 12-ти лет и профориентационные программы для школьников до 14-ти лет. Музейно-игровые занятия подразумевают как тематические мастер-классы с созданием поделок в помещении детского центра для самых младших участников, так и специальные программы, подразумевающие присутствие на экспозиции. Тематика программ подразумевает знакомство с историей паровозов в двух вариантах подачи для разных возрастных категорий и программу по знакомству с техникой безопасности на железных дорогах[[97]](#footnote-96). Так мы видим как в одном пространстве музея и в схожих формах популяризируется индустриальное наследие и решаются насущные задачи поддержания безопасности движения.

Профориентационная программа построена по принципу интерактивных экскурсий по экспозиции музея. Всего были разработаны программы для трёх специальностей: проводник, дежурный и машинист. В рамках каждой из них происходит знакомство с историей профессии и сопряжённой с ней техники[[98]](#footnote-97). Таким образом наследие индустриальной эпохи актуализируется при решении современной задачи профориентации.

Как мы видим, экскурсионная деятельность в Музее РЖД направлена преимущественно на детскую аудиторию, в то время как взрослые посетители имеют достаточно ограниченный выбор тем экскурсий. Этот недостаток культурно-просветительной деятельности восполняют разработки квест-карт. Квесты Музея РЖД рассчитаны на взрослую и семейную аудитории и подразумевают самостоятельное перемещение участников по заданному маршруту между музейными предметами, объединёнными общей темой. Квест-карты наравне с экскурсиями дают право посещения закрытых исторических залов. Форма квеста повышает интерактивность музейной экспозиции, поскольку требует непосредственного с ней взаимодействия, активирует исследовательский интерес у посетителя и позволяет выстроить коммуникацию с ним без непосредственного участия сотрудника музея.

Сотрудниками Музея РЖД были разработаны восемь квест-карт, отражающие бытовые («Станционный буфет»), технические (история и особенности вагонов, изобретения на железной дороге), исторические и общекультурные аспекты железнодорожного наследия. При этом отдельный квест рассчитан на одно посещение, на момент разработки новый квест появлялся раз в месяц[[99]](#footnote-98). Благодаря такому разнообразию и большому количеству тем, у посетителя поддерживается интерес к музею, кроме того, после прохождения нескольких карт, складывается объёмное представление об индустриальной эпохе.

Традиционной формой культурно-проветительной деятельности музея является организация лектория. В Музее железных дорог России бесплатный просветительский проект «Транспортный лекторий» начал работу 29 сентября 2021 г. Тематика лекций не ограничивается историей и устройством железных дорог широкой колеи. Напротив - ограничивающим фактором является принадлежность к истории транспорта как такового, в то время как тип и даже местность реализации могут быть любыми. За год существования лектория при проведении встреч раз в месяц была освещена история трамваев, троллейбусов, малой авиации, завода «Вагонмаш», рассмотрено значение общественного транспорта в целом. Также часть лекций была опубликована в видеоформате[[100]](#footnote-99). При этом по фундаментальности и формулировкам тем можно судить о том, что лекторий рассчитан на взрослую аудиторию.

Ранее лекторий занимал значимое место в деятельности музея истории науки и техники Свердловской жд. Циклы лекций были включены в учебный процесс и разбиты по уровням образования. Так были организованы отдельные циклы для школьников в рамках их школьных предметов, студентов железнодорожных колледжей по истории развития отраслей железнодорожного транспорта и для преподавателей различных направлений о возможности использования музейных средств в проведении занятий[[101]](#footnote-100).

Ещё одной формой культурно-просветительной работы является участие музея в специальных мероприятиях. В рамках данной работы под специальными мероприятиями понимаются как праздники, так и фестивали и акции. При этом инициатором могут выступать как сами музеи, так и вышестоящие организации, в том числе городская администрация.

Для железнодорожных музеев характерны празднования Дня железнодорожника, как правило, сопровождаемые движениями ретро-поездов, концертами и встречами ветеранов. Активное участие также принимается в отмечании Дня Победы, в частности, к этому приурочено передвижение выставочного ретро-состава «Эшелон Победы»[[102]](#footnote-101). Как правило, на праздниках не используют подлинные музейные предметы, но помещают рядом с ними действующие образцы исторического подвижного состава, адаптированные под современные требования безопасности. Так в День Железнодорожника от вокзала Новосибирск-Главный на натурную площадку на ст. Сеятель отправляется ретро-поезд с руководством дороги и ветеранами[[103]](#footnote-102). В большей степени такая практика актуализирует ностальгию служащих дороги[[104]](#footnote-103), но также для зрителей, в сравнении действующих и музеефицированных предметов раскрывается суть предметов техники. Это особенно актуализирует индустриальные предметы, которые зависимы от своей функциональности[[105]](#footnote-104).

Также на деятельности музеев сказываются общегородские акции, такие как «Ночь музеев» и «Детские дни в Петербурге». Каждое из этих мероприятий даёт возможность временного преображения музейного пространства, расширения его функционала для различных проектов, не связанных напрямую с технической или железнодорожной тематикой, но дополняющими понимание индустриального наследия. Кроме того, так реализуется тенденция к восприятию индустриального наследия как универсального пространства.

Также глобальной тенденцией стала презентация музея в сети Интернет. Представление музея в Интернете имеет несколько функций: информирующая, коммуникативная, имиджевая, культурно-просветительная. Многие из этих функций реализуются в рамках одних действий. Тем не менее, в рамках данного исследования основное внимание уделено именно реализации культурно-просветительной работы железнодорожных музеев в виртуальном пространстве.

Основание данного направления деятельности музеев было заложено в сотрудничестве со СМИ, как со специализированными печатными изданиями железнодорожников (к примеру, «Гудок» или «Локомотив»), где сотрудники публиковали заметки о музейных собраниях или истории железных дорог, так и с массовыми медиа. К примеру, известно, что музей ЗСЖД в в начале 2000-х гг. проводил радиовикторину на местном вещании[[106]](#footnote-105). В настоящее время эта практика продолжается и находит своё развитие в интернет-публикациях. Кроме того, у железнодорожных музеев появились собственные каналы связи: музейные сайты и социальные сети.

Особенно обострилась культурно-просветительная деятельность в цифровом формате в период пандемии, поскольку другие способы поддерживать контакт с посетителем не были доступны. Даже при этом в результате по активности в соцсетях, качеству и количеству подаваемого контента (содержимого, информационного наполнения[[107]](#footnote-106)) достаточно результативным является только Музей РЖД, он также единственный музей имеющий собственный сайт. При этом ведущими каналами коммуникации для Музея железных дорог России являются социальная сеть «Вконтакте» (более 18 тыс. подписчиков) и сайт. Остальные каналы («Телеграм», «Одноклассники», «Яндекс.Дзен», сайты размещения видео), дублируют содержание группы «Вконтакте» в усечённой версии. По этой причине анализ культурно-просветительной работы был проведён на основании двух источников сайта Музея РЖД[[108]](#footnote-107) и группы «Вконтакте» «Музей железных дорог России»[[109]](#footnote-108).

Можно выделить следующие формы культурно-просветительной работы в интернете: экскурсии, публикации предметов из собрания, публикации об истории железных дорог, игры с аудиторией. Стоит также отметить, что в отличии от экспозиционного показа и очной культурно-просветительной работы музея, тематика контента железнодорожного музея сконцентрирована на узкой железнодорожной тематике и в меньшей степени затрагивает смежные зоны.

Первый и основной метод работы с аудиторией - публикация виртуальных туров и видеоэкскурсий. Видеоэкскурсии опубликованы на сайте и в социальных сетях. Представлены тематические экскурсии в формате видеороликов продолжительностью от 5 до 30 минут, преимущественно около 10-15 минут. По содержанию представлены как технические, так и исторические и историко-бытовые темы. Показ основан на демонстрации подлинных музейных предметов, как присутствующих на экспозиции, так и документальных материалов, актуализированных в качестве иллюстраций. Также некоторые видеоэкскурсии дают возможность  осмотреть экспонаты в действии либо изнутри, что особенно актуально для экспонатов с редко воспроизводимой функциональностью либо закрытых для очного посещения[[110]](#footnote-109). Видеоэкскурсии общедоступны и бесплатны, что позволяет тиражировать их на широкую публику и совершенствовать актуализацию индустриального наследия. Просмотры таких видеоэкскурсий за полгода набирают в пределах 10-20 тысяч просмотров.

Также для детской аудитории была разработана серия видеоэкскурсий с отдельным персонажем - мышонком для детей. Добавление персонажа, уже использованного прежде в очной педагогической деятельности музея, адаптирует манеру проведения экскурсий для детской аудитории. При этом у детских экскурсий просмотров меньше, чем у экскурсий для широкой аудитории, что может говорить о том, что этот формат не популярен у основной массы посетителей.

Следующий метод культурно-просветительной работы, на грани с выставочной деятельностью, - публикации предметов из собрания музея, реализован на двух площадках. Первая - сайт музея, на котором выделен раздел «экспонаты», где представлены фотографии и краткие информационные справки о десяти предметах исторического подвижного состава[[111]](#footnote-110). Можно предположить, что в дальнейшем этот раздел будет развиваться, но пока можно говорить, что его наполнение развито слабо. Второе направление публикации предметов - культурно-просветительная деятельность в социальной сети «Вконтакте». Соответствующие посты размещены под тегом [#ИсторияОдногоПредмета@rzd\_museum](https://vk.com/wall-155390061?q=%23%D0%98%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F%D0%9E%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B0) и содержат сведения о хранимых в фондах музейных предметах. Такая подача материала позволяет актуализировать недостаточно аттрактивные для непосредственного экспозиционного показа предметы, в частности плоскостные материалы[[112]](#footnote-111).

Аналогично публикации историй о предметах фонда под соответствующими тегами сгруппированы посты, приуроченные к определённым значимым для истории железных дорог датам, истории о личностях, происхождении железнодорожной техники, исчезнувших профессиях и рассказы сотрудников. Благодаря регулярной публикации информационных материалов, должно меняться отношение аудитории к музейным экспонатам, распространяться понимание их ценности и расти информированность потенциальных посетителей.

Отдельной разновидностью публикации в соцсетях являются игры с аудиторией. Сотрудники Музея РЖД придерживаются двух вариантов игр: викторин на знание предметов и заданий на внимательность. Первые поддерживают интерес к экспозиции и развивают логическое мышление. Викторины применялись в практике железнодорожных музеев ещё в 2000-х годах. Задания на внимательность (поиск спрятанных предметов, нахождение отличий) способствуют навыку разглядыванию предметов. Также любые игры выстраивают личные отношения с предметами, способствуют их узнаванию.

При этом деятельность музея в сети Интернет невозможно назвать самодостаточной. В большей степени реализуется подготовка аудитории к посещению музея, поддержание интереса к собранию и просвещение широких масс.

В целом культурно-просветительная работа железнодорожных музеев способствует раскрытию информационного потенциала объектов индустриального наследия. Также можно отметить, что железнодорожные музеи, даже такой крупный как Музей РЖД, склонны расширять освещаемый контекст наследия до общекультурного, что постепенно превращает музей в культурный центр. Тем не менее, музей пока не теряет своей профессиональной идентичности.

# Заключение

Индустриальное наследие железных дорог, приобретшее статус исторического наследия ОАО «РЖД», становится залогом устойчивости компании и благодаря этому попадает в среду, благоприятную для его сохранения. Этим тезисом подтверждается гипотеза исследования.

В результате проведённой работы были определены и структурированы условия сохранения индустриального наследия в железнодорожных музеях России, а так же основные формы и методы его актуализации музейными средствами. Было выявлено, что именно музеефикация обеспечивает сохранность индустриальных объектов, иначе подверженных разрушению в ходе инновационного развития железнодорожной отрасли. При этом в процесс сохранения включены как архитектурные объекты, так и движимые предметы, в частности подвижной состав - характерная составляющая железнодорожного наследия, а так же предметы техники в целом и документация. Характерно сохранение инфраструктуры при создания музеев, что необходимо для их функционирования и одновременно с этим консервирует естественную среду бытования предметов.

Формирование существующей ныне системы железнодорожных музеев начиналось «снизу» от инициативных работников, создававших музеи при предприятиях для сохранения памяти коллектива. Благодаря раннему началу работы по сохранению наследия, как документального, так и предметов техники, в том числе подвижного состава, а также благодаря руководству, на определённом этапе, этим процессом сотрудников из научного музея ЦМЖТ, удалось в последующем обеспечить передачу подлинных предметов в лучшие условия актуализации. Кроме того, поддержка тенденции руководства к актуализации исторического наследия со стороны работников и молодёжи продолжает существовать в настоящее время.

Функция сохранения подлинных предметов является первичной для музеев при подразделениях по сохранению исторического наследия, непосредственно актуализация при этом реализуется в экспозиционной и культурно-просветительской деятельности. На экспозиции применяются в сочетании научные и художественные методы построения. Широко распространено использование экспозиционных материалов при интерпретации. Предусмотрена необходимость раскрытия функционала предметов техники и соотнесения с опытом посетителей.

В культурно-просветительской деятельности музеи также применяют как традиционные формы работы с посетителем, так и новаторские. В частности, широко развёрнута работа с web-ресурсами, что позволяет постоянно держать контакт с посетителем, и более эффективно актуализировать наследие.

В настоящее время актуализация наследия тесно связана с имиджем бренда ОАО «РЖД». Благодаря этому, в частности, в последние года создаются корпоративные музеи с продуманными представительными экспозиционными комплексами и широким применением цифровых технологий. В целом, сохранность наследия обеспечивается позицией компании, которая зависит от международных требований к крупным представителя бизнеса. При этом всё равно возникают сложности с обеспечением сохранности предметов. В частности музеи сети между собой достаточно сильно различаются по уровню информационной и материальной обеспеченности, поскольку управление ими идёт на местном уровне, что может привести к ухудшению состояния наследия. Кроме этого, система хранения и экспонирования, особенно подвижного состава, имеет ряд недостатков, характерных для всех железнодорожных музеев России и вредящих сохранности предметов.

В связи с этим, следовало бы разработать систему мер по сохранению наследия железных дорог на государственном уровне, что юридически послужило бы гарантом безопасности для объектов индустриального наследия, которые в настоящее время зависят от воли руководства компании.

В целом индустриальное наследие железных дорог, с одной стороны, замкнуто  в контексте исторического наследия ОАО «РЖД» и практически не воспринимается в более широком контексте, по крайней мере на уровне дискуссий вокруг него. С другой стороны, сами представления о нём соответствуют современным мировым тенденциям в восприятии индустриального наследия как многообразных «остатков» прошлой эпохи, включая движимые объекты, документы и нематериальное наследие, ценные для истории человеческих жизней. В целом можно говорить, что практика сохранения корпоративной памяти как нельзя лучше сочетается с концепцией индустриального наследия как такового, поскольку актуализирует историю производства и коллектива.

Также современному восприятию индустриального наследия свойственны практики приспособления промышленных объектов под современные нужды, особенно под творческие пространства. И эта тенденция также отражена в деятельности железнодорожных музеев, берущих на себя роль культурных центров.

В рамках данного исследования была рассмотрена ограниченная группа железнодорожных музеев России - включённых в сеть ОАО «РЖД», выбранная в силу своих особенностей развития и современного функционирования. При этом в силу ограниченных ресурсов, даже внутри этой многочисленной группы для непосредственного исследования были выбраны только отдельные музеи, являющиеся наиболее показательными с точки зрения репрезентации индустриального наследия и способные служить положительными примерами данной практики, которые необходимы для дальнейшего развития данной сферы. В результате могла сложиться более позитивная картина, чем при объективном рассмотрении всех музеев сети, что требовало бы других методов исследования и другого объёма работы. В качестве дальнейшего развития темы также возможно рассмотрение выставочной практики на железнодорожных объектах независимо от типа репрезентируемого наследия и более подробное исследование деятельности частных и государственных железнодорожных музеев.

# Список сокращений

ВОЛЖД - Всероссийское (до 1999 г. Всесоюзное) общество любителей железных дорог

ДК - Дом (дворец) культуры

ЗСЖД - Западно-Сибирская железная дорога

ИИПС - Институт инженеров путей сообщения

ЛИИЖТ - Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта

ЛИИПС - Ленинградский институт инженеров путей сообщения

ЛЭМУК - Ленинградский электромеханический учебный комбинат инженеров железнодорожного транспорта

МЖД - Московская железная дорога

МПС - Министерство путей сообщения

НКПС - Народный комиссариат путей сообщения

СвЖД - Свердловская железная дорога

ЦМЖТ - Центральный музей железнодорожного транспорта

ЦНТНИБ - Центр научно-технической информации и библиотек

ЮУЖД - Южно-Уральская железная дорога

# Список источников и литературы

**Источники:**

**Нормативные источники:**

1. Нижнетагильская хартия индустриального наследия от 17 июля 2003 г. — URL: <https://ticcih.org/about/charter/> (дата обращения 18.05.2022).
2. Совместные принципы ICOMOS – TICCIH по сохранению объектов промышленного наследия, сооружений, территорий и ландшафтов от 28 ноября 2011 г. — URL: https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/ (дата обращения 18.05.2022).
3. Стратегия о развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. — <http://static.government.ru/media/files/DkdcT7dHs4fGLrhkK5lk0egvr4rA2QZi.pdf> (дата обращения 21.05.2022).
4. Положение о музее железных дорог России от 5 сентября 2017 г. № 17.
5. О подвижном составе ОАО «РЖД», имеющем культурно-историческую ценность : распоряжение ОАО «РЖД» от 17 октября 2005 г. N 1628р. — URL: <https://jd-doc.ru/2005/oktyabr-2005/11797-rasporyazhenie-oao-rzhd-ot-17-10-2005-n-1628r> (дата обращения 21.05.2021).
6. Об утверждении типовых положений о центрах научно-технической информации и библиотек: распоряжение ОАО «РЖД» от 12.09.2011 № 2000р. — URL: <https://jd-doc.ru/2011/sentyabr-2011/5200-rasporyazhenie-oao-rzhd-ot-12-09-2011-n-2000r> (дата обращения 25.03.2021).
7. О регламенте работы комиссий по выявлению ценных экспонатов и предметов исторического наследия для экспонирования в музеях истории железнодорожного транспорта ОАО «РЖД»: распоряжение ОАО «РЖД» от 24.12.2013 № 2869р. — URL: https://jd-doc.ru/2013/dekabr-2013/5087-rasporyazhenie-oao-rzhd-ot-24-12-2013-n-2869r (дата обращения 21.05.2021).

**Периодические издания:**

1. *Буркова В.В.* Амурский мост заслужил свой музей / В.В. Буркова // Локомотив. — 2011. — №4 (652). — С. 47-50.
2. *Добровольский А.* Реставраторы приготовят “Сушку” / А. Добровольский // MK.RU. — URL: https://www.mk.ru/social/article/2009/11/16/385950-restavratoryi-prigotovyat-sushku.html (дата обращения 25.03.2022).
3. *Жухин Н*. Коррозия ЖД-металла и мародёры. Актуальные проблемы сохранения раритетной железнодорожной техники. Часть первая. / Н Жухин // Vgudok. — 2020. — URL: <https://vgudok.com/light/korroziya-zhd-metalla-i-marodyory-aktualnye-problemy-sohraneniya-raritetnoy-zheleznodorozhnoy>  (дата обращения: 24.05.2021) ..
4. *Закревская Г.П.* Пантеон русского инженерного искусства / Г.П. Закревская // Родина. — 2006. — №11. — С. 112-115.
5. *Копенкина И.* История депо в лицах / И. Копенкина // Гудок. — 2018. — № 18. — URL: https://gudok.ru/zdr/179/?ID=1503940 (дата обращения: 19.05.2022).
6. *Мальцева Е.Л.* Музей старинной техники на станции Сеятель / Е.Л. Мальцева, С.А. Миронова // Локомотив. — 2011. — № 8 (656). — С. 47-48.
7. *Мартовицкая А.* Музей на стрелке / А. Мартовицкая // Архи.ру : информационный портал об архитектуре. — URL: <https://archi.ru/russia/53241/muzei-na-strelke> (дата обращения 25.03.2021).
8. *Молчанов А.В.* Историческому наследию – профессиональный подход / А.В. Молчанов // Локомотив. — М., 2018. — №9 (741). — С. 41-42.
9. *Морохин Н.В.* Музей “Паровозы России” нуждается в поддержке / Н.В. Морохин // Локомотив. — 2011. — №11 (659).— С. 47-49.
10. *Петухова Е.* Постиндустриальная тяга / Е. Петухова //Архи.ру: информационный портал об архитектуре. — URL: https://archi.ru/russia/77535/postindustrialnaya-tyaga (дата обращения 25.03.2022).
11. *Позолотчикова Я.* Эрмитаж стальных магистралей / Я. Позолотчикова // Гудок. — 2017. — №194 (26333). — URL: https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1391772&archive=2017.10.31 (дата обращения 25.03.2022).
12. *Никольский А.С.* Возвращение раритета / А.С. Никольский // Локомотив. — 2011. — №2(651) — С. 43-44 .
13. *Чикиркина Д.* Дорогами добра / Д. Чикиркина // Пульт управления. — URL: http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1472056  (дата обращения 20.04.2022).
14. *Якунин В.* Локомотив истории на пути инновации / В. Якунин // Родина. — 2012. — №1. — С.70-73.

**Интернет-источники:**

1. ВОЛЖД: официальный сайт. — URL: <https://volzd.ru/> (Дата обращения: 18.09.2021).
2. Музей железных дорог России: официальный сайт. — URL: https://rzd-museum.ru/ (дата обращения: 21.05.2022).
3. Музей железных дорог России: официальная группа в социальной сети «Вконтакте». — URL: https://vk.com/rzd\_museum (дата обращения: 21.05.2022).
4. Инновационный дайджест ОАО «РЖД»: официальный портал. — URL: <http://www.rzd-expo.ru/museums/> (дата обращения: 21.05.2021).
5. Подразделение по сохранению исторического наследия Московской железной дороги: официальный сайт. — URL: <https://mzd.rzd.ru/ru/3920> (Дата обращения: 18.02.2022).
6. Новая система управления ОАО «РЖД». Задачи. Принципы. Структура. : буклет. — URL: https://mzd.rzd.ru/api/media/resources/c/27/121/13744?action=download (Дата обращения: 18.05.2022).
7. Материалы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»»: официальный сайт ВОЛЖД. — URL: https://volzd.ru/conference1.html (Дата обращения: 18.05.2022).

**Литература:**

1. *Ароянц А.А.* Железнодорожный транспорт в контексте проведения специального мероприятия / А.А. Ароянц, В.В. Завгородняя // Научные труды КубГТУ. — 2016 . — № 7. — С. 6-13.
2. *Бельдинова Н.И.* Направления научно-просветительской работы технических музеев и способы интерпретации техники / Н.И. Бельдинова, П.В. Дунаев// Создание и функционирование отраслевых транспортных музеев. Проблематика реставрации исторических транспортных средств и возможность их дальнейшей эксплуатации. Материалы заседания круглого стола 05 февраля 2019 г. — СПб, 2019. — С.11-16.
3. *Бикташев А.И.* Проблематика прирельсовых территорий городов и подходы к их архитектурному преобразованию / А. И. Бикташев, А.И. Коломина, И.В. Краснобаев // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. — 2018. — № 2 (44). — С. 117-128.
4. *Боровикова Н.В.* Критерии сохранения индустриального наследия / Н.В. Боровикова // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. — 2019. — Т.21, № 2. — С. 52—62.
5. *Бубнов И.Е.* Памятники науки и техники: некоторые вопросы практики и теории / И.Е. Бубнов // Вопросы истории естествознания и техники. — 1981. — № 1. — С. 66 – 76.
6. *Булатова М.Н.* Историко-культурное наследие как элемент конструирования имиджа ОАО «РЖД» / М.Н. Булатова // Культура. Наука. Образование. — 2010. — № 1 (14). — С. 72-89.
7. *Водорез Е.Л.* Музей техники в концептуальном аспекте на примере музеев железнодорожного профиля / Е.Л. Водорез // Studia Culturae. — 2006— №9. — С. 199-210.
8. *Водорез Е.Л.* Образовательная составляющая в деятельности научно-технического музея / Е.Л. Водорез // Вестник СПбГУ — 2009. — № 6. — С. 128-133.
9. *Войтин А.О*. Новые подходы к сохранению и актуализации культурного наследия / А.О. Войтин, В.М. Тютюнник // Вестник ВГУ. — 2014. — №4. — С.46-50.
10. *Демчик Е.В.* Индустриальное наследие в музеях Алтайского края / Е.В. Демчик, Т.Г. Гребенникова // Экономическая история. — 2017. — № 1(36). — С. 24-30.
11. *Зайцева Е.В.* Зарубежный опыт сохранения и музеефикации объектов индустриального наследия / Е.В. Зайцева // [Ломоносовские чтения на Алтае: Фундаментальные проблемы науки и образования](https://elibrary.ru/item.asp?id=24747189&selid=24753296). — Барнаул, 2015. — С. 2566-2568.
12. *Закревская Г.П.* Центральный музей железнодорожного транспорта / Г.П. Закревская // Страницы истории железнодорожного транспорта России: к 190-летию Центрального музея железнодорожного транспорта МПС России. — СПб: ЦМЖТ, 2004. — С. 3-19.
13. *Запарий В.В.* «Индустриальное наследие» и его современное толкование / В.В. Запарий // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2009. — № 1. — С. 34—37.
14. *Запарий В.В.* Индустриальное наследие (к вопросу о понимании данной концепции в России и за рубежом) / В.В. Запарий // Труды исторического факультета МГУ: Вып.39. Экономическая история. Обозрение. — 2007. — № 13. — С. 212—219.
15. *Запарий В.В.* Международный комитет по сохранению наследия / В.В. Запарий // Информационный бюллетень. — Саранск, 2008. — № 6. — С. 5-8.
16. *Запарий В.В*. Международный комитет по сохранению индустриального наследия и его деятельность / В.В. Запарий // Урал индустриальный. — 2007. — С. 20-29.
17. *Карташев М.О*. Реставрация и хранение транспортных средств как музейных предметов / М.О. Карташев, С.В. Рыков // Создание и функционирование отраслевых транспортных музеев. Проблематика реставрации исторических транспортных средств и возможность их дальнейшей эксплуатации. Материалы заседания круглого стола 5 февраля 2019 г. — СПб, 2019. — С.41-44.
18. *Киричков И.В.* Идентичность Харбина: опыт регенерации историко-культурной среды / И.В. Киричков // [Arte: электронный научно-исследовательский журнал Сибирского государственного института искусств им. Д. Хворостовского](https://www.elibrary.ru/title_about.asp?id=74464). — 2019. — №1. — С. 44-56.
19. *Кислякова М.В.* Музеефикация объектов индустриального наследия: проблемы концептуального обоснования / М.В. Кислякова // Культурологическая экспертиза: теоретические модели и практический опыт. — СПб, 2011. — С. 234—242.
20. *Кокорина В.П.* Хранилище воспоминаний / В.П. Кокорина // Вестник Дальневосточной государственной научной библиотеки. — 2006. — № 9. — С. 199-210.
21. *Копылова А.А.* Индустриальное наследие: переосмысление и трансформация / А.А. Копылова // Туризм: технологии и тренды : материалы III студенческой научно-практической конференции, Екатеринбург, 18 февраля 2017 г. — Екатеринбург : Издательство Уральского университета, 2017. — С. 117-126.
22. *Кузовенкова Ю.А.* Парадигмы музеефикации индустриального наследия / Ю.А. Кузовенкова // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований.  — 2015. — № 5-6. — С. 6-16.
23. *Курашов Ю.Ю.* Проблемы сохранения и использования объектов культурного наследия железных дорог (часть 1) / Ю.Ю. Курашов, Е.А. Маслова // [Академический вестник УралНИИпроект РААСН](https://cyberleninka.ru/journal/n/akademicheskiy-vestnik-uralniiproekt-raasn). — 2014. — №1. —  С. 35-43.
24. *Курашов Ю.Ю.* Проблемы сохранения и использования объектов культурного наследия железных дорог (часть 2) / Ю.Ю. Курашов, Е.А. Маслова // [Академический вестник УралНИИпроект РААСН](https://cyberleninka.ru/journal/n/akademicheskiy-vestnik-uralniiproekt-raasn). — 2014. — №4. —  С. 38-44.
25. *Ламохина Н.И.* Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии / И.И. Ламохина // Вестник СПбГИК. — 2020.— № 2 (43). — С. 38-43.
26. *Ларина Н.А.* Архитектурно-исторические резервы железных дорог Москвы: текущее положение и перспективы развития / Н.А. Ларина // Промышленное и гражданское строительство.— 2016. — № 2. — С. 2-16.
27. *Лахтионова Е.С.*  Индустриальное наследие Свердловской  области как важный фактор развития регионального туризма / Е.С. Лахтионова // Кубанские исторические чтения Материалы XI Международной научно-практической конференции. — Краснодар, 2020. — С. 137-145.
28. *Макеева И.А*. Культурно-образовательная деятельность музея: содержание и формы / И.А. Макеева // [Вестник Костромского государственного университета.](https://cyberleninka.ru/journal/n/vestnik-kostromskogo-gosudarstvennogo-universiteta-seriya-pedagogika-psihologiya-sotsiokinetika) — 2011. — №17. — С.164-168.
29. *Мастеница Е.Н.* Актуализация культурного наследия в музее: образовательный аспект. / Е.Н. Мастеница // Образование в пространстве культуры. Сб. науч. статей. Вып.2. — М.:РИК, 2005. — С. 199–206.
30. *Мастеница Е.Н.* Музеефикация промышленного наследия: опыт и перспективы / Е.Н. Мастеница // Музей. — СПб, 2012. — № 5. — С. 4-11.
31. *Михайлова Т.Б.* Некоторые аспекты экспертизы объектов железнодорожного транспорта (на примере коллекции тягового подвижного состава из собрания Музея истории, науки и техники Свердловской железной дороги) / Т.Б. Михайлова, Е.Г. Здоровенко // Вестник Казанского государственного университета культуры и искусств. — 2022. — № 1. — С. 55-60.
32. *Морозова Е.Г.* Ведомственные общественные музеи Западной Сибири во второй половине XX - начале XXI вв. (Изменение статуса и функций; на материалах Омска и Новосибирска): автореф. дис. … канд. ист. наук: 07.00.02 / Е.Г. Морозова. — Омск, 2003. — 345 c.
33. *Мухин А.С.* Кинематика как свойство музейного предмета / А.С. Мухин. // Вестник Санкт-Петербургского государственного института культуры. — 2020. — № 2 (43). — С. 69-74.
34. Памятники науки и техники в музеях России. / Б.Г. Салтыков - науч. ред. — М. 2021. — Вып.5. — 265 с.
35. *Решетников Н.И.* Музеефикация как решение комплекса проблем охраны и использования историко-культурного и природного наследия / Н.И. Решетников // Музеефикация историко-культурного наследия: теория и практика. Материалы III Международного научного симпозиума. — Уфа: ГБУ НПЦ РБ, 2018. — С.152-166.
36. *Савельева А.О.* Педагогические средства формирования корпоративной культуры и брендо-ориентированного поведения работников ОАО «РЖД» / А.О. Савельева // Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. — 2016. — Т.2, №3-2. — С.94-98.
37. *Салова Ю.Г.* Культурно-образовательный потенциал железнодорожных музеев Ярославля / Ю.Г. Салова // История и перспективы развития транспорта на севере России. — Ярославль, 2009. — №1. — С.113-118.
38. *Семенов Н. М.* Сохранение и показ памятников истории транспорта / Н. М. Семенов. // Вопросы истории естествознания и техники. — 2018. — № Т.39 №2. — С. 396-401.
39. *Терехова И.Р.* Музеи железнодорожной отрасли как современные образовательные и профориентационные площадки / И.Р. Терехова, П.А. Москвитина, В.С. Фаель, А.А. Рак // Инновационные технологии на железнодорожном транспорте. — Иркутск : Иркутский государственный университет путей сообщения, 2020. — С. 197-200.
40. *Шпильман И.А*. Корпоративные музеи на музейной карте России / И.А. Шпильман // Труды молодых учёных Алтайского государственного университета. — 2018. — №5. — С. 95-98.
41. *Шульгин П.М.* Исторические пути и дороги как объект культурного наследия / П.М. Шульгин, О.Е Штеле // Наследие и современность. — 2018. — Т1. №2. — С. 95-112 .
42. *Штиглиц М.С.* Памятники промышленной архитектуры санкт-петербурга в свете стратегии комитета всемирного наследия / М.С. Штиглиц // [Фундаментальные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2011 г.](https://elibrary.ru/item.asp?id=42451911&selid=42451938) — М. 2012. — С.123-126.
43. Экспозиционная деятельность музеев в контексте реализации «Стратегии государственной культурной политики на период до 2030 года» : монография / Т. П. Поляков, Т. А. Зотова, Ю. В. Пустовойт, О. Ю. Нельзина, А. А. Корнеева. — М. : Институт Наследия, 2021. — 438 с.

**Справочные материалы:**

1. Словарь актуальных музейных терминов / М. Е. Каулен, А.А. Сундиева, И. В. Чувилова, О. Е. Черкаева, М. В. Борисова, Л. П. Хаханова, Л. И. Скрипкина // Музей. — М., 2009. — №5. — С.47-68.
2. Методические рекомендации по по созданию и эксплуатации сайтов и порталов учреждений культуры музейного типа. — М., 2018. — 80 с.
3. Музейная энциклопедия. — URL: <http://museum.ru/rme/sci_corp.asp> (дата обращения: 21.05.2021).

**Интернет-ресурсы:**

1. *Вульфов А.Б.* Историческое наследие железных дорог России / А.Б. Вульфов // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL:<https://volzd.ru/conference1-doc1.html> (дата обращения 25.03.2021).
2. *Гордиенко Т.Н.* Опыт Восточно-Сибирской ж.д. по сохранению, популяризации и эффективному использованию историко-культурного наследия Российских железных дорог / Т.Н. Гордиенко // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL: <https://volzd.ru/conference1-doc4.html> (дата обращения 20.04.2021).
3. *Закревская Г.П.*  Основные задачи музеев ОАО «РЖД» – сохранение историко-технического наследия в области железнодорожного транспорта / Г.П. Закревская // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL: https://volzd.ru/conference1-doc13.html (дата обращения 20.04.2021).
4. *Исаева Н. С.* Примеры форм и методов просветительской работы с использованием исторической тематики в музее истории Красноярской ж.д. / Н.С. Исаева // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»».  — URL: https://volzd.ru/conference1-doc9.html (дата обращения 20.04.2021).
5. *Калайков И.П.* Опыт Северо-Кавказской ж.д. в области сохранения, пропаганды и использования историко-культурного наследия ОАО «РЖД» / И.П. Калайков // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL: https://volzd.ru/conference1-doc8.html (дата обращения 20.08.2021).
6. *Одиноких С.А.* Примеры форм и методов просветительской работы с использованием исторической тематики в музее истории, науки и техники Свердловской ж.д. /С.А. Одиноких // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL: [https://volzd.ru/conference1-doc10.html](https://volzd.ru/conference1-doc3.html)  (дата обращения 25.03.2022).
7. *Першиков И.В.* Опыт работы Музея истории Западно-Сибирской ж.д. / И.В. Першиков // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL: <https://volzd.ru/conference1-doc3.html>  (дата обращения 25.03.2021).
8. *Степанова Л.П.* Музейно-историческая работа на Южно-Уральской ж.д.// Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». — URL: <https://volzd.ru/conference1-doc2.html>  (дата обращения 20.04.2021)

1. Словарь актуальных музейных терминов // Музей. 2009. №5 С.49. [↑](#footnote-ref-0)
2. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. С.5. URL: http://static.government.ru/media/files/DkdcT7dHs4fGLrhkK5lk0egvr4rA2QZi.pdf (дата обращения 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-1)
3. *Бубнов И.Е.* Памятники науки и техники: некоторые вопросы практики и теории // Вопросы истории естествознания и техники. 1981. № 1. С. 66. [↑](#footnote-ref-2)
4. Нижнетагильская хартия индустриального наследия от 17 июля 2003 г. URL: <https://ticcih.org/about/charter/> (дата обращения 18.05.2022). [↑](#footnote-ref-3)
5. *Запарий В.В.* Индустриальное наследие (к вопросу о понимании данной концепции в России и за рубежом) // Труды исторического факультета МГУ: Вып.39. Экономическая история. Обозрение. 2007. № 13. С. 216. [↑](#footnote-ref-4)
6. Там же. С. 212. [↑](#footnote-ref-5)
7. Нижнетагильская хартия индустриального наследия от 17 июля 2003 г. URL: <https://ticcih.org/about/charter/> (дата обращения 18.05.2022). [↑](#footnote-ref-6)
8. *Запарий В.В.* Международный комитет по сохранению индустриального наследия и его деятельность // Урал индустриальный. 2007. С. 21. [↑](#footnote-ref-7)
9. *Шульгин П.М, Штеле О.Е.* Исторические пути и дороги как объект культурного наследия //Наследие и современность. 2018. Т1. №2. С. 99. [↑](#footnote-ref-8)
10. Совместные принципы ICOMOS – TICCIH по сохранению объектов промышленного наследия, сооружений, территорий и ландшафтов от 28 ноября 2011 г. URL: https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/ (дата обращения 18.05.2022). [↑](#footnote-ref-9)
11. *Запарий В.В.* Международный комитет по сохранению индустриального наследия и его деятельность. С. 25. [↑](#footnote-ref-10)
12. *Штиглиц М.С.* Памятники промышленной архитектуры Санкт-Петербурга в свете стратегии Комитета всемирного наследия // [Фундаментальные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2011 г.](https://elibrary.ru/item.asp?id=42451911&selid=42451938) М. 2012 С.124. [↑](#footnote-ref-11)
13. *Кислякова М.В.* Музеефикация объектов индустриального наследия: проблемы концептуального обоснования // Культурологическая экспертиза: теоретические модели и практический опыт. СПб. 2011. С.236. [↑](#footnote-ref-12)
14. *Запарий В.В.* «Индустриальное наследие» и его современное толкование // Академический вестник УралНИИпроект РААС. 2009. № 1. С.34. [↑](#footnote-ref-13)
15. Нижнетагильская хартия индустриального наследия от 17 июля 2003 г. URL: <https://ticcih.org/about/charter/> (дата обращения 18.05.2022). [↑](#footnote-ref-14)
16. *Копылова А.А.* Индустриальное наследие: переосмысление и трансформация // Туризм: технологии и тренды : материалы III студенческой научно-практической конференции. Екатеринбург, 2017. С. 126. [↑](#footnote-ref-15)
17. *Боровникова Н.В.* Критерии сохранения индустриального наследия // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2019. Т.21. № 2. С.52-62. [↑](#footnote-ref-16)
18. *Решетников Н.И.* Музеефикация как решение комплекса проблем охраны и использования историко-культурного и природного наследия //Музеефикация историко-культурного наследия: теория и практика. Материалы III Международного научного симпозиума. Уфа: ГБУ НПЦ РБ. 2018. С.161. [↑](#footnote-ref-17)
19. *Бикташев А.И., Коломина А.И., Краснобаев И.В.* Проблематика прирельсовых территорий городов и подходы к их архитектурному преобразованию // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. 2018. № 2 (44). С. 119. [↑](#footnote-ref-18)
20. *Курашов Ю.Ю., Маслова Е.А.* Проблемы сохранения и использования объектов культурного наследия железных дорог (часть 2)// [Академический вестник УралНИИпроект РААСН](https://cyberleninka.ru/journal/n/akademicheskiy-vestnik-uralniiproekt-raasn). 2014. №4. С.39. [↑](#footnote-ref-19)
21. *Войтин А.О., Тютюнник В.М.* Новые подходы к сохранению и актуализации культурного наследия // Вестник ВГУ. 2014. №4. С.48. [↑](#footnote-ref-20)
22. *Кислякова М.В.* Музеефикация объектов индустриального наследия: проблемы концептуального обоснования. С. 236 [↑](#footnote-ref-21)
23. *Кузовенкова Ю.А.* Парадигмы музеефикации индустриального наследия // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. 2015. № 5-6. С. 8.  [↑](#footnote-ref-22)
24. *Курашов Ю.Ю., Маслова Е.А.* Проблемы сохранения и использования объектов культурного наследия железных дорог (часть 2). С.35. [↑](#footnote-ref-23)
25. *Водорез Е.Л.* Образовательная составляющая в деятельности научно-технического музея // Вестник СПбГУ. 2009. № 6. С. 129. [↑](#footnote-ref-24)
26. *Закревская Г.П.* Центральный музей железнодорожного транспорта // Страницы истории железнодорожного транспорта России: к 190-летию Центрального музея железнодорожного транспорта МПС России. СПб: ЦМЖТ. 2004. С.8. [↑](#footnote-ref-25)
27. Там же. [↑](#footnote-ref-26)
28. *Закревская Г.П.* Пантеон русского инженерного искусства// Родина. 2006. №11. С. 112-115. [↑](#footnote-ref-27)
29. Там же. С. 113. [↑](#footnote-ref-28)
30. *Закревская Г.П.* Центральный музей железнодорожного транспорта. С. 6 [↑](#footnote-ref-29)
31. Там же. [↑](#footnote-ref-30)
32. Там же. С.12. [↑](#footnote-ref-31)
33. По результатам анализа материалов Инновационного дайджеста ОАО «РЖД». URL: <http://www.rzd-expo.ru/museums/> (дата обращения: 21.05.2021). [↑](#footnote-ref-32)
34. *Салова Ю.Г.* Культурно-образовательный потенциал железнодорожных музеев Ярославля // История и перспективы развития транспорта на севере России. Ярославль. 2009. №1. С.113-118. [↑](#footnote-ref-33)
35. 30 лет ВОЛЖД. URL: <https://volzd.ru/> (Дата обращения: 18.09.2021). [↑](#footnote-ref-34)
36. По результатам анализа материалов Инновационного дайджеста ОАО «РЖД». URL: <http://www.rzd-expo.ru/museums/> (дата обращения: 21.05.2021). [↑](#footnote-ref-35)
37. Первый частный железнодорожный музей в Переславль-Залесском был организован в 1991 г. [↑](#footnote-ref-36)
38. *Закревская Г.П.* Основные задачи музеев ОАО «РЖД» – сохранение историко-технического наследия в области железнодорожного транспорта // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». URL: https://volzd.ru/conference1-doc13.html (дата обращения 20.04.2021) . [↑](#footnote-ref-37)
39. Положение о музее железных дорог России от 5 сентября 2017 г. № 17. [↑](#footnote-ref-38)
40. Новая система управления ОАО «РЖД». Задачи. Принципы. Структура.: буклет. С.44. URL: https://mzd.rzd.ru/api/media/resources/c/27/121/13744?action=download (Дата обращения: 18.09.2022). [↑](#footnote-ref-39)
41. Стратегия о развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. С. 44. URL: http://static.government.ru/media/files/DkdcT7dHs4fGLrhkK5lk0egvr4rA2QZi.pdf (дата обращения 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-40)
42. Об утверждении типовых положений о центрах научно-технической информации и библиотек: распоряжение ОАО «РЖД» от 12.09.2011 № 2000р URL: <https://jd-doc.ru/2011/sentyabr-2011/5200-rasporyazhenie-oao-rzhd-ot-12-09-2011-n-2000r> (дата обращения 25.03.2021). [↑](#footnote-ref-41)
43. Из личного разговора с Паршаковой И.В. (Начальник отдела сохранения исторического наследия Октябрьского центра научно-технической информации и библиотек) [↑](#footnote-ref-42)
44. *Чикиркина Д.* Дорогами добра // Пульт управления. URL: http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1472056  (дата обращения 20.04.2022). [↑](#footnote-ref-43)
45. *Копенкина И.* История депо в лицах // Гудок. 2018. № 18. URL: https://gudok.ru/zdr/179/?ID=1503940 (дата обращения: 19.05.2022). [↑](#footnote-ref-44)
46. Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД» URL: https://volzd.ru/conference1.html (Дата обращения: 18.05.2022). [↑](#footnote-ref-45)
47. О регламенте работы комиссий по выявлению ценных экспонатов и предметов исторического наследия для экспонирования в музеях истории железнодорожного транспорта ОАО «РЖД»: распоряжение ОАО «РЖД» от 24.12.2013 № 2869р. URL: https://jd-doc.ru/2013/dekabr-2013/5087-rasporyazhenie-oao-rzhd-ot-24-12-2013-n-2869r (дата обращения 21.05.2021).  [↑](#footnote-ref-46)
48. *Калайков И.П.* Опыт Северо-Кавказской ж.д. в области сохранения, пропаганды и использования историко-культурного наследия ОАО «РЖД» // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»» URL: https://volzd.ru/conference1-doc8.html (дата обращения 20.08.2021) [↑](#footnote-ref-47)
49. Волжд в настоящее время. URL: <https://volzd.ru/today.html> (дата обращения 21.05.2021). [↑](#footnote-ref-48)
50. *Станкович Я.* Рельсовый туризм // Пульт управления. URL: http://www.pult.gudok.ru/archive/detail.php?ID=1395206 (дата обращения 19.05.2022). [↑](#footnote-ref-49)
51. *Киричков И.В.* Идентичность Харбина: опыт регенерации историко-культурной среды // [Arte: электронный научно-исследовательский журнал Сибирского государственного института искусств им. Д. Хворостовского](https://www.elibrary.ru/title_about.asp?id=74464). 2019. №1. С. 44-56. [↑](#footnote-ref-50)
52. *Позолотчикова Я.* // Гудок. 2017. №194 (26333). URL: https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1391772&archive=2017.10.31 (дата обращения 25.03.2022) [↑](#footnote-ref-51)
53. *Савельева А.О.* Педагогические средства формирования корпоративной культуры и брендо-ориентированного поведения работников ОАО «РЖД» //Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. 2016. Т.2. №.3-2. С. 95. [↑](#footnote-ref-52)
54. *Булатова М.Н.* Историко-культурное наследие как элемент конструирования имиджа ОАО «РЖД» // Культура. Наука. Образование. 2010. № 1(14). С. 73. [↑](#footnote-ref-53)
55. Словарь актуальных музейных терминов // Музей. 2009. №5. С.55. [↑](#footnote-ref-54)
56. *Мастеница Е. Н.* Музеефикация промышленного наследия: опыт и перспективы // Музей. 2012. № 5. С. 6. [↑](#footnote-ref-55)
57. *Одиноких С.А.* Примеры форм и методов просветительской работы с использованием исторической тематики в музее истории, науки и техники Свердловской ж.д. // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». URL: [https://volzd.ru/conference1-doc10.html](https://volzd.ru/conference1-doc3.html)  (дата обращения 25.03.2022). [↑](#footnote-ref-56)
58. Там же. [↑](#footnote-ref-57)
59. *Лахтионова Е.С.* Индустриальное наследие Свердловской  области как важный фактор развития регионального туризма // Кубанские исторические чтения Материалы XI Международной научно-практической конференции. Краснодар. 2020. С. 140. [↑](#footnote-ref-58)
60. *Петухова Е.* Постиндустриальная тяга // Архи.ру : информационный портал об архитектуре. URL: https://archi.ru/russia/77535/postindustrialnaya-tyaga (дата обращения 25.03.2022). [↑](#footnote-ref-59)
61. *Ларина Н.А*. Архитектурно-исторические резервы железных дорог Москвы: текущее положение и перспективы развития // Промышленное и гражданское строительство. 2016. № 2. С. 14. [↑](#footnote-ref-60)
62. *Буркова В.В.* Амурский мост заслужил свой музей // Локомотив. 2011. №4 (652). С. 49. [↑](#footnote-ref-61)
63. Там же**.** [↑](#footnote-ref-62)
64. *Ларина Н.А*. Архитектурно-исторические резервы железных дорог Москвы: текущее положение и перспективы развития. С.12. [↑](#footnote-ref-63)
65. *Якунин В.* Локомотив истории на пути инновации// Родина. 2012. №1. С.73 [↑](#footnote-ref-64)
66. О подвижном составе ОАО «РЖД», имеющем культурно-историческую ценность: распоряжение ОАО «РЖД» от 17 октября 2005 г. N 1628р. URL: <https://jd-doc.ru/2005/oktyabr-2005/11797-rasporyazhenie-oao-rzhd-ot-17-10-2005-n-1628r> (дата обращения 21.05.2021).  [↑](#footnote-ref-65)
67. *Першиков И.В.* Опыт работы Музея истории Западно-Сибирской ж.д.// Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». URL: <https://volzd.ru/conference1-doc3.html>  (дата обращения 25.03.2021). [↑](#footnote-ref-66)
68. *Вульфов А.Б.* Историческое наследие железных дорог России// Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». URL: <https://volzd.ru/conference1-doc1.html> (дата обращения 25.03.2021) . [↑](#footnote-ref-67)
69. *Добровольский А.* Реставраторы приготовят “Сушку” // MK.RU. URL: https://www.mk.ru/social/article/2009/11/16/385950-restavratoryi-prigotovyat-sushku.html (дата обращения 25.03.2022). [↑](#footnote-ref-68)
70. *Степанова Л. П.* Музейно-историческая работа на Южно-Уральской ж.д. // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». URL: <https://volzd.ru/conference1-doc2.html>  (дата обращения 20.04.2021) [↑](#footnote-ref-69)
71. *Вульфов А.Б.* Историческое наследие железных дорог России. [↑](#footnote-ref-70)
72. *Першиков И.В.* Опыт работы Музея истории Западно-Сибирской ж.д. [↑](#footnote-ref-71)
73. *Жухин Н.* Коррозия ЖД-металла и мародёры. Актуальные проблемы сохранения раритетной железнодорожной техники. Часть первая.// Vgudok. 2020. URL: <https://vgudok.com/light/korroziya-zhd-metalla-i-marodyory-aktualnye-problemy-sohraneniya-raritetnoy-zheleznodorozhnoy>  (дата обращения: 24.05.2021). [↑](#footnote-ref-72)
74. К примеру, Грузовой паровоз О В -841 из собрания музея Московской окружной дороги (Памятники науки и техники в музеях России. /Б.Г. Салтыков - науч. ред./ 2021. Вып.5. С.46.) [↑](#footnote-ref-73)
75. *Бубнов И.Е.* Памятники науки и техники: некоторые вопросы практики и теории // Вопросы истории естествознания и техники. 1981. № 1. С. 66. [↑](#footnote-ref-74)
76. *И.А. Шпильман.* Корпоративные музеи на музейной карте России // Труды молодых учёных Алтайского государственного университета. 2018. №5. С. 96. [↑](#footnote-ref-75)
77. *Кислякова М.В.* Музеефикация объектов индустриального наследия: проблемы концептуального обоснования // Культурологическая экспертиза: теоретические модели и практический опыт. СПб. 2011. С. 237. [↑](#footnote-ref-76)
78. *Мухин А.С.* Кинематика как свойство музейного предмета // Вестник Санкт-Петербургского государственного института культуры. 2020. № 2 (43). С. 69. [↑](#footnote-ref-77)
79. *Петухова Е.* Постиндустриальная тяга // Архи.ру: портал об архитектуре URL: https://archi.ru/russia/77535/postindustrialnaya-tyaga (дата обращения 25.03.2022) [↑](#footnote-ref-78)
80. *Мухин А.С.* Кинематика как свойство музейного предмета. С. 70. [↑](#footnote-ref-79)
81. *Закревская Г.П.* Центральный музей железнодорожного транспорта // Страницы истории железнодорожного транспорта России: к 190-летию Центрального музея железнодорожного транспорта МПС России. СПб: ЦМЖТ. 2004. С. 8. [↑](#footnote-ref-80)
82. Подразделение по сохранению исторического наследия Московской железной дороги URL: <https://mzd.rzd.ru/ru/3920> (Дата обращения: 18.02.2022) [↑](#footnote-ref-81)
83. Экспозиционная деятельность музеев в контексте реализации «Стратегии государственной культурной политики на период до 2030 года» : монография / Т. П. Поляков, Т. А. Зотова, Ю. В. Пустовойт, О. Ю. Нельзина, А. А. Корнеева. М. : Институт Наследия, 2021. С. 176. [↑](#footnote-ref-82)
84. *Бельдинова Н.И., Дунаев П.В.* Направления научно-просветительской работы технических музеев и способы интерпретации техники// Создание и функционирование отраслевых транспортных музеев. Проблематика реставрации исторических транспортных средств и возможность их дальнейшей эксплуатации. Материалы заседания круглого стола 05 февраля 2019 г. СПб. 2019. С. 11-13. [↑](#footnote-ref-83)
85. *Михайлова Т.Б., Здоровенко Е.Г.* Некоторые аспекты экспертизы объектов железнодорожного транспорта (на примере коллекции тягового подвижного состава из собрания Музея истории, науки и техники Свердловской железной дороги). // Вестник Казанского государственного университета культуры и искусств. 2022. №1. С. 58. [↑](#footnote-ref-84)
86. *Лахтионова Е.С.* Индустриальное наследие Свердловской  области как важный фактор развития регионального туризма. С. 140. [↑](#footnote-ref-85)
87. Подразделение по сохранению исторического наследия Московской железной дороги. URL: <https://mzd.rzd.ru/ru/3920> (Дата обращения: 18.02.2022). [↑](#footnote-ref-86)
88. Музей истории Западно-Сибирской железной дороги: буклет. URL: http://www.rzd-expo.ru/museums/museum\_of\_western\_siberian\_railway/zsib/mobile/index.html#p=1 (дата обращения: 21.05.2021). [↑](#footnote-ref-87)
89. Экспозиционная деятельность музеев в контексте реализации «Стратегии государственной культурной политики на период до 2030 года» : монография / Т. П. Поляков, Т. А. Зотова, Ю. В. Пустовойт, О. Ю. Нельзина, А. А. Корнеева. . [↑](#footnote-ref-88)
90. Там же. С. 172. [↑](#footnote-ref-89)
91. *Мальцева Е.Л., Миронова С.А.* Музей старинной техники на станции Сеятель // Локомотив. 2011. № 8 (656). С. 47-48. [↑](#footnote-ref-90)
92. *Запарий В.В*. Индустриальное наследие (к вопросу о понимании данной концепции в России и за рубежом) // Труды исторического факультета МГУ: Вып.39. Экономическая история. Обозрение. 2007. № 13. С. 213. [↑](#footnote-ref-91)
93. *Мастеница Е.Н.* Актуализация культурного наследия в музее: образовательный аспект // Образование в пространстве культуры. Сб. науч. статей. Вып.2. М.:РИК, 2005. С. 200. [↑](#footnote-ref-92)
94. *Макеева И.А.* Культурно-образовательная деятельность музея: содержание и формы ///[Вестник Костромского государственного университета.](https://cyberleninka.ru/journal/n/vestnik-kostromskogo-gosudarstvennogo-universiteta-seriya-pedagogika-psihologiya-sotsiokinetika) 2011. №17. С.165. [↑](#footnote-ref-93)
95. Экскурсия на паровозике в Музее железных дорог. URL: https://rzd-museum.ru/visiting/what-to-do/10 (дата обращения 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-94)
96. *Исаева Н.С.* Примеры форм и методов просветительской работы с использованием исторической тематики в музее истории Красноярской ж.д. // Тезисы конференции «Пути сохранения и пропаганды исторического наследия ОАО «РЖД»». URL: https://volzd.ru/conference1-doc9.html (дата обращения 20.04.2022). [↑](#footnote-ref-95)
97. Музейно-игровые занятия. URL: https://rzd-museum.ru/visiting/what-to-do/6 (дата обращения 20.04.2022). [↑](#footnote-ref-96)
98. Профориентационные музейные программы. URL: https://rzd-museum.ru/visiting/what-to-do/11 (дата обращения 21.05.2022) [↑](#footnote-ref-97)
99. *Бельдинова Н.И., Дунаев П.В.* Направления научно-просветительской работы технических музеев и способы интерпретации техники. С.13. [↑](#footnote-ref-98)
100. Видеолекции Музея железных дорог России. URL: https://rzd-museum.ru/visiting/what-to-do/17 (дата обращения 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-99)
101. *Одиноких С.А.* Примеры форм и методов просветительской работы с использованием исторической тематики в музее истории, науки и техники Свердловской ж.д. [↑](#footnote-ref-100)
102. *Ароянц А.А., Завгородняя В.В.* Железнодорожный транспорт в контексте проведения специального мероприятия// Научные труды КубГТУ. 2016 . № 7. С.10. [↑](#footnote-ref-101)
103. *Першиков И.В.* Опыт работы Музея истории Западно-Сибирской ж.д. [↑](#footnote-ref-102)
104. *Ламохиной Н.И.* Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии // Вестник СПбГИК. 2020. № 2 (43). С. 38 - 43. [↑](#footnote-ref-103)
105. *Водорез Е.Л.* Образовательная составляющая в деятельности научно-технического музея // Вестник СПбГУ. 2009. № 6. С. 129. [↑](#footnote-ref-104)
106. *Першиков И.В.* Опыт работы Музея истории Западно-Сибирской ж.д. [↑](#footnote-ref-105)
107. Методические рекомендации по по созданию и эксплуатации сайтов и порталов учреждений культуры музейного типа. М. 2018. С.8. [↑](#footnote-ref-106)
108. Музей железных дорог России: официальный сайт. URL: https://rzd-museum.ru/ (дата обращения: 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-107)
109. Музей железных дорог России: официальная группа в социальной сети «Вконтакте». URL: https://vk.com/rzd\_museum (дата обращения: 21.05.2022) [↑](#footnote-ref-108)
110. *Терехова И. Р., Москвитина П.А., Фаель В.С., Рак. А.А.* Музеи железнодорожной отрасли как современные образовательные и профориентационные площадки // Инновационные технологии на железнодорожном транспорте. Иркутск : Иркутский государственный университет путей сообщения, 2020. С. 195. [↑](#footnote-ref-109)
111. Экспонаты. URL: https://rzd-museum.ru/expositions/exhibits (Дата посещения 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-110)
112. К примеру, в момент написания работы публиковали серию постов с открытками «Паровозы-памятники». URL:https://vk.com/wall-155390061?q=%23%D0%98%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F%D0%9E%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B0&w=wall-155390061\_15435 (Дата посещения 21.05.2022). [↑](#footnote-ref-111)