
ПАМЯТНИК

Юферева П.С., Черноусов Ф.Г.

ПРОБЛЕМА СОХРАНЕНИЯ ПАМЯТИ МЕСТА НА ПРИМЕРЕ КОНЮШЕННОГО МУЗЕЯ

Юферева, Полина Сергеевна — научный сотрудник, Музей автотранспорта Ленинграда, СПб ГУП «Пассажиравтотранс», Россия, Санкт-Петербург, pola-la@yandex.ru;

Черноусов, Федор Григорьевич — руководитель, Музей автотранспорта Ленинграда, СПб ГУП «Пассажиравтотранс», Россия, Санкт-Петербург, fedorchernousov@gmail.com.

В работе рассматривается тема преемственности назначения места. Необходимость музеефикации локусов, на примере которых можно раскрыть особенности определённого ремесла или отрасли, обосновывается на материале истории Конюшенного ведомства и Конюшенного музея. Проблема сохранения памяти места рассматривается здесь как комплексное социокультурное явление. Цель статьи — аргументировать важность актуализации данной проблемы, причем не только для научного сообщества, но и общества в целом.

Ключевые слова: Конюшенный музей, Конюшенная площадь, музеефикация, транспортный музей.

THE PROBLEM OF PRESERVING THE MEMORY OF A PLACE: A CASE OF THE STABLES MUSEUM

Yuphereva, Polina Sergeevna — Research Fellow, Museum of Autotransport of Leningrad, SPb GUP “Passazhiravtotrans”, Russian Federation, Saint-Petersburg, pola-la@yandex.ru;

Chernousov Fyodor Grigorievitch — Director, Museum of Autotransport of Leningrad, SPb GUP “Passazhiravtotrans”, Russian Federation, Saint-Petersburg, fedorchernousov@gmail.com.

The article touches upon the topic of the tradition of a place mission. The need for museumification of the places, which can be used to reveal the features of a particular craft or industry, is justified on the basis of the history of the Stable Department and the Stable Museum. The problem of preserving the memory of a place is considered as a complex socio-cultural phenomenon, the importance of which is updated not only for the scientific community, but also for society as a whole.

Key words: Konjushennyj museum, Konjushennaja square, museumification, transport museum.

Может ли функциональное назначение объекта быть предметом охраны? Следует ли сохранять память преемственности места, которая формируется или накапливается со временем? Целью настоящей работы является попытка рассмотреть этот вопрос на

примере промышленного, а впоследствии культурного объекта — комплекса зданий на Конюшенной площади в Санкт-Петербурге.

В федеральном законе № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» используется термин «памятное место» применительно к определению достопримечательности¹ и дается дефиниция территории объекта культурного наследия: «Территорией объекта культурного наследия является территория, непосредственно занятая данным объектом культурного наследия и (или) связанная с ним исторически и функционально, являющаяся его неотъемлемой частью»². Таким образом, косвенно в законе закрепляется необходимость охраны территории, относящейся к объекту культурного наследия.

Комплекс зданий в Санкт-Петербурге по адресу Конюшенная площадь, дом 2 исторически имел транспортную функцию, которая сохранялась на протяжении двух с половиной столетий. По приказу Петра I с 1720-х годов в столице Российской империи было начато строительство Конюшенного двора. Расположен он был на левом берегу реки Мойки, тогда еще фактически за пределами города. Конюшенный двор выполнял стратегически важную задачу, обеспечивая транспортом Императорский двор. Поэтому он сразу задумывался как комплекс зданий, где размещались все инфраструктурные объекты: конюшни, каретные мастерские и все необходимые помещения для работников и служащих. Здесь и зародился Музеум в первой четверти XIX века.

Расцвет придворной культуры при Петре и его преемниках сказался на появлении в Петербурге большого количества предметов, относившихся к экипажному транспорту. Некоторые образцы имели действительно высокую художественную ценность, поскольку вельможи старались перещеголять друг друга роскошью убранства своих карет. В то же время идеи века Просвещения и характерный для той эпохи энциклопедический подход к сбору информации способствовали началу формирования коллекции подобных предметов при министерстве императорского двора.

Название «Конюшенный музей» появляется в источниках с 20-х годов XIX века. Однако свой постоянный дом коллекция обрела лишь в 1861 году, когда было построено отдельное музейное здание по проекту Петра Семеновича Садовникова. Являясь частью комплекса сооружений Придворной Конюшенной Канцелярии, здание музея главным фасадом было обращено на Конюшенную площадь и возвышалось напротив Конюшенной церкви. Сооружение учитывало специальные нужды музея и было оборудовано по последнему слову техники, например, были предусмотрены пандусы для деликатного перемещения карет³. Это здание, построенное в стиле необарокко (рис. 1), и по сей день формирует ансамбль Конюшенной площади.

В 1862 году для Конюшенного музея наступил исторический момент: он официально открылся для посетителей. Перед широкой публикой предстали «парадные и древние экипажи, которые по своему богатству, отделке и живописи знаменитых художников Франсуа Буше, Франсуа Гравело и Антуана Ватто, составляют не только ценные экземпляры, но и единственные, которым нет подобных в Музеях Европейских»⁴.

¹ № 73-ФЗ от 24.05.2002 г. в ред. Федеральных законов от 23.07.2013, № 245-ФЗ, от 22.10.2014, № 315-ФЗ.

² Ст. 3.1. введена 22.10.2014, № 315-ФЗ.

³ Пиргов Е.А. Музеум придворных экипажей // Зодчий. 1877. № 11–12. С. 108–109.

⁴ Российский государственный исторический архив (Далее — РГИА). Ф. 477. Оп. 7. Д. 1808. Л. 3.



Рис. 1 Конюшенный музей. Литография Н.В. Галанина. 1862 г.

До наших дней сохранились книги отзывов посетителей музея, свидетельствующие о превосходной коллекции Конюшенного музея⁵. Кроме того, она включала в себя уникальные предметы, связанные с памятью о членах династии Романовых, к примеру, экспонат № 1 по описи — возок со слюдяными оконцами, который был сделан собственноручно Петром I. Он был обнаружен во времена правления Елизаветы Петровны в Архангелогородском полку, перевезен в Петербург, где был помещен в экспозицию Конюшенного музея⁶.

Число экспонатов на протяжении всей истории Конюшенного музея неуклонно росло. Так, если в 1861 году в собрании насчитывалось 119 предметов⁷, то в 1891 году — уже 159 предметов⁸. Согласно Комнатной описи № 100, к началу XX века одних только экипажей в собрании было более 90 единиц⁹.

Новая власть в стране — новые порядки в Конюшенном музее. Уже в марте 1917 года на первом этаже музейного здания разместилась автоконюшенная база Временного правительства. После октября 1917-го она была преобразована в базу Совета Народных Комиссаров, а затем на этом месте была создана Образцовая автоконюшенная база Петрогубсовета. Таким образом, сама Конюшенная площадь и комплекс зданий бывшего Конюшенного ведомства продолжили выполнять транспортную функцию.

В сентябре 1918 года Конюшенный музей подвергся погрому, пропала часть ценных предметов. Постановлением Совета по делам музеев от 27 ноября 1922 года Конюшенный

⁵ Журнал музеума Конюшенной его императорского величества конторы // Фонд отдела упр-жей Государственного Эрмитажа. ЗУП-1734. (II ориг № 327 (2)).

⁶ РГИА. Ф. 519. Оп. 6. Д. 189. Л. 1.

⁷ Описание Музеума Конюшенной Его Императорского Величества Конторы. СПб., 1861. С. 43.

⁸ Придворно-Конюшенный музей. СПб., 1891. С. 1–8.

⁹ Комнатная опись № 100 экипажей и прочих принадлежностей Конюшенного музея // Музейная коллекция «Рукописные материалы» ГМЗ «Царское Село» ЕД-88 № 322. Была составлена сотрудниками ГМЗ «Царское Село» в 1926–1927 гг. при передаче предметов из собрания Конюшенного музея и находившихся до того в ведении хранителя Государственного Эрмитажа.

музей стал вторым филиалом Государственного Эрмитажа¹⁰. К сожалению, это обстоятельство не уберегло музей от ликвидации в 1926 году¹¹. А пострадавшая и уменьшившаяся после погромов некогда богатая коллекция была разделена между разными музейными организациями и более не существовала как единое собрание.

Удалось обнаружить и атрибутировать лишь фрагменты музейной коллекции. Большая часть экипажей была передана в Эрмитаж, откуда частично была перемещена в гаражное хранение Царского Села¹². Некоторые экспонаты были вывезены в Москву и поступили в собрания Оружейной палаты и Государственного исторического музея¹³. О славном прошлом Конюшенного музея забыли до середины 1970-х годов.

Пока коллекция «мытарствовалась», музейное здание не пустовало. В XX веке на смену каретным экипажам пришел автомобиль. Бывший музей был включен в автотранспортный комплекс, что не могло не нанести зданию колоссальный ущерб. При переустройстве выставочных помещений под нужды производственного предприятия никто не задумывался о сохранении исторического архитектурного облика интерьеров.

Еще в 1924 году в доме 2 на Конюшенной площади были образованы автомастерские. Предприятие первоначально занималось кузовным ремонтом грузовиков. В 1929 году там же стали ремонтировать автобусы.

В 1930 году в комплекс зданий на Конюшенную, 2 был перемещен единственный на тот момент в Ленинграде автобусный парк, в состав которого вошли эти автомастерские.

С 1928 года по осень 1941-го в здании музея также размещался клуб ленинградских автотранспортников. Клуб носил имя А.Д. Садовского — революционера, основателя первого транспортного профсоюза. Напряженная обстановка стесненности и неустойчивости царила в помещениях бывшего Конюшенного музея¹⁴.

В мае 1938 года Первый автобусный парк был переведен на Днепропетровскую улицу, дом 18, где существует и ныне. Освободившийся производственно-технический комплекс на Конюшенной площади занял вновь созданный Третий таксомоторный парк (рис. 2).

Осенью 1941-го после закрытия клуба им. Садовского второй этаж здания Конюшенного музея был передан Ленпрофобру (Ленинградский комитет профессионально-технического образования), который разместил там тренировочную базу добровольного спортивного общества «Трудовые резервы». Помещения, в которых раньше красовались царские кареты, были переоборудованы для занятий спортом¹⁵.

Эксплуатация комплекса зданий на Конюшенной площади в послевоенные годы шла на пределе технических возможностей. Средств Таксомоторному парку не хватало не только на реконструкцию, но даже на элементарное приспособление производства под новые задачи. Только в 1953 году была проведена реставрация здания на Конюшенной площади. Последние серьезные ремонтные работы в здании зафиксированы в 1971 году.

Идея возрождения Конюшенного музея возникла в середине 1970-х и принадлежала Якову Ивановичу Пономареву (рис. 3). На тот момент он состоял в должности парторга «Знаменки» — ведомственной оздоровительной базы Главного ленинградского управления

¹⁰ Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (Далее — ЦГА СПб). Ф. 2555. Оп. 1. Д. 1228. Л. 2.

¹¹ ЦГА СПб. Ф. 2555. Оп. 2. Д. 29. Л. 1–2.

¹² Юферева П.С. Конюшенный музей. Очерк истории. СПб., 2022. С. 52–56.

¹³ Там же. С. 56–61.

¹⁴ Там же. С. 62–63.

¹⁵ Пономарев Я.И. Исторический очерк об истории Конюшенного музея // Архив Автобусного парка № 1 — филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

автомобильного транспорта. К 1976 году Я.И. Пономарев собрал группу единомышленников, которые под его руководством начали научно-исследовательскую и организационную работу по воссозданию одного из первых транспортных музеев России.

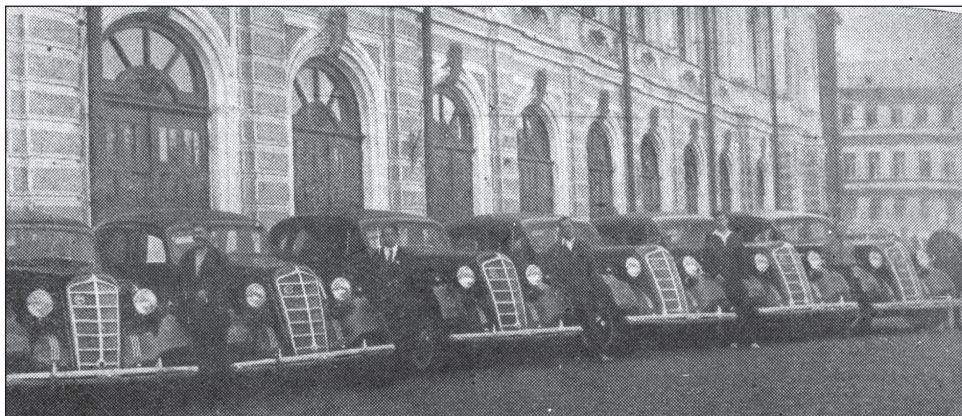


Рис. 2 Колонна автомашин марки «ЗИС 101» в Третьем таксомоторном парке

Чуть позже, в начале 1980-х годов, руководством Главнавтотранса ему было поручено создание музея Автотранспорта Ленинграда, который решено было объединить с воссоздаваемым Конюшенным музеем. В начале 1990-х годов были приняты «меры по восстановлению и реставрации» дома 2 на Конюшенной площади, носившие, правда, косметический характер.



Рис. 3 Я.И. Пономарев

Для воссоздания помещений Конюшенного музея и организации на его площадях музея автомобильного транспорта прежде всего были необходимы деньги. Город их не имел, найти спонсоров было трудно. Поэтому осенью 1990 года с целью привлечения финансовых средств для реализации замысла воссоздания Конюшенного музея было создано малое государственное предприятие «Конюшенный музей — Музей автомобильного транспорта Ленинграда». Таким образом музей получил новое название, в котором соединились три главных исторических узла: традиции Императорского Двора, слава города-героя Ленинграда и современная транспортная история города. Идея была отражена в интервью Я.И. Пономарева для телевидения¹⁶ и многочисленных письмах в адрес потенциальных инвесторов. Я.И. Пономарев явно осознавал, что, утратив исконное предназначение, Конюшенная площадь потеряет самый свой дух, атмосферу, другими словами, память места.

¹⁶ Пономарев Я.И. Материал интервью для прессы о судьбе Конюшенного музея // Архив Автобусного парка № 1 — филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

Конюшенный музей, согласно представлениям инициативной группы, должен был заинтересовать широкий круг посетителей. Кроме экспозиции автотранспорта, здесь предполагалось разместить образцы спортивных автомобилей. В соседних помещениях планировалось организовывать временные выставки. В состав комплекса должны были входить библиотека транспортной направленности, магазин товаров для автолюбителей, уютные кафе и места для культурного отдыха. Разработанный Я.И. Пономаревым проект музея автотранспорта казался в начале 1990-х гг. чересчур смелым, хотя на самом деле всего лишь опередил время¹⁷. Сегодня грамотно организованное сотрудничество экспозиционно-выставочной, культурно-досуговой и коммерческой составляющих считается общепринятой практикой.

К сожалению, в условиях экономических пертурбаций начала 1990-х годов инициативы МГП (малое государственное предприятие) «Музей» не возымели существенного успеха, а спонсорское финансирование было куда скуднее, чем ожидалось. Приметой «нового» времени стало появление на территории комплекса бывшего Конюшенного ведомства связанных с автотранспортом небольших частных компаний—ремонтных мастерских, автомойки. Однако волна коммерции и безразличия арендаторов уже тогда отчетливо угрожала локусу.

Борьба за воссоздание Конюшенного музея приостановилась только с болезнью Якова Ивановича. В 2000 году его не стало. Примерно в то же время здания Конюшенного ведомства покинул таксомоторный парк, и весь комплекс впервые в своей истории утратил свое исконное транспортное назначение.

Сегодня Конюшенная площадь превращена в автостоянку, временами становясь площадкой для развлекательных или спортивно-зрелищных мероприятий (рис. 4). Однако всё очевидней становится потеря исторического потенциала места, превращенного в очередную безликую локацию для праздничных гуляний.



Рис. 4 Фан-зона на Конюшенной площади во время Чемпионата мира по футболу 2018 года

¹⁷ Возвращение Конюшенного музея // Автомобильный транспорт. 1991. № 11. С. 16–17.

С момента своего создания на протяжении многих лет Конюшенный музей был хранителем локуса, а Конюшенная площадь и здания, образующие комплекс Конюшенного ведомства, исконно выполняли транспортную функцию, ныне, к сожалению, утраченную. Сегодня на общественных градостроительных советах обсуждаются проекты ревитализации комплекса зданий на Конюшенной площади, дом 2. Звучат предложения создания общественно-делового пространства, музея театрального искусства, музея архитектуры, гостиниц и фуд-моллов. Однако среди этих концепций нет ни одной, хотя бы частично апеллирующей к памяти истории этого места, к его исконному предназначению.

Необходимость диалога, в который будут вовлечены не только представители инвесторов и властей, но также историки, культурологи, музейеведы и самое главное — жители города, очевидна. И тезис о необходимости признания важности такого явления как музеефикация локуса в этом диалоге должен прозвучать одним из первых.

Обращаясь к примерам музеефикации исторических объектов, следует отметить, что многие из них имеют транспортный профиль. Приведем некоторые примеры:

Экспозиционно-выставочный комплекс (музей) городского электрического транспорта. Санкт-Петербург, Средний проспект В.О., д. 77. Дата основания музея — 2007 г. Музеефикация старейшего в Петербурге трамвайного парка им. Леонова.

Музейно-производственный комплекс «Станция Подмосковная». Москва, 2-й Амбулаторный проезд, д. 8А. Дата основания музея — 2015 г. Музеефицирована действующая станция Подмосковная Московско-Виндавской железной дороги. Все здания построены в 1901 году в стиле «модерн» и являются единым архитектурным ансамблем, который числится в списках объектов культурного наследия железнодорожной инфраструктуры на территории Москвы.

Музей железных дорог России. Санкт-Петербург, Библиотечный переулок, д. 4, корп. 2. Дата основания музея — 2017 г. Музеефикация станции Санкт-Петербург-Балтийский. Историческое здание бывшего локомотивного депо Петергофской ж/д включено в экспозиционно-выставочный комплекс.

Подводя итог, следует отметить, что за последнее десятилетие прослеживается положительная динамика в сфере закрепления за местом традиционного функционала через музеефикацию. Однако на примере неочевидной судьбы комплекса зданий на Конюшенной площади, дом 2 необходимо констатировать недостаточное внимание к исторической памяти о функциональном предназначении локуса. Это может привести к потере смысла будущих общественно-культурных пространств, а, следовательно, снижению общего культурно-исторического пласта города.

Список литературы

Возвращение Конюшенного музея // Автомобильный транспорт. 1991. № 11. С. 16–17.
Юферева П.С. Конюшенный музей. Очерк истории. СПб.: Retrobus library. Литературное приложение к альманаху. Вып. 2, 2022. 93 с.

References

Vozvrashhenie Konjushennogo muzeja [Return of the Stables Museum], in *Avtomobil'nyj transport*. 1991. Vol. 11. P. 16–17. (in Rus.).

Yuphereva, P.S. *Konjushennyj muzej. Ocherk istorii* [Stables Museum. Historical essay]. Saint-Petersburg: Retrobus library. Literaturnoe prilo-zhenie k al'manahu. Vol. 2, 2022. 93 p. (in Rus.).