

Андрей Возьянов

Трамвайные фанаты и (провинциальная) урбанистичность

Город трамвайный: в сборке перцептивного (де)конструктора

Горожанин — не только (и не столько) создатель и преобразователь городского пространства, но и его потребитель, совершающий выбор. Город, наполненный сигналами и движениями, накапливающий время и информацию, в избытке предлагает/навязывает различные опыты восприятия. Исчерпывающее прочтение этого «города-текста» [Лавринцев 2004: 82] невозможно, и горожане как бы фильтруют свои перцептивные практики. Повседневность, «собранная» из множества ощущений, эмоций и чувств, — «аффективный урбанизм» [Anderson, Holden 2008] — может быть в разной степени осознанна. Предпочтения городского обитателя на микроуровне зашифрованы в разных маршрутах между двумя пунктами, в степени затемненности солнечных очков (или их отсутствии), в саундтреке к передвижению по шумным улицам, доносящемся из наушников. Современный горожанин пользуется подобными опциями каждый день и зачастую — в «фоновом» режиме. Но потребление ощущений может специализироваться, например, получая географическую привязку или социальное измерение. Скажем, японский ресторан для завсегдаев становится гастрономически

Андрей Григорьевич Возьянов
Европейский университет
в Санкт-Петербурге
avozyanov@eu.spb.ru

ассоциированным местом на городской карте. А игроков в «Дозор» или любителей паркура альтернативное переживание улицы — через затейливый квест или штурм микрорельефа — объединяет в обособленную тусовку.

Речь пойдет об одном из случаев чувствительной сборки города — об опыте трамвайных фанатов. Трамвайные фанаты (трамфанаты, трамвайщики) — собирательное обозначение любителей городского наземного электрического транспорта (далее — ГЭТ)¹. Коллекционируя ощущения, трамфанаты демонстрируют широкий спектр форм и результатов активности. Тексты-гиды и тексты-истории, фотоотчеты и видеозаписи, карты и схемы, расписания и модели создаются по результатам «фотовылазок» в конкретные городские места, «покатушек» (катание в вагоне, находящемся на линии или арендованном у депо), работы с архивными источниками, расспросов местных жителей, пассажиров и работников трамвайных депо. Часто важную роль здесь играет специфичное понимание урбанистичности — качества, позволяющего воспринимать то или иное пространство в качестве городского.

В среде трамфанатов популярен так называемый трамвайный туризм — одиночные или коллективные поездки в другой город, которые включают в себя одну или несколько вышеупомянутых практик. Если примерить к такой форме досуга модель массового туризма, где в отношении круга объектов поддерживается статус «продукта», то выяснится, что трамвай, как правило, не выступает в подобном качестве. В фокусе интереса трамвайного туриста — часть обыденной, не препарированной для внешнего восприятия городской повседневности. По отношению к подобным узкоспециализированным практикам встречается термин “*adjectival tourisms*” [Ashworth 2003: 146], что кажется возможным перевести как «объектные», или «объектно ориентированные виды туризма». Эти формы активности дополняют и разнообразят опыт городского фланера. В случае трамвайного туризма перцептивная сборка сопрягается с выходом за пределы одного города и может включать поиск ощущений, «недостающих» трамфанату. Безусловно, суть туристического проекта не может быть описана в категориях компенсации и замещения, а уникальные ассамбляжи ощущений в городах мира не сводятся к типовым рецептам. Но объектно ориентированный турист работает с отдельными элементами городской перцептивной мозаики, оказываясь

¹ В Рунете сообщество трамфанатов локализовано преимущественно на нескольких специализированных интернет-ресурсах, а также на многочисленных форумах, в блогосфере и социальных сетях; выходят специализированные периодические издания. Термином «трамфанаты» часто обозначаются и любители троллейбусного транспорта.

(де)конструктором урбанистичности. В активности трамфанатов, также ориентированных на конкретные городские объекты, видны специфичные режимы (вос)производства знаков города.

Общественный транспорт — одна из составляющих городского опыта и традиционный сюжет нарративов о городе. Его сложностроенной системе приписываются смыслы и значения, связанные то с развитием, благоустроенностью, комфортом, то, напротив, с грязью, шумом и стрессом. Создание сетей трамвая и троллейбуса связывается с численностью населения и ее динамикой, с перспективами развития и прогнозами на городское будущее. Для «миллионников» и многих областных центров статус города как бы очевиден вне зависимости от транспортной ситуации. Для других населенных пунктов наличие электротранспорта оказывается критерием причастности к числу городов и важным ресурсом «настоящей» городской жизни. Мы будем говорить о том, как трамвайные фанаты эксплуатируют этот ресурс в небольших городах.

Формулы «трамвайного рая»

Обсуждая трамвай, любители ГЭТ преломляют публичный дискурс о городе через призму специального воображения. Так, под малым/средним городом и провинцией могут пониматься населенные пункты с числом жителей, различающимся на порядок¹. Перечень провинциальных резиденций трамвая может определяться в парадигме экономической географии — по численности и роду деятельности населения. С другой стороны, само наличие ГЭТ может оказаться буквально вопросом имени. Так, крошечному Волчанску (где нет и 10 тысяч жителей) предлагается официальный бренд «Трамвайск»², а 200-тысячнику Шахты, где электротранспорт в начале XXI в. был упразднен, — саркастический возврат к названию периода бытности поселком: *Это 3,14здец Шахтам. ДАЁШЬ АЛЕКСАНДРОВСК НА ГРУШЕВКЕ!!!*³.

Отзываясь на сегодняшние российские реалии, где ГЭТ часто оказывается под угрозой, трамвайщики внимательно следят за

¹ См., например, обсуждение темы «Маленькие города с трамом» на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/read.php?1,595649,page=all>> и комментарии к фотографии воронежского трамвая на трамвайно-троллейбусном сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/110645/>>.

² См. обсуждение на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/read.php?12,625472,629621#msg-629621>>.

³ См. комментарий к статье «Куда исчез троллейбус?» на информационном портале города Шахты <<http://www.shakhty.su/2007/10/30/001/>>; Александровск Грушевский — историческое название г. Шахты до 1920 г.

тем, «как себя чувствует трамвай» в провинции. Эти сведения составляют и повестку дня, и почву для затяжных дискуссий на форуме, в том числе идеологических. Если мегаполис без трамвая немислим в данном комьюнити по умолчанию, то в случае малого города эту синонимию проговаривают. В объяснении, зачем трамваю быть в городе N, «трамвайные» детали внедряются в эталон городского порядка. В ход идут конкретные обоснования необходимости и целесообразности или абстрактные соображения о престиже и зарубежном городском развитии: *В Европе и Америке трамваи развиваются. И у них очень модно сейчас строить сети а-ля Волчанск: между несколькими маленькими городками и/или деревушками*¹. Трамвайное сообщение прагматизируется в расхожих «мемах» типа «автобус не справится», «все же экологически чистый транспорт» или в более элегантных формах: *Популярен поздним вечером трамвай и у молодежи, которая ездит в северную часть города на дискотеки. Клуб в южной части города сгорел — трамваю пассажиров добавилось*².

Кроме того, стереотипный провинциальный город беден, а потому поддержание трамвайной системы в порядке вызывает особое уважение. Часто его высказывают вместе с укором мегаполису: *А конотопские трамвайщики просто молодцы — держатся несмотря ни на что. Особый респект городским властям: существует многолетнее правило прописывать отдельной строкой в городском бюджете сумму на поддержку трамвая. Жаль, конечно, что и этих денег не хватает, но конотопцы, к примеру, вовремя подлатывают рельсы и стыки, чего не скажешь, к примеру о в 20 раз большем Днепрпетровске*³. Такие представления мотивируют помощь «проблемным» системам ГЭТ, что реализуется в ряде форм: от волонтерских, активистских и творческих инициатив⁴ (ил. 1) до благотворительной покупки билетов, перечислений на расчетный счет трамвайно-троллейбусного управления и складчины на запчасти. В этой деятельности, заслуживающей отдельного интереса, трамфанаты переключаются с восприятия города на его активное преобразование — тоже аффективное.

¹ Комментарий на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/147094/#192810>>.

² Комментарий на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/337450/#675003>>.

³ Комментарий на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/236411#371513>>.

⁴ См. также комментарии к фотографии на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/303050/>>.



Ил. 1. Объявление в троллейбусе г. Горловка, 2010 г.
<<http://transphoto.ru/photo/303050/>>

Провинциальность тех или иных городов — не единственная «субкультурная» конвенция трамфанатов. В фоновое знание вводятся некоторые специальные термины. Так, не поясняется разница между бугелем и пантографом¹, не расшифровываются аббревиатуры КС, ТС, СМЕ, КВР². Вместо слова «трамвай» часто используют наименование модели в той или иной форме — от официального номера по пятизначной системе ГОСТа до профессиональных сокращений (ТЗ, КТМ, ЛМ) и народных прозвищ («Пчела», «восьмерка», «аквариум»). Любительские разговоры украшаются парафразами — например, «трамвайная столица мира» (хотя как раз здесь могут иметься в виду разные города). В отношении небольшого города распространены эпитеты вроде «трамвайного рая» и «трамвайного заповедника», а впечатление от провинциальных размеров/расстояний может выдать диминутив — когда пишут о городе с «небольшой игрушечной трамвайной сеточкой»³.

¹ Типы устройств для съема тока с электрического провода.

² Сокращения для «контактная сеть», «транспортное средство», «система многих единиц», «капитальный восстановительный ремонт» соответственно.

³ См., например, в рассказе об «экспедиции по трамвайным городам ГДР» на сайте «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/read.php?1,824471,824471#msg-824471>>.

Трамвай вписывают в социальные и персональные городские тексты. Так, состояние трамвайной сети читается как знак общей городской обстановки: *Грустно. Даже не за трамвай¹; Город такой депрессивный, вот если бы его не было, он был бы вообще... Оттуда и так в общем-то уезжают. <...> То есть там... там даже... даже вот в плане трамвая смотреть — вот эти разобранные разбрызды, все равно как-то упадок чувствуется (Инф. О.К.)²; Ну что ни говори а город чистый, трамваи присмотрены.³ Если впечатления от аккуратного салона согласуются с пейзажем за трамвайным стеклом, возникают сравнения, где мегаполис не всегда в фаворе: *Кстати, и снаружи все под стать вагону — бордюрики, газончики, деревца. В России не сыщешь таких городов, которые дотягивали хотя бы до белорусской провинции. Ну разве что Краснодар⁴.**

Образ трамвая вступает в амбивалентные отношения с темпоральностью. Трамвай фигурирует в разговорах и как вновь обретающий популярность «транспорт будущего», и как знак прошлого, а для оппонентов — «пережиток». Но и ретро-аура может наделяться исторической ценностью и выигрышными характеристиками: *Однопутка — достопримечательность сама по себе. Она полностью аутентична, 1923 год!*⁵ Наряду с хрониками городского прошлого трамфанатов занимают и актуальные «ритмы города»⁶, фиксируемые в расписаниях и графиках. Здесь индикатором провинциальности становится замена трафаретов с интервалами движения (ил. 2) расписаниями с закрытым перечнем отправок трамвая от данной остановки (ил. 3). Циклическая регулярность в данном случае заменяется надежностью иного рода: формула «редко, зато по расписанию» коррелирует с представлением о том, что предсказуемость имеет в провинциальном укладе приоритет над скоростью. С другой стороны, следствия такого минимализма в транспортном обслуживании (часто обусловленного исключительно экономически) могут стать предметом озабоченности:

¹ Комментарий к фотографии заросших травой неиспользуемых трамвайных рельсов на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/228011/#352534>>.

² Информант — О.К., муж., 22 г., заместитель системного администратора, редактор БД трамвайного сайта.

³ Комментарий к фотографии трамвая г. Мозырь (Белоруссия) на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/217131#328923>>.

⁴ Комментарий к фотографии салона трамвая г. Мозырь на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/217519/#330893>>.

⁵ Комментарий пользователя Shuriken в обсуждении темы «Помечтать про ногинский трамвай...» на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/read.php?1,801799,page=1>>.

⁶ Ритмы города — координаты, по которым его обитатели и приезжие упорядочивают и оформляют свой опыт города, обретая чувство времени и места [Амин, Трифт 2002: 11], включают самый широкий круг повторяющихся действий. Для трамвайного фаната такой ритм часто задается режимом работы трамвая.

Главное чтобы расписание видели и знали не только нэтовцы, но и пассажиры¹.



Ил. 2. Знак трамвайной остановки с расписанием в Волгограде, 2008 г. <<http://transphoto.ru/photo/123107/>>



Ил. 3. Расписание трамвая на остановке в Конотопе, 2009 г. <<http://transphoto.ru/photo/188237>>

¹ Комментарий к фотографии расписания троллейбуса на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/201464#360350>>.

Личная ретроспектива трамвайной привязанности разворачивается в биографических нарративах. Особое место здесь занимают рассказы о первой поездке на трамвае, где сплетены воспоминания о кинестетическом приключении и соприкосновении с неизведанной городской географией. В них подробности трамвайного интерьера перемежаются детскими «отпечатками» города:

[М]не было 3 года. Я отлично помню сценку из красных вагонов с деревянным реечным полом и лакированными сиденьями. Смотрел в окно и видел, что на Ленинградке дома стоят очень далеко от путей (деревьев тогда было мало и они ничего не загоразживали). Увидев аэродром (еще без здания аэровокзала), спросил «А это какой город?»¹

[З]апомнились три круга на Т3 по маршруту цирк — центральный рынок, попали в мощнейший ливень после цирка².

В затейливых описаниях ощущений соседствуют нюансы по обе стороны трамвайного стекла:

[П]омнится особо любил ездить во втором вагоне сценки Т3, чтоб было видно на поворотах первый вагон, или сидеть сзади и смотреть назад, на убегающие пути <...> одно из самых сильных впечатлений, была первая поездка на вокзал, в детстве всегда дух захватывало на спуске. Появление первых Т6Б5 впечатлило, размеры особенно, почему то нравилось, что когда трамвай тормозил, то делал рывок назад³.

С отсылками к личному опыту отмечаются аудиальные и ольфакторные трамвайные тонкости:

Я в детстве эти трамваи их называл нежно «дюхдюхалками». Они создавали характерный перестук колес, непохожий на перестук Т4. Только потом я понял что это потому что они двухосные. А еще я помню их скрип на поворотах). Музыка⁴.

Из детства запомнилось — бутылочный звон РВ36М2⁵.

Сажусь, беру билет, вдыхаю запах, он какой-то особенный, такого нет ни в троллейбусах, ни в Татрах, звук (пневматика) тоже не такой, как в троллейбусе, какой-то более глубокий, не просто шипение, а вздох...⁶

¹ Обсуждение темы «Ваши первые воспоминания о поездке в трамвае? Где первый раз прокатились? Были ли события в жизни, так или иначе связанные с трамваем?» на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,733033#msg-733033>>.

² То же обсуждение <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,694961#msg-694961>>.

³ То же обсуждение <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,694961#msg-694961>>.

⁴ То же обсуждение <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,733988#msg-733988>>.

⁵ То же обсуждение <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,694961#msg-694961>>.

⁶ То же обсуждение <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,757965#msg-757965>>.

В рассказах такого рода чаще идет речь о транспорте мегаполисов, где по преимуществу проводили детство трамфанаты. Но трамваю большого города доводится стать и единственным ярким событием, мечтательно проецируемым на «родную» сеть: *А потом как у многих подросших детей из периферийных городов была Москва, зоопарк, детский мир и поездка на Татре Т-3 «Аннушке». С этого момента Москва и яркая красная Татра стали для меня единым целым, образом старой Москвы, которую я люблю до сих пор. Мне настолько хотелось, что бы в Рязани появилась хотя бы одна Т-3, что даже иногда снились сны, что она появилась*¹.

Если трамвай мегаполиса для большинства трамфанатов — часть обыденности, то системы ГЭТ в маленьких городах становятся эпицентрами интереса и излюбленными местами трамвайного туризма: *Что бы было в том Волчанске без трамвая? <...> а так хоть есть что посмотреть в городе (Инф. О.К.); Городские пейзажи, ну то есть обычные, уже всем вообще-то приелись... а вот, допустим, любая лесная фотография, в лесу или в поле в таком необычном, в частном секторе каком-нибудь там, то есть уже как-то, что-то необычное есть (Там же). «Отчеты» о таких поездках одновременно отражают и поддерживают особую репутацию подобных мест. Впечатление усиливают непривычные контексты: *в трамвайном вагоне по трамвайной линии! В городе с населением около 10 тысяч человек! Мы едем по лесу из одного района в другой! На самом деле, очень сложно поверить, что все это происходит в действительности*².*

Работа эффекта остранения прослеживается в рассказе, описывающем Осинники — *город курорт для любителей трамвая*. Его автором городская атмосфера монтируется из таких разнородных связей, как *умиротворяющая, успокаивающая тишина, лишь изредка нарушаемая стуком трамвайных колес (еще и грузил по железке) и шипением пневматики ЛМов и РВЗшек; сплетение путей на путепроводе через железную дорогу на фоне гор*. Также на контрастах строится и локальное «слайд-шоу»: *как трамвай поднимается в настоящую гору как козы переходят трамвайные пути, конечную станцию трамвая у подножия горы рядом с угольной шахтой — все это надо видеть своими глазами*³. Так составляется каталог ощущений, к которому трамфанаты обращаются впоследствии — для сравнения, примера, составления собственного маршрута.

¹ То же обсуждение <<http://forum.tr.ru/read.php?1,694213,733064#msg-733064>>.

² Пост Олега К. «Рассказ о поездке в города Волчанск и Краснотурьинск 23–24 мая 2008 года. Часть 1» на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/rss.php?1,778731>>.

³ Пост Алексея Колина «Барнаул — Осинники — Новокузнецк — Кемерово — Томск (отчет без фото)» на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <<http://forum.tr.ru/read.php?1,562230,562230#msg-562230>>.

Трамфанат с объективом

Пережитое трамвайными фанатами сохраняется и обрабатывается ими в различных репрезентациях, поставляемых и потребляемых. Чаще всего город представлен в них визуально, и это отчасти может быть обусловлено технически. Так, съемка на видеокамеру позволяет до некоторой степени передать ощущение вибрации через «дрожание» кадра и сопроводить картинку звукорядом. В качестве последнего обычно применяется «полевая» звукозапись вагонного шума или произвольное музыкальное сопровождение. Но во всех этих случаях внешний городской саундскейп остается перцептивно недостижимым — как и другие невизуальные модальности города.

Базовым медиумом для накопления и представления трамвайного опыта выступает фотография. Джон Урри отмечает ключевую роль фотографирования в современном туризме [Urri 1990: 125–130]. В ситуации «прицелившегося» трамфаната с объективом мы имеем дело с описанным Гудвином профессиональным видением/зрением (*professional vision*) [Goodwin 1994], при котором трамвайное присутствие в кадре оказывается искомым «объектом знания» (*object of knowledge*) [Там же: 607].

Содержание и характер визуального наполнения кадра задается позицией трамвайного любителя с камерой — пассажира или наблюдателя. В первом случае частотным ракурсом является вид из кабины трамвая (ил. 4).



Ил. 4. Вид из кабины трамвая. Санкт-Петербург, 2009 г. <<http://transphoto.ru/photo/123571/>>

Здесь туристический взгляд фреймируется проемом окна: в кадре видны рельсы — те, по которым сейчас проедет или только что проехал снимающий. Но наиболее распространены фотографии трамвая снаружи (реже запечатлевается салон). И тогда основой визуализации города становится трамвайная сеть, а обозревается то, что видно вместе с трамваем или его инфраструктурой. Степень присутствия города на фото отмечает зум. Ближний план, когда *посторонними считаются все объекты, находящиеся перед вертикальной плоскостью, проходящей через самую левую и самую правую точки кузова ТС на снимке*¹, оставляет пространство городских улиц за кадром. Город в этой ситуации — лишь подпись к изображению, но в «экспертном» сообществе транспорт и при фотографировании «в лоб» может стать визитной карточкой места. Так, поселок городского типа Черемушки республики Хакасия опознается по вагону на фото (ил. 5) — если зритель-трамфанат знает, что двухкабинные трамваи марки ЛМ-68М с левой дверью эксплуатируются лишь в одном населенном пункте мира.



Ил. 5. Вагон марки ЛМ-68М («Ленинградец»), оснащенный двумя кабинами и дверью с левой стороны специально для однопутной трамвайной линии в Черемушках. Черемушки, 2004 г. <http://ymtram.mashke.org/russia/cheremushki/cherem_2_ru.html>

При уменьшении фокуса и захвате в кадр фрагмента окружающей среды «объект знания» дополняется деталями городского интерьера: трамвай и город ставятся в отношения фигуры

¹ Обсуждение публикации фотографий трамваев (и троллейбусов) в форуме на сайте «Городской электротранспорт» <<http://forum.transphoto.ru/viewtopic.php?f=3&t=447>>.

и фона. Иногда на виду оказывается «фасадная часть», иногда «изнанка» города — здесь кадрирование работает в сочетании с трассировкой трамвайных линий. При фотографировании провинциального трамвая эффект часто достигается за счет замены стереотипных визуальных маркеров города на «руральные» декорации. Среди типичных амбиентных обрамлений «классические сельские», полевые, лесные виды с трамваем; периодически в кадре появляются непривычные для мегаполиса животные (ил. 6). Экзотические визуальные подкладки соединяются в рецепты вроде: *Горы, Лес и трамвай!* (ил. 7), а техногенное присутствие в кадре может встречать отторжение: *Красиво, горы, природа! Обожаю когда трамвай на фоне природы! Правда эта огромная стена не в тему* (ил. 8)¹.



Ил. 6. «Коровы и козы наверно тоже ждут трамвай». Константиновка (Украина), 2005 г. <<http://www.ukrelectro.h11.ru/konstantinovka.html>>

¹ Еще несколько слов об экспликации опытов в трамфанатской медиа-среде. Визуальный код города актуализируется как на самом трамвайном фото, так и в подписях и комментариях к нему. И если форум представлен в эксклюзивно текстовом виде, а формат авторских фотосайтов, напротив, не предполагает непосредственных комментариев, то на фоторесурсе с интерактивным обсуждением дистанция между впечатлениями визуализированным и вербализированным становится минимальной.



Ил. 7. «Горы, Лес и трамвай!» Черемушки, 2010 г.
<<http://transphoto.ru/photo/346649/#705137>>



Ил. 8. «Саяно-Шушенская ГЭС». Черемушки, 2009 г.
<<http://transphoto.ru/photo/277239/#490262>>

В случае выхода за городскую черту трамвайная линия выступает знаком фронта, переопределяющим границы *terra* и *urbis*. На фото городской пазл может собираться путем помещения в кадр трамвая и таблички с названием города на въезде/выезде (ил. 9, 10).



Ил. 9. «Фотостоп на выезде из города». Мозырь, 2010 г.
<<http://transphoto.ru/photo/295653/>>



Ил. 10. «Пригородный трамвай». Усть-Илимск, 2009 г.
<http://ymtram.mashke.org/russia/ust_ilimsk/1ru.html>

В отдельный раздел на фоторесурсе сайта «Городской электро-транспорт» выделяются «фотозарисовки», где транспортное

средство фиксируется на дальнем плане или отсутствует вовсе, и тогда зрителями задействуются другие детали трамвайного конструктора. Контактная сеть, рельсы, шпалы, столбы, трафаретные таблички и трамвайные светофоры гарантированно присутствуют в трамфанатском ландшафте, намечая или акцентируя городские локации, подлежащие освоению (ил. 11). Один из «рекламных» штампов провинциального города — однопутная трамвайная линия: *Однопутка — это своеобразный евпаторийский шарм, так что ее можно и нужно оставить во многих местах*¹.



Ил. 11. «Живописно петляющий переулочек интересен и сам по себе, а уж с рельсами — и подавно. Здесь же расположена трамвайная остановка, которая, как нетрудно догадаться, именуется Kuferzeile». Гмунден (Австрия)
<<http://tram.rusign.com/at/gmunden/kuferzeile.php>>

Нужно отметить, что при съемке для трамфанатов не всегда главную роль играет эстетика. Трамфанаты фотографируют «трамвайные пробки» вследствие ДТП, демонтаж линий, рельсы в аварийном состоянии или «бедствующие» вагоны (ил. 12). Щелчок затвора в этом случае становится актом не столько запечатления, сколько документирования реальности.

Место, где трамвая не стало, лишается шансов на попадание в видоискатель трамфаната. Город Карпинск, где два десятилетия назад закрыли трамвай, на сайте «Городской электротранспорт» представлен единственным кадром — снимком здания

¹ Обсуждение на киевском трамвайном форуме на сайте Стефана Машкевича «Памяти киевских трамваев», комментарий [847] <<http://forums.mashke.org/cgi-bin/forum.cgi?n=1&f=l&a=lm&t=2641&ft=1&s=nd&fm=839&lm=1201>>.



Ил. 12. Трамвай в Киеве, 2010 г. <<http://transphoto.ru/photo/364399/>>

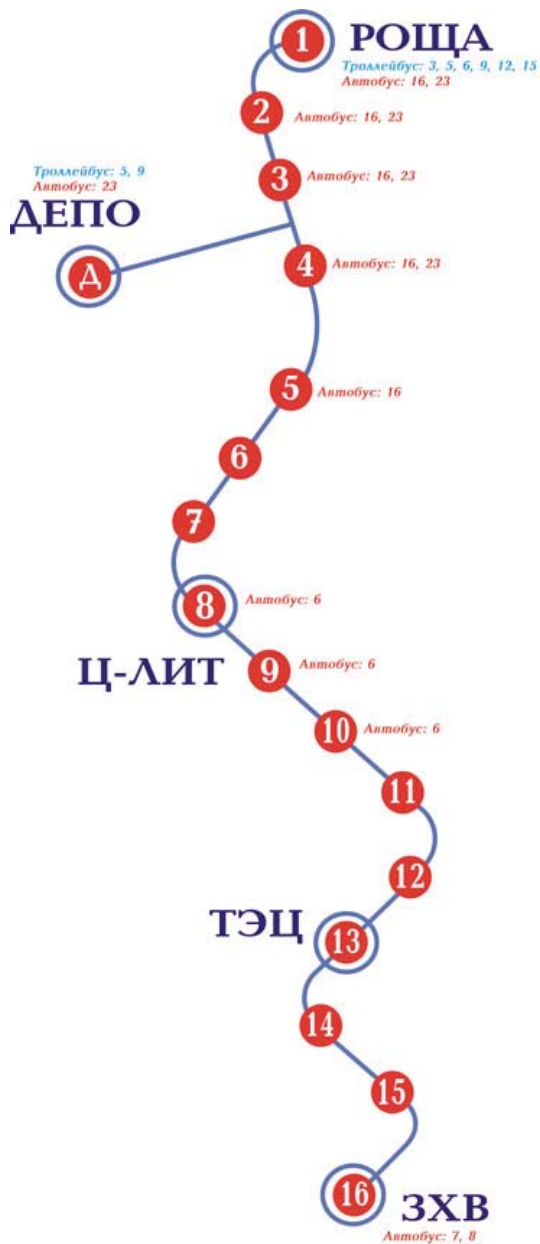
бывшего трамвайного управления, который сопровождается недвусмысленным комментарием: *Больше фотографировать там нечего*¹.

Город и трамвай: вид сверху

Трамфанаты в своих проявлениях креативности выступают переработчиками специфического знания городской карты. Часто они скептически оценивают качество и эстетичность схем трамвайных маршрутов, размещенных в общественном транспорте, и создают альтернативный продукт — расширенный, дополненный, оптимизированный. Эти схемы — автономные или наложенные на карту местности, исключительно трамвайные или для нескольких видов транспорта, со списками постоянных и дежурных маршрутов, сведениями об их работе и распределении между депо, с отображением способа укладки рельс и ремонтов на отдельных участках — манифестируют экспертную осведомленность о территории и формируют взгляд пользователя на город.

¹ Комментарий к фотографии «Административное здание бывшего трамвайного депо. Карпинск, 2010 г.» на сайте «Городской электротранспорт» <<http://transphoto.ru/photo/334781#662673>>.

Трамвайная сеть становится базовой визуальной метафорой городской территории, своеобразно отражая ее структуру и границы. Она может быть чуть ли не единственной формой присутствия города на схеме (ил. 13). В то время как



Ил. 13. Схема трамвая в Рязани, 2001 г.
 <<http://rtram.chat.ru/shemab.html>>

крупная разветвленная сеть зрительно фрагментирует городскую географию (ил. 14), единственная линия на трамвайных схемах и картах вовлекается в изобретательные визуальные решения и эффекты.

Так, диспозиция трамвайной сети может задавать систему географических координат (ср. ил. 15 и 16). Обозначение линии

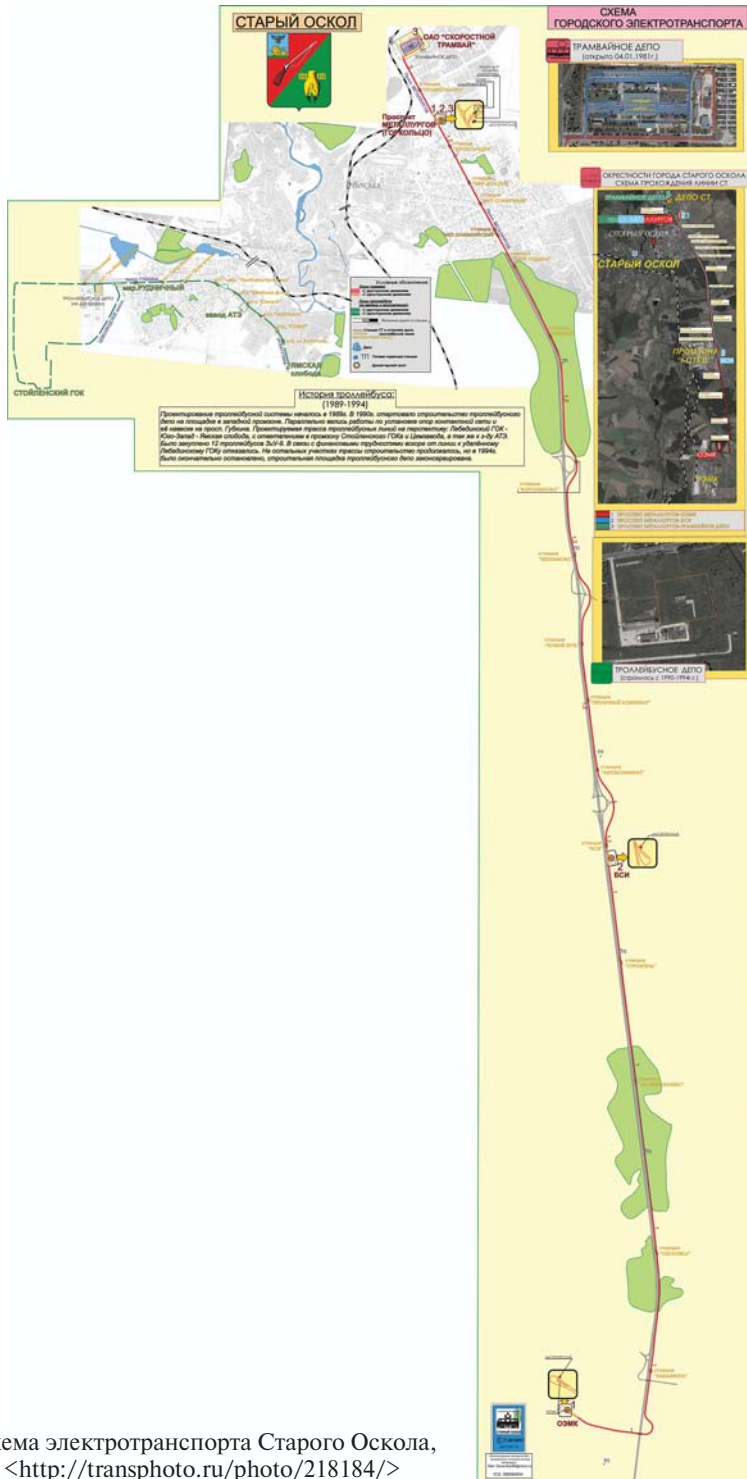
СХЕМА ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ГОРОДА ЕКАТЕРИНБУРГА
(09 2010)



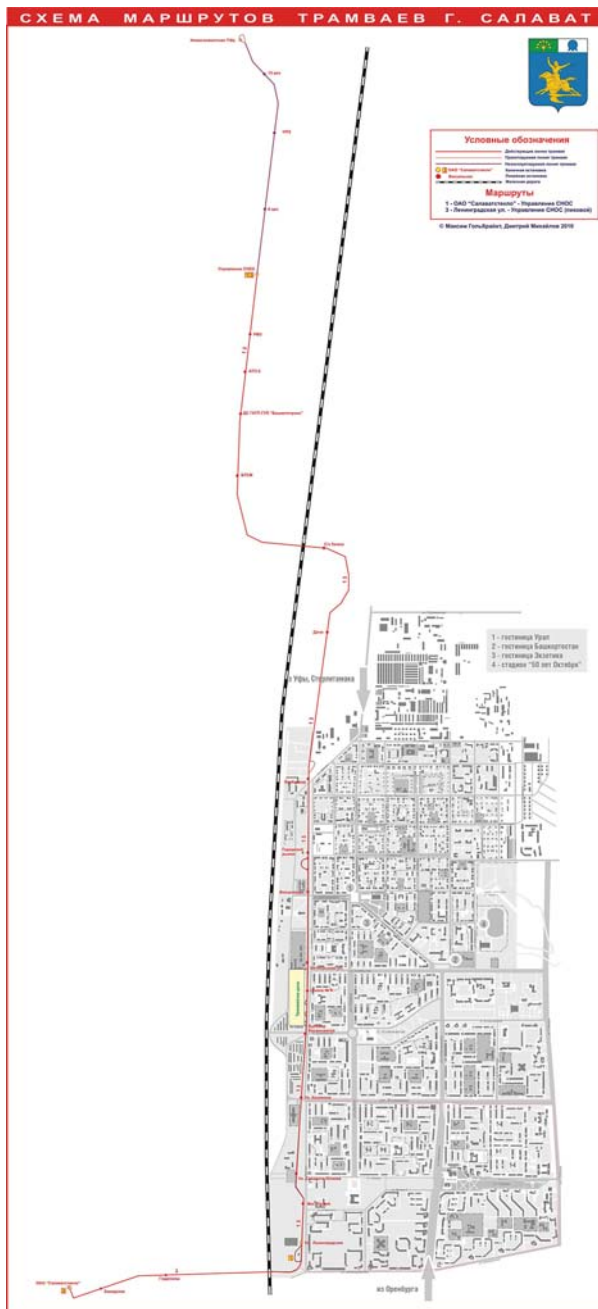
Ил. 14. Схема электротранспорта Екатеринбурга, 2010 г.
<<http://transphoto.ru/photo/334803/>>



Ил. 15. Схема линии скоростного трамвая Старого Оскола, 2009 г. <<http://transphoto.ru/photo/161842/>>

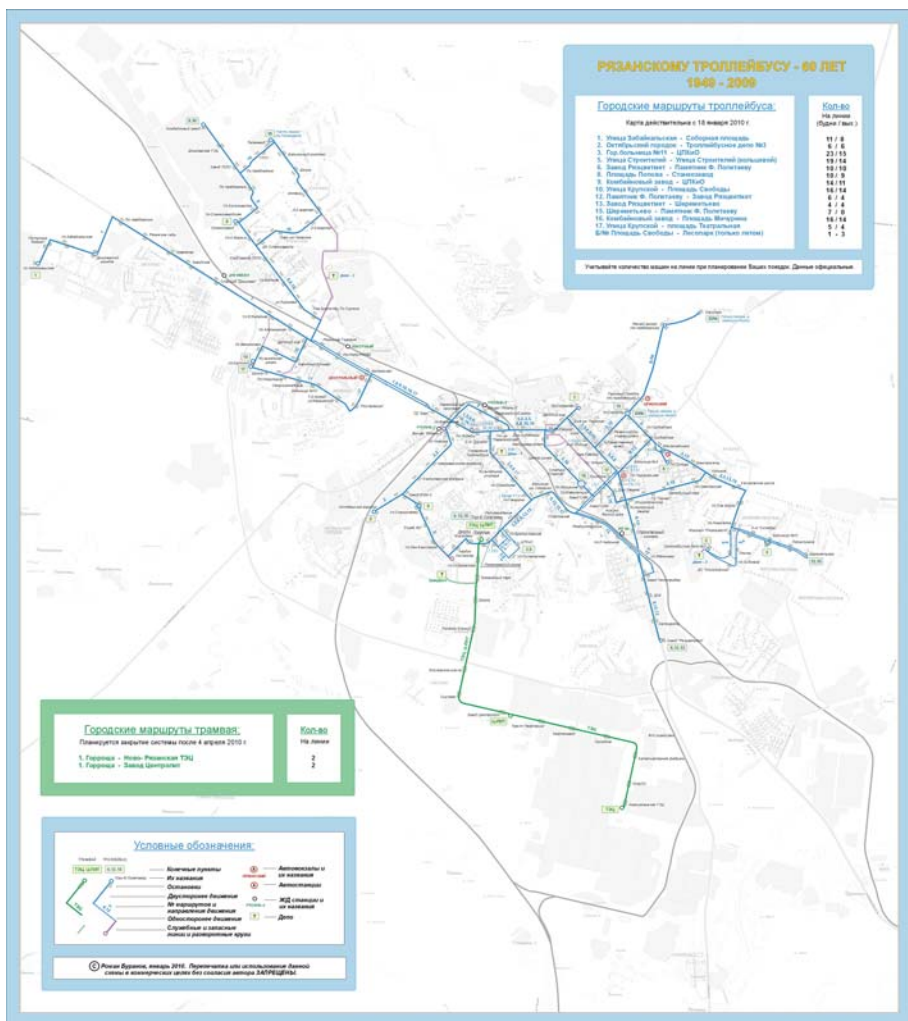


Илл. 16. Схема электротранспорта Старого Оскола, 2009 г. <<http://transphoto.ru/photo/218184/>>



Ил. 17. Схема маршрутов трамваев. Салават, 2010 г.
 <<http://transphoto.ru/photo/271651/>>

может создавать иллюзию разрастания города (ил. 17) либо редуцировать его до освоенного трамваем ареала (на схеме



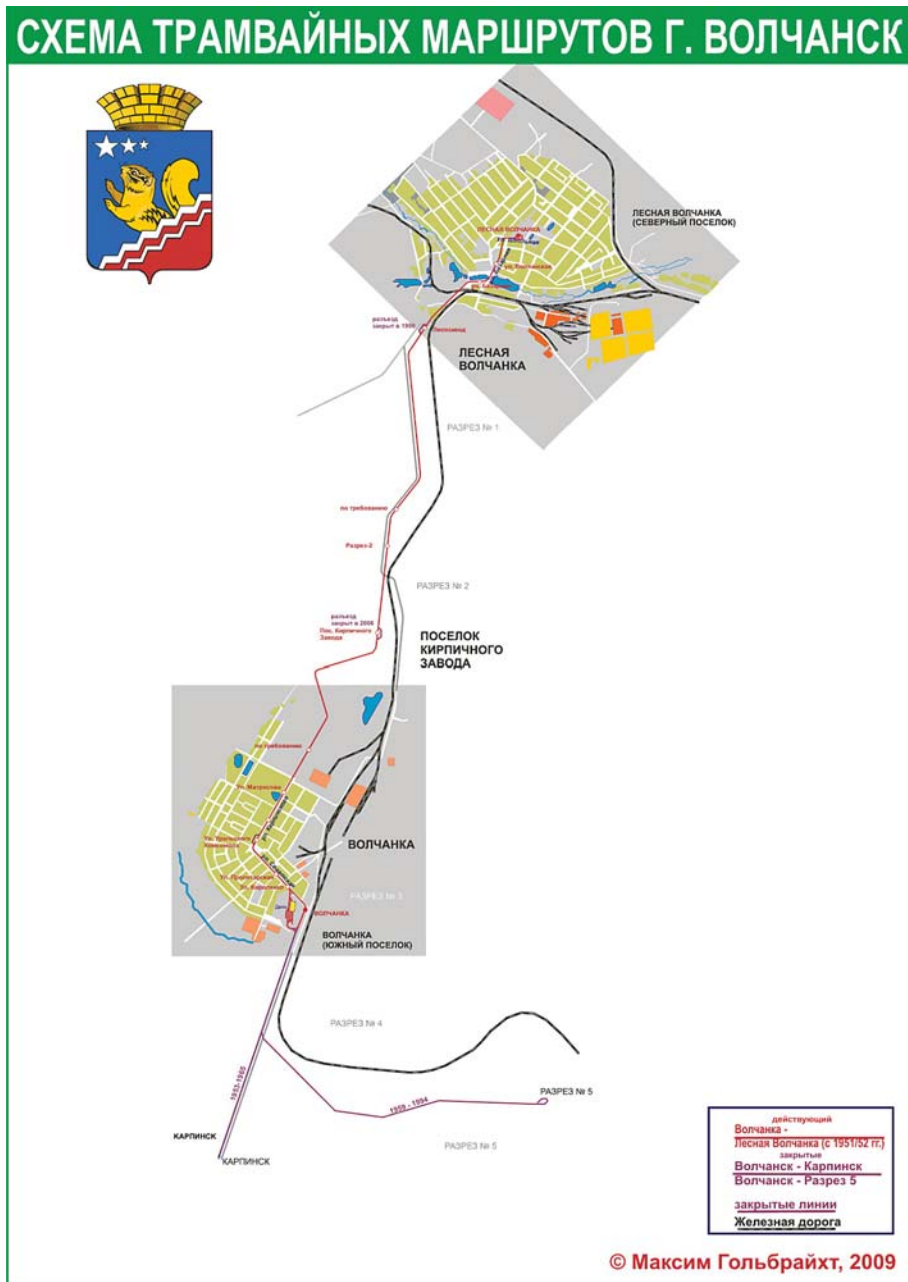
Ил. 18. Схема маршрутов электротранспорта. Рязань, 2010 г.

<http://transphoto.ru/photo/297906/>

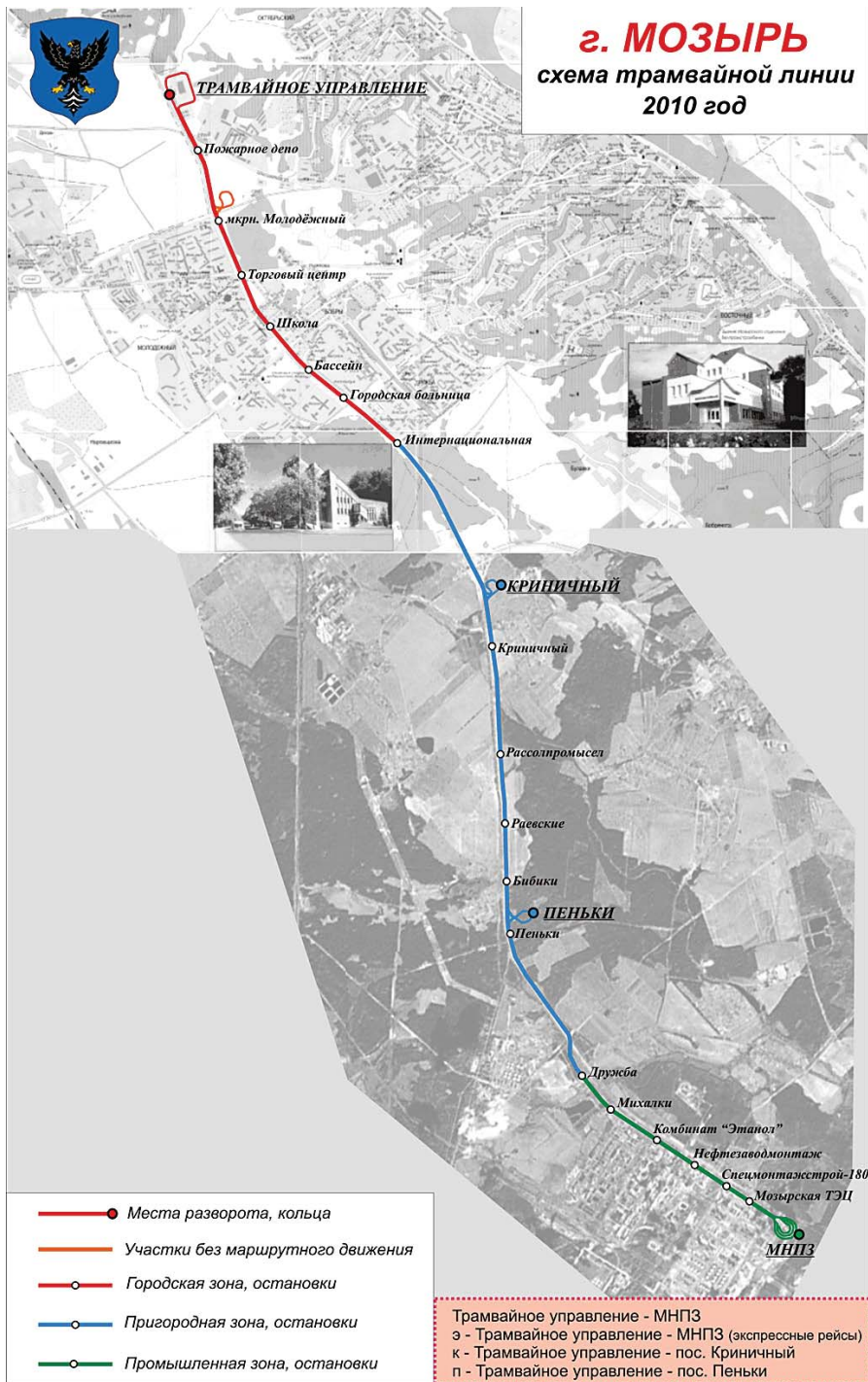
на ил. 13 показана только линия трамвая, а на ил. 18 она же выделена в общей сети ГЭТ зеленым цветом). Прорисовка местности может графически отображать конституирующую роль трамвая там, где *трамвайные рельсы <...> словно две стальные нити, прочно связали два отделившихся друг от друга поселка в один городок*¹ (ил. 19). Цветовая дифференциация, используемая на схемах «больших сетей» для различения маршрутов

¹ Пост Олега К. «Рассказ о поездке в города Волчанск и Краснотурьинск 23–24 мая 2008 года. Часть 1» на трамвайном форуме сайта «Транспорт в России» <http://forum.tr.ru/read.php?1,77873,1,778731#msg-778731>.

(ил. 14), при единственной линии может маркировать зоны антропогенного ландшафта — на карте (ил. 20) заданное проездным тарифом членение Мозыря на городскую, пригородную и промышленную зоны выразилось в красках.



Ил. 19. Схема трамвайных маршрутов. Волчанск, 2009 г.
<http://transphoto.ru/photo/153866/>



Ил. 20. Схема трамвайной линии. Мозырь, 2010 г.
 <<http://transphoto.ru/photo/296830/>>



Картографирование корректирует подход к переработке урбанистичности. С неповторимости нарратива и импресии фото ударение смещается на полноту и достоверность информации. Но опции авторства и стиля не отменяются — в конфигурации, оформлении схемы, а также содержании легенды встречаются решения, которые стали узнаваемыми/авторитетными. На подход к такому «картографическому декорированию» (*cartographic decoration*) [Harley 1988: 140] накладываются тенденции трамфанатского восприятия. В виньетках на периферии страницы местные достопримечательности заменяются снимками разных моделей или окрасок трамваев данного города (ил. 21). Крупным планом вместо центра города дается «сердце» сети — депо с его путевым развитием (ил. 22). Система графических и текстовых обозначений может то ли демонстрировать акцент на трамвайных объектах (ил. 16), то ли ими исчерпываться (ил. 23).

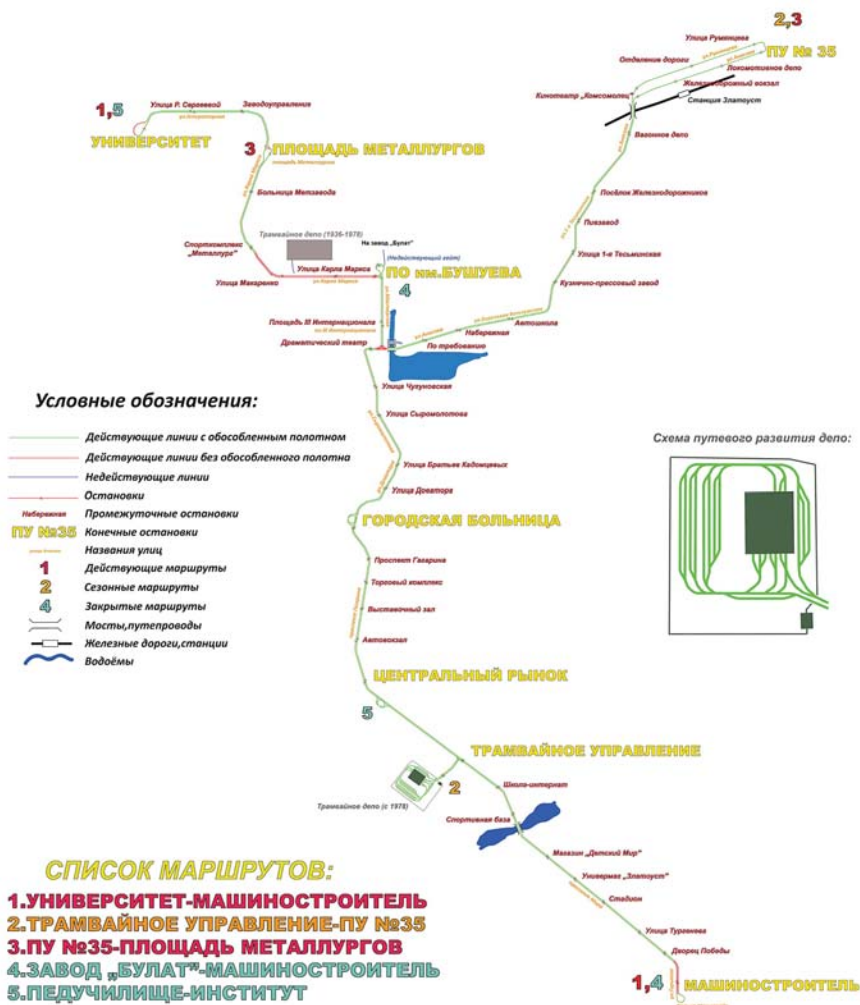
В схемах могут проявиться гетерохронные оттенки трамфанатского проекта: внимание уделяется и перспективам развития сети и/или ее частям, переставшим существовать (ил. 23). Иногда городская история попадает на карту в режиме “future-in-the-past” — если отображаются участки, которые в таком-то году построить планировалось, но впоследствии не (до конца) удалось (ил. 24). И здесь схема — это способ представить, насколько далеким от провинциальности виделось трамвайное будущее городским стратегам прошлого.

Ил. 21. Схема трамвайной сети гг. Мост и Литвинов (Чехия), 2010 г.
 <<http://transphoto.ru/photo/334593/>>



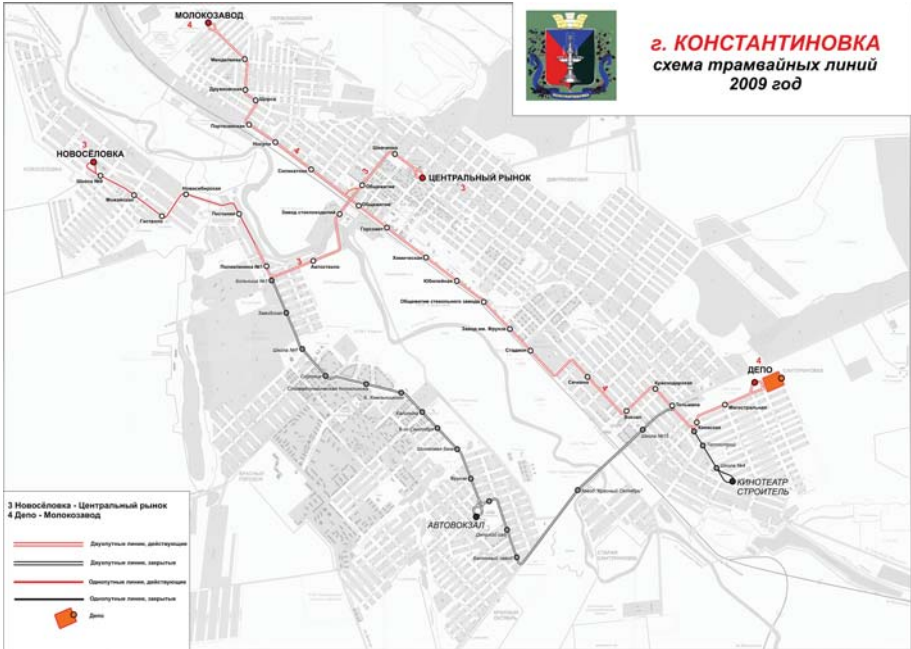
ЗЛАТОУСТ

СХЕМА ТРАМВАЙНЫХ ЛИНИЙ (по состоянию на 1 марта 2009 года)



© SK-TROLL

Ил. 22. Схема трамвайных линий. Златоуст, 2009 г.
 <<http://transphoto.ru/photo/147492/>>



Ил. 23. Схема трамвайных линий. Константиновка, 2009 г.
<<http://transphoto.ru/photo/183603/>>



Ил. 24. Проект развития трамвайной сети. Череповец, 1982 г.
<<http://transphoto.ru/photo/182153/>>

* * *

Трамфанатов, скорее всего, интересует не просто трамвай сам по себе (представленный в чертежах, моделях и на фото внутри депо), а трамвай-в-городе. Город локализует практики и опыты восприятия, связанные с трамваем. Несмотря на оговорку: *Значение имеет прежде всего сам трамвай или троллейбус, а место, где он снят — только потом*¹, материал на трамвайных сайтах организован преимущественно по географическому принципу (в том числе на сайте-хостинге “tramway.ru”, который дополнительно предусматривает поиск снимков конкретного вагона). Заголовки тем на соответствующих форумах также часто указывают на конкретный город.

В любительских репрезентациях общественного транспорта собираются модули городской повседневности. В центре внимания оказываются фоновые практики, которые остальными горожанами воспринимаются как вынужденная трата времени; то, что для других является регулярными траекториями движения, трамфанатами осмысляется в качестве туристических маршрутов. Представленность «города в трамвае» определяется индивидуальным вкусом туриста/рассказчика/фотографа/картографа — в соответствии с мотто “have fan/fun”, которое ввел в обиход известный любитель трамваев Юрий Маллер. Возможности отдельных медиумов здесь выступают «панелями инструментов» для производства образов и фильтрами для их восприятия. Так, городское пространство и трамвай в нем по-разному переживается через туризм и интернет-серфинг, рассказ и фотоснимок по отдельности или в сочетании.

Одновременно избирательное внимание к деталям может оказывать дополнительные эффекты. То обстоятельство, что общественный транспорт — один из институтов, организующих городскую жизнь, придает трамвайному увлечению некоторую социологичность. Трамвайные образы — не только объект, но и инструмент анализа, в ходе которого поднимаются вопросы о жизни города. Фанатские визиты в провинцию становятся способом получения и проверки информации, которая затем организуется в сводки, фотоотчеты, схемы — знание, альтернативное официальным данным. Это зачастую выводит трамвайную полемику на пересечение с общественно-политическим дискурсом.

Применительно к провинции аффективная приверженность трамваю также сочетается с социальным действием. Популярность маленьких «трамвайсков» показывает, что искатели

¹ Страница «Трамваи и троллейбусы в странах бывшего СССР» на хостинге tramvaj.ru <<http://photo.tramway.ru>>.

находят здесь особые комбинации ощущений. Сопутствующая риторика о малом городе не ограничивает ГЭТ ролью перцептивного аттракциона — напротив, исследуются возможности его социально-экономической легитимации и поддержки. Трамвай, переопределив своим появлением практики мобильности горожан, за сто с лишним лет пройдя долгий путь технической эволюции, в середине прошлого века уступив авто, а с конца его переживая масштабный «ренессанс» [Baker 1992; Топп 1998], оказался подобен собственному запотевшему стеклу: он из препятствия на пути к любованию городом стал носителем городских смыслов.

Библиография

- Амин Э., Трифт Н.* Внятность повседневного города // Логос. 2002. № 3/4 (34). С. 1–25 <<http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf>>.
- Лавринец Е.* Чтение городского пространства: предварительные заметки // Топос. 2004. № 2 (9). С. 82–89.
- Anderson B., Holden A.* Affective Urbanism and the Event of Hope // Space and Culture. 2008. Vol. 11. No. 2. P. 142–159.
- Ashworth G.* Urban Tourism: Still an Imbalance in Attention // Classic Reviews in Tourism / Ed. by Chris Cooper. L.: Multilingual Matters, 2003. P. 144–163. (Aspects of Tourism, 8).
- Baker B.* Renaissance for trams // Surveyor. 1992. Vol. 178. P. 16–18.
- Goodwin Ch.* Professional vision // American Anthropologist. New Series. 1994. Vol. 96. No. 3. P. 606–633.
- Harley J.B.* Maps, Knowledge and Power // Geographic Thought: A Praxis Perspective George / Ed. by G. Henderson, M. Waterstone. Oxon: Routledge, 2009. P. 129–149.
- Topp H.H.* Renaissance of Trams in Germany — Five Case Studies // Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers. Part F: Journal of Rail and Rapid Transit. 1998, May 1. Vol. 212. No. 3. P. 227–233.
- Urry J.* The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies. L.; Newbury Park: Sage Publications, 1990.