

А.А. Лядова, С.А. Меркушев, А.С. Лучников, Р.С. Николаев

УДК 911.3+338.484

Пермский государственный национальный исследовательский университет

К ВОПРОСУ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЕВРОПЕЙСКОГО И РОССИЙСКОГО ОПЫТА ПРИ СОЗДАНИИ ПРОМЫШЛЕННОГО И ТРАНСПОРТНОГО МУЗЕЯ НА ПЛОЩАДКЕ ЗАВОДА им. А.А. ШПАГИНА в г. ПЕРМИ*

В современном мире пристальное внимание уделяется сохранению и использованию индустриального наследия, которое рассматривается как неотъемлемый и очень ценный компонент городской среды, привлекательной для местных жителей и туристов. В новейшее время можно выделить три этапа изменения отношения общества к индустриальному наследию. Алгоритмы, применяемые на третьем этапе, продолжающемся в настоящее время, вобрала в себя как лучшие достижения подходов, использовавшихся ранее, так и новые инновационные решения: интерактивность в пространстве музея, сохранение действующих уникальных производственных и транспортных объектов в исторической среде, гармоничное сочетание на одной территории современных объектов и функционирующего по первоначальному назначению наследия разных эпох. Наиболее интересные примеры такого опыта имеются в Чехии, Норвегии, Финляндии, Германии, их необходимо учесть при создании промышленного и транспортного музея на площадке завода имени А.А. Шпагина в Перми.

Ключевые слова: преобразование городской среды, инновационный подход, историко-культурное наследие, интерактивность, промышленный и транспортный музей в г. Перми.

A.A. Lyadova, S.A. Merckushev, A.S. Luchnikov, R.S. Nikolaev
Perm State University

ON THE ISSUE OF USE THE EUROPEAN AND RUSSIAN EXPERIENCE FOR THE PROCESS OF CREATION OF AN INDUSTRIAL AND TRANSPORT MUSEUM ON THE TERRITORY OF SHPAGIN'S WORKS IN PERM CITY

It has received careful attention to the preservation and the applications of the industrial heritage as an essential and very important element of city space attractive for local people and tourists. The authors say there are three stages in the change of an attitude to the industrial heritage. The last stage is continuing in the modern time. This stage consists of the best achievements of the preceding times as well as modern approaches and suggests its own innovative methods as follows: the interaction in museum's space, the preservation of working processes of the unique production facilities and transport in historical environment, the balance on one territory between modern elements and different times' industrial heritage in operative conditions. The most outstanding examples of protection of heritage are located in Check Republic, Norway, Finland and Germany. The authors invoke to use the experience of these countries in the designing of the industrial and transport museum on the territory of Shpagin's works.

Keywords: city space transformation, innovative approach, historical and cultural heritage, interaction, industrial museum and museum of transport in Perm city.

© Лядова А.А., Меркушев С.А., Лучников А.С., Николаев Р.С., 2019

* Статья подготовлена при финансовой поддержке Фонда Президентских грантов, проект №18-2-002738 «Индустриальное ядро пермской истории»

Россию сложно не ассоциировать со страной заводов и фабрик, хотя сейчас их количество и общий вид меняются. Тем не менее, на территории страны сохранилось много промышленных объектов, производство которых необходимо трансформировать в более современные формы и (ли) сохранить и актуализировать их опыт создания инноваций на разных исторических этапах. Само по себе индустриальное наследие включает в себя две основные части: индустриальная культура в целом (история, художественные произведения, идеи, технологии и т. д.) и все объекты человеческой деятельности, в том числе разные промышленные и транспортные объекты. К нему близко по содержанию понятие «промышленное наследие», которое многими рассматривается как составная часть индустриального.

С начала 1960-х гг. процесс сохранения индустриального наследия приобрел в мире всестороннее осмысление и значительную поддержку (Международный комитет по Сохранению Индустриального Наследия (ТИССИН)). В России отношение к этому вопросу стало меняться только с 1990-х гг. Несмотря на то, что традиция создания музеев при предприятиях существовала давно, техника и производство, как правило, рассматривались вне контекста культурного развития, так как превалировало мнение, что в них отсутствует содержание, свойственное произведениям искусства, хотя некоторые производственные помещения признавались архитектурным наследием.

В настоящее время именно историческая, технологическая, социальная, архитектурная и научная ценность индустриального наследия позволяет создавать на его основе комплексные и невероятно востребованные музейные пространства, использовать исторические производственные объекты для продуцирования инноваций и повышения туристской привлекательности старопромышленных районов.

Лядова Анисья Александровна, к. геогр. н., доцент кафедры физической географии и ландшафтной экологии, Пермский государственный национальный исследовательский университет; geografizpermi@yandex.ru

Меркушев Сергей Александрович, к. геогр. н., доцент кафедры социально-экономической географии, Пермский государственный национальный исследовательский университет; merck.sergey@yandex.ru

Лучников Андрей Сергеевич, старший преподаватель кафедры социально-экономической географии, Пермский государственный национальный исследовательский университет; aluchnikov@yandex.ru

Николаев Роман Сергеевич, к. геогр. н., доцент кафедры социально-экономической географии, Пермский государственный национальный исследовательский университет; rroommaa27@mail.ru

В России много территорий, где сохранение индустриального наследия требует значительного внимания, но не везде работа в этом направлении носит постоянный и системный характер. Европа за полувековую историю рассматриваемой деятельности выработала определённые подходы к обращению с индустриальными артефактами. Их применение осмысленно с позиций как временных, так и территориальных подходов. Если последние учитывают, насколько активно в стране происходил процесс индустриальной революции и как много достояния он после себя оставил, то временные предполагают своевременное принятие во внимание постоянной трансформации способов сохранения и использования этого наследия. На наш взгляд, учёт европейского опыта позволит не только творчески использовать уже зарекомендовавшие себя инновационные методы, но и выработать свой уникальный алгоритм действий в этой очень важной сфере.

Занимаясь преобразованием городской среды, необходимо принимать во внимание, что в настоящее время, одновременно с урбанизацией вширь, которая в России еще не завершилась, развивается урбанизация вглубь. По мнению Е.Н. Перцика [8, с. 125], она характеризуется процессами дифференциации, концентрации и интенсификации видов деятельности, приводящими к постоянному изменению набора профильных функций. Одновременно представления о профильности той или иной функции постоянно меняются из-за активного внедрения в повседневную практику инновационных технологий как в производственной, так и непромышленной сферах.

Нами были выделены три этапа изменения отношения европейского общества к индустриальному наследию:

- первый этап (1960-е–1970-е гг.), вынос промышленных предприятий за пределы городского центра;
- второй этап (конец 1980-х–1990-е гг.), создание нового подхода к промышленной архитектуре как к ценному историческому наследию и наполнение его новыми смыслами;
- третий этап (конец 1990-х гг.–2010-е гг.), важность интерактивности; отношение к промышленным объектам и транспорту не как к безмолвным экспонатам, а как к живому наследию.

В настоящее время широко применяются подходы не только третьего, продолжающегося этапа, но и двух предыдущих.

Первый этап характеризуется принятием мер по развитию городских агломераций Европы на основе претворения в жизнь теории полюсов роста. Устаревшие и непрофильные

функции убирались из центральных частей городов, переносились в зоны внешних городов-спутников агломераций и за их пределы. Наиболее ярким примером результата этой политики является преобразование Парижа.

К началу Второй мировой войны в столице Франции было сосредоточено 4/5 автомобильной промышленности, большая часть оптического производства и почти вся самолетостроительная отрасль. После войны в рамках государственной политики децентрализации [4] с 1954 г. по 1981 г. столичный регион покинуло около 4 тыс. промышленных предприятий (в среднем по 150 занятых на каждом). Они переехали в провинцию, где было создано около 500 тыс. новых рабочих мест. Одним из самых ярких событий был перевод автомобильного завода «Ситроен» из пригородов Парижа в Ренн. Менее значительным было число переводов предприятий сферы услуг.

В результате возник вопрос о дальнейшем использовании освобождающихся промышленных площадей, усугубляющийся запутанными имущественными вопросами, трудностями соблюдения требований к охране памятников истории и архитектуры и т. п. Многие такие территории долгое время не использовались, пока в результате государственной политики по программе «больших операций» (*Grandes opérations*) не были преобразованы в совершенно иные пространства. Самыми яркими примерами являются площадки бывших боен в Ла-Виллетт, товарный вокзал Рейи, производственные площади на набережной Ке-дела-Гар, где были возведены Технологический музей, парк Рейи и Национальная библиотека. В 1985 г. был объявлен конкурс на лучший проект парка на 14 га территории бывшего завода «Ситроен», пустовавшей с 1972 г. по 1992 гг. Из-за разнообразия и большого числа оригинальных идей было решено создавать парк на основе концепций двух авторских коллективов. В итоге при участии А. Провоста, Ж. Клемана, П. Берже и других архитекторов был устроен парк им. Андре Ситроена, окруженный жилым кварталом повышенной комфортности, где также расположились офисные здания.

Программу децентрализации до сих пор оценивают неоднозначно. Её слабыми сторонами стали нерешённость инфраструктурных и жилищных вопросов при переносе предприятий и недостаточное понимание того, что должно возникнуть на месте прежнего индустриального наследия города. Добавим, что уже в рассматриваемый период, когда масштабное государственное вмешательство в процессы трансформации городской среды всесторонне приветствовалось, стало ясно, что необходимо опираться не только на госу-

дарственное финансирование, но и создавать диверсифицированную финансовую базу преобразований, иначе все процессы сильно затягивались, а эффективность использования инвестиций снижалась. Возникло понимание необходимости активного участия в данных преобразованиях городского сообщества.

На втором этапе опыт, полученный в 1960–70-е гг., во многом был учтен. Одним из очень успешных примеров применения подходов, присущих второму этапу (конец 1980-х–1990-е гг.), когда промышленная архитектура остается в неприкосновенности и насыщается новым содержанием, стал парк Дуйсбург-Норд, созданный в одном из четырех крупнейших городов федеральной земли Северный Рейн-Вестфалия на территории бывшего сталелитейного завода, основанного А. Тиссенем в 1901 г. Благодаря инициативной группе, уничтожение производственной инфраструктуры было предотвращено. Около 10 лет понадобилось для того, чтобы территория предприятия по инициативе муниципалитета при активном участии бизнеса превратилась в один из самых необычных и популярных у туристов парков Европы, в котором полностью сохранившиеся здания и сооружения, ранее использовавшиеся в металлургическом производстве, окруженные зелеными насаждениями, используются для музеев, выставок, спортивных сооружений, молодежных культурных мероприятий и т. п. [13].

Большой опыт экологического регулирования работы предприятий, вынос опасных или старых производств за пределы крупных городов и за пределы Европы в совокупности с ростом потребности в сохранении идентичности всех компонентов территориальных общественных систем привели к изменениям как работы музеев, так и деятельности по музеефикации промышленных объектов и другого индустриального наследия. На третьем этапе возникло понимание важности интерактивности в пространстве музея, сохранения в работающем состоянии промышленных производств и транспорта в аутентичной архитектуре, гармоничного сочетания в рамках одной территории живого (функционирующего по первоначальному назначению) наследия разных эпох и современных объектов.

Это также продиктовано тем, что часто о том или ином предприятии существует достаточно большой объем знаний, живут ещё люди, работавшие на нём. Также это позволяет современникам в доступной форме ощутить значение профессий, которые были важны для предшествующих поколений. В рамках подхода, характерного для третьего этапа, очень широко используется частно-государственное

партнерство, приветствуются и поощряются общественные инициативы.

Характерно создание или трансформация музеев, в пространстве которых полностью/частично сохраняется или возрождается сам технологический процесс. В этом случае перед посетителями предстает живая история транспорта или промышленности, что позволяет им полностью погрузиться в эпоху, проследить эволюцию технологий, почувствовать цивилизационную значимость совершенствования культуры производства. Самыми яркими примерами подобных музеев, на наш взгляд, являются Завод Витковице в г. Остраве, 15 заводов Норвегии, восстановленных в рамках Программы по сохранению наследия Норвегии, Финский железнодорожный музей в г. Хювинкя и Железнодорожный музей Бохум-Далхаусен в земле Северный Рейн-Вестфалия.

Эти объекты интересны тем, что в них в разной степени устроена демонстрация технологий: от интерактивного музея, встроенного в работу действующего предприятия, до возобновления производства; от транспортных музеев, в которых имеющаяся инфраструктура содержится только для аутентичной техники, до музеев, чьи исторические экспонаты выезжают за пределы музейных комплексов на современные объекты линейной инфраструктуры. Туристская привлекательность особенно сильно возрастает, когда на сравнительно небольшой территории находится сразу несколько подобных музеев.

Витковицкий металлургический завод с шахтой «Глубина» (г. Острава, Чехия), основанный в 1828 г., в 2002 г., благодаря поддержке ЮНЕСКО, был превращён в национальный памятник культуры, а сама территория преобразована в единый индустриальный арт-центр. Он включает в себя три комплекса: рудник «Глубина»; доменные печи и коксохимический комплекс, соединенные ленточными конвейерами, транспортными мостами и насыпным оборудованием; несколько промышленных и административных зданий. Преобразования привели к тому, что из огромного газгольдера сделали многофункциональную галерею Гонг. Другие 37 галерей размещаются в других бывших цехах. В павильонах для детей на месте бывших производственных площадок в доступном и интерактивном виде демонстрируются технологии и готовая продукция, произведённая с их помощью. Фактически в музее представлена вся промышленная история Чехии: от самых первых машин, турбин, котлов до станков, самолетов, мотоциклов и автомобилей [14].

В Норвегии проблема сохранения индустриального наследия приобрела национальный характер. Для ее решения власти стремятся консолидировать ресурсы бизнеса, волонтеров

и бюджетов всех уровней (от национального до местного). Именно благодаря этому удалось реализовать Программу по сохранению по всей стране 15 заводов, которые являются объектами с большой архитектурной ценностью и относились к наиболее важным отраслям национальной и местной промышленности [10]. Предприятия Программы относятся к следующим видам деятельности: горнодобывающее, металлургическое, лесосплавное, лесопильное, целлюлозно-бумажное, гидроэнергетическое, судоремонтное, трикотажное и ликероводочное производство, а также водный и железнодорожный транспорт. При работе в рамках данной программы на ряде производств были применены подходы, которые позволяют сочетать старые производственные технологии со скандинавскими представлениями о современном ландшафтном дизайне и архитектуре.

Так, например, Целлюлозный завод (Kistefos Træsliberi), возникший к северу от г. Осло в 1850-е гг., был закрыт компанией Kistefos. Но участие в названной Программе самого предприятия, местной власти и правительства страны позволило не просто возродить старое производство, но и создать парк современного искусства. Последний призван искать связи между наследием прошлого и будущими идеями, демонстрировать важность создания дружелюбной окружающей среде производства, способствовать поиску скрытых смыслов человеческой деятельности [12].

Железнодорожный музей Финляндии расположен в Хювинкя с 1974 г., сюда он был перевезен из Хельсинки. Музей находится на действующей станции железной дороги Ханко-Хювинкя на территории уникального станционного комплекса, построенного в 1870-е гг. Экспозиция музея рассказывает о различных аспектах истории железных дорог Финляндии от их основания до современности. Среди подобных музеев он выделяется разнообразным деятельностным компонентом: от активного посещения экспонатов и вовлечения гостей в управление дорогой до детской железной дороги и экскурсионного обслуживания на ретро-поезде, курсирующем по исторической линии вдоль действующей железной дороги. Последним этапом развития музея стало создание выставки, посвященной железнодорожным мастерским в Хювинкя, которые действовали в городе с 1949 г. по 2018 г. [15].

Бохум-Далхаусен — самый большой железнодорожный музей в Германии, находящийся в нескольких милях к югу от Эссена недалеко от города Бохум. С 1977 г. экспозиция музея занимает здание бывшего железнодорожного депо, построенного во время Второй мировой войны. Экспонаты музея, часть из которых

считаются раритетными, позволяют получить полное представление о том, как развивалась немецкая железнодорожная техника с 1853 г. до настоящего времени. Интерактивные технологии, применяемые внутри музея, дополняются популярными экскурсионными маршрутами. Часть маршрута исторического поезда — от станции Бохум-Далхаусен до г. Хаттингена — проложена по действующей железнодорожной магистрали с достаточно интенсивным движением пригородных поездов. Далее до ст. Венгерн-Ост маршрут проходит по железнодорожному пути, не используемому в регулярном движении.

Поездка по Рурской долине на историческом поезде может быть совмещена с посещением старого города Хаттингена, музея промышленного наследия (LWL Industrial Museum Henrichshütte Hattingen Trail Industrial), созданного на базе металлургического завода, замка Бланкенштейна с видом на Рурскую речную долину, замка Кемнаде, отреставрированной аристократической резиденции Haus Herbede, старой таможни на мосту через озеро, винокурни Sonnenschein, музея Zeche Nachtigall (восстановленная угольная шахта), замка Штайнхаузен и пешеходной зоны Хоэнштайн с видом на виадук Рурталь. Маршрут на поезде можно комбинировать с велосипедным и речным прогулочными маршрутами [11].

В России внимание к индустриальному прошлому до 1990-х гг. было связано с работой ведомственных музеев предприятий (уникальных или с революционным прошлым) и московского Политехнического музея (1872 г.). Если последний был создан ещё в XIX в. по частной инициативе, то первые главным образом были музеями военной техники. Основными центрами, где возникали музейные комплексы подобного типа или проводились выставки технических достижений (например, ВДНХ), оставались Москва и Санкт-Петербург, а также города-герои. Но с 1990-х гг. появляется интерес и потребность в создании музеев за пределами этих центров, в первую очередь в районах с развитой промышленной сферой, к которым относится Урал. Отметим, что почти всегда главным инициатором создания этих музеев выступало не государство, а бизнес в лице предприятий и частные инвесторы [3;1]. Успешность данных инициатив на Урале (например, в Полевском Свердловской области) была вызвана тем, что некоторые малые, средние, а иногда и большие города района не только сохранили уникальные производственные здания и сооружения, но и имеют не сильно изменившуюся городскую среду — живописные пруды (ранее заводские), окруженные покрытыми лесом холмами или кварталами малоэтажной застройки.

В Пермском крае первый подобный музей — Пермский научно-промышленный — появился ещё в 1890 г.; позже он стал основой для формирования будущего краеведческого музея. В последствии в краевом центре, также как в промышленных центрах субъекта, создавались музеи предприятий и отдельных производств (например, музей соли в 1986 г. в Соликамске) и даже музеи науки и техники. Но крупный музейный комплекс, представляющий из себя интерактивное собрание техники и олицетворяющий научно-технические достижения Урала, так и не появился. Хотя проект, реализованный в соседней Свердловской области, частично подошел к воплощению этой идеи в жизнь: в г. Верхняя Пышма в 2010 г. компанией УГМК был создан комплекс, состоящий из двух объектов — Музея военной техники УГМК и Музея автомобильной техники УГМК [5]. Но он в значительной степени посвящён особенностям развития военной и гражданской техники в целом, о которых рассказывается через призму истории России и Великой Отечественной войны. Достижения Урала уходят на второй план.

В Перми часть городского сообщества неоднократно высказывалась о необходимости создания научно-технического музея. Он должен стать частью группы учреждений, которые согласно Российской музейной энциклопедии [6], документируют историю развития, современное состояние науки и техники и их влияние на эволюцию человеческого общества. Многопрофильные музеи делают это применительно к истории науки и техники в целом; отраслевые — к отдельным отраслям (музеи связи, промышленности, транспорта, космонавтики). Существует большая группа мемориальных музеев, посвящённых выдающимся ученым. Потенциал производственной площадки закрытого ОАО «Пермский мотовозоремонтный завод «Ремпутьмаш»», которую намечено преобразовать в совершенно новое для Перми пространство, в контексте потребности в научно-техническом музее серьезно не изучался. Стремление включить Пермь в общемировые процессы реновации промышленных зон, безусловно, оправданны. Однако, на наш взгляд, следует усомниться в том, что трансформацию этой части городского пространства надо проводить, лишь частично применяя подходы, считавшиеся в Европе безоговорочными на первом и втором этапах формирования отношения к историческому наследию (в 1960–1990 гг.), т. е. полностью замещая старые производственные функции с почти полным уничтожением памяти о их роли в становлении и развитии Перми

и всего Урала. Именно подобная реновация вызвала больше всего споров и вопросов¹, а также воспринимается как нечто чуждое в преобразовании среды частью городского населения.

В настоящее время наметилось некоторое изменение подходов к освоению рассматриваемой площадки. Принято решение о представлении на ней научно-технического аспекта исторического развития Перми. Мы считаем, что проектом, от реализации которого можно будет не только улучшить городскую среду, но и сформировать эффективную платформу для воплощения в жизнь многих культурных и туристических инициатив, является создание научно-технического музея (а именно музея промышленности и транспорта). Его основным организатором выступает АНО «Музей «Ретро-гараж» [7], являющийся одним из известных частных музеев города, основу экспозиции которого составляют экспонаты автомобильной промышленности СССР. В их выпуске принимали участие и предприятия города и края.

Появление научно-технического музея позволит усилить привлекательность города и края, наглядно показать, каких успехов в социально-экономическом развитии можно достичь, опираясь на потенциал уникального географического положения, причем сделать это в месте, являющемся одним из фокусов этого положения. Здесь можно сконцентрировать не просто индустриальное наследие, а пермскую историю, архитектуру и уральский транспорт в сочетании с объектами, символизирующими мировые постиндустриальные тенденции, что пока не имеет аналогов на Урале.

Совмещение в одном музее транспортной (железнодорожная и автомобильная техника и технологии, история первой на Урале Горнозаводской железной дороги, других транспортных путей и т.п.) и промышленной экспозиции можно сочетать с разного рода интерактивом: от демонстрации работы экспонатов внутри музея до эксплуатации исторического подвижного состава на близлежащих улицах, железной дороге и речной магистрали. Пока среди европейских музеев такого широкого спектра сочетаний не существует. Деятельность музея могла бы способствовать выработке новых подходов к охране и эксплуатации объектов

транспортного наследия. Более того, в случае сохранения регулярного пассажирского (пригородного и дальнего) сообщения на Горнозаводской железной дороге вдоль р. Камы и у стен музея рассматриваемый проект приобретает иной масштаб. В частности, это позволит использовать полотно для движения паровозов — музейных экспонатов, и не исключает запуска на этой же инфраструктуре комбинированной системы tram-train. Добавим, что в Перми имеется интересный опыт ремонта и использования паровозной техники в рамках туристического маршрута от главного вокзала до ст. Левшино по участку первой железной дороги Урала. Появление научно-технического музея, ядром которого будет интерактивная транспортная экспозиция, позволит сформировать новые аттрактивные туристские маршруты, включающие не только достопримечательности края, но и других уральских субъектов.

Музей может стать одним из основных элементов кластера, нацеленного на выработку новых подходов к гармоничному сосуществованию уральского индустриального наследия, современного производства и всего того, что связано с постиндустриальным обществом. В нем может развернуться работа по поиску оптимальных решений, позволяющих всё масштабнее включать в городскую среду совмещенные с общественными природные пространства, при этом перестать противопоставлять природу и производство, производство и город. Площадка музея — удобный полигон для названной деятельности, поскольку находится в устье Егошихинского оврага. Последний представляет собой один из крупнейших оврагов города — природную территорию, используемую крайне неэффективно и постоянно обрастающую всё новыми экологическими и градостроительными проблемами (подробнее [2]). В музее и его окрестностях, в том числе в интерактивной форме, можно продемонстрировать множество примеров внедрения в практику уникальных комплексных экологических проектов (например, борьба с оползнями, грамотное гидротехническое строительство, очистка сточных вод, современный ландшафтный дизайн и т. п.), показать историю совершенствования технологий, лежащих в основе этих проектов, разъяснить, как экологическое преобразование города может гармонично сочетаться с формированием пространств, объединяющих все социальные группы населения. Возможно, положительный эффект от такого рода проектов был бы усилен, если бы предприятие ГК «Ремпутьмаш» сохранило часть своего производства, демонстрируя экологически дружелюбные технологии.

¹ Подробнее у Загуменов Д. «Если вам Решетников обещал — к нему и обращайтесь». Как ищут работу бывшие сотрудники «Ремпутьмаша». URL: <https://propert.ru/news/society/166275/> (дата обращения 07 июля 2019); Суворова К. Построили и чуть-чуть снесли. Что произошло за 2018 год с большими проектами Перми. URL: <https://www.business-class.su/news/2019/01/09/postroili-i-chut-chut-snesli-cto-proizoshlo-za-2018-god-s-bolshimi-proektami-permi> (дата обращения 07 июля 2019); Стрим 59.RU: публичные слушание по заводу Шпагина в Перми. URL: https://vk.com/video-29725517_456240299 (дата обращения 07 июля 2019).

Полезно было бы и сохранение действующего производства и с точки зрения демонстрации того, что, особенно в границах территории уральской «горнозаводской цивилизации», материальное (производственное) и духовное основание всегда представляло собой неразрывную связь, игнорирование которой приводило к неблагоприятным последствиям. Мы считаем, что еще одна функция научно-технического музея — демонстрация этой связи, поскольку он находится на территории первогорода — места возникновения Перми, а именно Егошихинского завода и поселения при нём на террасах долины Егошихи, рядом с единственным полностью сохранившимся объектом того времени — собором Петра и Павла. Музей должен стать одним из основных консолидаторов множества исторических артефактов, существующих в долине Егошихи, в том числе включенных в туристические маршруты по городу (Егошихинский некрополь, Планетарий, древнейшее поселение на территории города возрастом 10 тыс. лет и т. д.). Здание самого завода им. А.А. Шпагина представляет собой интересный пример промышленной архитектуры. Отметим, что здание заводоуправления также уникально, потому что было перестроено из городского магистрата, который возник в одно время с собором.

Таким образом, почти 50-летняя эволюция европейских представлений о сохранении индустриального наследия привела к пониманию важности, востребованности и включённости в жизненный процесс всех компонентов наследия. Как показывает опыт, лицо, принимающее решение, может очень сильно ошибаться в ценности для будущего поколения тех или иных артефактов, кажущихся ему обыденными, тривиальными, устаревшими. Это обстоятельство имеет значение для коренного изменения подходов к сохранению и использованию российского и особенно уральского индустриального наследия. Пермь пока имеет шанс одной из первых в России продемонстрировать на практике технологии интеграции транспортно-производственных объектов в пространство города, реализовав проект по созданию научно-технического музея на площадке завода им. А.А. Шпагина.

Библиографический список

1. Запарий В.В. Проблемы сохранения индустриального наследия в России и на Урале и государственные структуры // Урал индустриальный. Бакунинские чтения: Индустриальная модернизация Урала в XVIII–XXI вв.: матер. XII Всерос. научн. конф. Т. 1. Екатеринбург, 2014. С. 276–280.
2. Козлов И. Овраг у порога: жители Перми увлеклись обустройством речных долин // Огонёк. №4 (5546) от 04.02.2019. С. 26. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3866844> (13.05.2019).
3. Малкова И.Г. Городские музеи в культурном пространстве уральского города второй половины XX века // Вестник Челябинского государственного университета. История. Вып. 48. 2011. № 34 (249). С. 51–59.
4. Мирошникова Е.В. Большое сердце Франции: Парижская агломерация. URL: <https://geo.1sept.ru/1999/45/geo45.htm> (дата обращения: 10.04.2019).
5. Музейный комплекс УТМК военной и гражданской техники. URL: museum.elem.ru (дата обращения: 01.07.2019).
6. Научно-технические музеи // Российская музейная энциклопедия. URL: http://www.museums.ru/rme/sci_tech.asp (дата обращения: 14.06.2019).
7. Официальная группа в Вконтакте музея «Петро-Гараж». URL: <http://vk.com/avtoretro59> (дата обращения: 01.07.2019).
8. Перцик Е.Н. География городов (геоурбанистика). М.: Высш. шк., 1991. 319 с.
9. Разгуляй, микрорайон, Ленинский район, город Пермь // Энциклопедия «Пермский край». URL: <http://enc.permculture.ru/showobject.do?object=1804064263&idparent=1804710557> (дата обращения: 07.06.2019).
10. The official site of Directorate for Cultural Heritage. URL: <https://www.riksantikvaren.no/en/> (дата обращения: 04.07.2019).
11. The official site of Eisenbahnmuseum Bochum. URL: <https://eisenbahnmuseum-bochum.de/museum/fahrzeugarchiv/index.php> (дата обращения: 02.08.2019).
12. The official site of Kistefos. URL: <https://www.kistefosmuseum.no/> (дата обращения: 04.07.2019).
13. The official site of Landschaftspark Duisburg-Nord. URL: <http://www.landschaftspark.de/startseite> (дата обращения: 31.07.2019).
14. The official site of Science and Technology Centre Ostrava. URL: <http://stcostrava.cz> (дата обращения: 07.07.2019).
15. The official site of Suomen Rautatie Museo. URL: <https://rautatiemuseo.fi/fi/finskiy-zheleznodorozhnyu-muzej> (дата обращения: 01.08.2019).