

Федоров Д.С.

## «МУЗЕОБУС» — ЭТО МУЗЕЙ, НО ТОЛЬКО АВТОБУС

Федоров, Дмитрий Станиславович — ведущий российский журналист-исследователь автоисторической тематики, сотрудник ЭПЦ Истории Автотранспорта Ленинграда,

СПб ГУП «Пассажиравтотранс», Санкт-Петербург, Российская Федерация, [fedorov17@mail.ru](mailto:fedorov17@mail.ru).

Попытка увеличить охват молодежной аудитории патриотической тематикой привела к созданию уникального проекта мобильного музея — «Музеобуса». Выбор тематики передвижной экспозиции — подвиг гражданских специалистов на «Дороге жизни» — призван пролить свет на этот малоизученный аспект работы легендарной ледовой трассы, а также повысить престиж рабочих профессий в глазах молодого поколения. «Музеобус» был создан как проект, осуществленный АНО «Главленретротранс» на средства гранта Президента Российской Федерации. Основой проекта послужил вышедший из пассажирской эксплуатации 15-метровый трехосный городской автобус «Волжанин 6270.06 СитиРитм-15», чей длинный низкопольный интерьер почти идеально подошел для переделки под экспозиционные цели. Сотрудниками «Главленретротранс» был составлен и осуществлен проект переоборудования автобуса в передвижную экспозицию под названием «Дорога жизни — дорога труда». В ходе поисковой работы были найдены подлинные вещи эвакуированных, детали автомобилей, поднятые со дна Ладоги, аутентичный шоферский инструмент. Документальная составляющая представлена в экспозиции как копиями подлинных документов, так и разнообразной статистикой, сведенной в таблицы на стенах. Уникальной особенностью «Музеобуса» также является интерактивный стенд «Кабина ГАЗ-АА», позволяющая посетителям представить себя на месте водителя грузовика.

**Ключевые слова:** музеобус, передвижная экспозиция, Дорога жизни. ГАЗ-АА, подвиг, блокада, ледовая трасса.

## THE MUSEOBUS IS A MUSEUM, BUT IT'S BUS

Fedorov, Dmitry Stanislavovich — a leading Russian journalist and researcher of automotive history, an employee of the Leningrad History of Motor Transport Research Center, the State Unitary Enterprise "Passazhiravtotrans", St. Petersburg, Russian Federation, [fedorov17@mail.ru](mailto:fedorov17@mail.ru).

An attempt to increase the coverage of the youth audience with patriotic themes led to the creation of a unique mobile museum project, "Museobus". The choice of the theme of the mobile exhibition — the feat of civilian specialists on the "Road of Life" — is also intended to shed light on this aspect of the legendary ice route that has not been sufficiently studied, and to increase the prestige of working professions in the eyes of the younger generation. The «Museobus» was created as a project implemented with a grant from the President of the Russian Federation to the «Glavlentretrotrans». The basis was a 15-meter three-axle «Volzhaniin 6270.06 CityRitm-15» city bus, which had been decommissioned from passenger service and had a long, low-floor interior that was almost perfect for conversion into a museum. The «Glavlentretrotrans» staff has compiled and implemented a project to convert a bus into

a museum called “The Road of Life—The Road of Labor.” During the search, they have found authentic items belonging to the evacuees, car parts recovered from the bottom of Lake Lado-ga, and authentic driver’s tools. The documentary component of the exhibition includes both copies of authentic documents and various statistics presented in tables on the walls. A unique feature of the Museum Bus is the interactive stand “GAZ-AA Cab”, which allows visitors to imagine themselves in the driver’s seat of the truck. .

**Key words:** museum bus, mobile exhibition, Road of Life, GAZ-AA, feat, blockade, ice route.

АНО «Главленретротранс» представляет проект музейного автобуса. Коротко — «Музеобуса». Свое вдохновение создатели «Музеобуса» черпали в славных делах предшественников.

Основная канва повествования, заложенного в передвижной экспозиции «Дорога жизни — дорога труда» — подвиг гражданских работников на легендарной ледовой трассе через Ладожское озеро, связывавшей осажденный Ленинград с Большой землей в 1941–1943 гг. Эта тема на удивление мало изучена и до последнего времени находилась в тени героизма обеспечивавших работу трассы военных подразделений.

Что скрывается под наименованием «Дорога жизни», известно хотя бы в общих чертах почти любому жителю нашей страны. Но что именно представляют люди при этих словах? Как правило, военного шофера за рулем «полуторки».

Этот образ, безусловно, верен. Но он затмевает тему ежедневного подвига мобилизованных на ледовую трассу людей с «гражданки». Почти нигде не встретишь упоминаний о городских автобусах Ленинграда и Москвы, которые ежедневно выходили на лед Ладоги наряду с грузовиками. Наряду с грузовиками, они помогали вывозить людей из блокированного города, а назад везли грузы, необходимые защитникам Ленинграда. Отдельно стоит выделить вклад 40 автобусов, присланных столицей. За три месяца «командировки» автобусы смогли вывезти до 170 тысяч ленинградцев и доставить в осажденный город значительные объемы продуктов и медикаментов<sup>1</sup>.

Готовили автобусы в рейсы бригады гражданских ремонтников. Причем, из списочного состава в 142 человека из числа оставшихся в Ленинграде, на подготовку машин смогли выйти не более полусотни, из которых 22 человека так и не приступили к работе — умерли или окончательно обессилили<sup>2</sup>.

Стоит вспомнить и про незаметный на первый взгляд труд диспетчеров. В те военные дни, когда связь обеспечивалась в лучшем случае по телефону, казалось почти невозможным согласовывать работу огромного количества техники так, чтобы нигде не случалось скоплений машин — прекрасной цели для самолетов противника — и чтобы никто не уходил в обратные рейсы порожняком.

Передвижные выставки — изобретение не новое. Еще в 80-х годах прошлого века работали передвижные агитационные экспозиции на базе автобусов, посвященные, как правило, опыту передовиков отрасли.

В Ленинграде подобную выставку в то время сделал «Главленавтотранс», превратив обычный городской автобус ЛиАЗ–677 в передвижной стенд предложений автотранспортников-новаторов. Поскольку в проекте участвовал пионер исследования истории

<sup>1</sup> Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: мат-лы и исследования. СПб.: Галарт, 2019. С. 170.

<sup>2</sup> ФД ликвидированного Музея Автотранспорта Ленинграда. *Понамарев Я., Гутцайт Р., Витушинская Е., Милантьева Р.* Огонек зеленый (Машинописная копия). Л., 1990.

автотранспорта Яков Иванович Пономарев, отдельный стенд в салоне занимала историческая часть<sup>3</sup>. В 1986 г. передвижная выставка новаторов «Главленавтотранса» демонстрировалась в Москве на ВДНХ, где получила диплом I степени ВДНХ СССР, а ее создатели и участники награждены 16 медалями ВДНХ СССР.

Проект «Музеобус» — это плод многолетней работы АНО «Главленретротранс» в ведомственном архиве СПб ГУП «Пассажиравтотранс», преемника, действовавшего в период Великой Отечественной войны Автотранспортного управления при Ленгорисполкоме, а впоследствии объединения «Главленавтотранс». Многое было извлечено из фондов Экспозиционно-просветительского центра истории автотранспорта Ленинграда и личного собрания Якова Ивановича Пономарева. Поиски документов велись также в фондах Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, Центрального государственного архива историко-политических документов и Центрального государственного архива кинофотодокументов Санкт-Петербурга. В результате кропотливой работы удалось наполнить передвижную экспозицию уникальными и ранее нигде не опубликованными документами и фотографиями.

Одновременно с архивной работой проводилась масштабная экспедиционно-изыскательская деятельность по поиску вещественных свидетельств военного времени. Сотрудники «Главленретротранса» проехали более тысячи километров, разыскивая подлинные предметы быта, шоферский инструментарий, детали машин, которые впоследствии дополнили витрины «Музеобуса». В частности, некоторые из представленных вещей эвакуируемых ленинградцев были предоставлены Алексеем Чудиновым, коллекционером из г. Демянска Новгородской области.

Особо стоит отметить помощь сотрудников из музея «Кобона: Дорога жизни», предоставивших для экспонирования подлинные фрагменты автомобилей, ушедших в войну на дно Ладоги: часть борта «полуторки» ГАЗ-АА, аккумулятор, радиатор, фару, а также некоторый инструмент<sup>4</sup>.

Основой проекта «Музеобус» решено было сделать выведенный из линейной эксплуатации автобус «Волжанин–6270.06 Ситиритм–15». Один из самых длинных односекционных низкопольных городских автобусов в мире (габаритные размеры 15×2,5×3 м) как нельзя лучше подходил для будущего музея на колесах. Команда проекта провела детальные замеры салона, разработала схему потолочного точечного освещения и мультимедийного оснащения будущей экспозиции. Работы по ремонту и переоборудованию автобуса заняли около четырех месяцев.

Результат уже можно видеть воочию. По улицам Санкт-Петербурга и шоссейным дорогам Ленинградской области колесит трехосный автобус «Волжанин» в необычном оформлении. На маршрутном табло горит надпись — «Музеобус», а первом правом боковом окне на специальном вмонтированном в стеклопакет экране транслируется ролик об этапах создания уникальной передвижной экспозиции. У «Музеобуса» не видно привычных окон. Взамен борта целиком затянуты в пленку, на которой изображен элегантный

<sup>3</sup> Пономарев Я. Передвижная выставка ленинградских рационализаторов // Автомобильный транспорт. 1987 № 4. С. 35–37.

<sup>4</sup> Другие предметы были найдены на Удельном рынке в Санкт-Петербурге — известном месте скопления старьевщиков. Так, в витринах «Музеобуса» поселились плюшевый мишка, столовые приборы, книги, личные фотокарточки, монеты и купюры конца 1930-х — начала 1940-х гг., а также главный спутник эвакуируемого — алюминиевый чайник. Всего было приобретено более 90 уникальных предметов.

довоенный трехосный автобус ленинградской постройки на шасси ЗИС–8 и облаченная в теплую зимнюю униформу военная регулировщица Дороги жизни (рис. 1). Представленная картина отнюдь не абстрактна. Подобные трехосные автобусы мастерских АТУЛ — Автомобильно-Транспортного Управления при Ленгорисполкоме — действительно трудились в годы войны на ледяной трассе Ладожского озера. Доказательством служит единственный сохранившийся автобус такого типа, экспонирующийся в музее Дороги жизни в поселке Осиновец<sup>5</sup>.



Рис. 1 Художественное оформление «Музеобуса» включило в облик современной машины изображение довоенного автобуса АТУЛ

На довольно скромных площадях городского низкопольного автобуса удалось разместить уникальную по плотности наполнения экспозицию под наименованием «Дорога жизни — дорога труда». Сразу же после входа в заднюю дверь (уместно упомянуть, что в автобусах 1930–40-х гг. вход в салон осуществлялся исключительно через заднюю дверь, которую открывал и закрывал находившийся рядом кондуктор) посетители погружаются в атмосферу блокадного Ленинграда.

Слева от входа на возвышении кожуха моторного отсека у заднего окна диорама демонстрирует объемную перспективу Невского проспекта (тогда проспекта 25-го Октября) в середине 1941 года. Город пока почти не отличается от довоенного, по улицам еще следуют троллейбусы, но общая атмосфера уже напряженная. Рядом, в застекленных экспозиционных витринах, разбросаны словно взятые в адской спешке личные вещи покидающих родные края жителей. На стенах приведены тревожные цифры оставшихся в городе запасов продуктов питания. Здесь же представлены главные герои экспозиции «Музеобуса» — фотогалерея водителей Дороги жизни, а также увеличенные для наглядности копии документов, водительских удостоверений, разрешений на проезд в ночное время и демонстрируется нехитрый ремонтный инструментарий (рис. 2). Некоторые из гаечных ключей были найдены при проведении строительных работ на территории Автобусного парка № 1 Санкт-Петербурга, где сегодня базируется «Музеобус».

<sup>5</sup> Соколов М. Довоенные автобусы СССР. Барнаул, 2012. С. 293.



В 1941–1944 гг. там производился ремонт и обслуживание автобусов и грузовиков, работавших на ледовой трассе. Так что эти ржавые и местами погнутые инструменты — наглядные свидетели трудового подвига работников «Дороги жизни».



Рис. 2 Наполнение экспозиции создавалось максимально наглядным

При создании экспозиции не были забыты ключевые фигуры, обеспечивавшие функционирование Дороги жизни, включая Николая Владимировича Грозмани, отвечавшего за приданный подвижной состав, и Александра Федоровича Иванова, начальника пассажирских эвакуационных колонн. Без самоотверженного труда этих людей трасса просто не смогла бы функционировать. Удостоверения и награды легендарных личностей стали бесценным дополнением выставки.

Над головами посетителей «Музеобуса» развернута гигантская лента-карта с подробным описанием маршрутов и служб военных автодорог № 101 и № 102 — именно так, сухо, в документах зашифровывались транспортные артерии, связавшие осажденный Ленинград с Большой землей<sup>6</sup>. Рядом расположены фотоизображения немых соратников водителей — их автомобилей: «полуторок», «трехтонок» и обычных городских автобусов.

Два образца автомобилей представлены моделями масштаба 1:10 — в ретро-стилистике массивных жестяных игрушек довоенного времени. Такие экспонаты очень нравятся маленьким посетителям: они с интересом заглядывают в миниатюрные фары-глаза металлических макетов грузовика ГАЗ-АА и автобуса ЗИС-8 (рис. 3).

<sup>6</sup> Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: мат-лы и исследования. С. 170.



Рис. 3 В небольшом объеме автобусного салона удалось совместить самые разнообразные методы подачи информации

Отдельный стенд посвящен поиску и подъему со дна Ладоги затонувших машин. В витрине демонстрируются подлинные детали автомобилей, извлеченные из-под воды (рис. 4). Рядом находятся книга отзывов, реплика фотоальбома работников трассы, созданного в 1970-е гг., и образцы литературы для дальнейшего чтения. В завершение экскурсии посетителям предлагается поделиться впечатлениями и продолжить изучать тему самостоятельно. Для этого следует воспользоваться QR-кодом, ведущим на сайт проекта.



Рис. 4 Выставка демонстрирует как исторические артефакты, так и современные мультимедиа

Там же гостей «Музеобуса» ожидает, наверное, самый популярный среди посетителей экспонат: интерактивный макет кабины ГАЗ-АА, смонтированный сразу за водительским местом автобуса. Уменьшенная на 20 % копия оригинала оборудована полным набором аутентичных органов управления: руль, педали, рычаг коробки передач, панель приборов. А там, где у настоящего автомобиля расположено ветровое стекло находится монитор непрерывно транслирующий картинку движения автомобиля по зимнему лесу: закольцованный видеоролик был записан при помощи камеры GoPro, установленной на ветровое стекло реального ГАЗ-АА из коллекции Центра истории автотранспорта Ленинграда.

По соседству от кабины размещена макет-диорама «Дорога Жизни» в масштабе 1:87. Она демонстрирует этапы эвакуации: погрузку людей на машины в Ваганово на ленинградской стороне озера, саму ледовую трассу и населенный пункт Кобона на другом берегу Ладоги— конечный пункт опасного ледового путешествия.

С одной стороны, ограничение по площади сдерживало создателей экспозиции от ее перенасыщения. С другой— позволило получить уникальное пространство: как по концентрации исторических артефактов на единицу площади, так и многообразию методов подачи информации. Внутри «Музеобуса» буквально каждый уголок дышит историей.

Главное же, что экспозиция получила возможность самостоятельного перемещения по дорогам общего пользования и может доехать (был бы только асфальт— базовый городской автобус не приспособлен к проселкам) до самого отдаленного областного населенного пункта.

Мобильность диктовала свои требования к техническому наполнению «Музеобуса». В первую очередь, были спроектированы органично вписанные в конструкцию салона витрины с возможностью надежной фиксации демонстрируемых предметов. Во-вторых, произведенные изменения вызвали увеличение нагрузки на стандартную бортовую электросеть автобуса, что исключило возможность энергообеспечения от штатных аккумуляторов и потребовало оснащения «Музеобуса» дополнительной автономной сетью с возможностью подключения к внешним источникам напряжением 220 вольт. Поэтому первоначально предусмотренный инвертор мощностью 1.5 кВт заменили на бензиновый генератор мощностью 2.8 кВт. Решение дало возможность не только автономной работе освещения и мониторов, но и обеспечило обогрев салона в зимний период. Также автономное питание позволяет «Музеобусу» функционировать даже при отсутствии электричества от внешних источников, что особенно актуально на площадках вне населенных пунктов. Среди прочих дополнений в конструкцию— встроенное видеонаблюдение с удаленным доступом, система геопозиционирования ГЛОНАСС и, как общее подведение итогов—сертификация внесенных изменений аккредитованной лабораторией для обеспечения беспрепятственного выезда «Музеобуса» на дороги общего пользования.

«Музеобус» стал настоящим прорывом в области музейных экспозиций, объединяя инновационные технологии и исторические артефакты, помноженные на мобильность базового автобуса. Публичная презентация на крупнейшей в России выставке исторической техники «Олдтаймер Галерея Ильи Сорокина» в петербургском «Экспофоруме» в апреле 2025 г. прошла с огромным успехом. «Музеобус» привлек внимание не только 20 тысяч посетителей, но и Комитета Ленинградской области по транспорту. Благодаря этому проект получил широкое освещение в СМИ, причем не только региональных, но и федеральных. Также в памятные даты апреля, связанные с окончанием движения на Ладожской ледовой трассе, передвижную выставку посетил Губернатор Ленинградской



области А.Ю. Дрозденко, который дал высокую оценку проделанной работе и распорядился обеспечить визиты «Музеобуса» во все крупные города региона. В рамках празднования 9 мая передвижную выставку увидели более 5000 посетителей, а на фестивале «ТранспортФест» приуроченному ко дню города Санкт-Петербурга с экспозицией смогли ознакомиться около 120 тысяч петербуржцев и гостей города.

С точки зрения социальной значимости, «Музеобус» помогает сохранять память о подвиге ленинградцев, героически работавших на транспорте в самые трудные месяцы блокады. Среди посетителей нашлись те, кто узнал среди упомянутых в экспозиции работников Дороги жизни своих родственников. Другие же гости, не найдя в фотогалерее знакомых лиц, но зная об участии своих предков в работе на ледовой трассе, пожелали поделиться сведениями о них.

Проект демонстрирует высокую эффективность: только за первые три месяца работы было проведено более 150 экскурсий, а общее количество посетителей «Музеобуса» составило без малого 150 тысяч человек. В периоды базирования на территории Экспозиционно-просветительского центра истории автотранспорта Ленинграда (рис. 5) на выставке «Дорога жизни — Дорога труда» побывало 3040 гостей, из которых 862 — школьники и студенты. Экскурсоводами отмечено, что многие из них проявляют интерес к автотранспортной сфере, как к одному из возможных направлений в выборе будущей профессии. Проект продолжает развиваться.



Рис. 5 Экспозиционно-просветительский центр истории автотранспорта Ленинграда был выбран точкой базирования «Музеобуса»

### Список литературы

Пономарев Я.И. Передвижная выставка ленинградских рационализаторов // Автомобильный транспорт. 1987. № 4. С. 35–37.

Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни. СПб.: Галарт, 2019. 387 с.

Соколов М. Довоенные автобусы СССР. Барнаул: Спектр, 2012. 310 с.



### References

*Leningrad. Voyna. Blokada / Doroga Zhizni* [Leningrad. War. Blockade. Road of life]. St. Petersburg: Galart, 2018. 387 p. (In Rus.).

Ponomarev Ya. Peredvizhnaya vystavka leningradskih ratsionalizatorov [Mobile exhibition of Leningrad rationalizers], in *Automobile transport*. 1987 №. 4. P. 35–37. (In Rus.).

Sokolov M. *Dovoennye avtobusy SSSR* [Pre-war buses of the USSR]. Barnaul: Spektr, 2012. 310 p. (In Rus.).