

СТАТЬИ И МАТЕРИАЛЫ

© М. Г. Агапов, Ф. С. Корандей

“ПОКА САБЕТТА ДОСТРАИВАЕТСЯ...”: ПРАКТИКИ СПОНТАННОЙ МУЗЕЕФИКАЦИИ В ЛАНДШАФТЕ РЕВИТАЛИЗАЦИИ БЕРЕГА Р. ТУРЫ В Г. ТЮМЕНИ*

Ключевые слова: музеефикация, место памяти, ревитализация, набережные, портовые зоны, речная индустрия, Тюмень

В статье исследуется феномен спонтанной музеефикации пространства индустриальной зоны правого берега р. Туры в г. Тюмени. Кризис местного порта, связанный с изменением транспортной географии в регионе (1990–2000-е годы), а также последовавшая за ним муниципальная ревитализация берега и речной инфраструктуры (с 2008 г.) сопровождались возникновением среди социальных групп, разделяющих между собой это пространство, практик, направленных на создание “мест памяти”, призванных увековечить историю речного побережья. Эти практики, прежде всего создание частных непрофессиональных музеев — реальных и виртуальных, рассматриваются как спонтанная реакция рефлексирующих горожан на проекты, стремительно меняющие привычный облик улиц и районов. Мы рассматриваем несколько случаев таких музеефицирующих практик, направленных не только на сохранение конкретных исторических документов и зданий, но и на их включение в сеть других музеефицирующих субъектов, формирующих во взаимодействии друг с другом, а также с муниципальной программой устройства набережной особое культурное поле.

В апреле 2017 г., в то самое время, когда мы проводили полевые исследования, материалы которых легли в основу настоящей статьи¹, интернет-СМИ и блогосфера г. Тюмени всколыхнуло сообщение о том, что строители одного из новых мостов через р. Туру обнаружили в толще берега остов старинного судна. Ажиотаж вокруг новости продолжался недолго: журналисты, утром опубликовавшие на сайте своего издания фотографию торчащего из рыжего песка носа деревянной баржи, вечером того же дня были вынуждены написать о том, что строители, не считаясь с возможной ценностью находки, засыпали ее восьмиметровым слоем песка (Антонова 2017а, 2017б). Сколь ни краток был миг, явивший миру этот фрагмент местной истории,

Михаил Геннадьевич Агапов | <https://orcid.org/0000-0002-3433-1516> | magapov74@gmail.com | д.и.н., старший научный сотрудник Лаборатории исторической географии и регионалистики | Тюменский государственный университет (ул. Володарского 6, Тюмень, 625003, Россия) | ведущий научный сотрудник | Тюменский научный центр СО РАН (ул. Малыгина 86, Тюмень, 625026, Россия)

Федор Сергеевич Корандей | <https://orcid.org/0000-0003-1781-1937> | brecht_1@mail.ru | к.и.н., старший научный сотрудник Лаборатории исторической географии и регионалистики | Тюменский государственный университет (ул. Володарского 6, Тюмень, 625003, Россия)

он успел запустить обычновенный сценарий реакции медиа: по поводу события начали высказываться краеведы и коллекционеры, фигуры, воплощающие в глазах аудитории СМИ авторитет местного исторического знания. Их реплики на внезапное появление и мгновенное исчезновение корабля (в одной из публикаций его так и назвали — “корабль-призрак”) (Железнova 2017) были очень похожи. “Судно нужно расчистить и изучить. Если бы это оказался коч, что хоть и маловероятно, но возможно, то он мог бы стать суперэкспонатом для нового музеиного комплекса” (На берегу Туры 2017). “Столько огня было в душе, надеялись, что в Тюмени появится историческая новинка, а тут бац! Грустно” (Антонова 2017б). Сожаление об упущеной возможности получить городской “суперэкспонат” указывает на кризис идентичности, всякий раз проявляющий себя при столкновении рефлексирующего горожанина с безличной логикой муниципальных проектов по преобразованию улиц и площадей. Практики спонтанной музеефикации, о которых пойдет речь в этой статье, представляют собой один из способов преодолеть тревогу перед всемогущим и непостижимым Роком, который царит в некоторых старых городских районах.

В процессе работы для нас были актуальны методологические подходы историко-географических и антропологических исследований процессов ревитализации городских портовых зон, сформировавшихся в индустриальную эпоху. Термин “городская ревитализация” (*Urban Revitalization*), происходящий из профессионального языка специалистов по городскому планированию и экономической географии, означает возвращение к жизни районов, находящихся в состоянии упадка, хотя, безусловно, участники, идеалы и практики этих программ могут быть чрезвычайно разнообразны (Grodach, Ehrenfeucht 2016: 3–5). Историко-географическую рамку исследований процессов ревитализации портовых зон и водных фасадов (*Waterfront*) задают типологии портовых городов, описывающие эволюцию их отношений со своими гаванями (*City-port Concept*) (Hoyle 1988; Lorenz 2014). В постиндустриальный период развитие транспортных коммуникаций и логистических технологий выносит морские и речные порты, основанные в индустриальный период, из городов на их периферию, порой на расстояния весьма далекие от центра, что сопровождается деградацией старого портового хозяйства и инфраструктуры, упадком, в т.ч. и символическим, зоны гавани, речного или морского побережья. Следующий цикл развития отношений “город—порт” характеризуется возобновлением связей города с прежде отчужденным от него водным фасадом как на уровне инфраструктурной ревитализации, частным случаем которой являются процессы джентрификации — преобразования индустриальных ландшафтов в районы, приспособленные для жизни и работы среднего класса и бизнеса, так и на уровне дискурсивном, характеризующемся возвращением портовых зон в сферу городской идентичности.

В центре внимания современных антропологических исследований портовых культур (*Waterfront Cultures*) — символические контексты и практики взаимодействия сообществ, воплощающих в себе свойственные для гавани функции обмена и коммуникации, с сообществами города и хинтерланда, являющимися одновременно и источником экспортируемых по водным путям труда, товаров и капитала, и потребителем импортируемых по рекам/морям культуры и информации. Кризис портовых зон и их последующее включение в новый городской ландшафт порождает особые переходные сообщества (Kokot 2008; Wonneberger 2014; Beaven *et al.* 2016). Идентичность этих групп формируется в конфликтном противостоянии привычных моделей презентаций портовой зоны с меняющимся географическим пространством города, что порождает особые типы ностальгических нарративов, а также стратегии коммеморации, типичным примером которых, например, является музеефикация пространства порта (*Finding* 2010; Jonhsen 2011).

Будучи частью поля популярной проблематики исследования “мест памяти”, дискуссия о музеефикации в последние десятилетия проделала ту же траекторию,

что и дискурс, связанный с работами Пьера Нора (*Nora 1999: 17—50*). Выдвинутый им тезис о кризисе традиции живой социальной памяти, сопровождающемся распадом общего коммеморативного канона, все чаще критикуется как укорененная в конкретном историческом контексте компенсаторная теория, не особенно пригодная для анализа сегодняшних процессов (*Van De Mieroop 2016*). Теоретики музеевификации, спустившейся с уровня шедевров и высокой культуры на демократический уровень музеев, старающихся запечатлеть современность во всей ее полноте, обычно размышают о причинах тотальности этой практики. В обобщающей работе Шэрона Макдональда (*Macdonald 2013*) история теории современной музеевификации сводится к двум основным трендам: компенсационному и конструктивистскому. Начало компенсаторной теории связывают с работой Иоахима Риттера “Музеевификация как компенсация” (1963), а продолжение — с текстами Германа Люббе (*Люббе 2016*). С точки зрения этой теории страсть к музеевификации повседневности, чрезвычайно характерная для современного человечества, объясняется утратой укорененности в жизни, последовавшей за распадом домодерной традиции, стремлением восполнить эту утрату при помощи создания новой системы культурных координат. Более поздние авторы, такие как Андреас Хюссен (*Huyssen 2003*), полемизируя с консервативной идеологией компенсаторной теории, утверждают, что тотальная музеевификация является не столько радикальной реакцией на утрату прошлого, сколько способом осмыслить текущее, меняющееся настоящее. Определяющими факторами процесса становятся медиа и культурная индустрия, посредством которых происходят постоянное производство и потребление уникального опыта как индивидуального (любимый термин Хюссена — “самомузеевификация”, *self-musealization*), так и коллективного. Близка Хюссену и Шэрон Макдональд, которая пишет о музеевификации как о процессе конструирования персональной и социальной идентичности, организованном вокруг нарративов и экспонатов, порождающих чувство географической и исторической сопричастности субъекта (*Macdonald 2013*).

В этой оптике особенное значение для нас имели исследования уходящих городских сообществ портовых и береговых зон, изучающие напряжения между привычным образом жизни этих групп и программами городского планирования (*Balderstone et al. 2014*); свойственную для этих сообществ ностальгию как форму символического капитала и инструмент политики идентичности (*Steel 2016a, 2016b*); практики музеевификации, в которых воплощается конфликт, порождаемый всеобъемлющей логикой туристического маркетинга, направленной на формирование нормативной городской идентичности и не оставляющей никакого шанса другим вариантам социального самоопределения (*Mah 2014: 88—109*). Какими факторами порождаются практики спонтанной музеевификации в ревитализируемой прибрежной зоне? Какую роль в этом процессе играет возникающее у людей ощущение близкой утраты привычного порядка вещей и стремление компенсировать эту утрату? В какой момент субъекты трансформации начинают задумываться о своем месте в меняющемся ландшафте и как они пытаются сделать свой статус легитимным? (Речь идет, конечно, не столько о юридической легитимации, сколько о рефлексии по поводу своего права оставаться на берегу и новой функциональности своего положения.) Наконец, какую роль в этой трансформации играет сам береговой ландшафт, оказывающийся одновременно и объектом целенаправленного осмысления, производства презентаций и конструирования идентичностей, и пространством негласных практик, определяющим соседское взаимодействие акторов ревитализации? Предполагается, что спонтанная музеевификация, возникающая в индустриальном ландшафте как непрофессиональное, побочное по отношению к основной работе занятие, в новом рекреационном ландшафте выходит на авансцену и превращается в один из наиболее важных видов деятельности. Интерес представляет рефлексия наших героев по отношению к этим новым формам культурного производства и потребления.

Тюмень — пример города, индустриальная береговая зона которого в последние годы переживает стремительную трансформацию, превращаясь в постиндустриальное рекреационное и символическое пространство. При строительстве второй очереди набережной, беспрецедентного имиджевого проекта областных и муниципальных властей, завершенного в 2017 г., большая часть территории, с середины XIX в. занятой пристанями и складами пароходных компаний, а затем долгое время пребывавшей в состоянии упадка, становится открытой для населения. Набережная вплотную подбирается к речному порту и судостроительному заводу — элементам инфраструктуры, чье существование в центре города с точки зрения дискурса планируемых преобразований осмысливается как проблема. Генеральный план развития, пояснительной записки к которому, что характерно, нет на официальном сайте Тюмени (Генеральный план 2008) — она обнаруживается на форуме, поддерживаемом местными активистами, — предполагает, что в период до 2040 г. правый берег Туры превратится в речной фасад города, на который будут возложены преимущественно торгово-комерческие и досуговые функции, в то время как “устройства” речного порта будут вынесены на периферию (Основные положения 2011).

Исследование, посвященное нарративам идентичности и практикам адаптации сообществ тюменской портовой и береговой зон, результатом которого является эта статья, проводилось в 2017 г. В ходе полевой работы было взято 10 экспертных интервью с представителями речной индустрии, строительной отрасли, учреждений профессионального образования, а также с владельцами недвижимости в портовой зоне (речной порт, судостроительный и судоремонтные заводы, учреждения профессионального образования, новостройки и джентрифицированные территории). В ходе интервью мы планировали: установить хронологию развития портовой зоны г. Тюмени и ее кризиса; выяснить, каким, по мнению информантов, был статус порта в прошлом и каков он сейчас; определить положение дел и расклад сил в процессе ревитализации берега с точки зрения его обитателей; показать, в каких нарративах и стратегиях воплощается их отношение к неизбежным грядущим переменам и какую роль в этом процессе играют практики спонтанной музеефикации.

Исторический и этнографический контекст

Тюмень, находящаяся на средоточии путей, ведущих из России в Сибирь, с началом транспортной революции XIX в. быстро превратилась в крупнейший за Уралом судостроительный и логистический центр, контролировавший водный путь в азиатскую часть страны по Оби и Иртышу. В 1844 г. в городе был построен первый сибирский пароход, в 1850—1860-х годах тюменский речной флот принял на себя основной груз товарных перевозок и доставки арестантов, переселенцев и солдат. За 1852—1861 гг. зауральскими судами было перевезено 25 тыс. крестьян-переселенцев, а в 1876—1878 гг. такое количество пассажиров приходилось уже в среднем на одну навигацию (Титов 1990: 44; Большаков 1991: 151). С начала 1870-х годов приобрели регулярный характер пассажирские рейсы. Сложившаяся в этот период инфраструктура, наличие в регионе крупных капиталистов и прогресс в изучении условий арктического судоходства стали основой для многочисленных попыток включить Тюмень в систему Северного морского пути. Первые удачные опыты плаваний из тюменского транспортного района в Великобританию через устье Оби и Карское море относятся к 1876 и 1877 гг. (Даль 1878), подобные рейсы с разной степенью регулярности продолжали осуществляться на протяжении нескольких следующих десятилетий.

Тюменский порт достиг своего расцвета в середине 1880-х годов, когда город был соединен прямой железной дорогой с Пермью и Екатеринбургом; начало его угасания связано с введением в строй в 1894 г. южного хода Великого Сибирского

Пути. В это же время на средства одного из основателей пароходного дела в Тюмени И.И. Игната был отремонтирован (фактически отстроен заново) расположенный вблизи главной городской пристани Пророко-Ильинский храм Ильинского женского монастыря. С 1913 г., когда через город прошла трансконтинентальная железная дорога, рынок тюменских пароходств постепенно сокращался и в результате сузился до бассейна среднего и северного Приобья. Нефтяной бум 1960-х годов вернул отрасль к активной жизни. В этот период Тюменский судостроительный завод (основан в 1928 г. на базе национализированных пароходств) спускает со стапелей плавучие электростанции и нефтеналивные баржи, позволявшие до момента введения в строй нефтепроводов осуществлять перевозку черного золота с севера Тюменской области на Омский нефтеперерабатывающий завод.

Ввод в строй аэропорта “Рошино” (1968 г.), Тобольского речного порта (1969 г.), строительство магистральных трубопроводов (1960—1980-е годы), железной дороги в Приобье и на Ямал (1975, 1982 гг.), развитие сети автодорог и, наконец, кризис, последовавший за распадом СССР, существенно повлияли на портовую функцию Тюмени. На сегодняшний день Обь-Иртышское речное пароходство, объединившее в 1982 г. флотилии Оби и Иртыша, располагает более чем 400 судами, имеет дочерние предприятия в Салехарде, Уренгое, Сургуте, Нефтеюганске, Сергино и Тобольске, осуществляет транспортировку грузов на территории от Архангельска и Северодвинска, до портов на р. Обь и п-ве Ямал — поселков Харасавэй, Бованенково, Сабетта (Обь-Иртышское пароходство б.г.). Однако, несмотря на то что в Тюмени расположены управляющий офис пароходства, а также ассоциированные с ним профессиональные училища, судоремонтные предприятия и речной порт, ее “речной” образ до некоторых пор занимал крайне незначительное место в стереотипных презентациях города, идентичности горожан и коммеморативных практиках. Для Тюмени позднесоветского периода была характерна разновидность отношения к Туле, которую Изабель Бакуш в своей книге о Сене называла “тривиализацией реки” (*banalisation du fleuve*) (Backouche 2000).

Несмотря на богатую историю и значительную роль, которую тюменская портовая индустрия сыграла в процессе освоения западно-сибирской нефтяной провинции в 1960—1980-х годы, порт и судостроительный завод никогда не занимали исключительного места в популярных городских презентациях последних советских десятилетий. Местные медиа, как и положено, систематически описывавшие календарные вехи работы предприятий и трудовые подвиги коллективов, едва ли уделяли речной индустрии больше внимания, чем остальным предприятиям тюменского промышленного комплекса. В городских нарративах менее официального статуса, отражавших точку зрения обывателей, река и связанное с ней пространство появлялись довольно часто, но совсем в другом качестве. Повинуясь силе Кориолиса, Тура год за годом размывала высокий берег, уничтожая верхний город. “Улицы уходят в воду”, — писал автор мемуаров в 1957 г.; “...за год теряется от одного до трех метров берега”, — вторил ему слушатель университета общественных корреспондентов в 1977 г.; “...неутомимая и ненасытная Тура съедает старую Тюмень”, — отмечал краевед в 2000 г. (Улыбин 2011: 123—124; Перминов 1977: 2; Иваненко 2000: 109). Перепад береговых высот, создававший буферную зону между промышленной территорией, располагающейся на низких берегах Туры, и собственно городом, находящимся на высоком сухом месте, был ключевой характеристикой Тюмени в XIX в. (Рогачева 2004: 109) и продолжал оставаться актуальным до конца XX в. Работы по укреплению берега и устройству набережных, с переменным успехом предпринимавшиеся с 1960-х годов, всегда диктовались прежде всего соображениями, направленными на спасение верхней части города. Современная набережная тоже была гидротехническим проектом *par excellence* и лишь впоследствии, практически в процессе строительства первой очереди была осознана как рекреационное

пространство: “В 2006 году состоялось заседание координационного совета при губернаторе, на котором обратили внимание, что есть смысл не только укрепить берег, но и создать рекреационную зону, которых в городе не так уж много. Однако в первую очередь набережная — это сложное гидротехническое сооружение” (Чудинова 2010).

Успех гидротехнического проекта, сделавший набережную гордостью и визитной карточкой Тюмени, обозначил действительный “поворот” к реке. Впервые за долгую историю пространство большой городской экономики вступило в непосредственное взаимодействие со специализированным и на тот момент уже фактически анклавным пространством портового района. Процесс этого взаимодействия, сопровождающийся ревитализацией и джентрификацией правобережных территорий, а также возникновением ряда коммеморативных практик, направленных на создание “мест памяти” (подобных тем, о которых будет сказано ниже), породил

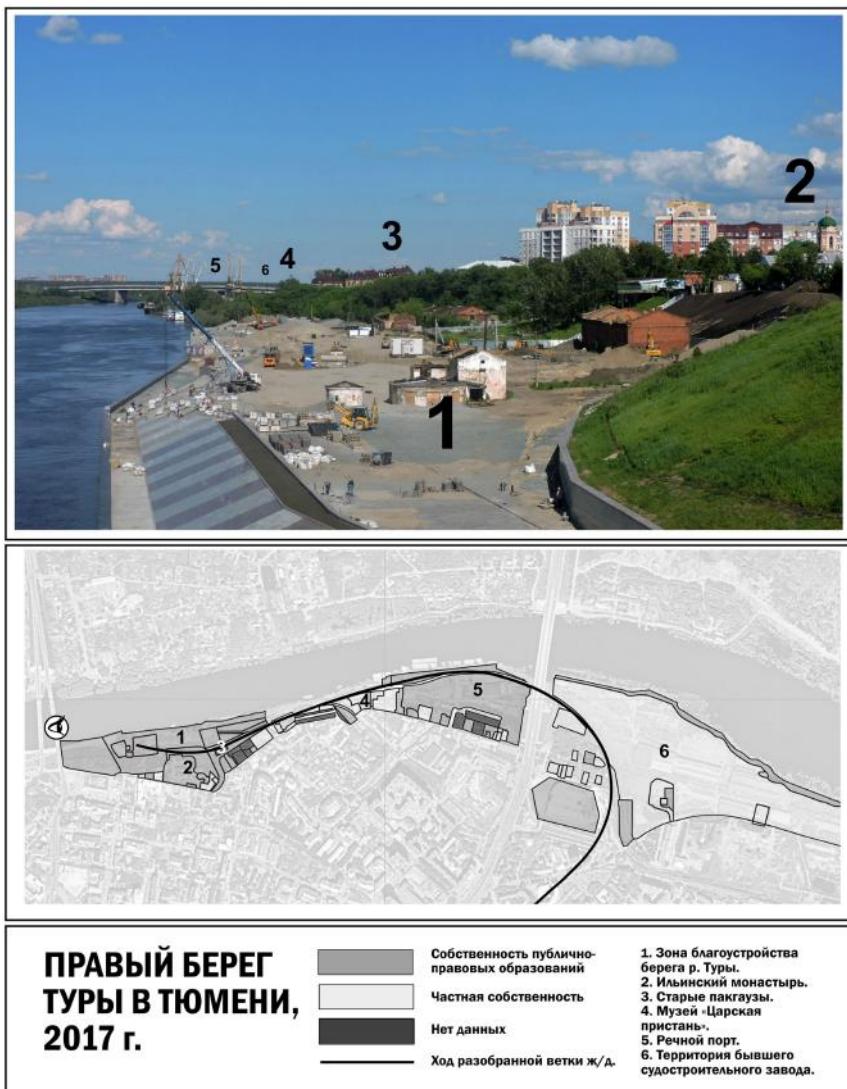


Рис. 1. Ландшафт ревитализации правого берега Туры, июнь 2017 г.

характерные дискурсивные модели, при помощи которых представители индустрии объясняют себе суть происходящих перемен.

“Везде там грузились и выгружались”: прошлое и настояще “тюменского рейда” в нарративах ветеранов речной индустрии

Представители портовых и речных предприятий, с которыми нам довелось побеседовать, используют для описания трансформации “тюменского рейда” (так называют речную индустрию города на профессиональном языке) несколько характерных топосов. Во-первых, говоря о статусе и экономическом значении порта в региональной экономике позднесоветского периода, информанты подчеркивают переполненность хозяйства и избыточность индустрии, в буквальном смысле не помещавшейся в узкие берега р. Туры.

Наш тюменский порт, зимой накопления были, там заваливали всё грузами, вся стенка, всё было завалено... (Инф. 4).

Очень большой шел поток из Тюмени контейнеров. Смешанным железнодорожным сообщением... Ну, в основном грузы какие? Цемент, песок, металлопрокат, перекрытия, трубы. Чего только не было! Огромное количество грузов шло (Инф. 6).

Мы строили по 100 судов в год, нам не хватало акватории... (Инф. 3).

Свойственные для нарративов наших информантов мемориальные карты пространства речной индустрии 1960—1980-х годов содержат списки предприятий и причалов, растянувшихся далеко за пределы города.

В Тюмени оказалось восемь судоподъемных устройств. Ни в одном городе России столько не было. В Тюмени был судостроительный завод. Был судоремонтный завод (Инф. 1).

Здесь, знаете, какая ситуация? Не к каждому берегу можно подойти теплоходу. Поэтому и Тюмень тут в плане выгрузки растянулась, все берега были распределены по причалам. То есть границ города не хватало, поэтому выходили за границы города (Инф. 4).

Тогда было понятие “тюменский рейд”. Тюменский рейд начинается от Воронинского моста... до Антипино. И там везде были причалы, клиентуры так называемые. И на всех этих причалах мы ставили свои баржи. Везде там грузились и выгружались. В наилучшие годы было около 35 причалов <...> Это было в 1980-е годы (Инф. 6).

Столь же обычны для этих воспоминаний и “каталоги кораблей”:

Вот в Болгарии покупали для нефти танкера. Здесь у нас строили “бочкарки”, бочкиевые 600-тонные, а “Леннефть” уже две тысячи тонн грузоподъемностью. Потом начали типа “Омска” теплоходы завозить, они из Румынии сначала шли, потом их в Красноярске начали строить, потом пошли сибирские “Волгобалты”, то есть более крупные суда, ледоколы появились... (Инф. 4).

Во-вторых, информанты отмечают, что описанная выше эпоха процветания “тюменского рейда” во времена нефтяного бума была следствием транспортной конъюнктуры, трансформация которой привела к изменению географии портов. Кризис местного речного хозяйства, по единодушному мнению наших собеседников, был вызван строительством железных и шоссейных дорог в Приобье и устройством речных портов на Оби и Иртыше:

У нас тогда отношение-то намного серьезнее к флоту-то было. Эти все трубы, буро-ые все флотским составом завозили. Самотлор, это всё — трубы, цемент, вообще абсолютно всё флотом. Потому что не было дорог никаких вообще (Инф. 5).

Сейчас до Тобольска на автомобиле два часа. Пролетел за два часа. На барже, на теплоходе — сутки плывут. Или даже трое суток. Потому что 500 километров по воде (Инф. 1).

В том плане, что вот сейчас же железные дороги стали делать. Автомобильные дороги, железные дороги, и часть грузов перешла туда. Дело в том, что они от дверей до дверей могут довезти, а мы-то довозим до причала, а от причала все равно приходится перегружать и уже дальше везти (Инф. 4).

По общему мнению информантов, местная портовая зона скоро исчезнет, поскольку кризисная ситуация достигла своего пика. “Да нет, здесь ничего не будет производственного. Всё уже. Производственного здесь ничего не будет” (Инф. 1). В то время как эпоха 1960—1980-х годов описывается как территориальная экспансия речного хозяйства, для характеристики современной ситуации используются образы осажденной крепости:

Тюменский речной порт сейчас доживает последние дни... Здесь порт оказался в центре города. Это по факту промышленное предприятие... Порт не может работать без подъездных путей. Вот эта железная дорога, которая идет, она уже, значит, мешает людям, которые построили дома вот здесь... Мимо них начинают ходить паровозы с грузами. Людям это не очень нравится. Поэтому порт вот на два года, пока вот Сабетта достраивается, ему еще отложили его смерть, и, значит, через два года там, скорее всего, продолжат набережную... (Инф. 4).

С этой точки зрения порты — и строящийся на крайнем севере области, более чем в 1000 км от ее центра новый сверхсовременный в Сабетте, и завершающий свою историю тюменский — представляют единую систему, в которой рост одного из них происходит за счет деградации другого:

Инф. 6: Сейчас вот мы с марта месяца принимаем грузы. Это где-то вот у нас и отправка этих грузов до конца июля, наверное, до августа месяца.

Соб.: Это грузы откуда куда?

Инф. 6: На Сабетту.

Соб.: На Сабетту всё?

Инф. 6: Да, у нас в основном на Сабетту, на Новый Порт...

Соб.: То есть получается так, что тюменский порт работает на Сабетту?

Инф. 6: Ну, это то, что нам дает работу, основной грузопоток туда идет у нас.

Соб.: И, на Ваш взгляд, это перспективное направление?

Инф. 6: Ну, оно кончится через несколько лет. Вот в 2018-м году кончится — всё, построят его. Ну, там какое-то еще второе месторождение большое нашли, это где-то года через два, по-моему, начнут его обустраивать. Тогда, может быть, еще работы будет немножко.

Соб.: А в целом ситуация с портом сейчас какая?

Инф. 6: Ну, ситуация, я думаю, тяжелая. Через несколько лет его, наверное, не будет.

В 2012 г. Тура была исключена из списка рек, обеспечиваемых государственными работами по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства (Распоряжение Ростехнадзора 2012). Почти все наши информанты так или иначе касались этого события, трактуя его как еще одно проявление кризиса тюменской портовой зоны. В их комментариях увязывались воедино отдаленные порты, стоящие на глубоких реках, и пространство небольшой Туры, неспособной выдержать с ними конкуренции. С этой точки зрения трактовались и факт портового бума 1960—1980-х годов, когда пароходство было переведено из Омска в Тюмень в угоду экономической конъюнктуре, и современные проблемы гавани:

Когда нефть-то пошла... она (Тура. — *Авт.*) была судоходной рекой и порт был, значит, но его потом стали развивать. И пароходство даже перевели (из Омска. — *Авт.*), это вот такое силовое было решение. Омский порт, конечно, гораздо выше, потому что, ну, река до полуметра на перекатах. Ну что это за глубины? То есть у нас, мы, например, одно из “Северных сияний” выводили на понтонах, потому что оно иначе бы осталось здесь. Речка-то плохенькая. А сейчас совсем уже, с реки сняли навигационные все, установку, всё... (Инф. 3).

Ну, порт в Тобольске, конечно, сейчас колоссальный порт... начали работать порты в Сургуте, в Надыме, и тюменский порт как бы, он циклично работает сейчас уже. Ну, государство перестало, значит, содержать водные пути-то... Получается, государство не хочет тратить деньги на водные пути, на углубительные работы, значит, исключили реку, и сейчас всё ушло вот на Тобольск (Инф. 1).

Вышеприведенные географические образы, при помощи которых ветераны индустрии описывают положение Тюмени как порта в оживленном прошлом и в кризисном настоящем, хорошо отражают изменения географического контекста: портовый город, когда-то встроенный в весьма разветвленные водные транспортные сети, ныне буквально висит на нитке, разрыв которой неизбежен в ближайшем будущем. То, что происходит с речным фасадом Тюмени сейчас, по мнению “индустриальной” части наших информантов, — совсем другая история. Мы не раз слышали от речников признание в том, что они практически не знают тюменской набережной и не особенно ею интересуются. Эти слова, впрочем, обычно сопровождались и характерным замечанием о необходимости сохранить память о речной индустрии.

“Мы знали, что здание старинное”: практики спонтанной музеефикации и политика идентичности

Уверенность в том, что история местной речной отрасли и созданный ею ландшафт приближаются к неизбежному и очень скорому концу, — отправная точка известных нам музеефикационных проектов, инициаторами которых, как правило, выступали представители речной индустрии. В некоторых случаях регресс предприятий, связанных с Турой, продолжается уже долгие годы, и бывшим сотрудникам представляется наиболее очевидной стратегией самостоятельное документирование их истории.

В этом смысле показателен случай Ю.А. Андреева, бывшего начальника сборочного цеха, а затем главного технолога Тюменского судостроительного завода. Как представляется, его личный проект по сохранению памяти о родном предприятии и его людях является способом компенсации травмы, вызванной развалом производства и распадом трудового коллектива в 1990-е годы. Уже будучи пенсионером, Ю.А. Андреев приложил немалые усилия для создания виртуального музея. Первым импульсом к этому стала угроза гибели созданного накануне перестройки в 1986 г. на основе выставки, посвященной 40-летию предприятия, корпоративного заводского музея.

На завод пригласили меня в 2005 году... я туда пришел... в музей [завода]. Так как я как-то неравнодушен был, кольнуло меня. Смотрю, как-то всё бесхозно... И я начал ходить в музей и сканировать, там большие ящики стояли. В музее была видимая часть, где портреты орденоносцев там и т.д., а была невидимая часть, я о ней не знал и, когда раскрыл, я был поражен. То есть там все документы были сложены, скомплектованы в папки. Там уже, конечно, разворочено всё, но вот. Одновременно схватился — киноронника пропала, искал по заводу, не нашел. Ну, и так вот начал (Инф. 3).

Ведущим мотивом энтузиаста было спасение того, что еще не пропало, но неизбежно должно было исчезнуть в самом скором времени, как вышеупомянутая

кинохроника. Примечательно, что основным способом сохранения фондов заводского музея советских времен стали современные технологии. Переводя в электронный формат уже собранные материалы, Ю.А. Андреев сочетает их с поиском новых (воспоминания, видеointервью ветеранов завода, фотографии и документы из семейных архивов и т.п.). Эта деятельность формирует вокруг исследователя поле новых контактов и порождает новые формы активного взаимодействия бывших работников завода:

Собрал я ветеранов, но они так посмотрели... и я почувствовал, что что-то не так. И я собрал потом отдельно цех и был поражен реакцией. Встречаются, целуются, плачут от радости. То есть десятилетиями не видели друг друга. Мы так разобщены были... завод постепенно распадался, люди расходились, расходились... И вот я тут почувствовал, что и большой интерес, сразу стал объявлять: “Приходите с документами” <...> встречи теплые были. И каждый раз заносили, приносили, потом: “Вот моего-то там возьмите”. Один трогательно так попросил меня, фронтовик, поразил меня, говорит: “Ну, братльника возьми, вот, погиб на фронте”. То есть он не имеет никакого... (отношения к заводу. — Авт.) Я сосканировал, положил вместе с ним.

В центре локального постиндустриального “сообщества совместного опыта, воспоминаний и нарративов” (Ассман 2014: 22), формирующегося вокруг энтузиаста, занятого, по его словам, просто собирательством, находится созданный Ю.А. Андреевым и его помощниками сайт “Память о Тюменском судостроительном заводе” (<http://www.tsz-memory.ru>). Благодаря возможностям интернета к работе по сохранению памяти о предприятии помимо его ветеранов присоединились увлеченные историей кораблестроения жители других городов и стран. Вместе с тем при принципиальной открытости проекта Ю.А. Андреева для новых заинтересованных участников и профессиональных историков (исследователь охотно делится собранными им материалами с городскими архивами и исследователями) этот проект пока не оказал заметного влияния на современный мемориальный ландшафт города — на землях предприятия планируется возведение жилого комплекса. Спасение расположенного на территории завода памятника судостроителям 1941—1945 гг. стало большим событием для сообщества, сформировавшегося вокруг Ю.А. Андреева, но вряд ли имело значение для медиа и горожан в целом.

Когда новая набережная Туры приняла на себя функцию мемориального фасада города — здесь были установлены барельефы со сценами, отображающими основные этапы истории Тюмени, — перед ветеранами судостроительного завода открылась возможность преодолеть отраслевую рамку памяти об их фактически уже исчезнувшем предприятии. При поддержке тюменских краеведов они выступили с инициативой установки на городской набережной памятника малому торпедному катеру типа “Комсомолец”, выпускавшемуся в Тюмени в годы Великой Отечественной войны. Однако по итогам обсуждения с муниципальными властями решено было установить его в одном из скверов за пределами береговой зоны (Владимир Якушев 2017).

Гораздо большее место в городском ландшафте и городском воображении занимает открывшийся почти 20 лет назад частный музей “Царская пристань”. Как и виртуальный музей судостроительного завода, он был создан по инициативе ветерана тюменской речной индустрии, представлявшего, впрочем, активно действующее предприятие. “Царская пристань” довольно хорошо известна в городе и часто появляется в прессе, но вряд ли ключевую роль в этом случае играет ее “злободневная” специализация, скорее, можно говорить об активной “пространственной” политике музея, сотрудники которого делают ставку не только на аккумуляцию и сохранение документов прежних эпох, но и на сохранение и конструирование самого исторического пространства: зданий и окружающего их ландшафта. В отличие

от проекта Ю.А. Андреева, появившегося после фактической утраты судостроительным заводом своего пространственного измерения, “Царская пристань” возникла именно тогда, когда его основатели стали владельцами участка исторического ландшафта. В 1995 г. возглавляемая В.П. Савченко компания “Подводречстрой” приобрела у Тюменского речного порта старое полуразрушенное здание. Первоначально его планировалось использовать исключительно как офисное помещение, но вскоре новые владельцы узнали, что приобретенный ими дом является “историческим”, что его прошлое теснейшим образом связано с развитием Тюменского судоходства и порта: до революции именно здесь располагалось правление Западно-сибирского пароходства. Неудивительно поэтому, что первые планы музеификации городской портовой зоны строились вокруг фигуры пароходовладельца И.И. Игната и истории местного судоходства:

Когда мы узнали историю здания Игнатова, здесь улица его, дом, электростанция, потому что он старостой Ильинского монастыря был, это все освещалось. Мы хотели сначала создать... не царская тема, честно говоря, а история развития судоходства в этом районе. Потому что по истории-то очень много положил он средств и сил на обследование рек. То есть все экспедиции, описание рек, значит, судоходства возможностей. Вот он, Тавда, Сосьва, Тура, это верховья, вот Игнатов, финансировал. В то время пароходы уже ходили. В Тюмень, в Бийск, в Омск. Тюмень—Новониколаевск, это Новосибирск, Тюмень—Томск и даже, по-моему, Тобольск—Лондон был рейс в 1871-м году (Инф. 1).

Рассказ о жизни и деятельности купца И.И. Игнатова был лишь одним из многих, определяющих идентичность места. Со временем, как указывают наши собеседники, в первую очередь благодаря влиянию наследниц Ильинского монастыря, расположенного по соседству, для “Царской пристани” становится особенно значимым нарратив о последнем российском императоре и его семье. Появившийся в экспозиции музея как привнесенный соседями политический инструмент, в известной мере гарантировавший успех всего проекта музеификации, “царская” тема впоследствии стала органичной его частью, ни в коем случае не вытеснив “судоходную”, но, скорее, поместив ее в контекст, задав общую рамку объяснений и обоснований, через которые устанавливается связь места с культурой и историей (Головнева 2014: 57).

Потом, вот, когда уже пошли детально, Игнатов оказался знаком лично с Николаем Вторым, он его встречал, у него была делегация тюменских купцов, которая его встречала юношой, когда он еще возвращался с Владивостока. Эта вот царская тема, дети, значит, революция, тобольская ссылка, и у нас просто однажды, наверное, еще в 2000-м году пришли две женщины, прихожанки, вот они говорят, мы ищем, где здесь дети царской семьи были пересажены. Ну, я так смело поговорил: “Вот, — говорю, — здесь”. Поэтому как бы тоже так, с налету. Здесь вот здание. Но мы знали, что здание старинное. Вот потом начали всё делать. И литературу поднимать... и знакомиться, и как бы историческая вот эта линия, она как бы прояснилась... (Инф. 1).

Таким образом, музейный проект В.Н. Савченко, развиваясь во времени, оказал определяющее влияние и на рефлексию этого субъекта речного берега по поводу его статуса и идентичности, и на фактическую его функцию в этом пространстве (компания по производству речных работ стала гораздо более известна в городе как музей речной истории). Кроме того, проект развивался и в пространстве, включаясь, о чем пойдет речь ниже, в качестве важнейшего узла в сеть музеифицирующих субъектов, формирующих во взаимодействии друг с другом, а также с муниципальной программой по устройству набережной особое культурное поле.

Нельзя не обратить внимание на появление в пространстве правого берега жилищно-строительных компаний. Наиболее интересен проект одной из них — *Loft House* (“Тихая пристань”). Место расположения многоквартирного дома клубного

типа описывается на сайте как имеющее “свою уникальную историю, связанную с семьёй последнего царя Николая II и купца Ивана Игнатова” и одновременно как “святое место”: “...те, кто знают это место, считают его святым, ведь именно оно является единственным безмолвным свидетелем пребывания в Тюмени царя Николая II”. Наконец, месту приписывается особая таинственность: “Существует немало легенд, связанных с пристанью и зданиями, построенными Игнатовым. Говорят и о кладах, и о подземных ходах, якобы обнаруженных здесь, много тайн хранят эти места...” (История места 2018). Столь глубокое брендингование жилого комплекса, преподносимого покупателю в качестве “элитного”, не является исключительным случаем. Практика изобретения завлекательной истории с целью продвижения недвижимости уже давно стала нормой. Примечательно то, сколь органично проект *Loft House* был вписан в историко-культурный ландшафт портовой зоны Тюмени. Успешная музеефикация прежде заброшенного пространства, с одной стороны, и крупные инвестиции в строительство жилого комплекса — с другой, задали вектор джентрификации нового вернакулярного района.

“По берегу проходит железная ветка”: спонтанная музеефикация в ландшафте

Впрочем, уже заселенные кварталы, вплотную подступающие к правобережной промышленной зоне, не попали в поле нашего исследования. Наши собеседники предпочитали подавать себя в качестве полномочных представителей юридических лиц, распоряжающихся складами, офисами и территориями предприятий. В силу этого нам, очевидно, не стоило искать здесь отношений жилого районного соседства в его идеальном урбанистическом смысле. Вместе с тем одни агенты предприятий и публично-правовых образований были отлично осведомлены о существовании других и поддерживали с коллегами связи, в основе которых, в частности, лежали отношения спонтанной музеефикации:

Мы сразу крест поставили. Ничего не было еще, ни музея, ничего, просто тогда у нас связь была с Ильинским подворьем. Нам засчитали это как подворье Ильинского монастыря, чтобы здесь сделать домовую часовню. Ничего еще не было, а вот у нас уже появился батюшка, священник, начали службу вести, и потом вот мы уже там музей и всё начали (Инф. 1).

Весь материал, всё, что у нас есть, абсолютно всё я отдаю Савченко. У них 50% — это наши материалы. Это у нас, в принципе, никому здесь и не нужно больше-то, то, что я найду, допустим те же самые якоря, я всё это ему отдал. Там огромные альбомы есть еще тех времен, у нас альбомы для, там доска почета, там эти барьера, оформление, всё это наши материалы (Инф. 6).

В этом смысле стоит говорить о неформальной мемориальной сети, существующей в пространстве старого берега и поддерживаемой действиями подобных агентов. В ее создании активно участвует и сам ландшафт. Собранные нами интервью и некоторое число составленных по нашей просьбе карт берега свидетельствуют о том, что память и мемориальное воображение информантов не ограничиваются территорией собственного предприятия, но постоянно пересекают границы различных формальных юрисдикций, внутри каждой из которых константы ландшафта, задающие единство берега, порождают типологически сходные модели музеефикации.

Примером в этом смысле являются нарративы и практики наших информантов, посвященные памяти железнодорожных путей, построенных в середине 1880-х годов для подвоза грузов со станции “Тюмень” на пристань к перевалочной станции “Тура”. Основная часть ветки, которая спустя 100 лет уже сильно мешала разросшемуся городу, была разобрана в 1986 г., но на берегу эти пути по большей части еще

сохраняются, пронизывая земли судостроительного завода, порта, складских фирм, музея “Царская пристань”, пакгаузов и монастыря. Наличие старинных рельсов (или следа от них) на собственной территории осознается как основа формирования мемориального пространства, существующей или планируемой экспозиции. Наиболее значительный миф берега — история отрекшегося российского императора, в августе 1918 г. совершившего печальное речное путешествие из Тюмени в Тобольск, — который, как уже указывалось выше, определяет выставочную стратегию частного музея “Царская пристань” и маркетинговую политику строящегося поблизости жилого комплекса, имеет своим источником мемориальное ритуальное пространство Ильинского монастыря:

Там были шпалы, там шли рельсы, а дальше, где два лабаза, вот этих купеческих, остатки, между ними шла вот эта железная дорога, я прям по шпалам шла, и там, знаете, маленький домик старинный, на нем написано “Станция Тура” с твердым знаком, он до сих пор стоит... Потом дальше там место, где причал, речной... Есть фотографии, где они на помостках стоят, садятся на пароход “Русь”...

Это у нас аллея (место, где лежали разобранные рельсы. — Авт.), по которой мы ходим каждый день крестным ходом, с молитвой Божьей Матери, с колокольчиком... Там все в цветах всегда, каждая аллея, там склон есть царский, с пионами, и есть яблоневый, это, пионовый склон (Инф. 8).

Этим мифом, однако, воображение музеефицирующих субъектов не ограничивается — наличие рельсов порождает дальнейшую спонтанную игру с железнодорожными ассоциациями:

Инф. 2: Кроме того, по берегу проходит железная ветка, и у железной-то дороги тут еще отдельная тема.

Инф. 1: Да, дорога здесь вот с 1885-го года.

Инф. 2: И идеи великолепные из этого всего. Например, поставить, ну, как говорится...

Инф. 1: Поставить паровозик, вагон поставить, чтобы здесь вот стоял. Тут станция “Тура”, историческая.

Инф. 2: Поставить вагончик этот хорошенъкий и в нем продолжать экспозицию.

Инф. 10: Здесь будет, значит, вот, железная дорога, мы ее сейчас поднимем, восстановим... В общем, музей по железной дороге... Будет стоять паровоз, вагончик будет. И вот у меня как бы такая мечта идиота, в этом вагончике сделать, как сказать, макет этой старой части города, как она была, как бы старая, дореволюционная.

Соб.: Где вы паровоз возьмете?

Инф. 10: А мы его слепим из того, что было... Мы паровоз как бы сделаем по чертежам, по старинным. У меня там сейчас металлом лежит, да, во дворе, там всякие вентиля, вот как раз мы под это дело собираем... Причем паровоз будет не просто паровозом стоять, он будет еще и рабочий. Это будет паровоз, в который будет вмонтирована печь для дровяного угля, для керамики. То есть она будет тут стоять не просто, будет еще и дымить между делом, что называется.

Модальность, в которой существуют вышеупомянутые проекты, конечно, гипотетическая. Информанты говорят о возможном будущем принадлежащего им “музейного” пространства, при этом, хотя этого и не утверждается напрямую, мемориальность участка выступает в качестве верительной грамоты его неприкосновенности перед лицом муниципальной реконструкции берега. Существующие “музейные” участки мыслятся островками, которые органично встроются в большой проект набережной:

На самом деле, задача-то, знаете, очень такая... задача-то в том, чтобы сохранить конкретное вот на данный момент что имеется, вот, все артефакты, как говорится, по дороге вдоль берега. Задача их сохранить в нормальном подходе, определенном,

нормальном музейном, допустим, романтическом. Потому что там набережная, пусть она идет, потому что она на данный момент только в плюс — это всё, потому что здесь будет тогда окультуривание определенных участков (Инф. 2).

Они сейчас благоустройство сделают, у меня все равно есть, у памятника есть охранная зона, и вот это всё, как бы оно огородится и останется здесь, как называется, в этом флаконе (Инф. 10).

Правовая и экономическая составляющие процесса, безусловно, оставались за границами наших интервью, однако все же и того, что могло быть сказано под запись, достаточно, чтобы увидеть: активные участники мемориальной сети, каждый на свой манер, пытаются использовать историческое пространство как ресурс, чтобы упрочить свое положение в меняющемся ландшафте. О том, чтобы конвертировать это положение в дополнительный доход, речи, как правило, не идет — музейная деятельность все же рассматривается как дополнительная.

* * *

Тюменский случай может быть лишь типичным (или атипичным) примером явления, имеющего макрорегиональный масштаб. Обустройство набережных в последнее десятилетие оказывается в центре муниципальных планов развития по всей стране. В этом ряду прежде всего должны быть упомянуты проекты: реконструкция/ремонт пермской набережной (2012—2016 гг.) (*Михайлов 2016*), благоустройство екатеринбургской набережной (2017—2022 гг.) (*Насибуллин 2018*), реконструкция набережных Москвы-реки (с 2018 г.) (*Реконструкция набережных Москвы-реки 2018*). Эта мода, радикально меняющая речные пространства крупнейших российских городов, в свою очередь, является частью мирового тренда, увязывающего стратегии городского развития с программами обновления речных фасадов (*Carta, Ronsivalle 2016*). Несмотря на заявления о всеобщем благе, приносимом такими проектами, у них всегда есть своя темная сторона — группы и сообщества, не заинтересованные в столь радикальных изменениях (*Boland et al. 2017*).

Рассмотренный выше случай свидетельствует, сколь пестрым в этом смысле может быть даже небольшой участок береговой полосы, включающий фрагменты индустрии (как деградировавшей, так и все еще активной), давно заселенные дома и строящиеся жилые комплексы, а также элементы сакрального ландшафта. Разнообразие субъектов трансформации определяет и разнообразие музеефикационных нарративов, в которые отливается спонтанная реакция на изменения: от сохранения памяти о советском индустриальном гиганте до прославления царственных мучеников, когда-то проехавших по этому берегу. Провозглашение музейного статуса — способ заявить о своем праве на участие в реинтерпретации и переосмыслинии общего городского наследия (*Mah 2014: 107*), наущная потребность любого участника береговой трансформации. Так, один из наших информантов, представлявших индустриальный сектор, заметил, что после фактической ликвидации тюменской судостроительной и судоремонтной индустрии с герба города следовало бы убрать изображение корабля. Примечательно, что именно в условиях постиндустриальной revitalизации портовой зоны корабельное прошлое Тюмени снова стало источником вдохновения профессиональных архитекторов и обычных горожан. Один из тюменских блогеров прокомментировал фотографию установленной на набережной литой фигуры парусника следующим образом: “Когда гуляешь (именно гуляешь, а не несёшься по делам) по Тюмени в районе набережной и универа, то всё время ловишь себя на ощущении прогулки по какому-то городу с морской историей: кораблики на шпилях университетских корпусов, кораблик на гербе самого города... Но сильнее всего это чувство проявляется, когда ты гуляешь по набережной...” (Набережная

в Тюмени 2017). Возможен ли диалог и продуктивный синтез стратегии муниципального развития и практик спонтанной музеефикации — отчасти являющихся формой “оружия слабых”, тихим сопротивлением? Как представляется, ключевую роль в этом может сыграть сам ландшафт, организующий пространство общих мемориальных практик, включающее в себя всех, кто населяет берег. Сможет ли это пространство, основанное на разнообразии активных субъектов, воспроизвести себя снова после завершения строительства набережной или мы имеем дело со снимком уходящей натуры?

Примечания

¹ Работа выполнена в рамках государственного задания Минобрнауки РФ № 33.2257.2017/ПЧ на тему “Российские гавани Трансарктической магистрали: пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути”.

Источники и материалы

Антонова 2017а — Антонова М. На стройке моста-дублера на ул. Мельникайте в Тюмени откопали старинное судно. Нахodka сразу же заинтересовала коллекционеров // Комсомольская правда. 24 апреля 2017 г. <https://www.tumen.kp.ru/online/news/2724775> (дата обращения: 19.05.2018).

Антонова 2017б — Антонова М. Куда исчезли останки судна, найденного на берегу Туры в Тюмени? // Комсомольская правда. 24 апреля 2017 г. <https://www.tumen.kp.ru/daily/26670.5/3692632> (дата обращения: 19.05.2018).

Владимир Якушев 2017 — Владимир Якушев поддержал идею установки памятника торпедному катеру // Тюменский край. 7 декабря 2017 г. № 47 (564). С. 5.

Генеральный план б.г. — Генеральный план города Тюмени // Администрация города Тюмени. Официальный портал. <http://www.tyumen-city.ru/ekonomika/generalplangoroda> (дата обращения: 19.05.2018).

Даль 1877 — Даль Х. Описание двух экспедиций в реку Обь, снаряженных членами Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству, в 1876 и 1877 гг. Москва: тип. Н.И. Куманина, 1877.

Иваненко 2000 — Иваненко А.С. Прогулки по Тюмени. Тюмень: Слово, 2000.

История места 2018 — История места: прошлое и настоящее пристани Тюмени // Тихая Пристань. Loft House. Дом с идеальной родословной. <http://xn--72-5cdb9bc5bpkmfh9a0irbxn--plai/o-dome/istoriya-mesta> (дата обращения: 19.05.2018).

Железнова 2017 — Железнова А. Корабль-призрак: остов старого судна, найденный в Тюмени при строительстве моста-дублера, пропал. 72.RU. Тюмень онлайн. 25 апреля 2017 г. <http://72.ru/text/newsline/291734949253120.html> (дата обращения: 19.05.2018).

Михайлов 2016 — Михайлов Б. Трудный путь к набережной. 20 сентября 2016 г. // Новый компаньон. Пермь. <https://www.newsco.ru/articles/nk-3389084.html> (дата обращения: 19.05.2018).

Набережная в Тюмени 2017 — #набережная_в_Тюмени. Instagram. 07.05.2017. <https://www.instagram.com/p/BTxv9vvxIL/?taken-by=kudashovgrigorii%22%20\h> (дата обращения: 19.05.2018).

На берегу Туры 2017 — На берегу Туры раскопали старинный корабль? 23 апреля 2017 г. // PARK72.RU. <https://park72.ru/tyumen-attracts/132791> (дата обращения: 19.05.2018).

Насибуллин 2018 — Насибуллин Т. Как набережная Исети объединит Парковый район с центром города? 18 января 2018 г. // Официальный портал Екатеринбург.рф. <https://xn-80acfbsl1azdqr.xn--plai/news/70271-kak-naberezhnaya-iseti-obedinit-parkovyy-rayon-s-tsentrrom-goroda> (дата обращения: 19.05.2018).

Основные положения 2011 — Основные положения генерального плана города Тюмени, 2011 // SkyscraperCity.com <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1396596> (дата обращения: 19.05.2018).

Обь-Иртышское пароходство б.г. — Официальный сайт Обь-Иртышского речного пароходства. <https://oirp.ru> (дата обращения: 19.05.2018).

Перминов 1977 — Перминов В. Туре — прочный берег // Тюменская правда. 1977. № 114.

15 апреля. С. 2.

ПМА — Полевые материалы авторов, март—май 2017 г. Информанты: 1. Руководитель предприятия (технические и спасательные работы на речном транспорте), основатель музея на правом берегу р. Туры, дата интервью — 12.03.2017; 2. Музеевед, сотрудник музея “Царская пристань”, 12.03.2017; 3. Ветеран, создатель мемориального сайта и оцифрованной базы данных Тюменского судостроительного завода, 14.03.2017; 4. Преподаватель Тюменского колледжа водного транспорта, 20.03.2017; 5. Ветеран Обь-Иртышского пароходства, 20.03.2017; 6. Зам. руководителя речного транспортного предприятия в портовой зоне, 13.04.2017; 8. Насельница Ильинского монастыря, 17.04.2017; 10. Хозяин жилой недвижимости в зоне ревитализации, 03.05.2017.

Распоряжение Росморречфлота 2012 — Распоряжение Росморречфлота от 26.12.2012 № АД-346-р “О категориях средств навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных габаритов судовых ходов, а также сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигации 2013—2015 годов” // Консорциум Кодекс. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. <http://docs.ctnd.ru/document/902393956> (дата обращения: 19.05.2018).

Реконструкция набережных Москвы-реки 2018 — Реконструкция набережных Москвы-реки // Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы. <https://stroi.mos.ru/road/riekonstruktsii-nabieriezhnykh-moskvy-rieiki> (дата обращения: 19.05.2018).

Рогачева 2004 — Рогачева Н.А. Ландшафт Тюмени: природа и культура // Тюмень: образ, душа, судьба. Тюмень: ФГУ ИПП “Тюмень”, 2004.

Улыбин 2011 — Улыбин А.С. Заметки о Тюмени (1906—1956) // Очерки старой Тюмени. Воспоминания старожилов. Тюмень: П.П.Ш., 2011. С. 123—124.

Чудинова 2010 — Чудинова А. Сто лет простоят набережная? // Тюменский курьер. 25 ноября 2010 г. № 217 (2991). <http://tm-courier.ru/archives/80544>

Научная литература

Ассман А. Длинная тень прошлого: мемориальная культура и историческая политика. М.: НЛО, 2014.

Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX в. Новосибирск: Наука, 1991.

Головнева Е. Формы дискурсивной презентации городской идентичности // Социология власти. 2014. № 2. С. 56—64.

Люббе Г. В ногу со временем. Сокращенное пребывание в настоящем. М.: ВШЭ, 2016.

Нора П. Между памятью и историей. Проблематика мест памяти // Франция-память / Ред. П. Нора. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского университета, 1999. С. 17—50.

Титов Г.А. Возникновение пароходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1990.

Backouche I. La trace du fleuve: La Seine et Paris (1750—1850). Paris: Editions EHESS, 2000.

Balderstone L., Milne G.J., Mulhearn R. Memory and Place on the Liverpool Waterfront in the Mid-Twentieth Century // Urban History. 2014. Vol. 41 (3). P. 478—496. <https://doi.org/10.1017/S0963926813000734>

Boland P., Bronte, J., Muir J. On the Waterfront: Neoliberal Urbanism and the Politics of Public Benefit // Cities. 2017. Vol. 61. P. 117—127. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2016.08.012>

Carta M., Ronsivalle D. (eds.) The Fluid City Paradigm: Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy. Basel: Springer International Publishing, 2016.

Finding S. Staging the Memory of Cities: The Museography of British Seaports // Keeping the Lid On: Urban Eruptions and Control since the 19th Century / Ed. L. Barrow, S. Finding, F. Poirier. Newcastle: Cambridge Scholars Press, 2010. P. 93—114.

Grodach C., Ehrenfeucht R. Urban Revitalization: Remaking Cities in a Changing World. Abingdon: Routledge, 2016.

Hoyle B. Development Dynamics at the Port-City Interface // Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment / Eds. B.S. Hoyle, D.A. Pinder, M.S. Husain. L.: Belhaven Press, 1988. P. 3—19.

Huyssen A. Present Pasts: Urban Palimpsests and the Politics of Memory. Stanford: Stanford University Press, 2003.

- Jonhsen B.E.* Recycled Maritime Culture and Landscape: Various Aspects of Nineteenth-Century Shipping and Fishing Industries to Twentieth-Century Tourism in Southern Norway // Resorts and Ports: European Seaside Towns since 1700 / Eds. P. Borsay, J.K. Walton. Bristol: Channel View Publications, 2011. P. 147–166.
- Kokot W.* Port Cities as Areas of Transition — Comparative Ethnographic Research // Port Cities as Areas of Transition: Ethnographic Perspectives / Ed. W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner, A. Wonneberger. Bielefeld: Transcript Verlag, 2008. P. 7–23.
- Lorenz P.* Urban Waterfront Regeneration: Origins of the Issue // New Faces of Harbour Cities / Eds. S.G. Dündar, N. Karataş, H.E. Erdin, P. Lorens. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2014. P. 3–18.
- Macdonald S.* Memorylands: Heritage and Identity in Europe Today. L.: Routledge, 2013.
- Mah A.* Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work and Radicalism. L.: Palgrave Macmillan, 2014.
- Beaven B., Bell K., James R.* (eds.) Port Towns and Urban Cultures: International Histories of the Waterfront, c. 1700—2000. L.: Palgrave Macmillan, 2016.
- Steel T.* Encounters on the Waterfront: Negotiating Identities in the Context of Sailortown Culture // Port Towns and Urban Cultures: International Histories of the Waterfront, c. 1700—2000 / Eds. B. Beaven, K. Bell, R. James. L.: Palgrave Macmillan, 2016a. P. 111–132.
- Steel T.* Nostalgia in Harbor-Side Reminiscences // Journal of Finnish Studies. 2016b. Vol. 19 (2). P. 132–157.
- Van De Mieroop K.* The “Age of Commemoration” as a Narrative Construct: A Critique of the Discourse on the Contemporary Crisis of Memory in France // Rethinking History. The Journal of Theory and Practice. 2016. Vol. 20 (2). P. 172–191. <https://doi.org/10.1080/13642529.2016.1159051>
- Wonneberger A.* Waterfront Culture and Community in Transition: Urban Regeneration of the Dublin Docklands. Berlin: Reimer Verlag, 2014.

Research Article

Agapov, M.G., and F.S. Korandei. “While Sabetta’s Construction Is Being Completed”: Practices of Spontaneous Museumification in the Landscape of Revitalization of the Tura River Waterfront in Tyumen [“Пока Сабетта достраивається...”]: praktiki spontannoi muzeefikatsii v landshafte revitalizatsii berega r. Tury v g. Tiumenil]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2019, no. 4, pp. 155–172. <https://doi.org/10.31857/S086954150005289-7> ISSN 0869-5415 © Russian Academy of Sciences © Institute of Ethnology and Anthropology RAS

Michail G. Agapov | <https://orcid.org/0000-0002-3433-1516> | magapov74@gmail.com | Tyumen State University (6 Volodarskogo St., Tyumen, 625003, Russia)

Fedor S. Korandei | <https://orcid.org/0000-0003-1781-1937> | brecht_1@mail.ru | Tyumen State University (6 Volodarskogo St., Tyumen, 625003, Russia)

Keywords

museumification, memory space, revitalization, waterfront, harbor, river industry, Tyumen

Abstract

The article discusses the spontaneous museumification of the Tura river waterfront (Tyumen, Russia). The depression of the Tyumen river port, which followed after changes in the region’s transportation system in the 1990–2000s, and subsequent municipal revitalization of the waterfront (after 2008) resulted in practices whereby the social actors sharing the area would intend to memorialize the waterfront history. We consider these practices, such as the launching of private museums, both real and virtual, as a spontaneous reaction of self-conscious citizens to the municipal development projects that rapidly alter the familiar landscape of streets and neighborhoods. We examine a number of practices aimed not only at conserving historical artefacts and buildings, but also at integrating them into the network of other museums that operate in collaboration with each other, as well as with the urban program of waterfront development, forming a special cultural space.

References

- Assman, A. 2014. *Dlinnaia ten' proshlogo: memorial'naia kul'tura i istoricheskaiia politika*. [The Long Shadow of the Past: Memory, Culture and Memory Politics]. Moscow: NLO.
- Backouche, I. 2000. *La trace du fleuve: La Seine et Paris (1750—1850)* [Tracing the River's Path: The Seine and Paris (1750—1850)]. Paris: Editions EHESS.
- Balderstone, L., G.J. Milne, and R. Mulhearn. 2014. Memory and Place on the Liverpool Waterfront in the Mid-Twentieth Century. *Urban History*. 41 (3): 478—496. <https://doi.org/10.1017/S0963926813000734>
- Beaven, B., K. Bell, and R. James, eds. 2016. *Port Towns and Urban Cultures: International Histories of the Waterfront, c. 1700—2000*. London: Palgrave Macmillan.
- Boland, P., J. Bronte, and J. Muir. 2016. On the Waterfront: Neoliberal Urbanism and the Politics of Public Benefit. *Cities* 61: 117—127. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2016.08.012>
- Bol'shakov, V.N. 1991. *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri. XIX v.* [Studies in the History of River Transportation in Siberia, XIX Century]. Novosibirsk: Nauka.
- Carta M., D. Ronsivalle, eds. 2016. *The Fluid City Paradigm: Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*. Basel: Springer International Publishing.
- Finding, S. 2010. Staging the Memory of Cities: The Museography of British Seaports. In *Keeping the Lid On: Urban Eruptions and Control since the 19th Century*, edited by L. Barrow, S. Finding, and F. Poirier, 93—114. Newcastle: Cambridge Scholars Press.
- Golovneva, E. 2014. Formy diskursivnoi reprezentatsii gorodskoi identichnosti [Forms of Discursive Representation of Urban Identity]. *Sotsiologiya vlasti* 2: 56—64.
- Grodach, C., and R. Ehrenfeucht. 2016. *Urban Revitalization: Remaking Cities in a Changing World*. Abingdon: Routledge.
- Hoyle, B. 1988. Development Dynamics at the Port-City Interface. In *Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment*, edited by B.S. Hoyle, D.A. Pinder, and M.S. Husain, 3—19. London: Belhaven Press.
- Huyssen, A. 2003. *Present Pasts: Urban Palimpsests and the Politics of Memory*. Stanford: Stanford University Press.
- Jonhsen, B.E. 2011. Recycled Maritime Culture and Landscape: Various Aspects of Nineteenth-Century Shipping and Fishing Industries to Twentieth-Century Tourism in Southern Norway. In *Resorts and Ports: European Seaside Towns since 1700*, edited by P. Borsay and J.K. Walton, 147—166. Bristol: Channel View Publications.
- Kokot, W. 2008. Port Cities as Areas of Transition — Comparative Ethnographic Research. In *Port Cities as Areas of Transition: Ethnographic Perspectives*, edited by W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner, and A. Wonneberger, 7—23. Bielefeld: Transcript Verlag.
- Lorenz, P. 2014. Urban Waterfront Regeneration: Origins of the Issue. In *New Faces of Harbour Cities*, edited by Ş.G. Dündar, N. Karataş, H.E. Erdin, and P. Lorens, 3—18. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Lübbe, H. 2016. *V nogu so vremenem. Sokrashchennoe prebyvanie v nastoiaschchem* [In Step with Time: The Abridged Presence in the Present]. Moscow: VShE.
- Macdonald, S. 2013. *Memorylands: Heritage and Identity in Europe Today*. London: Routledge.
- Mah, A. 2014. *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work and Radicalism*. London: Palgrave Macmillan.
- Nora, P. 1999. Mezhdu pamiat'iu i istoriei. Problematika mest pamiati [Between Memory and History: Les Lieux de Mémoire]. In *Frantsii-pamiat'* [France, Memory], edited by P. Nora, 17—50. St. Petersburg: Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo universiteta.
- Steel, T. 2016. Encounters on the Waterfront: Negotiating Identities in the Context of Sailortown Culture. In *Port Towns and Urban Cultures: International Histories of the Waterfront, c. 1700—2000*, edited by B. Beaven, K. Bell, and R. James, 111—132. London: Palgrave Macmillan.
- Steel, T. 2016. Nostalgia in Harbor-Side Reminiscences. *Journal of Finnish Studies* 19 (2): 132—157.
- Titov, G.A. 1990. *Vozniknovenie parohodstva v Ob'-Irtyshkom basseine* [Origin of Steam Navigation on Ob and Irtysh River]. Novosibirsk: Novosibirskoe knizhnoe izdatel'stvo.
- Van De Mieroop, K. 2016. The “Age of Commemoration” as a Narrative Construct: A Critique of the Discourse on the Contemporary Crisis of Memory in France. *Rethinking History. The Journal of Theory and Practice* 20 (2): 172—191. <https://doi.org/10.1080/13642529.2016.1159051>
- Wonneberger, A. 2014. *Waterfront Culture and Community in Transition: Urban Regeneration of the Dublin Docklands*. Berlin: Reimer Verlag.