**ОГАУК «ТОМСКИЙ ОБЛАСТНОЙ КРАЕВЕДЧЕСКИЙ МУЗЕЙ**

**ИМ. М.Б. ШАТИЛОВА»**

**КОНЦЕПЦИЯ ЭКСПОЗИЦИИ**

**«ТОМСК: ПЕЙЗАЖ ПОСЛЕ БИТВЫ (?)»**

в рамках реализации гранта музейного конкурса «Гений места» Российского фонда культуры

Руководитель проекта С.В. Перехожев

Томск, 2016

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[ОБЩИЙ ЗАМЫСЕЛ ПРОЕКТА 3](#_Toc463695200)

[СОДЕРЖАТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ЭКСПОЗИЦИИ 4](#_Toc463695201)

[Проблематика экспозиции 4](#_Toc463695202)

[Сюжет экспозиции 5](#_Toc463695203)

[Структура экспозиции 10](#_Toc463695204)

[ЭКСПОНАТУРА 11](#_Toc463695205)

[ХУДОЖЕСТВЕННОЕ РЕШЕНИЕ ЭКСПОЗИЦИИ 13](#_Toc463695206)

[Общая характеристика художественного экспозиционного замысла 13](#_Toc463695207)

[Система образов экспозиции 13](#_Toc463695208)

[ИНТЕРАКТИВНАЯ ЧАСТЬ 18](#_Toc463695209)

[ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ЭКСПОЗИЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ 19](#_Toc463695210)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 20](#_Toc463695211)

[ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 21](#_Toc463695212)

[ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 25](#_Toc463695213)

[ПРИЛОЖЕНИЕ № 3 26](#_Toc463695214)

**КОНЦЕПЦИЯ ЭКСПОЗИЦИИ «ТОМСК: ПЕЙЗАЖ ПОСЛЕ БИТВЫ?»**

# ОБЩИЙ ЗАМЫСЕЛ ПРОЕКТА

Основная задача экспозиции – создать на площадке музея дискуссионный клуб для обсуждения судеб Томска в XX веке, перспектив развития города, восприятия и отражения томских реалий в стереотипах общественного сознания. Экспозиция призвана послужить способом выявления мнений томичей по животрепещущей для них тематике, катализатором и местом для общественной дискуссии, которая, кроме прочего, должна найти свое продолжение и развитие на сайте музея и в соцсетях.

Отправной точкой экспозиции и одним из ее основных стержней является история «взаимоотношений» железной дороги и Томска – «Сибирских Афин» – так с конца XIX века именовали первый в Сибири университетский город. Как известно, Транссибирская магистраль обошла Томск (была проложена только железнодорожная ветка), и бывший центральный транспортный узел Сибири, ее «культурная столица», оказался в железнодорожном тупике. С этим связаны кардинальные изменения в судьбе города (утрата статуса одного из крупнейших административных и торгово-промышленных центров Сибири), а также некоторые мифы и «комплексы», до сих пор бытующие в общественном сознании томичей. Попытки Томска выйти из транспортного тупика, найти новые точки опоры и роста продолжались на протяжении всего XX века и были эстафетной палочкой переданы следующему столетию.

Из этого вытекает основная проблема проекта «Томск: пейзаж после «битвы»?»: прошлое, настоящее и перспективы развития Томска в связи с его положением в отношении Сибирской магистрали, каковы были (и есть?) плюсы и минусы этого местоположения, каковы точки роста и нереализованные возможности развития нашего города. Или, генерализуя, можно сформулировать иначе: ложно или справедливо представление томичей о себе как о жителях «проигравшего» города в связи со строительством Транссиба.

Экспозиция, по замыслам ее создателей, должна стать новаторской для нашего музея.

Во-первых, сам жанр экспозиции-исследования, экспозиции-дискуссии является необычным для ТОКМ.

Во-вторых, неординарен подход к краеведческому музейному «рассказу»: история Томска XX века предстает как развитие конфликта, «битвы» интересов города с неблагоприятными для его развития обстоятельствами, и этот конфликт к тому же рассматривается через призму общественного сознания: мнений современников о Томске, слухов, стереотипных суждений, мифологем (еще одна «битва»).

В-третьих, нетривиальным должно быть и экспозиционное решение, одной из задач которого становится введение в контекст исторической экспозиции визуальных средств выражения феноменов общественного сознания томичей и особых персонажей, предназначенных для этой цели (об этом ниже).

Особенностью экспозиции должна стать также насыщенность игровыми программами, скрытыми планами и введение в каждом разделе экспозиции «точек спора» для провоцирования обмена мнениями, выявления и, по возможности, регистрации и публикация этих мнений. Предполагается, что с экспозиционным проектом будет ассоциирована страница музейного сайта для фиксации и продолжения обмена мнениями в виртуальном пространстве.

Целевой аудиторией проекта являются социально активные жители г. Томска, прежде всего, молодежь – школьники старших классов, студенты. Ожидаем также, что выставка привлечет внимание краеведов и интересующиеся краеведением, журналистов, историков, антропологов, социальных психологов, урбанистов и иных специалистов, связанных с развитием города и региона, а также представителей городской и областной администрации. Ряд разделов экспозиции организуются таким образом, чтобы представлять интерес для других групп массовой аудитории (в том числе семей с детьми), туристов из других мест Сибири.

# СОДЕРЖАТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ЭКСПОЗИЦИИ

# Проблематика экспозиции

Предполагается, что экспозиция будет иметь в виду три плоскости рассмотрения судьбы Томска:

1) исследовательская (исторические источники, факты, оценки ученых);

2) мифологическая и мифологемная (существующие уже на протяжении столетия мифы, которыми обросла история строительства железнодорожной магистрали в районе Приобья, образы Томска, существовавшие и существующие в общественном сознании);

3) метафизическая (запуск железной дороги породил напряженную рефлексию относительно будущего Томска, о векторе его развития; фактически дискуссия идет до сих пор, дорога в этом случае выступает как категория и инструмент самоопределения).

# Сюжет экспозиции

Основными «персонажами» экспозиции являются железная дорога и Томск. Причем город предстает на выставке в двух ипостасях – Томск «реальный» (воссоздается на основе исторических документов, работ историков, музейных экспонатов) и Томск «мифологемный», созданный на основе обоснованных или мифических представлений о Томске.

По ходу «действия» вводятся второстепенные персонажи, например, «спорщики», задача которых акцентировать внимание музейных зрителей в определенных точках экспозиции на дискуссионных вопросах и предложить сделать выбор.

Кроме того, ставится задача, чтобы посетители экспозиции тоже стали ее персонажами. В этом случае сделанный ими на «точках спора» выбор сможет отчасти менять экспозиционный «ландшафт»: появление новых записей в зонах фиксации мнений; продвижение или остановка «поезда» на колее; дополнение последних комплексов конкурсными фото и рисунками, предоставленными томичами; демонстрация на выставке видео-интервью, в том числе, сделанное на выставке и т.п.

Экспозиционная «повесть» строится на переплетении нескольких сюжетных линий, которые несут в себе зерно «конфликта», противостояния («битвы»):

1. Томск и железная дорога;

2. Томск «реальный» и Томск «мифологемный»;

3. Кроме того, история «реального» Томска в XX веке предстает как поединок с судьбой.

Сюжет разворачивается во времени от конца XIX столетия, когда принималось решение о сооружении Транссиба (завязка сюжета), до нашего времени. Если рассматривать экспозицию с драматургической точки зрения, то наша «пьеса» – это пьеса с открытым финалом, ее «концовку» зритель додумывает сам и сам для себя отвечает на ряд вопросов, связанных с судьбой Томска, его настоящим и будущим.

Представим сюжетную коллизию в виде краткой исторической справки.

Отправной точкой экспозиции-дискуссии примем «битву» – миф о противодействии проведению Сибирской железной дороги через Томск со стороны «королей извоза» – транспортных фирм Томска, существовавших благодаря гужевой доставке товаров по Сибирскому тракту. Эта легенда закрепилась в общественном сознании, и до сих пор многие томичи и даже приезжие указывают на нее, как причину того, что Сибирская железнодорожная магистраль обошла Томск. Но исторические источники свидетельствуют об ином – о том, как представители Томска на протяжении многих лет пытались добиться, чтобы город вышел из транспортного тупика…

В 1890-е годы интересы купеческого, университетского Томска были принесены в жертву экономии казенных средств и военно-стратегических устремлений страны на Дальний Восток – Транссиб прошел мимо одного из крупнейших административных, торговых и культурных центров Сибири. Лишь благодаря настойчивости томских предпринимателей к городу была проведена железнодорожная ветка (к 1896 г.).

Колея, ведущая к Транссибу, превратила Томск к концу столетия в самый многолюдный город Сибири, вызвала оживление во всех сферах деятельности. Но высокие темпы роста в экономике, в приросте населения, оказались все-таки ниже, чем у других крупных сибирских городов, лежавших на магистрали. Особенно это отставание было заметно в сравнении с новым населенным пунктом, получившим вскоре название Новониколаевск (ныне – Новосибирск) – именно Новониколаевску достались функции распределительного центра в транзитной торговле Сибири, ранее принадлежавшие Томску. Томичи вели «битву» за то, чтобы новые железные дороги Сибири прошли через Томск.

Серьезным испытанием для города стали первые десятилетия советской власти. Томску было трудно восстановиться после потрясений мировой и гражданской войн: в результате национализации промышленных и торговых предприятий, их неумелого управления были поколеблены или вовсе утрачены некоторые прежние ресурсы развития Томска – созданные ранее промышленные предприятия, связанные с городом торгово-промышленные капиталы, управленческие кадры, наработанные экономические связи, созидательное частное предпринимательство. А к новым, централизованно распределяемым, ресурсам доступ Томску был ограничен – средства направлялись в другие центры развития – в Новосибирск, Кузбасс. Социалистическая индустриализация лишь в малой степени коснулась города.

Мало того, в результате административно-территориальных реформ последовательно ужимался административный статус Томска – бывшая столица громадной губернии, начиная с 1917 года была постепенно низведена до «точки на карте» – города областного подчинения в Новосибирской области (в 1937). Часть материальных и культурных ценностей, институтов из Томска была переведена в другие города Сибири. Упадок городской жизни сказывался и на облике Томска: «Томск умирает», – такое впечатление город производил на современников.

Во многом, лишь благодаря своим вузам, сложившимся научным школам город окончательно не захирел, сохраняя почетный титул «Сибирских Афин» и воспитывая кадры для социалистических строек. Ученые Томска внесли важный вклад в исследования природных богатств Сибири, в становление промышленных предприятий Кузбасса.

Индустриализация в Томск прикатила по железнодорожной ветке вместе с эвакуированными предприятиями. В годы Великой Отечественной войны Томск принял около 40 промышленных предприятий, 16 НИИ, 6 эвакогоспиталей, 15 учреждений и почти 50 тысяч человек. «Эвакуационная индустриализация» города вновь сделала его административным центром территории, что придало ему равный статус с другими сибирскими регионами: в 1944 году Указом Президиума Верховного Совета РСФСР была образована Томская область.

Областной Томск стал столицей лесного края: в новую административно-территориальную единицу вошли самые северные и глухие таёжные районы из томского «губернского» наследия. Одним из основных востребованных ресурсов, как и сотню лет назад, был лес, и лесодобыча долго оставалась ведущей отраслью экономики в Томской области (40 % рабочих и около 30% промышленного производства). В инфраструктурном отношении большая часть районов области была слаборазвита – грузоперевозки осуществлялись в основном водным путём по многочисленным рекам. Железнодорожная линия, которая проектировалась в 1910-1930-х годах как продолжение Томской ветки и должна была соединить Обской бассейн с Енисейским, стимулировать развитие северных районов, а Томск сделать транзитным, была доведена, увы, только до Асино (к 1937 г.), протянувшись от Томска всего на сотню километров.

Сам город Томск стал развиваться на базе ресурсов, оставшихся после реэвакуации заводов, в основном, как производственный центр электротехники, станкостроения, точного приборостроения. Томские вузы, семья которых выросла (1953 г. – ТИСИ, 1962 – ТИРиЭТ), не только готовили специалистов для этих наукоемких производств. Питомцы «Сибирских Афин» разлетались дипломированными специалистами по всей стране.

Ряд промышленных предприятий, созданных в 1940-1960-е годы, работали на оборону страны и космос, а их продукция представляла собой военную тайну. Крупнейшим из таких секретных объектов не только для Томска, но в масштабе всего СССР, стал Сибирский химический комбинат, создававшийся с 1949 года в непосредственной близости от областного центра. Основным назначением города-«почтового ящика» («Почтовый», Томск-7, Северск) было производство оружейного плутония для ядерных боеголовок. Для энергоемкого производства на «Пятом почтовом» соорудили ядерные реакторы, а к 1965 г. две атомные электростанции. Соседство с закрытым городом создавало благоприятную почву для взращивания новых мифов и образов Томска: Томск в разговорах «на кухнях» переименовывался в Атомск; широко циркулировали слухи-«страшилки» о том, что город числится в списках у вероятного противника на поражение ядерным оружием «сразу после Москвы, за номером два».

В 1950–1960-е годы научные силы Томска были, как на прорыв, брошены на исследования производительных сил края, и это дало серьезные результаты – для края и для страны. Нефть и газ, найденные на севере области – черное и голубое «золото» Сибири, – ввели край во второй половине 1960-х годов в «сырьевую элиту» страны, а Томск стал одной из баз для освоения нефтегазоносных «северов».

В 1962-1972 годах через область протянулась Всесоюзная ударная комсомольская стройка – нефтепровод Александровское – Томск – Анжеро-Судженск: 818 км длиной, из них 600 км по топям и болотам. Это был совершенно новый вид коммуникаций в области. В 1977 году начато строительство первого магистрального газопровода в Западной Сибири – он тоже прошел через Томскую область: Нижневартовск – Томск – Кузбасс.

Освоение богатств севера потребовало развития сообщения Томска с промыслами, поселками вахтовиков и лесозаготовителей. Сооружались автомобильные дороги, ЛЭП, взлетно-посадочные полосы для приема тяжелых самолетов в северных районах, рос тоннаж речных грузовых судов, реконструировались и строились речные порты. Небо над краем было расчерчено сетью трасс воздушных судов малой авиации, внизу по «голубым дорогам» сновали суда речные.

В Томске большая нефть проросла огромным промышленным предприятием. В 1974 году для переработки нефтегазовых ресурсов в Томске началось строительство Нефтехимического комбината (ТНХК) – одного из крупнейших предприятий нефтехимической отрасли в стране (ныне – в ряду лидеров в РФ по выпуску полипропилена и полиэтилена). Строительство гиганта нефтехима, между прочим, привело… к электрификации Томской железнодорожной ветки. Но нефть не заслонила собой лесную отрасль – ближе к источникам лесных ресурсов, дальше на север от Асино, еще на 185 км – к поселку лесозаготовителей Белый Яр – продолжила свой путь томская железнодорожная ветка (1973 –1976).

Во второй половине 1960-х годов не только по «сырьевой» причине открылась новая страница в истории Томска: томский ВПК вышел на новый качественный уровень, а томский вузовский комплекс пустил мощный побег академической науки, превратившийся со временем в самостоятельное и весьма плодоносное древо: в Томске был основан ряд новых исследовательских институтов, заложен Академгородок. Все это привело к тому, что в конце 1970-х – 1980-е годы в Томске были созданы два академических научных центра – Академии наук и Академии медицинских наук, каждый из которых включал в себя несколько НИИ[[1]](#footnote-1). Академические институты, имея солидную экспериментальную базу, смогли получить результаты, признанные выдающимися в отечественной и мировой науке. Статус «Сибирских Афин» как высокоавторитетного научного центра был упрочен. В обиход вошло устойчивое выражение – «Томск – город науки».

1990-е годы Томск вместе со всей страной вновь вошел в область турбулентности: экономический кризис, спад промышленного производства (для ряда предприятий ВПК – коллапс), перестройки схем управления и хозяйствования, падение численности населения, хроническая нехватка средств для реорганизации и развития… В это время на гребне избирательных кампаний родился слоган «Томск – умный город!». В окружении обильных внешних признаков городского неустройства многие томичи иронично ставили в конце этого пафосного утверждения вопросительный знак.

В 2000-е годы город стал постепенно «распрямляться», с трудом, не во всем уверенно, но вставать «на ноги». Опорой послужили сохранившиеся достижения предыдущих времен, вузовский и академический научные комплексы, доля от доходов нефтяных компаний, попадавшая в областной бюджет[[2]](#footnote-2), усилия администрации и томичей по развитию различных сфер жизни в городе и области. Налаживают производство уцелевшие промышленные предприятия, открываются новые. Медленнее, чем хотелось, но набирает силу Технико-внедренческая зона (с 2005). Город застраивается и благоустраивается, прирастает территориально: в его границы включен ряд пригородных поселков, как один из этапов создания «Большого Томска» – такое название получил проект создания Томской городской агломерации, в которую должны кроме Томска и Северска войти ряд сельских территорий области. Нашли поддержку на федеральном уровне и планы Томска на выход из железнодорожного транспортного тупика – то, что когда-то притормозило его развитие.[[3]](#footnote-3)

При этом максимы «Томск – умный город», «Томск – Сибирские Афины», «студенческая столица России» стали активно использоваться для позиционирования Томска на рынке образовательных услуг и инвестиций; а в уставе Томска (единственном среди городов РФ) фиксируется градообразующая роль научно-образовательного комплекса.

Но это канва, выстроенная на документальных исторических свидетельствах и работах историков. А как сами томичи на протяжении XX века ощущали и ощущают свой город и его «образы»? Как горожане видят «гений места»? перспективы его развития? Хорошо ли им тут живется? Любят ли они свой город? На самом ли деле для них Томск – «Сибирские Афины» и «умный город»? А томские «амбиции» – это ущемленное местечковое самолюбие, отражение комплекса неполноценности или ощущение большого потенциала и возможностей для успешного развития? Эти и другие вопросы могут быть предложены музейным зрителям и посетителям музейного сайта для размышления, обмена мнениями и оценками.

Последняя точка повествования должна стать своеобразной кульминацией и разрядкой. Здесь ставится вопрос о будущем и настоящем Томска, здесь подводятся мысленные итоги пройденном им в XX веке пути, и здесь посетитель-томич должен быть развернут лицом к собственной связи и отношению с городом, к осознанию того, что современный Томск, от которого зависит его настоящее и будущее – это частица каждого из нас.

Пусть также сами томичи посредством принесенных в музей фотографий, рисунков, предметов, оформят последний раздел выставки. И, конечно, здесь снова поговорим о железной дороге, которая, как и наши мечты, уходит за горизонт…

# Структура экспозиции

Сюжет отображен в структуре экспозиции. В ее членение легли несколько ключевых вех на историческом пути Томска в его движении «от станции к станции» – в настоящее.

Раздел 1. Строительство Транссиба: мимо Томска. Мифы, факты, метафизика (завязка сюжета).

Раздел 2. Пейзаж после битвы: судьбы Томска и железной дороги в XX веке.

Тема 1. Сиб. ж.д.: сквозь время и пространство.

Тема 2. 1920–1930-е годы: «Томск умирает»?

Тема 3. 1940 – начало 1960-х ггодов: индустриализация по-томски?

Тема 4. Томск во 2-й половине 1960-х – 1980-е годы: новые импульсы и точки роста?

Тема 5. Рубеж тысячелетий: я и Томск.

# 

# ЭКСПОНАТУРА

Большую часть экспонатов, которые предполагается представить в проектируемой экспозиции, составляют музейные предметы из фондов ТОКМ.

1**. Картографические источники** используются в разделах экспозиции, посвященных и Томску, и железной дороге: схемы, карты с обозначением построенных и проектировавшихся железнодорожных путей; карты края с обозначением изменявшихся административных границ территорий, управлявшихся из Томска; карты Томска, свидетельствующие о динамике роста городской территории. На данном этапе проектирования экспозиции предполагается, что представленное в большом масштабе изображение карты азиатской части страны с обозначением железнодорожных путей послужит опорным экспонатом раздела, связанного с железной дорогой.

Картографический материал по истории Томска можно экспонировать скрытым планом (раздвижные панели, «турникеты» и пр.).

2. **Изобразительные источники**. Музей располагает фотографиями видов Томска разного времени. Такого рода материалы можно представлять как открытым, так и скрытым планом (например, предполагается, что стереопары с видами Томска начала XX века будут рассматриваться зрителями через оборудованный «стереоскоп»). Отдельные увеличенные видовые изображения Томска могут быть использованы как фоновые для разделов, касающихся Томска.

На выставке предполагается использовать виды некоторых сибирских городов («конкурентов» Томска), фото предприятий Кузбасса 1920–1930-х годов, в развитие которого томские ученые внесли большой вклад.

Коллекции музея содержат фотопортреты томичей, в том числе в интерьерах вузов и промышленных предприятий Томска.

В фондах музея хранятся также серии снимков о строительстве Сибирской железной дороги (конец XIX века), некоторых ее станций, немногочисленные снимки чинов управления Сибирской железной дороги, располагавшегося в Томске. Для коллекционного показа плоскостных экспонатов предполагается активно использовать модули «скрытого плана».

Предполагается использовать в экспозиции произведения живописи – картины, зарисовки художников с видами Томска; живописные портреты томских деятелей.

3. **Вещественные источники**. В музее отложились предметы, которые в совокупности, могут в большей или меньшей степени дать представление об экономической, политической, культурной «физиономии» Томска: о некоторых видах продукции, выпускавшихся на томских заводах, о деятельности томских ученых и др., а также о чертах повседневной жизни томичей в тот или иной период XX века.

В этом ряду можно выделить товарные упаковки (жестяные банки, стеклянная тара), инструменты и образцы продукции томских предприятий бытового и промышленного назначения; школьные принадлежности и учебные пособия; предметы экспедиционного оборудования и мемориальные вещи томских исследователей, музыкантов, художников; подарки Томску и области в связи с их правительственными наградами и юбилейными датами от представительств других сибирских городов (символические сувениры, связанные со стереотипными презентациями сибирских городов и Томска); «офисная техника» разного времени: телефоны, печатные и счетные машинки; рабочая одежда строителей, лесорубов, нефтяников, бойцов студотрядов, повседневная одежда и предметы быта горожан и др.

Маркерами исторического времени, его своеобразными символами, в разделах, посвященных различным периодам в истории Томска, могут служить отдельные предметы мебели, а также символически насыщенные произведения ДПИ, характеризующие «стиль» и идеологию разных эпох.

Коллекция вещевых источников, тематически связанных с железной дорогой, невелика: фрагменты рельсов, фонарь путевого обходчика, станционный колокол, самовар из томского вокзала (начало XX века); «серебряный» костыль со строительства железной дороги Асино – Белый Яр и некоторые другие.

Этот предметный ряд нуждается в пополнении за счет привлечения коллекций партнеров проекта, в частности, железнодорожного техникума. Предполагается также, что отчасти раздел железной дороги будет дополнен новодельным интерактивным оборудованием («железнодорожная стрелка», «шлагбаум», «семафор» и т.п.).

4. **Письменные источники** – делопроизводственные документы, акты, газетные статьи и т.п. – рассматриваются в визуальном плане как вспомогательный материал, но в информативном – как важная доказательная база в столкновении различных мнений и оценок и как вербальное выражение стереотипов общественного сознания в отношении Томска. То есть плоскостные текстуальные материалы обязательно должны найти в экспозиции место, но в основном должны быть представлены «скрытым планом», в том числе с помощью расположенного в залах информационного терминала, с выходом на сайт музея, где предполагается поместить часть документальных материалов.

5. **Фильмы, аудиозаписи**. Предполагается на экспозиции показ фильмов о Томске и возможность прослушивать песни о нашем городе. Для этого предполагается оснастить экспозицию соответствующим оборудованием и местом, предназначенным для просмотра таких материалов небольшой группой посетителей. Часть киноряда предполагается сделать динамической частью «тела» экспозиции, например, демонстрируя документальные фильмы на проекционную пленку в верхнем ярусе зала.

Кроме экспонатов, которыми располагает ТОКМ, предполагается привлечь материалы партнеров проекта (Государственного архива Томской области, железнодорожного техникума, коллекционеров и др.), а также томичей-посетителей выставки. Для этого последний комплекс экспозиции должен быть приспособлен для того, чтобы в нем оперативно размещать вновь поступающие экспонаты – плоскостные (фото, рисунки и др.) и, видимо, в небольшом количестве – вещевые.

# ХУДОЖЕСТВЕННОЕ РЕШЕНИЕ ЭКСПОЗИЦИИ

# Общая характеристика художественного экспозиционного замысла

Предполагается, что основными методами экспозиционного показа станут художественно-образный и тематико-иллюстративный. Рекомендуется привлечение к созданию части художественных образов экспозиции художника-карикатуриста для отражения мягкой иронии, доброй шутки над некоторыми томскими саморепрезентациями и мифами.

Интерактивное оборудование (по крайней мере, отчасти) также должно дополнять знаковую образную систему выставки.

Значительная часть плоскостного материала (изобразительных и текстовых материалов) должна быть представлена в экспозиции «скрытым планом».

# Система образов экспозиции

Образной строй экспозиции представляет ее основных «персонажей» и взаимодействие между ними.

А) **«ПЕЙЗАЖ»** – образ города Томска РЕАЛЬНОГО И МЕНТАЛЬНОГО.

Б) **«ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»** – в рамках данного проекта первопричина «битвы».

В) **«БИТВА»** – образ противостояния, столкновения, спора.

Рассмотрим возможные способы представления «персонажей» подробнее.

**А) «ПЕЙЗАЖ»** предлагается представить в двух ипостасях:

а) Образ реального Томска.

Он создается на основе музейных и привлеченных источников – вещественных, изобразительных, документальных и пр.

Например, представляются уместными большие фоновые изображения видов Томска в тот или иной период (увеличенные фото); за стеклянными выгородками (?) и в витринах – коллаж музейных предметов, документов, фото – своего рода образ Томска на определенном отрезке пути его развития и одновременно тот фонд, из которого можно в «битве» (споре) заимствовать аргументы за и против.

При их оформлении постараться иметь в виду стилистику исторических эпох, рассматриваемых в комплексах (например: рубеж XIX–XX веков – модерн, неорусский или «сибирский» стиль; 1920–1930-е годы конструктивизм, стиль довоенных советских плакатов и т.п.)

б) Образ «мифологемного» Томска, т.е. образ Томска, существующий в ментальной плоскости: мифы, мифологемы, представления, бытующие в общественном сознании.

Мифологема «Томск – Сибирские Афины» оказалась самой живучей, сопровождая город на протяжении почти столетия и порождая производные – «умный город», «город науки», «город инноваций», «студенческая столица России» и т.п. Эта мифологема предстает на выставке в двух видах: в виде архитектурных элементов и в антропоморфном.

Колонны, портики и другие элементы классической архитектуры многими томичами могут быть опознаны как символ «Сибирских Афин». Архитектурный образ Афин может использоваться как маркировка начала нового раздела экспозиции (торжественная, нарядная или обветшавшая, или дополненная элементами, связанными по смыслу с начавшимся разделом).

Архитектурный символ «Сибирских Афин» дополняется образом Томска в виде афинянина – мужчины в тунике и в академической шапочке[[4]](#footnote-4), который осуществляет разные действия, вступает в отношения с другими городами, изображенными тоже в виде людей. «Очеловеченный» Томск представляет различные точки зрения, мифы и мифологемы о Томске в тот или иной период. В Приложении № А приведены некоторые возможные сюжеты таких изображений.

«Мифологемный» Томск дополняет Томск «реальный», вступает с ним в «диалог», предлагая определенные эмоциональные и смысловые акценты, создавая определенную эмоциональную атмосферу разделов экспозиции и отображая представления о Томске того или иного периода.

«Мифологемный» образ Томска представлен в основном работой художника, музейными декорациями, выполненными специально для экспозиции шутливыми рисунками, плоскими или объемными фигурами и т.п. «Мифологемный» Томск должен, по-видимому, отличаться от «реального»: возможно, материалами, цветом, фактурой, стилем или частью экспонироваться в особых модулях скрытого плана[[5]](#footnote-5).

Б) «**ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**»

Тема железной дороги – один из важных лейтмотивов экспозиций, связующий элемент ее разделов. Он насыщен интерактивными элементами и символическими образами, сопряженными с темой Томска.

Ведущим в этом разделе экспозиции является образ железнодорожной колеи. Он напоминает о первопричине «битвы», ее отправной точке, и о неустанных усилиях Томска выйти из транспортного тупика.

Взаимное пространственное расположение разделов экспозиции о Томске и о железной дороге должно отражать сюжетную оппозицию между ними. Предполагается, что колея идет ***мимо*** Томска, т.е. в некотором удалении от линии комплексов, посвященных Томску[[6]](#footnote-6) (например, вдоль них). Экспозиционные комплексы о Томске могут быть размещены перпендикулярно разделу железной дороги. В этом случае они будут напоминать купе в вагоне[[7]](#footnote-7).

«Железная дорога» должна стать одной из основных зон интерактивных элементов. С их помощью посетители приглашаются что-то сделать: открыть / закрыть шлагбаум, сменить свет на семафоре, взвесить багаж на весах, купить билет в кассе и т.п.

При этом интерактивные комплексы железной дороги сюжетно связаны с определенными разделами о Томске и приобретают символическое значение.

Железнодорожное оборудование насыщено символическим значением, поскольку оно ассоциируется с дорогой, скоростью, движением (развитием). Эта символика соотносится с городской сюжетной линией экспозиции. Открыть (закрыть) шлагбаум – значит открыть (закрыть) определенные возможности для развития Томска, поставить тормозной башмак – поставить преграду для реализации планов, взвесить багаж – взвесить аргументы за и против и т.п. «Железная дорога» находится в постоянной перекличке с темой Томска (во всяком случае, при начале или завершении каждого раздела).

Тема железной дороги является не только одним из сюжетов проектируемой экспозиции, но может играть самостоятельную роль: при посещении выставки маленькими томичами (воспитанниками детских садов, младшими школьниками и др.), чтобы было на выставке интересно не только молодежи, но и детям.

Выделение особой «железнодорожной» сюжетной линии, насыщенной интерактивными элементами, увеличит аттрактивность экспозиции и ее зрительскую аудиторию.

В Приложении № Б приведен список возможных железнодорожных реалий, которые можно обыграть в оборудовании или во время проведения интерактивных программ на экспозиции.

В)  **«БИТВА»**

В название проекта вынесено понятие «битва». В концепции проекта это понятие приобретает различные оттенки смысла в зависимости от разных контекстов, в которых его можно рассматривать.

1. Противодействие «королей извоза» Томска строительству железной дороги – закрепившиеся в сознании части сибиряков мифические представления о причинах того, что Транссиб обошел Томск.

2. «Битва» – это столкновение вышеназванного мифа и исторической реальности.

3. «Битва» – это и борьба Томска за свой «статус», за свое «лицо», за выигрышное место в системе сибирских коммуникаций, лучшую среду жизни для томичей и перспективы развития.

4. «Битва» – это еще и борьба мнений, оценок о Томске и жизни в нем: уютный город со своей симпатичной аурой или «аутсайдер» развития; «маленький город» или «большой»; «студенческая столица России» или «большая деревня» и т.п.

«Битва» (столкновение, противоборство, спор) представляется в экспозиции как серии противопоставлений – в пространстве залов, в материалах исполнения, в сюжетах рисунков, в артикулировании (изобразительном, текстовом, акустическом, кинематографическом) различных точек зрения и т.п.

– Томск противолежит железной дороге (см. п. Б).

– «Мифологемный» Томск – «реальному» (см. п. А),

– В каждом разделе одна точка зрения противостоит другой (другим).

– На некоторых «мифологемных» рисунках изображено прямое физическое столкновение противников (например, купца и железнодорожника, «Томска» и «Новосибирска» и т.п.).

Кроме того, предлагается в визуальный ряд экспозиции ввести забавных персонажей – «**спорщиков»** (нарисованных плоских или объемных, в образе, соответствующем рассматриваемой исторической эпохе, или в образе экскурсионных гидов). Они будут сопровождать экспозицию на всем ее протяжении (в каждом разделе) и будут отстаивать каждый свою интерпретацию событий, свою версию. Основная задача «спорщиков» – втягивать музейного зрителя в размышления, выражение своего мнения о городе, его настоящем и перспективах, в споры по поводу судеб Томска.

«Спорщики» являются также «держателями» интерактивных комплексов, связанных с выражением точки зрения посетителей (голосование черными / белыми шарами, «взвешивание» аргументов, выбор направления, объявление диспетчера (выбор текста для озвучивания или произнесение собственного сообщения через микрофон), регистрация мнения на музейном сайте посредством информационного терминала, размещенного на выставке и т.п. Эти интерактивные комплексы, связанные с выражением мнения, могут быть связаны с линией железной дороги или нет.

Введение «спорщиков» в экспозицию позволит решить ряд задач.

1. «Спорщики» наглядным образом делают особый акцент на концепте «битвы».

2. Благодаря «спорщикам» ярче можно представить различные точки зрения (текстуально, визуально, с помощью аудио и видео и пр.[[8]](#footnote-8))

3. Этот небанальный экспозиционно-сценарный ход может привнести свежесть, новизну в экспозицию, сделать выставку более аттрактивной.

4. Забавные «спорщики» должны способствовать снятию музейного напряжения, раскрепощению посетителей так, чтобы они втягивались в спор и в выражение своих мнений, превращая экспозицию в подобие игры.

5. «Спорщики» берут на себя функцию «провокаторов», позволяя предъявить различные, иногда «скандальные», точки зрения, которые при этом не будут ассоциироваться с мнением музея.

6. «Спорщики» уведут музей из первого плана в тень – музейная позиция не навязывается посетителю. Музей превращается из «трибуны» в площадку для обмена мнениями, где главным становится зритель и его позиция.

Но в то же время, при всей важности «спорщиков» в замысле выставки (выставка – дискуссионная площадка), важно, чтобы творения художника дополняли, вступали в «диалог» с «витринной» частью экспозиции, но не подавляли ее (такт и чувство меры).

В Приложении № В предложены для рассмотрения ряд соображений по представлению «спорщиков».

# ИНТЕРАКТИВНАЯ ЧАСТЬ

Важнейшей частью проектного замысла является насыщенность экспозиции интерактивными комплексами. Это позволит, во-первых, сделать выставку более аттрактивной; во-вторых, привлечь на нее малолетнюю аудиторию; в-третьих, позволит в наглядной, игровой форме провести своеобразное тестирование мнений по поставленным в экспозиции вопросам.

Интерактивная часть экспозиции должна быть предназначена не только для взрослых, для юношества, но в ряде случаев – для детей. Поэтому при организации комплексов нужно учесть их использование детской аудиторией (уровень от пола 130 –150 см, или специальные подставки для маленьких зрителей).

Следует также учесть пожелания музейных педагогов – выделить на экспозиции 1–2 площадки для размещения небольшой группы участников программ. Для этого предлагается в одном из разделов оборудовать такое место, стилизовав его под купе вагона: вагонные полки, столик, «окно», полки для багажа.

На данном этапе проектирования экспозиции предполагается, что интерактивные комплексы размещаются, главным образом, в разделе «Железная дорога», но сюжетно связаны с темой Томска. Их главная задача – предложение выбора в «споре», который должны сделать посетители музея.

Выделим особо наиболее важные интерактивные комплексы, на которые еще не было обращено внимание.

Предлагается к реализации идея интерактивного комплекса в разделе «Железная дорога», в зоне, соответствующей детскому восприятию, «Поезд идет по Транссибу». Выглядеть это может таким образом: фальшпанель с большой картой азиатской части страны. На карте рельефом выделены горы, тайга, тундра, болота (в местах распространения соответствующих ландшафтов), обозначены большие города, речные суда на важнейших водных путях, а также железнодорожные пути, построенные к 1920-м годам и особо – достраиваемые позже (обозначены мосты на пересечении с большими реками, туннели в горных местностях).

Железнодорожные пути сделаны в виде желоба за прозрачным пластиком (?). По этим желобам могут перемещаться «поезда» (например, магниты с наклейками в виде поездов). Перемещать их по желобам можно с помощью указки, на конце которой – вмонтирован магнит. Такого рода интерактивный комплекс призван использоваться для организаций командный игр «Путешествие по Транссибу» (по типу настольных игр).

В последнем разделе предполагается разместить информационный модуль с выходом в Интернет (на музейный сайт). В этой же зоне – «диспетчерская» – финальная фиксация мнений (веб-камера с микрофоном) и возможность просмотра роликов и фильмов.

Предлагается также найти место для зоны фотографирования (например, в конце выставки), организовав особым образом для него фон и оснастив специальным оборудованием. Интерактивным дополнением к этой зоне может быть «томская примерочная»: одежда разных периодов XX века, которую посетители могут примерить и быть в ней сфотографированы.

Составной частью экспозиционного проекта и его «аванпостом» является страница проекта на музейном сайте ТОКМ. Его задачей является реклама выставки и продвижение ее идей в виртуальном пространстве; публикация некоторых документов, изображений, связанных с выставкой, элементов игровых программ; стимулирование общественной дискуссии, абсорбирование, изучение общественного мнения по тематике проекта; презентация предварительных итогов обсуждения.

# ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ЭКСПОЗИЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

На настоящем этапе проектирования предполагается использование в экспозиции следующих видов оборудования:

***1) Экспозиционное.***

А) Для размещения музейных предметов предполагается использовать:

– стеклянные выгородки (ориентировочно 2х 3-4 м);

– вертикальные витрины (1,2х0,6 м; 0,6х0,6 м);

– кубы с застекленными колпаками для небольших комплексов предметов;

– полки, кубы и другие подставки для размещения отдельных предметов в витринах и выгородках.

Б) Оборудование «скрытого плана» для размещения плоскостных материалов в каждом разделе экспозиции:

– раздвижные и опускаемые панели (плоскости);

– турникеты, перекидные альбомы;

– «барабаны»;

– выдвижные ящики и др.

***2) Мультимедиа и другие средства технического оснащения экспозиции***:

– инфорамки (видеорамки)– 3–6 шт. (вмонтировать в панели);

– видеопроектор и проекционная пленка (в Раздел 2, ближе к темам 3 и 4);

– информационный модуль, желательно с выходом в Интернет, на сайт музея (в последних комплексах);

– плазменный экран для демонстраций фильмов о Томске и записей роликов с интервью томичей по теме экспозиции (последний комплекс, предположительно в виде «окна в вагоне»);

– вебкамера с микрофоном (в «купе»(?) или особой «диспетчерской» – в одном из последних комплексов для записи интервью с посетителями экспозиции по ее тематике);

– панель и площадка для фото с заменой фона (в один из последних комплексов).

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проектируемая экспозиция призвана спровоцировать дискуссии о судьбах Томска в XX и XXI веках, о перспективах его развития не только на площадке музея. Она должна послужить своеобразным катализатором для развертывания общественного обсуждения по этой тематике в публичном пространстве города и области. Если мнения томичей, выраженные в блогах и форумах социальных сетей, в местных СМИ или в «кухонных разговорах» получат с помощью выставки «Томск: пейзаж после битвы?» своеобразный импульс – построенная музейная экспозиция достигнет своей цели.

# ПРИЛОЖЕНИЕ № А

Предложения по возможным сюжетам рисунков

для отражения ментальных образов Томска

|  |  |
| --- | --- |
| **Раздел 1** |  |
| Миф о взятке, якобы томские купцы дали взятку, чтобы Транссиб не прошел через Томск (или, наоборот, не дали взятку, и потому Транссиб прошел мимо) | Некто в форме инженера-путейца стоит с руками, заведенными за спину, двое людей в дохах суют ему деньги в руки |
| «Культурная столица Сибири» | Ученый в тоге в академической шапочке с кисточкой и в короне сидит на троне и что-то вещает, а вокруг него – сидят на земле детишки (другие сибирские города), в одеждах купцов, чиновников, сибирских народов и т.п. |
| **Раздел 2.** |  |
| **Тема 2.** |  |
| «Томск захирел» (1920-1930-е годы) | Журналистка и поэтесса Мария Шкапская, побывавшая в Томске в 1926 году, сравнила Томск с образом Дон Кихота, с «отощавшим телом утерянного административно-торгового значения», но «прекрасной и благородной головой, всей в кудрях университетских рощ… и как средоточие её блестящая, редчайшая университетская библиотека» |
| «Судьбу различных городов легко было распознать на вокзале: достаточно было поглядеть, какой хлеб едят местные жители. В Томске хлеб был черный, мокрый и тяжелый: пятилетка обошла Томск, и Томск умирал». (И. Эренбург) | Томск в образе изможденного нищего в хитоне, просящего подаяние в свою академическую шапочку |
| Новосибирские власти осознанно пытались оттеснить Томск от ресурсов из центра как конкурента | Новосибирск в образе пролетария-силача, поставившего руки в бока, и от его локтя (открываемой двери?) Томск-интеллигент в хитоне и академической шапочке падает в лужу (в северные болота и леса) |
| То же | Развалины «Сибирских Афин»: обломки портиков, колонн и пр. На одном из них надпись: «Развалинами Сибирских Афин удовлетворен. Новосибирск» |
| Советские власти выкачивали из «кадетского» и «областнического» Томска ресурсы в пользу новых пролетарских центров | Пролетарий отбирает у плачущего Томска вузы, библиотеки, специалистов (в виде кубиков, кукол и пр.) |
| Сжимание административного статуса Томска за счет уменьшения управляемых им территорий | Из гнезда «Томская губерния» кукушонок-Новониколаевск выкидывает птенца-Томск (в тунике и шапочке) |
| ***Тема 3.*** |  |
| Томск – столица лесного края | Томск в виде акробата, одна нога которого – на узкоколейке, другая на сплавляемом плоту |
| Томск – город-зона | На античном портике, окутанном колючей проволокой, - вышка с охранником в хитоне |
| Выпускники томских вузов работают по всей стране | Человек в хитоне, стоящий в гнезде, машет в след профессорской шапочкой, провожая «птенцов», которые вылетают с дипломами в клювах из гнезда с надписью «Alma mater» |
| ***Тема 4.*** |  |
| Томск как центр управления лесной и нефтяной отраслями области | Томск балансирует на газопроводной трубе и бревне |
| Томск – Атомск – «закрытый» город, ВПК | Несколько человечков в хитонах, в центре которых самый главный и умный, гуляя по лесу и философски беседуя, натыкаются в лесу на ряды колючей проволоки, за которой изображён огромный, размером в дом, почтовый ящик |
| -//- | Томск вращает обруч (кольцо?), которое выглядит как рисунок атома плутония, орбиты электронов которого – колючая проволока |
| «Радиоактивные элементы имеют очень нестабильный атом» | Человечек в хитоне, с округлым пузиком, в центре которого написан знак плутония Pu, вращает вокруг себя, как в цирковом номере, кучу обручей-электронных орбит (здесь не надо колючей проволоки) |
| «Томск - исторический город, «столица» деревянной архитектуры, «царство» резных теремов» | Изображён экскаватор, или нож экскаватора, который отгребает кучу фрагментов исторической архитектуры, куски арок, колонн, резных наличников и т.п., а рядом изумлённый «томский афинянин» смотрит на постройку (в которой легко угадывается томский драмтеатр, стороны проспекта Ленина), на которой висит лозунг «Наш элеватор – самый драматический элеватор в мире!» |
| Конкуренция Томска и Новосибирска за академические институты | Томск и Новосибирск в виде академиков (Томск в хитоне, Новосибирск в рабочем комбинезоне(?) и тоже в академической шапочке) перетягивают канат с надписью «академическая наука» |
| ***Тема 5.*** |  |
| Снобистские претензии Томска на статус «умного города», «Сибирских Афин» и пр. | Архитектурный образ Сибирских Афин. Один из «атлантов», поддерживающих портик – скульптура Чехова, другая – «Памятник любовнику» |
| Соперничество Томска и Тюмени за нефтегазовые ресурсы | На фоне нефтяной вышки: Томск в хитоне и Тюмень в меховых одеждах северных народов тянут каждый в свою сторону машинку-цистерну с надписью «Нефть» |
| «Томск – умный город»? | Томск в образе Мыслителя Родена в академической шапочке, сидит, задумавшись, в него почти упирается колея железнодорожной ветки от Транссиба, а вокруг горы мусора, обгоревшие деревянные здания, античные колонны с обвалившейся штукатуркой и т.п. |
| -//- | Томск, почти погребён под грудой рекламы и товаров ширпотреба (бутылки из-под пива, колы, пепси, жевательная резинка, китайский ширпотреб…) |
| Развал томской промышленности в 1990-е годы | Мерседес (или БМВ, Тойота), сбивающая «афинянина» с продукцией томских приборостроительных заводов, к разработке которых он приложил руку.  (Можно образ колеса/колёс иномарок, под ними раздавленная аппаратура приборного и других заводов) |
| Пестрота и «крикливость» нового времени | «Новый русский» с золотой цепью, в малиновом пиджаке как завоеватель, доминирующий над интеллигентным Томском (можно образ афинянина в малиновом пиджаке и с золотой цепью) |
| «Томск – маленький, уютный город» | Умиротворенный Томск поливает под маленькой колонной цветики. На колонне висит в нарядной рамочке картинка, которая представляет Новосибирск как большой, суетливый и серый, неуютный город (в стиле абстракционизм?) |
| Томск – пригород Новосибирска | Цветной уютный аккуратный домик с чистой дорожкой, большой клумбой. В перспективе – серый, угрюмый Новосибирск. |
| «Студенческая столица Сибири» | Томск в хитоне с наушниками в ушах и короной на голове, со смартфоном (зачеткой) в руках танцует на троне |
| «Город науки», инноваций | Грек, молоточком расщепляет атом, робот в хитоне играет в футбол, другой грек играет с мячиком-спутником (двое греков играют в теннис с ракетой-ракеткой), третий – на четвереньках, с лупой в руках, вглядывается в травки и др. |
| Мечты и планы Томска «притянуть» к себе транзитную дорогу | В песочнице малыш в хитоне строит из песка дороги к замку (город Томск) |

# ПРИЛОЖЕНИЕ № Б

Примеры возможного использования железнодорожных реалий для интерактивных комплексов

и символических репрезентаций в экспозиции

|  |  |
| --- | --- |
| Открывать и закрывать шлагбаум | Есть возможность для развития Томска или нет? |
| Прокладка путей: укладка рельс, шпал (миниатюризированных) | Прокладка пути через Томск или мимо |
| Подача сигнала семафором, колоколом | Путь для движения (развития) закрыт или открыт. |
| Пара багажных весов | Загрузка их «багажом»-аргументами (мнениями сторонников той или иной позиции) – чья позиция «перевесит» |
| Нагрузка и перевозка багажа в тележке (например, от «вокзала» в «купе») | Преемственность в развитии |
| Проезд на дрезине (модель) от «станции» к «станции» | Движение исторического времени. |
| Вокзальные часы. | Символ железной дороги, движения (изменений) и т.п. |
| Перевод путевой стрелки. | Выбор пути развития Томска (или точки зрения) |
| Тормозной башмак | Поставить заслон той или иной точки зрения, направлению движения |
| Касса | Выбор направления «движения» (развития) и покупка «билета» |
| Справочная | Уточнение сведений, фактов |
| Диспетчерская | Объявление по «вокзалу» об отправке ли задержке рейса |
| Паровозный гудок | Сигнал – освободить пути |
| И т.п. |  |

# ПРИЛОЖЕНИЕ № В

Предложения по «спорщикам»

1. «Спорщики» предполагаются как маркеры интерактивных комплексов и зримое выражение «битвы» – противостояния, спора, предложения для рассмотрения нескольких версий.

Но возможен вариант, когда они располагаются в других комплексах.

Они могут стоять у витрин (выгородок) или в витринах(?), сидеть на кубах, висеть на воздушных шарах, лететь в «самолете», ехать в «поезде» и т.д.

2. «Спорщики» в каждом разделе могут быть одинаковыми (условные, безликие, фигуры или в образе музейных гидов) или, напротив, выглядеть по-разному: плоские фигуры в рост, объемные куклы, виртуальные промоутеры, контуры из проволоки, менять наряды в соответствии со временем или служебными функциями на железной дороге и т.п., но при этом каждый раз должны быть узнаваемы.

3. «Спорщики» могут высказывать свои версии текстами, рисунками, аудиозаписями[[9]](#footnote-9), видеоизображениями.

Необходимо продумать способы и оборудование для этой подачи.

4. «Спорщики» могут в каждом разделе собирать мнения посетителей – с помощью записей на маркерных (магнитных) досках, стеклянных кубов и шаров для голосования, «интервьюирования» посредством микрофона или камеры, счетчика голосов на сайте ТОКМ и др.

Их «тело» также может использоваться как интерактивная доска – для записей, размещения текстов, расклейки «объявлений», как урна для голосования и т.п.

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Руководитель проекта – Перехожев С.В., директор ТОКМ;

Андреева Е.А., зав. научно-исследовательским отделом, к.и.н.;

Гоппе Е.В., с.н.с. культурно-образовательного отдела;

Игнатенко З.А., с.н.с. научно-исторического отдела;

Лоскутова М.Г., с.н.с. культурно-образовательного отдела;

Полякова А.С., зав. выставочным отделом;

Рассамахин Ю.К., с.н.с. выставочного отдела;

Тимофеева Л.А., с.н.с. выставочного отдела;

Ширко К.Н., зам. директора по научной и методической работе, к.и.н.

1. В состав научного центра СО РАН вошли Институт оптики атмосферы, Институт химии нефти, Институт сильноточной электроники, Институт физики прочности, Отдел кедровых лесов Института леса и древесины. Томский центр АМН включали в себя кардиологический, онкологический центры, Институты психического здоровья, фармакологии, медицинской генетики. [↑](#footnote-ref-1)
2. Увы, сравнительно небольшая. [↑](#footnote-ref-2)
3. Проект Северо-Сибирской железной дороги (СевСиб), проходящей через Томскую область) сегодня включены в Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, в Стратегию социально-экономического развития Томской области до 2030 года и в Концепцию социально-экономического и пространственно-территориального развития агломерации «Томск – Северск – Томский район». [↑](#footnote-ref-3)
4. В каких-то случаях к этому могут добавляться другие предметы – доха, ватник, каска нефтяника и пр. [↑](#footnote-ref-4)
5. В качестве одного из возможных решений видится следующее: декорации «мифологемного» Томска выполняются из определенного материала (например, поликарбонат, пенопласт), отличного от материалов «реального» Томска, или, чтобы подчеркнуть «призрачность», не материальность мифологемных образов, – из прозрачных, полупрозрачных материалов (пленка, органза и т.п.). [↑](#footnote-ref-5)
6. Возможно, стоит обозначить при этом «ветку» в сторону «Сибирских Афин». [↑](#footnote-ref-6)
7. Но внешний образ вагона, хотя он и напрашивается в данной экспозиции, использовать нежелательно, поскольку он уже эксплуатируется на других выставках в ТОКМ. [↑](#footnote-ref-7)
8. Можно рассмотреть вариант, когда «тело» спорщиков используется как интерактивная доска – для записей, размещения текстов и т.п. [↑](#footnote-ref-8)
9. Спор, кроме прочего, можно театрализовать и представить в виде обыденного разговора о судьбах Томска (например, в очереди за билетом в железнодорожной кассе). В таком случае важно установить скрытую аудио колонку, чтобы посетитель мог прислушаться к разговору (подслушать разговор). Ситуации подслушивания, подглядывания, как любой скрытый план, увеличивают аттрактивность выставки. [↑](#footnote-ref-9)