

На правах рукописи

Мальцева Елена Александровна

**ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ КУЛЬТУРЕ
(КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКАЯ РЕФЛЕКСИЯ)**

5.10.1. Теория и история культуры, искусства

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

доктора культурологии

Челябинск – 2025

Работа выполнена на кафедре «Философия и культурология» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения».

Официальные оппоненты:

Логинова Марина Васильевна, доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой культурологии и библиотечно-информационных ресурсов ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Мордовский государственный университет им. Н. П. Огарёва»;

Синявина Наталья Владимировна, доктор культурологии, доцент, заведующий кафедрой культурологии ФГБОУ ВО «Московский государственный институт культуры»;

Чешев Владислав Васильевич, доктор философских наук, профессор, профессор кафедры философии и методологии науки ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Томский государственный университет».

Ведущая организация – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Омский государственный университет путей сообщения».

Защита состоится 11 июня 2025 г. в ___ ч. 00 мин. на заседании диссертационного совета 23.2.026.01, созданного на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Челябинский государственный институт культуры» по адресу: 454091, г. Челябинск, ул. Орджоникидзе, 36-а, 1 корпус, ауд. 206 (конференц-зал).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте Челябинского государственного института культуры (<http://chgik.ru/>).

Автореферат разослан «_____» _____ 2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат культурологии, доцент



Тарасова Юлия Борисовна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Современная культура в возрастающей степени детерминируется технологическим развитием. Актуальные технологические тренды – автоматизация, цифровизация, развитие искусственного интеллекта и т. д. – преобразуют культурное пространство, обостряя проблему взаимоотношения человека и машины, соотношения гуманистического и технологического. Исторически железная дорога стала одним из наиболее крупных и передовых технологических мегапроектов, приведших к масштабным изменениям в культуре. Осмысление технического развития в целом и железных дорог в частности в культуре происходит различными способами, в том числе и в рамках художественной рефлексии.

Художественный образ железной дороги создавался в творчестве представителей всех видов искусства, практически во всех стилях и направлениях XIX–XXI вв. и синтезировал целый спектр символов и смыслов, характеризующих как данный технический объект, так и технику в целом. Отношение к техническому прогрессу, сопротивление новациям, ощущение ускорения времени и уплотнения пространства – вопросы, актуальные для современного общества, – активно разрабатывались мастерами искусства при создании художественного образа железной дороги.

Отметим, что существующее обилие художественных произведений железнодорожной тематики до сих пор не подвергалось комплексному изучению, обобщающие исследования не проводились. В научном дискурсе присутствуют лишь отдельные исследования, касающиеся некоторых аспектов темы, по большей части это литературоведческие работы. Однако в последние годы наблюдается подъем интереса к данному объекту в отечественной и зарубежной исследовательской литературе, что может свидетельствовать о появившейся возможности отстраненного объективного взгляда на феномен, который прошел ключевые этапы своего развития от рождения до укоренения в культурном пространстве. Культурологическое осмысление художественного образа железной дороги, в дополнение к искусствоведческому анализу, позволяет раскрыть многоуровневость бытия железной дороги в культуре – от ее непосредственной, «физической» роли в организации культурного пространства до нагруженности разнообразными символическими значениями, позволяющими железной дороге выступать средством раскрытия меняющихся духовных интенций культуры.

Обращение к художественному воплощению образа железной дороги позволяет, на наш взгляд, наиболее полно проследить динамику смыслового содержания, которым железная дорога наделялась в культуре: восприятие обществом новой технической реальности, его трансформация

получают свое выражение в первую очередь в искусстве. С другой стороны, сам процесс проникновения нового компонента материальной культуры в сферу художественного осмысления имеет внутреннюю динамику. Художественная интерпретация железной дороги закрепляет за ней определенную символику и аксиологию; впоследствии в художественном творчестве этот комплекс значений используется для введения дополнительных смысловых акцентов в художественные произведения, и в новом контексте железная дорога становится уже не только объектом, но и инструментом раскрытия авторских замыслов. Таким образом, она превращается из чисто материального также отчасти в духовный феномен культуры; ее образ в культуре обретает возрастающую самостоятельность по отношению к ее конкретно-практическому бытию и начинает жить собственной жизнью. Изучение процессов отделения образа от исходной реальности, возможных направлений его трансформации, самовыражения культуры в этих изменениях представляет теоретический интерес для современной культурологии.

Степень научной разработанности темы. Исследование железной дороги как объекта художественной рефлексии носит междисциплинарный характер, потому присутствует в работах разной тематической направленности – культурологической, исторической, философской, искусствоведческой, литературоведческой.

По степени близости к проблематике диссертации научные исследования можно разделить на несколько групп.

Первая группа исследований раскрывает проблемы художественной рефлексии как способа осмысления мира культуры и отдельных ее объектов, их художественного познания.

Важная для данного диссертационного исследования концепция многообразия способов понимания мира, в настоящее время не до конца оцененная научным сообществом и требующая своего развития, представлена в работах И. Т. Касавина, Н. И. Мартишиной, А. Л. Никифорова, Б. И. Пружинина, В. П. Филатова. Отказываясь от идеи наукоцентризма, исследователи рассматривают отдельные виды вненаучного знания (обыденное, мифологическое, религиозное, художественное) как самостоятельные, имеющие собственную значимость и специфику, при этом отмечается существующий разрыв между концептуальным признанием тезиса о многообразии типов познания и его ограниченным использованием на практике.

Материалы ряда исследований были привлечены для выявления специфики различных способов познания мира культуры, когнитивных достоинств и ограничений каждого вида познания, определения в данном контексте места и особенностей художественного познания.

В трудах Г. Гегеля, И. Канта, М. М. Бахтина, А. Я. Гуревича, Ю. М. Лотмана, а далее современных авторов Р. Н. Дождиковой,

Б. Я. Пукшанского прослеживается эволюция представлений об обыденном познании как самостоятельном феномене, выявляются его структура, специфика, характерные черты, гносеологические преимущества и ограничения.

В работах И. М. Дьяконова, Е. М. Мелетинского, А. А. Потебни, В. М. Пивоева представлены особенности мифологического способа освоения мира, выявлены этапы развития мифологического мышления, в частности, И. М. Дьяконов выделяет как самостоятельный этап третичную мифологию, тем самым закрепляя представление о мифе как о самостоятельном способе понимания мира, присутствующем в культуре разных эпох.

Базой для выявления особенностей религиозного познания являются работы В. С. Соловьева, А. С. Хомякова, обосновавших понимание религии как особой системы видения мира. Современные исследователи Д. А. Толстикова, П. В. Челышев, К. М. Юшков выявляют сущностные особенности религиозного познания, раскрывают его гносеологический потенциал, ключевые элементы, Е. В. Головнева и Н. И. Мартишина обосновывают возможность широкого понимания религиозного познания, выводя его из ареала сакральной сферы и описывая как осмысление иных реалий с помощью логических средств, используемых религией для решения вопросов, связанных с бытием Бога.

Характеристика научного познания строится на основе трудов Ф. Бэкона, Р. Декарта, О. Конта, И. Лакатоса, О. Нейрата, К. Поппера, предлагавших в своих трудах критерии разграничения научного и вненаучного знания, тем самым выявлявших его ключевые характеристики. Значимыми для диссертации стали работы философов XX вв. Э. Гуссерля, Г. Марселя, М. Хайдеггера, показавшие ограничения науки и позволившие сделать вывод о небезальтернативности науки, о необходимости обращаться к другим видам познания для получения полной картины мира культуры.

Философское познание характеризуют И. Т. Касавин, М. К. Мамардашвили, А. Л. Никифоров, В. С. Степин, обращая внимание на его мировоззренческий характер, направленность на проблему взаимоотношений человека и мира.

Идея выделения художественного познания как особого вида познания прослеживается в работах Р. Декарта, Г. В. Лейбница, Ж.-Ф. Лиотара, Ж. Делеза, Ж. Дерриды, У. Эко, активно развивается в современной отечественной эпистемологии – в исследованиях М. С. Кагана, И. Т. Касавина, В. А. Лекторского, И. Я. Лойфмана, В. Н. Поруса, демонстрирующих присутствие в художественном познании ключевых функций познавательной деятельности и выявляющих его специфические черты (в частности, М. С. Каган в качестве таковых

называет единство познания объекта и познания отношения художника к объекту в процессе художественного творчества).

Ряд научных трудов посвящен анализу художественного образа, выявлению его основных характеристик, это исследования Ю. Б. Борева, Н. Гартмана, А. В. Гулыги, Н. А. Дмитриевой, А. К. Дремова, Н. А. Кузьминой, Н. Л. Малининой, в целом продемонстрировавшие многомерность его содержания. Понимание художественного образа как когнитивного феномена, формы художественного познания мира, представлено в работах М. С. Кагана, С. В. Васильева, И. Я. Лойфмана, С. Х. Раппопорта, М. Н. Руткевича. Важная для диссертационного исследования идея представления художественного образа как результата отражения и конструирования реальности разрабатывается на основе исследований В. А. Лекторского, обосновывающего возможность создания конструктивного реализма, в котором теории отражения и конструктивизма будут дополнять друг друга. О конструктивном реализме в построении художественных образов изобразительного искусства пишет Н. Д. Калина. Отметим, что данный подход, не получив полного признания у научного сообщества, является дискуссионным.

Вторая группа работ посвящена описанию железной дороги как части культуры. Здесь выделяются исследования истории железнодорожного транспорта: работы А. Б. Вульфома, И. В. Ковалева, З. Л. Крейниса, Д. Ю. Левина, Т. Л. Пашкова, Е. А. Сотникова, в которых обозначены этапы развития мировых и отечественных железных дорог, прослежена динамика их изменений, влияния железной дороги на культуру; исследования Т. Бергера, Н. А. Валеева, А. В. Кирьяш, А. В. Кудрявцевой, Д. А. Мачерет, Н. А. Мурашовой, Н. Б. Семиной, Дж. Урри, Ю. А. Харламова, Т. Н. Хроменковой, К. Энфло, достаточно подробно рассмотревших влияние железных дорог на различные сферы общественной жизни (политическую, экономическую, социальную, духовную). Отметим монографию Ф. Б. Шенка «Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог», посвященную развернутому анализу последствий строительства железной дороги для российского общества. Однако названные работы носят скорее социологический характер и касаются локальных национальных культур. Развернутый анализ роли железной дороги в бытии культуры, в ее разных сферах, не проводился.

Третья группа объединяет работы, посвященные символическому и смысловому содержанию художественного образа железной дороги. Выделение трех ключевых направлений в осмыслении железной дороги потребовало обращения к теоретическим исследованиям соответствующих концептов – «техника», «дорога», «дом».

Тема техницизма/антитехницизма в культуре достаточно хорошо представлена в исследовательской литературе. Значимыми для нас стали

работы представителей противоположных позиций – как поддерживавших развитие техники и технологий: П. К. Энгельмейера, одним из первых предложившего аргументы в защиту техники; К. Ясперса, рассматривавшего технику как новый фактор мировой истории, дающий человечеству новые возможности; так и предупреждавших об их опасности: О. Шпенглера, усматривавшего в развитии техники причину гибели европейской цивилизации; Н. А. Бердяева, считавшего главной проблемой вероятность установления власти техники над человеком. О технологизации и техницизме в современном научном дискурсе пишут Н. В. Синявина, В. В. Чешев.

Анализу культурной универсалии «дорога (путь)» посвящены работы Н. Д. Арутюновой, М. М. Бахтина, Е. В. Гусевой, А. А. Добрицына, В. В. Колесова, Ю. М. Лотмана, Д. В. Пивоварова, В. Н. Топорова, О. А. Черепановой, Т. Б. Щепанской, в совокупности раскрывших ее полное содержание.

Проблема дома как культурного феномена раскрывается в трудах О. Шпенглера, Ю. М. Лотмана, М. В. Логиновой, А. Шютца. Многообразные интерпретации данного концепта систематизированы в работах С. Н. Рымарович, в них же заявлена идея рассматривать дом как социокультурное пространство.

Выявление соответствующей символики в художественном образе железной дороги обнаруживается в публикациях М. С. Альтмана, М. С. Акимовой, И. А. Бахметьевой, В. С. Березина, Д. Бернетта, Б. М. Гаспарова, И. Е. Дронова, Г. А. Жиличевой, А. И. Иванова, Л. В. Кальминой, А. Кирова, Т. Н. Ковалевой, Н. И. Ламохиной, Ю. Левинга, Л. Маркса, Т. Н. Марковой, Я. Маршалла, Н. А. Муратовой, Н. А. Непомнящих, Н. О. Осиповой, Н. В. Павловича, Н. А. Панишевой, Е. П. Пьяных, Э. Г. Рихтер, С. Савицкого, З. Сегала, Н. В. Сорокиной, Г. Ю. Филипповского, Б. М. Эйхенбаума.

Четвертая группа исследований касается специфики формирования образа железной дороги в различных видах искусства. В диссертационном исследовании применена обоснованная М. С. Каганом классификация видов искусства на основе онтологического критерия (выделены для отдельного рассмотрения пространственные, временные и пространственно-временные искусства).

Характеристика общих понятий в отдельных видах искусства дается на основе ряда искусствоведческих трудов: авторского энциклопедического словаря изобразительного искусства В. Г. Власова, теоретического исследования жанрово-технических особенностей изобразительных искусств Б. Р. Виппера, фундаментальных трудов по теории архитектуры А. В. Иконникова, А. И. Некрасова, исследований музыковеда Т. С. Кюрегяна, теоретиков кинематографа С. И. Фрейлиха, Ю. Г. Цивьяна.

Наиболее глубокая и развернутая характеристика образа железной дороги дана применительно к литературному творчеству, таких работ достаточно много, в частности, это публикации М. С. Альтмана, М. С. Акимовой, А. А. Антипова, В. С. Березина, И. А. Бикеевой, С. Г. Бочарова, Э. М. Гранта, Л. В. Захаровой, Л. И. Зиминной, Е. А. Ковалевой, И. Н. Коржовой, М. Н. Липовецкого, Й. Мара, И. Б. Павлова, А. К. Степаненко, Г. Ю. Филипповского.

Образ железной дороги в других видах искусства изучен гораздо меньше. Относительно живописи это по большей части работы, посвященные творчеству отдельных художников, обращавшихся к данной тематике, – работы А. Н. Бенуа, В. Дегтярева, Э. Золя, В. С. Манина, В. А. Мизиано, К. Пуркар, Н. Н. Ростовской, Н. С. Степанян. Оказались полезными теоретические манифесты и концептуальные работы самих художников – Дж. Балла, У. Боччони, С. Дали, В. В. Кандинского, К. Карра, П. Клее, Ф. Маринетти, Л. Руссоло, Дж. Северини.

Общие представления об особенностях формирования художественного образа в графике присутствуют в трудах Ю. М. Лотмана, В. А. Фаворского, В. Ф. Ерошкина. Анализ художественного образа железной дороги в графических произведениях обнаруживается лишь фрагментарно в редких исследованиях – в работах В. Я. Адарюкова, М. Арбутнота, Э. Ф. Голлербаха, А. Писча, В. В. Слепухина, В. Томасика.

Образ железной дороги в скульптуре до сих пор не был предметом научного исследования, мы можем назвать лишь некоторых авторов, рассматривавших в своих работах скульптурные произведения интересующей нас тематики. Это В. Дралюк, М. Н. Золотоносов, Ю. Ю. Калиновский, О. И. Овчаров, Ю. И. Постоногов.

Характеристика архитектурного образа железной дороги дается в ряде посвященных железнодорожным вокзалам исследований – В. М. Батырева, Е. М. Кидо, И. П. Петуховой, Н. Ф. Финдейзена, В. Фролова, В. Г. Щукина, И. Г. Явейна, О. И. Явейна, Н. И. Явейна, М. Госчиняк, К. Янушкевича.

Анализ отдельных музыкальных произведений, создающих образ железной дороги, присутствует в работах Л. Арагоны, Т. Бродхеда, А. Л. Акуленко, Дж. Коллиера, О. И. Лукониной, Е. И. Мейлиха, С. В. Меликсетяна, С. Э. Павчинского, Н. П. Савкиной, О. В. Синельниковой, Дж. Л. Стюарта.

Образ железной дороги в театре до настоящего момента не становился предметом специального исследования, однако частично к нему обращались следующие специалисты: Н. Ашерсон, М. Биллингтон, С. Бойз, Я. О. Глембоцкая, Т. И. Ерохина, С. Э. Костанзо, Е. С. Кукушкина, С. Ю. Руссков, И. Яськевич. Достаточно развернутую характеристику образа железной дороги в современном западном театре дает в своих публикациях К. Джилетт.

Исследованием образа железной дороги в киноискусстве занимаются по большей части кинокритики – М. Васильева, В. Громов, М. Дементьева, Т. Дондурей, Н. Клейман, А. Плахов, М. Ратгауз, М. С. Трофименков, С. А. Филиппов, В. Шпагин, в своих работах (представленных в том числе и в жанре видеолекций) очерчивающие основной круг железнодорожных сюжетов в художественном кино, их смысловое наполнение и символизм.

В целом в научных трудах представлены отдельные аспекты темы, однако системный и комплексный анализ художественного осмысления образа железной дороги в художественной культуре не проводился.

Источниками исследования являются художественные материалы – произведения отечественного и западного искусства XIX – XXI вв. Данные о произведениях искусства с соответствующими иллюстрациями систематизированы в каталогах и включают 633 наименования живописных произведений, 700 – графических, 96 – скульптурных, 55 – архитектурных, 261 – литературных, 59 – музыкальных, 36 – театральных, 132 – кинематографических.

В качестве дополнительных источников привлекались подборки газет и журналов (оцифрованные версии, доступные в сети Интернет).

Проблема исследования видится в противоречии между интенсивным развитием техники, формирующей новую социокультурную реальность, и отсутствием достаточно проработанных культурологических концепций взаимодействия техносферы с другими составляющими культуры, в частности, художественной культурой. Будучи разработанной, такая концепция могла бы стать теоретическим фундаментом для выявления, исследования и разрешения социокультурных проблем, порождаемых развитием техники. Растущее и фактически уже всеобъемлющее значение техники в современной культуре требует теоретического осмысления закономерностей освоения технических объектов духовной культурой; железная дорога, уже прошедшая, по мнению автора, полный жизненный цикл от возникновения до полной интеграции в культуру в качестве значимого объекта, дает необходимый материал для соответствующих теоретических выводов и обобщений.

Объектом исследования является железная дорога как объект художественной рефлексии.

Предметом исследования выступает художественный образ железной дороги, его смысловое содержание и интерпретация в различных видах искусства.

Целью исследования является теоретическая реконструкция процесса освоения художественной культурой значимого технического объекта, выявление формирующейся при этом ценностно-смысловой системы (на примере художественного образа железной дороги).

Поставленная цель достигается путем решения следующих **задач**:

- проанализировать особенности и возможности различных способов понимания мира культуры;
- выявить специфику художественного осмысления культурного объекта на примере художественного образа железной дороги;
- дать характеристику художественного образа как средства художественной рефлексии и синтетического результата процессов отражения и конструирования реальности, показать соотношение этих процессов на примере бытия в культуре крупного технического объекта;
- раскрыть символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги как технической системы;
- раскрыть символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги как воплощения концепта «путь»;
- раскрыть символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги как воплощения концепта «дом»;
- дать характеристику интерпретации образа железной дороги в пространственных искусствах (живописи, графике, скульптуре, архитектуре);
- раскрыть особенности формирования образа железной дороги во временных искусствах (литературе и музыке);
- охарактеризовать развитие образа железной дороги в пространственно-временных искусствах (театре и киноискусстве).

Хронологические рамки исследования – с XIX в. по настоящее время – определяются временем бытования объекта исследования, который имеет достаточно короткую и хорошо обозримую историю. Годом рождения железной дороги можно считать 1825-й, когда было открыто железнодорожное сообщение между Стоктоном и Дарлингтоном. К настоящему времени железнодорожный транспорт претерпел существенную эволюцию, при этом продолжает оставаться важным элементом культуры, материальной и духовной. Художественные произведения, в которых подвергался осмыслению образ железной дороги, создавались на протяжении всего этого периода и продолжают создаваться.

Географические границы исследования – Россия, Европа, Северная Америка, т. е. территории, на которых железнодорожное сообщение прошло все стадии развития от испытания первых образцов паровоза до внедрения современных высокоскоростных поездов, при этом данный тип транспорта получил полноценное художественное осмысление во все периоды и во всех видах искусства.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

– систематизированы представления о способах понимания мира культуры, в рамках культурологического исследования апробированы положения эпистемологической концепции многообразия видов познания;

– упорядочены представления о художественном осмыслении мира культуры и объектов культуры, обоснована возможность рассматривать художественный образ как образ гносеологический, создаваемый во взаимодействии процессов отражения и конструирования реальности, путем переноса подхода, применяемого эпистемологией, в предметное поле культурологии, отмечена гносеологическая специфика художественного образа;

– установлено, что железная дорога, возникнув как сугубо технический объект, стала объектом художественной рефлексии, ее образ приобрел символическую нагруженность, причем именно формирование последней окончательно закрепило статус железной дороги в духовной культуре;

– уточнено символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги, предложен вариант систематизации его ключевых аспектов; впервые предложены выделение в образе железной дороги символа дома и его разделение на символику антропологического и социокультурного пространства;

– обоснованы и на конкретных примерах из разных областей художественного творчества показаны ключевые символы образа железной дороги, связанные с воплощением таких концептов, как «техника», «путь», «дом»;

– впервые проведен комплексный анализ образа железной дороги в художественной культуре, выявлено общее и особенное в художественной интерпретации образа железной дороги в различных видах искусства;

– собран, исследован и введен в научный оборот большой объем фактического материала: выявлены, проанализированы и систематизированы произведения железнодорожной тематики в живописи, графике, скульптуре, архитектуре, литературе, музыке, театре и киноискусстве, произведена их каталогизация;

– выявлены ключевые тенденции развития образа железной дороги в художественной культуре.

Теоретическая значимость работы заключается в обосновании значимости познавательной функции искусства, осмыслении искусства как «голоса культуры» (Г. Гегель), как способа выражения в явной форме зарождающихся и циркулирующих в культуре идей, что открывает перспективы для дальнейшей теоретической разработки проблем художественного познания.

Культурологическое осмысление категории «художественный образ» как одной из форм гносеологического образа должно обогатить

методологическую базу как культурологии, так и других областей научного познания (философии, искусствоведения, эстетики и др.).

Теоретическая реконструкция процесса освоения художественной культурой значимого технического объекта, выявление формирующейся при этом ценностно-смысловой системы позволяет объяснить, каким образом художественная практика подвергает осмыслению изменения в технологической среде, а также предвосхищает такие изменения, выступая в качестве инструмента критического анализа и осмысления особенностей бытия техники в культуре.

Обоснованная в диссертации позиция, согласно которой создание художественного образа железной дороги можно рассматривать как пример процесса освоения культурой технического объекта, включения его в ткань культуры, в дальнейшем может быть транслирована на другие значимые объекты культуры.

Выявленные закономерности в развитии образа железной дороги и специфика его интерпретации в отдельных видах искусства могут стать теоретической основой для разработки научных концепций (методические подходы, раскрываемые темы, идеи, проблемы) временных или постоянных художественных экспозиций.

Практическая значимость определяется возможностью использования материалов диссертации для разработки и внедрения специальных курсов или отдельных тематических модулей в рамках дисциплины «Культурология» для специальностей 23.05.01 Наземные транспортно-технологические средства, 23.05.06 Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей, 23.05.04 Эксплуатация железных дорог, направления 23.03.01 Технология транспортных процессов, а также других специальностей и направлений подготовки, по которым проводится обучение в железнодорожных вузах. Изучение подобных курсов позволит студентам – будущим специалистам железнодорожной отрасли – осознанно войти в профессию, понимать культурную значимость сферы своей профессиональной деятельности. Кроме того, курсы данной тематической направленности будут полезны студентам, обучающимся по направлениям подготовки 51.03.01 Культурология, 50.03.01 Искусства и гуманитарные науки, расширяя представления о культуре и ее отдельных феноменах.

Составленные автором каталоги произведений искусства железнодорожной тематики могут быть использованы в качестве источников для разработки отдельных аспектов темы (как культурологических, так и искусствоведческих).

Методология и методы исследования. Поскольку интегративным фактором в исследовании изначально выступал его предмет – художественный образ железной дороги – оно строилось как междисциплинарное, использующее наряду с культурологическим также

концептуальные подходы философской теории познания, эстетики и искусствоведения.

В основе работы лежит системный подход (М. С. Каган, Э. С. Маркарян, Г. П. Щедровицкий), согласно которому культура является целостной и многомерной системой всех доступных человеку форм деятельности, каждая из которых выполняет определенные функции в пространстве культуры. В рамках данного подхода было продуктивным обращение к концептуальным положениям работ одного из создателей методологии в области культурологии искусства Ю. В. Борева, рассматривающего искусство как феномен культуры, являющийся целостной системой, решающей гуманистические, ценностные, нравственные, духовно-символические задачи.

В осмыслении художественной культуры необходимым стал культурно-исторический подход (И. Тэн, А. Н. Пыпин, Н. С. Тихонравов) в рамках которого художественные произведения изучаются и интерпретируются в общем контексте культуры как социальные феномены, взаимодействующие с широким культурным пространством.

Важным методологическим принципом исследования стало знаково-символическое рассмотрение феноменов культуры, характерное для структурно-семиотической концепции культуры (Ю. М. Лотман).

Методологически значимым для исследования является понятие «образ», которое в соответствии с современной эпистемической традицией (И. Я. Лойфман, Е. А. Мамчур, А. Л. Никифоров, В. П. Филатов) трактуется широко – как всякая репрезентация объекта в идеальном плане – и соответственно рассматривается как форма отображения реальности, не сводимая к чувственно-наглядной составляющей и включающая также рациональные компоненты. Художественный образ при таком подходе рассматривается как одна из разновидностей образа, причем акцентируется его гносеологический потенциал, способность аккумулировать и выражать определенные идеи, рождающиеся и циркулирующие в культуре.

Логика исследования художественного отображения как культурного процесса выстраивалась с опорой на конструктивистскую исследовательскую программу (И. Т. Касавин, В. А. Лекторский, И. Д. Невважай, Е. О. Труфанова), предполагающую, что складывающийся в культуре образ того или иного объекта не только отражает сам объект, но и является самостоятельным предметом формирования, происходящего под влиянием ряда социокультурных факторов, действующих с различной степенью целенаправленности (поэтому художественные образы железной дороги, во-первых, меняются с развитием последней и изменением ее социальных функций, а во-вторых, на основе одного и того же состояния объекта могут быть выстроены различные и даже диаметрально противоположные образы). Художественная рефлексия рассматривается в данном случае как способ освоения нового объекта в культуре,

формирования, выражения и трансляции связываемых с ним социокультурных смыслов.

Поскольку художественный образ железной дороги рассматривался в развитии, движущей силой которого выступают противоречия (в первом приближении это антиномии естественного и технического, конструктивного и деструктивного, нового и старого, устойчивости и динамики), представляется возможным отметить в качестве одного из методологических ориентиров исследования также диалектическую методологию; а поскольку специально и достаточно подробно рассматривалось воплощение общих тенденций построения художественного образа в различных видах и жанрах искусства с учетом их специфики, можно говорить о ее дополнении феноменологическим методом. При изучении смысловой нагруженности художественных произведений, для экспликации смыслового содержания художественных образов использовались герменевтическая методология и семиотический подход.

Значимыми для исследования оказались также некоторые общелогические методы. Прежде всего это абстрагирование как выделение доминирующих в определенный период и в определенном виде искусства смысловых акцентировок и художественных приемов выражения основной идеи, что позволило рассматривать некоторые произведения как типичные для своей эпохи и направленности, как примеры, представляющие целые пласты художественных явлений; метод экстраполяции, поскольку обнаруживаемые при рассмотрении одних видов искусства тенденции могут быть перенесены на другие, но с учетом имеющихся различий; анализ как способ структурирования тематического пространства художественного отображения и выявления особенностей различных способов его реализации.

Положения, выносимые на защиту.

1. Разрабатываемая эпистемологией концепция многообразия видов познания может быть продуктивно применена в культурологическом исследовании, в частности, давая возможность рассматривать художественную рефлексию в качестве самостоятельного и полноценного способа осмысления мира культуры и объектов культуры.

2. Художественный образ может быть рассмотрен как инструмент познавательного освоения реальности, поскольку в нем реализуются основные гносеологические функции (отражение, обобщение, прогнозирование и др.). Культурологическое осмысление категории «художественный образ» как одной из форм гносеологического образа может способствовать расширению методологической базы культурологии.

3. Художественный образ всегда является результатом как отражения объективной реальности, так и достраивающей его

конструирующей деятельности. При этом в период когнитивного освоения вновь возникающих в культуре объектов на первый план выходит оперативно-конструктивный аспект, и художественное познание, закрепляющее ценностное содержание формирующегося образа и конструирующее систему его духовных смыслов, с необходимостью оказывается одной из приоритетных составляющих этого процесса. Показателем того, что освоение нового объекта культурой состоялось, является формирование многоуровневой системы связанных с ним смыслов, где прямые (прагматические) смыслы дополняются символическими.

4. Становление образа железной дороги в процессе художественной рефлексии решает двойную задачу. С одной стороны, в произведениях искусства формируются представления о железной дороге, фиксируются изменения, которые она вносит в культуру, закрепляются соответствующие идеи. С другой стороны, железная дорога включается в смысловую систему мира культуры, становясь выразителем и носителем способов интерпретации и оценки различных аспектов культурной динамики. В первом случае художественный образ выступает как результат отражения реальности, во втором – как результат ее конструирования.

5. В художественном осмыслении железной дороги сформировались три основных направления ее интерпретации – железная дорога как техническая система, как путь и как дом, в каждом из которых присутствует бинарность. Железная дорога как техническая система получает техницистское осмысление в качестве символа прогресса и движения в идеальное будущее и анитехницистскую концептуализацию в качестве объекта, имеющего разрушительный потенциал. Железная дорога как путь принимает на себя исторически сложившийся комплекс смыслов и символов, связанных с общим понятием дороги, усиливая в этом спектре идею дороги как репрезентативной части и общего символа жизненного пути, а также промежуточного, пограничного пространства, где ослабевает действие имманентных различным сферам реальности норм. Железная дорога как дом акцентирует смысл и символику защищенного, уютного пространства и пространства социальных коммуникаций, воспроизводящего в миниатюре систему социальных отношений (сословного деления, социокультурных норм и др.). Противоположные смысловые линии формируются в художественном познании практически одновременно и существуют как дополняющие друг друга.

6. В пространственных искусствах непосредственным предметом художественного познания является железная дорога как физический, материализованный, объект, зафиксированный в своем реальном бытии и нагруженный в развитии культуры дополнительными смыслами, символами, метафорами, аллегориями. Используя уже имеющиеся

художественные средства, пространственные искусства в зависимости от своей родовой специфики выделяют различные аспекты художественного образа железной дороги: в живописных произведениях чаще отражаются субъективные представления человека, формирующиеся в процессе взаимодействия с железной дорогой; графика в большей степени отражает объективные социальные тенденции и проблемы, показывая железную дорогу как часть общественной жизни (в ее динамике); скульптура закрепляет историческую память о железнодорожной истории, отдельных событиях, личностях и объектах; архитектура организует включение железной дороги в общественное пространство, прямое взаимодействие человека и железной дороги.

7. Временные искусства, лишенные конкретной наглядности, при создании художественного образа железной дороги в большей степени апеллируют к духовной сфере, обращаясь к фантазии и воображению человека, позволяющим достроить полноту раскрываемого образа. Создание образа железной дороги потребовало обновления художественного языка: в музыке – достижения новых темброво-ритмических и звукоподражательных эффектов, отсылающих слушателя к акустическому опыту взаимодействия с железной дорогой, в литературе – использования специальных железнодорожных терминов, описывавших новую для литературы техническую систему, и формирования на этой основе особого железнодорожного дискурса.

8. Пространственно-временные искусства, в силу своей возможности фиксировать объект изображения в пространстве и продлить его движение во времени, способны создавать художественный образ железной дороги, максимально приближенный к формам его эмпирического бытия. С театром и кинематографом железную дорогу объединяет способность сокращать расстояния и уплотнять время, что в полной мере проявилось в художественном образе железной дороги, создаваемом данными видами искусства. При этом в театральных и кинематографических произведениях образ железной дороги стал самостоятельным тропом, позволяющим авторам передать определенную идею или концепт.

9. Все виды искусства, имея свою специфику и возможности в создании художественного образа, раскрывают различные стороны художественного образа железной дороги, но находятся в русле общего направления художественного осмысления нового для культуры объекта – фиксация необычного объекта, наделение его определенными смыслами, символизация, формирование устойчивого набора идей и способов отображения, использования в последующих актах художественной рефлексии.

Степень достоверности и апробация результатов.

Основное содержание работы освещено в 50 публикациях, из которых 16 опубликовано в рецензируемых научных изданиях из перечня

Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации. Обоснованность и достоверность результатов диссертационного исследования подтверждается их апробацией на конференциях разного уровня, в частности: II Международный симпозиум «Инновации и обеспечение безопасности эксплуатации современных железных дорог» (Иркутск, 2010), Международная научно-практическая конференция, посвящённая 80-летию СГУПС «Инновационные факторы развития Транссиба на современном этапе» (Новосибирск, 2012), IV Российский культурологический конгресс с международным участием «Личность в пространстве культуры» (Санкт-Петербург, 2013), Всероссийская (с международным участием) научная конференция «Декабрьские диалоги», памяти Ф. В. Мелехина (Омск, 2013), IV Международная междисциплинарная научная конференция «Метаморфозы культуры на рубеже тысячелетий: Пространство диалога» (к 100-летию со дня рождения К.А. Тимофеева) (Новосибирск, 2014), Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Модернизационные процессы в обществе и на железнодорожном транспорте: исторический опыт и современная практика» (Омск, 2014), Всероссийская научно-практическую конференция «Россия в войнах и военных конфликтах XX – начала XXI в.» (Новосибирск, 2020, 2021), X Всероссийская научно-практическая конференция (с международным участием) «Диалоги о культуре и искусстве» (Пермь, 2020), XI Международная научно-техническая конференция «Политранспортные системы» (Новосибирск, 2020), Международная научно-практическая конференция, посвященная 85-летию профессионального музыкального образования на Южном Урале и 45-летию профессионального образования в сфере изобразительного искусства в Челябинской области «Мир культуры: искусство, наука, образование» (Челябинск, 2020), II конгресс Русского общества истории и философии науки «Наука как общественное благо» (Санкт-Петербург, 2020), XXXII Международная научно-методическая конференция «Актуальные проблемы модернизации высшей школы: Высшее образование в информационном обществе» (Новосибирск, 2021), Международная научно-практическая конференция «Человек и общество в нестабильном мире» (Омск, 2021), V Международная научная конференция «Миф в истории, политике, культуре» (Севастополь, 2021), XII Международная научно-практическая конференция «Транспортная инфраструктура Сибирского региона» (Иркутск, 2021), V Российский культурологический конгресс с международным участием «Культурное наследие – от прошлого к будущему» (Санкт-Петербург, 2021), XXXIII Международная научно-методическая конференция «Актуальные проблемы модернизации высшей школы: Воспитание как часть образовательного процесса» (Новосибирск, 2022), II Международная

научно-методологическая конференция «Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее» (Гомель, Республика Беларусь, 2022), Всероссийская научная конференция «Современная культура: проблемы истории и технологии развития» (Смоленск, 2022), Международная научно-практическая конференция «Мир культуры: искусство, наука, образование» (Челябинск, 2022, 2023), Всероссийская (с международным участием) научно-практическая конференция «Наука. Культура. Искусство: актуальные проблемы теории и практики» (Белгород, 2023), Международная научно-практическая конференция «Художественное произведение в современной культуре: творчество – исполнительство – гуманитарное знание» (Челябинск, 2023), VI Российский культурологический конгресс с международным участием «Культурная идентичность в пространстве традиции и инновации» (Москва, 2024).

Структура и объем исследования

Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы, включающего 457 наименований (1 том), восьми приложений (2 том). Объем 1-го тома составляет 446 страниц, 2-го тома – 371 страницу печатного текста.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении представлены основные методологические компоненты работы.

В главе 1 «Художественная рефлексия как способ осмысления мира культуры и объектов культуры» проведен анализ особенностей и возможностей различных способов понимания мира культуры, выявлена специфика художественного осмысления культурного объекта, дана характеристика художественного образа как синтетического результата процессов отражения и конструирования реальности, рассмотрена железная дорога как часть культуры и объект художественной рефлексии.

В § 1.1 «Многообразии способов понимания мира культуры» на основе разработанной современной эпистемологией концепции многообразия видов познания обозначены основные характеристики таких видов познания, как обыденное, мифологическое, религиозное, научное, философское, художественное.

Специфика обыденного знания видится в первую очередь в том, что для его приобретения, хранения и эффективного применения не требуются специальная подготовка, методы и средства познания, достаточной является социокультурная деятельность человека. Субъект обыденного познания получает знания о деятельности в процессе самой деятельности, а значит, обыденное познание является процессуально-деятельностным. Гносеологическими преимуществами обыденного познания являются

конкретность и операциональность, принципиальными ограничениями – неспособность проникнуть в сущность явлений реальности, невозможность создания целостной картины мира.

Мифологическое познание связано с древнейшими формами мышления, оно носит образно-символический характер, строится на деятельности воображения. Наряду с очевидными ограничениями, связанными с нерасчлененностью объективного и субъективного и, соответственно, высказывания и его обоснования, мифологическое познание обладает и когнитивными преимуществами – это прежде всего та логическая полнота и целостность картины реальности, которые доступны лишь на уровне дорефлексивного мышления, еще не знавшего сомнений.

Религиозная рефлексия направлена на познание трансцендентного, ее важнейшими характеристиками являются деление всего сущего на два уровня бытия (естественного и сверхъестественного), внерациональность (эмоционально-волевые акты, поступки) и сверхрациональность (мистические переживания, интуиция) процесса познания, экзистенциальный характер познания и др. Ограничением религиозного познания являются догматизм, внерациональность, внелогичность, однако они же перерастают в достоинства – религиозное познание создает феномен веры как признания некоторых положений без логических построений, в силу их очевидности и интуитивной ясности, что может служить отправной точкой для дальнейших рассуждений, в том числе и о новых объектах (идеалах, фундаментальных ценностях и др.).

Научное познание направлено на выработку объективных, системных знаний о мире, непосредственной целью научного познания является объективная истина, приобретаемая преимущественно логико-рациональными средствами. Однако и для научной рефлексии существуют «слепые зоны», аспекты бытия, которые она не может отобразить или отображает менее эффективно, чем другие виды познания. Именно поэтому в современной культуре научное познание отнюдь не рассматривается как безальтернативное и в некоторых случаях не считается достаточным.

Философское познание носит мировоззренческий характер и обладает такими специфическими чертами, как стремление к выявлению универсалий, мультипарадигмальность. В культуре оно имеет значение системы производства знания, раскрывающего сущность человека и мира и принципы их взаимодействия, при этом является скорее элитарной, чем массово доступной сферой знания.

Различные виды познания рассматриваются как способы осмысления действительности, обладающие относительной самостоятельностью и с необходимостью дополняющие друг друга в совокупном познавательном процессе. Представляется, что это и есть методологическая позиция, которая может быть использована в рамках культурологии для осмысления

различных составляющих культуры как специфических познавательных систем. И в этом контексте достаточно отчетливо определяется познавательное значение сферы художественного творчества.

Художественное познание в спектре видов познания предстает как образное постижение действительности, оно реализует все ключевые функции познавательной деятельности: отражение мира и места человека в нем в идеальном плане, обобщение, выявляющее закономерности, взаимосвязи, тенденции объективного и субъективного бытия, переход от явления к сущности, прогнозирование на основе экстраполяции обнаруженных тенденций. Совокупность этих операций и может быть в первом приближении определена как *художественная рефлексия* над объектом.

Художественная рефлексия направлена в культуре на раскрытие прежде всего ее эмоционально-смысловой составляющей. В осмыслении и выражении того, как воспринимаются и эмоционально переживаются человеком объекты культуры, как формируется система ценностных определений и смыслов, связанных с тем или иным объектом и культурой в целом, художественная рефлексия имеет несомненный приоритет, поскольку именно для такого осмысления предназначена система ее когнитивных и выразительных средств.

В § 1.2 «Художественный образ как средство художественной рефлексии: основные свойства» рассматривается художественный образ как основной элемент художественной рефлексии.

В художественном образе концентрируются основные характеристики художественного способа понимания и представления мира в целом. Художественный образ характеризуется рядом специфических черт: иносказательность и метафоричность; многозначность, полифоничность; недосказанность; экспрессивность; типизация явлений действительности; большая доля условности; использование символизации, соотнесение объекта с внешней по отношению к нему символической или смысловой системой; оригинальность; самодостаточность; наличие собственной логики развития; субъективность.

При этом художественный образ выполняет все основные функции гносеологического образа, а именно: фиксирует в том или ином виде факты и тенденции, обнаруживаемые познающим субъектом в реальности; осуществляет абстрагирование и выделяет некоторые аспекты реальности для целенаправленного осмысления; выявляет взаимосвязи между отдельными фактами, явлениями; устанавливает закономерности и представляет в конечном счете реальность как систему, управляемую единой логикой; прослеживает развитие наметившихся тенденций и прогнозирует возможные результаты их дальнейшей реализации; обеспечивает трансляцию знания в коммуникативных процессах.

Используя выделенные характеристики художественного образа, можно более полно представить специфику художественной рефлексии над объектами культуры. По мнению диссертанта, главные ее параметры можно определить следующим образом.

В художественной рефлексии отражаются и описываются объекты культуры, но это описание никогда не бывает чисто объективистским, нейтральным. Раскрытие характеристик объекта в художественной рефлексии с необходимостью включает эмоционально-ценностную составляющую. Объект представляется с интенцией к определенной эмоциональной реакции адресата, его описание совмещено с явно или неявно выражаемой оценкой.

Связанные с объектом оценки и эмоциональные переживания отчасти складываются стихийно в ментальном поле культуры, и в этом случае в художественной рефлексии они артикулируются, обретают явное выражение, становятся более яркими и определенными. Возможно также, что оценки и эмоции являются индивидуальными, авторскими, отличающимися от уже сложившихся в культуре на массовом уровне, тогда они расширяют культурную традицию реагирования на объект, предлагают новые способы его восприятия. В тех случаях, когда и эти способы оказываются объективно возможными и востребованными в культуре (хотя изначально периферийными), это ведет к обновлению и даже содержательной трансформации общепринятых канонов восприятия и оценивания объектов, к формированию новых стандартов реагирования на объект в культуре. В ситуации появления в современной культуре объектов новой природы (например, технических) художественная рефлексия изначально играет существенную роль в формировании традиции их осмысления в культуре, предлагая язык и соответственно способ высказывания о них, определенные оценки и эмоциональные реакции, которые становятся ожидаемыми и принятыми.

Природа художественной рефлексии и характер используемого ею когнитивного инструментария делают центральным ее событием подключение объекта к более широкой ценностно-смысловой структуре. Так, метафора связывает описываемый объект с другим, внешне далеким от него, и тем самым обеспечивает перенос разработанного спектра суждений об этом втором объекте на первый, изучаемый. Символизация транслирует в образ объекта всю совокупность смыслов, входящих в использованные для его раскрытия знаки-символы. При этом в художественной рефлексии рассматриваемый объект может и сам становиться символом чего-то иного, что усложняет смысловую систему, связываемую с ним. Принцип выражения общего, типичного через наглядный, единичный образ также ведет к установлению постоянного встречного движения между двумя уровнями осмысления.

Художественный образ локального объекта культуры, таким образом, всегда существует в контексте чего-то большего. В художественной рефлексии объект одновременно и раскрывается как представитель фундаментальной тенденции, значимого явления культуры, и становится проводником к этим фундаментальным основаниям, новым средством их осмысления.

Осуществление художественной рефлексии и мера соотношения в художественном образе принятого и нового, реалистичности и условности, выражения в нем объективно складывающегося в культуре статуса объекта и расширения, иногда радикального, связанного с ним набора смыслов обладают, таким образом, значительной вариативностью.

В § 1.3 «Художественный образ как результат отражения и конструирования реальности» художественный образ рассматривается как когнитивный феномен, средство, через которое реализуется осмысление мира культуры и объектов культуры. Данная характеристика художественного образа раскрывается в контексте предложенной В. А. Лекторским концепции конструктивного реализма.

Художественный образ, понимаемый как результат отражения действительности, выступает в неразрывном единстве трех аспектов – предметно-изобразительного, оценочно-экспрессивного и оперативно-конструктивного.

Предметно-изобразительный аспект раскрывается на основе понимания художественного творчества как подражания действительности. Выделенные Аристотелем типы подражания действительности проявлялись в искусстве во все периоды его развития, однако происходило это неравномерно. Такие различия можно проследить на уровне художественных стилей. Объективное подражание «тому, как было или есть» характерно прежде всего для искусства реализма. Субъективное подражание «тому, как кажется» характерно, например, для импрессионизма, сутью которого было стремление к передаче впечатления от окружающего мира. Нормативное подражание «тому, как должно быть» нашло свое выражение в искусстве классицизма, типизировавшего действительность на основе античных образцов, выступавших в качестве идеала, образца совершенства и гармонии.

Оценочно-экспрессивный аспект представлен на основе предложенного М. С. Каганом выделения двух вариантов выражения аксиологического аспекта в художественном образе: в одних случаях оценка действительности дается автором в явной форме, художественный образ открыто и откровенно наполняется ценностным содержанием; в других оценочный компонент скрыт, неявен, иногда даже для самого автора.

Такое разделение объясняется, во-первых, наличием у каждого вида искусств своего набора выразительных средств, которые в большей или

меньшей степени позволяют автору сформировать оценочное суждение; во-вторых, особыми законами жанра, в котором создано произведение; в-третьих, различающимися возможностями применяемых художественно-творческих методов; в-четвертых, индивидуальными особенностями автора, его собственными мировоззренческими установками.

Оперативно-конструктивный аспект в общем виде рассматривается как отражение в образе особенностей познавательной деятельности, в ходе которой он был создан, например, зависимость полученных результатов от примененных методов. Оперативный аспект художественного образа заставляет говорить о творческом преобразовании действительности, происходящем в результате ее художественного осмысления. Даже в самом простом варианте это создание особой художественной реальности, которую делают отличной от действительности в том виде, в каком она была дана, уже примененные выразительные средства. В более глобальной интерпретации это указание на способность искусства изменять действительность.

Выявление оперативно-конструктивного аспекта творческой деятельности позволяет рассматривать художественный образ как результат конструирования реальности. Художественный образ создается в процессе творческой деятельности по отбору информации, перехода от единичного к общему, от явления к сущности, от реконструкции прошлого, анализа нынешнего состояния действительности к прогнозированию будущего, т.е. в процессе создания особой, художественной, реальности.

В конструктивистском подходе разграничиваются первичное и вторичное конструирование: первичное создает объекты и реальности (материальной и духовной природы), вторичное – их интерпретации. В художественном творчестве к сфере первичного конструирования можно отнести произведения, в которых изображается существующая реальность в определенной интерпретации, формируемой художественными средствами, а к сфере вторичного конструирования – произведения, в которых минимизируется собственно-изобразительный момент и выходит на первый план целенаправленное создание у адресата определенного настроения, эмоций, переживания, также за счет использования художественных средств (абстрактная живопись, музыка).

Таким образом, автор всегда осуществляет конструирование, поскольку преобразует действительность и создает новую, художественную реальность, при этом художественный образ становится своего рода моделью мира, частично совпадающей с объективной реальностью, а частично достроенной в совместном творчестве автора и адресата произведения искусства.

В § 1.4 «Железная дорога как часть культуры и объект художественной рефлексии» обозначаются основные этапы развития

железных дорог, дается характеристика железной дороги как культурного объекта, в период своего возникновения и развития активно воздействовавшего на культурное пространство, дававшего новые импульсы к развитию во всех сферах жизни общества – политической, экономической, социальной, духовной.

Строительство железных дорог содействовало объединению территорий, обеспечению государственной целостности, укреплению связи центральной власти с отдаленными районами, усилению военного потенциала страны, сохранению ее значимого военно-политического статуса.

Железная дорога становилась мощным ресурсом в осуществлении миграционной и демографической политики государства. При этом, с одной стороны, железная дорога могла становиться инструментом проведения такой политики, например, большую роль российская железная дорога сыграла в реализации столыпинской аграрной реформы – более 1,5 млн. человек было перевезено по железной дороге к новому месту жительства в Сибирь, в результате произошло удвоение численности населения региона. С другой стороны, железная дорога самим фактом своего строительства и функционирования содействовала привлечению населения в соответствующий регион.

Железнодорожная сеть сыграла значимую роль в урбанизации ряда стран. Вдоль маршрутов, по которым проходили железнодорожные пути, возникали временные поселения рабочих-строителей, многие из которых в дальнейшем трансформировались в полноценные населенные пункты. Ряд городов получил активный импульс к развитию в результате прохождения через них железнодорожных линий. Обратное влияние испытывали города, оказывавшиеся в стороне от железнодорожных трасс и в результате исключавшиеся из новых экономических связей. Увеличивая мобильность общества, железные дороги формировали новые формы коммуникации.

Появление железной дороги значительно повлияло на духовную культуру, в частности, на сферу образования (развитие профессионального образования), просвещения (открытие библиотек), досуга (развитие театральной и концертной деятельности).

Железная дорога, представляя собой значительный культурный феномен, стала предметом активного художественного осмысления практически сразу после своего появления. Художественная рефлексия нового для культуры объекта проявилась в различных видах искусства – первоначально в графике, живописи, литературе, музыке, позже – в скульптуре, театральном искусстве, кинематографе. Авторы художественных произведений достаточно быстро перешли от непосредственного описания нового технического объекта к его смысловому освоению. Художественный образ железной дороги в результате использования разных средств художественной

выразительности наполнялся многообразным содержанием, приобретал разнообразные смыслы и значения, в его осмыслении проявились все ключевые характеристики художественной рефлексии.

В целом исследование многообразных произведений железнодорожной тематики позволило утверждать, что железная дорога в художественной рефлексии отображается:

– как новый объект, для которого должна быть сформирована собственная эстетика – в культуре появляется соответствующий запрос к искусству, возникают новые традиции (например, разрабатывается архитектура вокзалов, служебных железнодорожных сооружений и т.д.);

– как часть культурного бытия, требующая отображения, запечатления (впервые появившиеся в реальном пространстве железнодорожные объекты – поезда, вокзалы, рельсы, мосты, виадуки, водонапорные башни, тоннели – осваивались в процессе художественного творчества, входили в художественное пространство произведений искусства);

– как фон или элемент образа, по-новому расставляющий некоторые акценты (так, железнодорожный путь или движущийся поезд в пейзаже может вносить в его композицию размеренность, определенным образом структурировать пространство);

– как самостоятельный символ, выражающий определенную идею.

Таким образом, формирование художественного образа железной дороги выполняет познавательно-рефлексивные задачи. Во-первых, складывается представление о ней, фиксируются разнообразные изменения, которые вносит в жизнь железная дорога, соответствующие идеи распространяются и становятся стандартами восприятия. Во-вторых, железная дорога встраивается в смысловую структуру жизненного мира культуры, осмысливается и оценивается, становится носителем и выражением способов понимания и оценки различных сторон функционирования культуры. В первом случае создается художественный образ железной дороги как результат отражения действительности, во втором – как результат ее конструирования.

В главе 2 «Символика и смыслы художественного образа железной дороги» рассматривается включение художественного образа железной дороги в систему ценностно-смысловых представлений о различных реалиях культуры, выявляются ключевые смыслы художественного образа железной дороги.

В § 2.1 «Железная дорога как техническая система: символика и смыслы» выявляется символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги, сложившееся в контексте двух исследовательских позиций – техницизма (П. К. Энгельмейер, Т. Веблен, Г. Скотт, Дж. К. Гэлбрейт) и антитехницизма (О. Шпенглер, Н. А. Бердяев).

В рамках идеи техницизма – как символ прогресса – железная дорога изображается прежде всего в живописи, графике и литературе, при этом авторы разрабатывают различные стороны технического оптимизма, описывая возможности железных магистралей: способствовать совершенствованию действительности, нести социальное благополучие (фильм «Стальной путь (Турксиб)» В. А. Турина); быть средством соединения природы и человека (картины Дж. Иннеса, А. Менцеля); делать доступными отдаленные территории (картины А. А. Лабаса, А. Кастеева); расширять реальность для человека (произведения Ч. Диккенса, Г. Гейне); менять мировоззрение человека, заставляя его чувствовать сопричастность к общему мировому пространству (произведения Л. Н. Андреева, Н. М. Рубцова); создавать новую техническую эстетику (работы П. Мейерхейма, У. Фостера).

В рамках антитехницизма железная дорога получает художественное осмысление в качестве символа деструкции, как технический объект, который способен: разрушить природу (произведения У. Вордсворта, Л. А. Мея, Н. А. Клюева); уничтожить традиционные ценности (произведения Я. П. Полонского, Ф. Н. Глинки); стать причиной смерти отдельного человека (стихи А. А. Блока, М. И. Цветаевой); привести к массовой гибели людей (сочинения П. А. Вяземского, Детлефа фон Лилиенкрона, Л. М. Леонова); использоваться в качестве репрессивного инструмента власти (картины Н. А. Ярошенко, И. П. Обросова).

Идеи техницизма и антитехницизма в произведениях железнодорожной тематики развивались одновременно, что указывает на амбивалентную природу данного образа. Как любая другая техническая система, железная дорога несет в себе как конструктивный, так и деструктивный потенциал. Предоставляя человечеству новые возможности, она способна стать и источником катастроф различного рода – экологических, социальных, гуманитарных, что и нашло свое воплощение в художественном образе.

В § 2.2 «Железная дорога как путь: символика и смыслы» раскрывается символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги как одного из типов дороги/пути.

Ключевой характеристикой художественного образа железной дороги стало его понимание как символа жизненного пути. Данный мотив остается устойчивым в художественной литературе с середины XIX в. вплоть до настоящего времени (произведения А. А. Голенищева-Кутузова, М. И. Алигер, Б. Л. Пастернака), а также находит свое отражение в театральных постановках (спектакль «Возвращение» новосибирского театра «Глобус», 2010 г.).

Высокая скорость передвижения по железной дороге порождает образ быстротечной жизни, которая проносится мимо человека, оставляя

ощущение одиночества, бессмысленности существования (произведения А. Н. Апухтина, Ф. Кафки, картины П. Дельво).

Подобно тому, как жизнь предоставляет человеку большое количество возможностей, разветвленная железная дорога предлагает различные пути, выбор между которыми делает человек, принимая на себя ответственность за решение. Символом жизненного выбора является перекресток-распутье, в качестве которого в художественном произведении могут выступать железнодорожные объекты – вокзал, платформа, вагон и т. д. (рассказ «На разъезде» А. И. Куприна, живописные работы С. В. Иванова, Г. Балушека, гравюры Л. Г. Ройтера и др.).

Противоположной особенностью железной дороги является ее жесткая направленность в пространстве, в таком случае железная дорога становится символом бесповоротности судьбы, ее предопределенности (поэзия М. И. Цветаевой, Р. И. Рождественского, проза В. О. Пелевина).

В художественных произведениях железнодорожной тематики нашло свое отражение понимание дороги как промежуточного, пограничного пространства. Идеи Ю. М. Лотмана, Д. В. Пивоварова об амбивалентности границы, одновременно соединяющей и разъединяющей пограничные области, находят свое подтверждение в особенностях художественной интерпретации железной дороги. Ее «промежуточное» положение между диаметрально противоположными сферами нашло отображение в ряде художественных произведений. Их анализ позволяет выделить ряд оппозиций, границей между которыми может выступать железная дорога.

Железная дорога как граница между «своим» и «чужим» по большей части представлена в сюжетах о строительстве железных дорог на территориях, занимаемых коренными народами, чуждыми технической цивилизации (в американском искусстве – граница между культурой коренных американцев и приезжих поселенцев в работах Т. Кауфманна, Ван Ингена, в советском – между традиционной культурой народов Севера и современной цивилизацией в произведениях Ю. А. Титова, О. М. Ковалевского).

Характерное для традиционной картины мира отождествление понятия «чужое» с потусторонним миром приводит к представлению о железной дороге как о пограничном пространстве между жизнью и смертью, что находит выражение прежде всего в сюжетах проводов солдат на войну (картины К. А. Савицкого, А. М. Лопухова, гравюры В. А. Табурина, стихи А. И. Несмелова, кинофильм С. Ф. Бондарчука, повести и рассказы Г. Бёлля, В. Л. Кондратьева, скульптурные композиции М. В. Переяславца, Ф. Мейслера).

Железная дорога может рассматриваться как граница между пространственно-временными континуумами, описываемыми

комплексами таких понятий, как «старое, прошлое, хорошо знакомое» и «новое, будущее, неизвестное». Поезд как пограничное железнодорожное пространство, разделяющее «старое» и «новое», нашел свое воплощение в многочисленных произведениях живописи (работы С. В. Иванова, С. Паттайна, Э. И. Ребане).

Пограничным пространством может выступать и вокзал, пространство которого в данном контексте достаточно часто изображается в литературе (А. Эйснер, Л. Н. Андреев, И. А. Бунин) и в живописи (Дж. Тиссо, Ф. Холл). Тема встречи и разлуки, являющаяся неотъемлемой частью сюжетов, связанных с темой вокзала, продолжает идею вокзала как пограничного пространства (произведения Б. Л. Пастернака, живопись У. Боччони).

Железная дорога в художественных произведениях может выступать в качестве границы между столицей и провинцией (центром и периферией), соединяя их в пространстве железнодорожного вокзала (работы А. И. Куприна, М. Себастьяна).

Особенность, пограничность железной дороги придает ей уникальный, в определенной мере сакральный характер, что также нашло свое отражение в ряде художественных произведений, где образ железной дороги приобретает дополнительные христианские коннотации (произведения А. П. Платонова, Н. А. Заболоцкого, В. В. Набокова).

Таким образом, железная дорога как символ пути нашла свое воплощение в целом ряде художественных произведений. Представляется возможным выделить свойства человеческого бытия, которые рефлексированы в культуре через образ железной дороги: направленность и ограниченность во времени, диалектика размерности и непредсказуемости, зависимости от вторгающихся в бытие внешних факторов и возможности решающего выбора, пограничного состояния между жизнью и смертью, прошлым и будущим, профанным и сакральным. Железная дорога, конечно, не создает эти смыслы, но позволяет их зафиксировать и осознать.

В § 2.3 «Железная дорога как дом: символика и смыслы» раскрывается символическое и смысловое содержание художественного образа железной дороги как воплощения концепта «дом» на основе идей Ю. М. Лотмана, рассматривающего категорию «дом» в качестве универсальной категории человеческого сознания, О. Шпенглера, характеризующего дом как важнейшую константу культурного типа, А. Шютца, называющего дом посредником между человеком и миром, границей между обустроенным внутренним пространством и внешней стихией.

В исследовании выявляются две ключевые характеристики концепта «дом», проявившиеся в художественном осмыслении железной дороги – дом как антропологическое пространство, созданное человеком и дающее

ему укрытие, защиту, определенность, изолирующее его от внешнего мира, и дом как социокультурное пространство, задающее особые формы коммуникации, определенные нормы, традиции, соблюдение которых в большой мере становится обязательным для человека, в этом пространстве оказавшегося.

Описание железной дороги как антропологического пространства, т. е. места реализации и концентрации различных проявлений сущности и природы человека, «человеческого вообще», проявляется в наделении ее объектов (вагона, купе, вокзала) такими первоочередными для человека качествами дома, как «обжитое пространство», «защищенное пространство» и даже «уют». Подобная характеристика объектов железной дороги встречается в литературных произведениях (А. А. Фет, В. И. Нарбут), в живописных работах (А. Л. Эгг), многочисленных гравюрах.

В пространство железной дороги проникают элементы бытовой жизни человека, будучи изображенными в художественном произведении, они «одомашнивают» создаваемый образ. В художественных произведениях о железной дороге получили свое воплощение такие традиционно домашние занятия, как чтение (изображения Ф. Г. Кальдерона, Дж. Тиссо, произведения Л. Н. Толстого, В. О. Пелевина и др.); музицирование (гравюры А. И. Коренцова, М. М. Черемных и др.); трапеза (проза И. Ильфа и Е. Петрова, натюрморты Ю. А. Студеникина, Д. Н. Анчукова); беседа (произведения Л. Н. Толстого, Ф. М. Достоевского, А. И. Куприна). Так в художественных произведениях фиксировался постепенный переход железнодорожного путешествия из особого события в разряд домашней повседневности со всеми ее атрибутами.

Символическая интерпретация железной дороги в качестве дома как социокультурного пространства характеризует ее как место реализации социальных отношений, задающее особые формы коммуникации, определенные нормы и традиции.

Сложившиеся в обществе и привнесенные в домашнюю сферу нормативы, связанные с наличием сословных, гендерных и др. различий, неизбежно переносились в железнодорожное пространство, при этом они либо трансформировались в новых условиях, либо утрачивали свою актуальность, заменяясь иными нормативными установками. Оба процесса были подвергнуты художественной рефлексии, наиболее ярко – проблемы, связанные с размещением в одном железнодорожном пространстве представителей различных сословий (рассказы В. А. Роткирха, А. В. Верещагина) и незнакомых друг другу пассажиров противоположного пола (тексты В. С. Соловьева, А. П. Каменского). Произведения XX в. демонстрируют изменившиеся нормы, например, знакомство и зарождение любви на железной дороге перестает быть

запретной темой, изображается как романтическая история, благосклонно принимаемая обществом (советские фильмы «Девушка с характером», «Поезд идет на восток», «Москва слезам не верит», «Вокзал для двоих» и т.д.).

Таким образом, анализ образа железной дороги как технической системы, как воплощения концептов «путь», «дом» позволил расширить понимание ее образа в художественной культуре, продемонстрировать его универсальность и многозначность, и тем самым более рельефно представить, как технический объект, укореняясь в культуре, становится ее неотъемлемой частью не только в материальном, но и в духовном плане, осваиваясь культурой различными способами и превращаясь, в свою очередь, в инструмент раскрытия человеческой сущности и осмысления культурой собственных интенций, самопознания культуры.

В главе 3 «**Образ железной дороги: модификации и трансформации смыслов**» выявляются особенности интерпретации образа железной дороги отдельными видами искусства, определяется специфика художественного осмысления данного объекта культуры, связанная с имеющимися у них выразительными и изобразительными средствами.

В § 3.1 «**Железная дорога в пространственных искусствах**» дается характеристика интерпретации образа железной дороги в произведениях живописи, графики, скульптуры и архитектуры.

Выявление особенностей развития образа железной дороги *в живописи* проводится в хронологической последовательности, в рамках художественных стилей и направлений XIX-XX вв.

Первые живописные изображения железной дороги были написаны представителями *романтизма*, отдававшими предпочтение пейзажу, в который включали рельсовое полотно, движущийся по нему поезд, композиционными и живописными средствами передавая особенности взаимодействия техники и природы («Дождь, пар и скорость» У. Тернера).

Реализм расширил спектр жанров, стремясь отобразить разные аспекты бытования железной дороги, которая к данному периоду постепенно осваивалась обществом и становилась частью обыденной жизни. Для данных картин характерны стремление к внимательному изучению действительности и ее достоверному изображению («Ремонтные работы на железной дороге» К. А. Савицкого, «Железнодорожный сторож» И. Е. Репина, «Переселенка» С. В. Иванова)

Импрессионистов железная дорога привлекла своей способностью менять мир вокруг себя. Отказ от условностей академической живописи, желание зафиксировать «впечатление» от происходящего вокруг, восхищение современностью и новая живописная техника позволили создать новый образ железной дороги – мощной, скоростной, эффектной (серия «Вокзал Сен-Лазар» К. Моне).

Постимпрессионисты яркими контрастными цветами, широкими экспрессивными мазками, искаженной перспективой создавали психологически напряженные картины, в которых железнодорожные объекты не имеют самостоятельности, являются частью сложной окружающей действительности («Пейзаж с каретой и поездом» В. Ван Гога).

Свой вклад в трактовку образа железной дороги внесли представители модернизма. *Абстракционизм* трансформирует действительность и железную дорогу как часть этой действительности в абстрактные фигуры, лишь отдаленно напоминающие объективно существующую реальность («Станция L 112» П. Клее). *Экспрессионизм* стремится усилить эмоциональное напряжение, с помощью жестких цветовых сочетаний, резко очерченных силуэтов изобразить железную дорогу как грубую техническую силу, врывающуюся в и без того мучительный и сложный мир человека («Железнодорожная станция Кёнигштайн» Э. Кирхнера). Принцип симультанности, жесткая геометризация пространства позволили *футуристам* выявить в образе локомотива динамизм, скорость, представить его символом технического прогресса, уничтожающего отживший мир («Динамизм поезда» Л. Руссоло). Освобождение подсознания, стирание границ между сном и явью – этот путь *сюрреалистов* привел к совершенно неожиданным трактовкам образа железной дороги, созданию новой художественной реальности, в которую особым, подчас парадоксальным, образом включена железная дорога («Преждевременно окостеневшая железная станция» С. Дали).

Особенностью развития отечественной живописи советского периода является ее разделение на официальную линию *социалистического реализма*, использовавшего образ железной дороги прежде всего для воплощения идеологии и рассматривавшего его как символ социалистического строительства («Всеобщая железная забастовка. Октябрь 1905 года» Г. К. Савицкого, «Сверхмощный паровоз» А. А. Рылова), и *андеграунд*, искавший альтернативный художественный язык, например, метод фотореализма, изображавший железную дорогу как унылую будничную повседневность («В дачной электричке» С. Н. Файбисовича).

Для работ современных художников, обращающихся к теме железной дороги, характерны полистилистика, но объединяет их ностальгическое отношение к железнодорожной технике («Портрет» А. С. Капчикова, «Паровоз» Д. А. Кустановича).

Таким образом, железная дорога получила многообразную интерпретацию в творчестве живописцев. Представители всех стилей, рождавшихся и развивавшихся в XIX–XXI вв., обращали свое внимание на данный технический объект, отразили разные аспекты его бытования в

природном и культурном пространстве. Живописный образ железной дороги активно трансформировался в соответствии с мировоззренческими и стилистическими установками художников. Работая с композицией, ритмом, колоритом, применяя разные технологии, живописцы создали сложный и многогранный образ железной дороги, эволюционировавший от прямого отражения технического объекта к конструируемой автором реальности, наполненной разнообразными смыслами и символами.

Анализ интерпретации образа железной дороги *в графике* потребовал отдельного анализа ее видов – станковой и прикладной графики, выделения в последней книжной и газетно-журнальной иллюстрации, промышленной графики, плаката, карикатуры, эскиза.

Станковая графика охватывает широкий спектр сюжетов, связанных с железной дорогой. Это изображение железнодорожной техники (локомотивов, поездов), пейзажа (сельского или городского) с включенной в него железной дорогой, описание станций и вокзалов, пассажиров в вагоне или в помещении вокзала, сцены строительства или ремонта железной дороги и пр. Отмечается эволюция от сухих, почти документальных изображений (И. Шоу-младший) к художественной разработке образа в разнообразной стилистике – от реализма (В. А. Ветрогонский) до модернизма и постмодернизма, создающих некое общее представление о железной дороге без ее непосредственного изображения (Ф. Леже, П. Класен).

Прикладная графика решает прежде всего утилитарные задачи, в связи с чем имеет особый изобразительный язык, при этом в лучших ее образцах присутствует художественная выразительность, создается художественный образ.

В диссертации проведен анализ *газетно-журнальных иллюстраций* (иллюстрированные газеты «Всемирная иллюстрация», «Живописное обозрение», «The Illustrated London News», «Frank Leslie's Illustrated Newspaper» и др.), выявивший ряд изображений, сопровождавших тексты о железнодорожных событиях. Детализированные рисунки с тонкими линиями и штриховками, передающими сложные тональные отношения, создают необходимое соотношение выразительности и изобразительности.

Анализ *книжной иллюстрации* проводился на примере созданных разными авторами иллюстраций к стихотворению Н. А. Некрасова «Железная дорога» и показал различные варианты работы художников с текстом, выстраивания собственной драматургии, обращение к различным художественным традициям, использование соответствующих изобразительных приемов.

Обращение к теме железной дороги в *плакате* различается в отечественном и западном искусстве. Советский плакат имел прежде всего агитационную направленность (содержал призывы к восстановлению железных дорог после Гражданской войны, охране и бесперебойной работе

в период Великой Отечественной войны, строительству новых дорог в послевоенное время и т. д.) и соответствующие особенности – лаконичность, контрастные цвета с доминирующим красным, крупные фигуры. Западные плакаты в подавляющем большинстве были рекламой железных дорог, трансформировавшейся в течение XX в. от изображения едва заметного поезда на фоне идеализированной природы до создания самостоятельного лапидарного образа мощной машины.

Неоднозначность влияния железной дороги на человека и культуру, проблемы, связанные с ее функционированием, побуждали мастеров графики обратиться к созданию *карикатур*. Совмещение реалистичных и фантастических образов, гиперболизация, преувеличение и заострение характеристик позволяли создавать яркие запоминающиеся образы.

Периферийные части графики, какими являются *эскибрис* и *промышленная графика*, также дают материал для исследования образа железной дороги.

Итак, образ железной дороги разрабатывался во всех видах графики с момента ее возникновения. Способность графики быстро откликаться на важные события, тиражировать работы, способствовала широкому распространению данного художественного образа в культуре. Лаконизм, ясность и простота языка данного вида искусства позволяют художникам вычленять и фиксировать ключевые особенности образа железной дороги и при этом передавать индивидуальное отношение к создаваемому образу.

Характеристика интерпретации образа железной дороги в *скульптуре* дается в рамках традиционного выделения монументальной, станковой, городской скульптуры и мелкой пластики. Отмечается, что наибольшее количество работ железнодорожной тематики выполнено в рамках *монументальной скульптуры*, что объясняется желанием и возможностью увековечить столь значимый объект, каким является железная дорога, в масштабной композиции. Основные сюжеты – памятники создателям железных дорог, монументы в честь строительства железных дорог, увековечивание памяти о героических страницах военной истории железной дороги. Постоянным объектом изображения в скульптуре является паровоз как первый (исторический аспект) и наиболее эффектный (эстетический аспект) вид локомотива.

Более камерная *городская скульптура* обращается к сюжетам повседневности, создавая обобщенные образы железнодорожных рабочих и служащих, пассажиров, привлекающие внимание к жизни железных дорог.

Посвященные железной дороге *станковые работы* встречаются реже, они представляют собой значительно уменьшенные изображения локомотива или железнодорожного состава, но более детализированные, тщательнее проработанные, чем произведения монументальной скульптуры. Многогранный образ железнодорожного локомотива

вызывает у скульпторов подчас противоположные ассоциации – от мощного, грубого, тяжеловесного («Прибытие поезда» С. В. Чернова) до невесомого, ажурного, как будто растворяющегося в воздухе («Объекты из проволоки» М. Сenna).

К *скульптуре малых форм* принадлежат произведения медальерного искусства – медали, выпущенные в связи с важнейшими событиями и юбилейными датами истории железной дороги. Обязательным элементом изображения на таких медалях является движущийся состав.

Характеристика железнодорожной *архитектуры* в контексте настоящего исследования дается на основе выявления архитектурного образа железнодорожного вокзала, т. к. именно он является произведением искусства, т. е. имеет художественную составляющую. С опорой на подходы к пониманию образности архитектурного сооружения А. И. Некрасова, А. В. Иконникова, В. Г. Щукина, Е. А. Бирюковой архитектурный образ рассматривается как более широкий вариант образа художественного (включающий духовно-практическую, социально-культурную составляющие).

Вокзал за свою относительно короткую историю проделал серьезный эволюционный путь от небольшого здания, решавшего не столько транспортную, сколько эстетическую функцию, до масштабного многофункционального комплекса. Первоначальные поиски при проектировании железнодорожных вокзалов шли в двух направлениях – разработка нового типа здания, выполняющего специфические функции, отличающие его от других общественных сооружений, и решение стилистических задач, встраивание здания вокзала в уже имеющееся архитектурное пространство. За сравнительно небольшой период ключевые решения были найдены, железнодорожный вокзал как тип сооружения обрел свое узнаваемое лицо, свое место в городском пространстве, став своего рода «визитной карточкой», «воротами в город».

На основе анализа архитектурных особенностей значимых российских и зарубежных вокзалов в исследовании прослеживается, как был выработан каноничный тип здания вокзала с узнаваемыми деталями архитектурно-художественного решения (просторные залы ожидания, арочные перекрытия дебаркадеров, удобные входы/выходы на платформы и в город, часы на фасаде и др.), выявляется трансформация от образа праздничного, легкого заведения первой половины XIX в., через идею величественного портала на рубеже XIX–XX вв., образа дворца в середине XX в., поиски современного содержания во второй половине XX в., к пластичной, нелинейной бионической архитектуре современности. При этом отмечается, что к архитектурному облику вокзала могут добавляться культурные смыслы, связанные с историей бытования, идеологией, политикой власти, народным движением и т. п., а в случае прекращения использования здания по прямому назначению оно может наполняться

новым содержанием, новыми функциями (расположенные в зданиях бывших вокзалов музей Орсе в Париже, Музей современности в Гамбурге, концертный зал в Сан Паулу и др.).

В § 3.2 «Железная дорога во временных искусствах» раскрываются особенности формирования образа железной дороги в произведениях литературы и музыки.

В исследовании образа железной дороги в *литературе* применен хронологический принцип, позволивший проследить логику его развития в последовательно сменявшихся друг друга литературных направлениях, отдельно выделяются некоторые литературные жанры.

Первоначально литературный образ железной дороги создавался в поэзии романтизма (А. фон Шамиссо, П. А. Вяземский, Е. А. Баратынский и др.). Авторы стремились не употреблять специальные железнодорожные термины и заменяли их метафорами – «чугунный конь», «огненный дракон», «воспламененный гиппогриф», «сказочный курьер» и т. д., при этом выявляли ключевые характеристики образа, в дальнейшем ставшие устойчивыми: поезд огромен и тяжел; он создан из металла; летит с большой скоростью; связан с огненной стихией; часто олицетворяется.

Двум значимым произведениям отечественной литературы – стихотворению Н. А. Некрасова «Железная дорога» и роману Л. Н. Толстого «Анна Каренина», в которых был создан сложный полисемантический образ железной дороги, в исследовании уделяется особое внимание.

В реалистической литературе второй половины XIX в. нарастало «одомашнивание» железной дороги, ее изображение как части обыденной жизни. Авторы (Э. Золя, А. П. Чехов и др.) стремятся правдиво и точно отобразить действительность, реального человека, типичные ситуации.

В поэзии серебряного века складывается особый – «железнодорожный» – дискурс, в рамках которого нарастает апокалиптическая тематика, связанная не столько с самой железной дорогой, сколько с общей атмосферой эпохи, предчувствием надвигающейся социальной катастрофы (И. Ф. Анненский, Б. Сандрар), в поэтических строках усиливается идея олицетворения железной дороги, наделение ее антропоморфными и зооморфными чертами (А. К. Гастев, В. Хлебников), рождается новая образность, отсылающая к природным мотивам, музыкальной сфере и др. (Б. Л. Пастернак, О. Э. Мандельштам).

В советской литературе активно разрабатывалась техническая проблематика, связанная с идеей построения светлого будущего, при этом оппозиция человека и машины была снята, машина (а в нашем случае – железная дорога) стала пониматься как проявление творческой сущности человека (произведения А. П. Платонова); развиваются лирическая (К. М. Симонов, Е. А. Долматовский), героическая (Н. Н. Асеев, А. А. Прокофьев), публицистическая (Р. И. Рождественский,

А. А. Вознесенский) линии с соответствующими художественными приемами. Символом русского *андеграунда*, началом отечественного постмодернизма стала поэма В. В. Ерофеева «Москва – Петушки», в которой композиционным стержнем является образ железной дороги, описанной с характерными для постмодерна иронией, словесной игрой, смещением противоположностей.

Самостоятельную линию эволюции образа железной дороги создавали детективная и фантастическая литература, развивая его по законам своих жанров.

В исследовании отмечается, что рождение железной дороги совпало с периодом расцвета европейской и отечественной литературы, что способствовало созданию значимых литературных произведений на железнодорожную тему и полноте раскрытия образа железной дороги – представителями разных литературных направлений был разработан весь комплекс его символических значений.

Особенности *музыкального* образа железной дороги раскрыты на основе анализа инструментальной и вокальной музыки, экспериментальных работ второй половины XX в., обозначены некоторые произведения популярной и рок-музыки.

И в России, и в Европе открытие железных дорог сопровождалось созданием музыкальных произведений. Это были произведения, специально сочинявшиеся к открытию железнодорожных линий, спонтанные отклики на появление необычного вида транспорта, музыкальные впечатления от путешествия на поезде, музыка, написанная для исполнения на железнодорожной дороге (например, на вокзале) и т. д. Среди них было достаточно много композиций, связанных с железной дорогой только названием и общим настроением, при этом не создающих ее образ.

Однако постепенно в произведениях, прежде всего в вальсах, польках, галопах европейских композиторов (Й. Ланнер, семья Штраусов, Й. Гунгль, Ф. Фарбах и др.), стали появляться элементы, имитировавшие звуки железной дороги, передававшие динамику ее движения (медленный в начале и постепенно ускоряющийся темп, нарастающие крещендо по мере ускорения, подражающие гудку паровоза звуки деревянных духовых инструментов, струнные тремоло, пассажи восходящей хроматической гаммы). Данные звукоизобразительные приемы получили свое развитие в программной музыке, в которой композиторы также пытались передать звуковые эффекты, ассоциирующиеся со звуками железной дороги (фортепианная пьеса «Маленький поезд удовольствий» Дж. Россини).

Переход от звукоподражания к полноценному музыкальному образу состоялся в XX в. в рамках авангардных направлений, в частности – в музыке конструктивизма (произведения А. Онеггера, Ч. Айвза, В. М. Дешевова), стремившегося к передаче динамики машинного мира

посредством специфических приемов: оstinатный ритм, краткие мелодические формулы, диссонансирующие аккорды, тембровые решения, где важнейшую роль играют медные духовые и ударные инструменты.

Обновленный образ железной дороги создавали в своих произведениях представители экспериментальных направлений второй половины XX в., отказавшиеся от традиционной музыкальной эстетики и обратившиеся к новым композиторским техникам: экспериментировавший в области микрохроматики Г. Парч («Американский скоростной экспресс: Музыкальное описание трансконтинентального путешествия бродяги Слима»); работавший в области «конкретной музыки» С. Райх («Разные поезда»); создавший музыкальный хеппенинг Дж. Кейдж («В поисках утраченной тишины. Поезд»).

Ряд пьес посвятили железной дороге джазовые музыканты, с помощью разнообразных музыкальных приемов создававшие достоверный звуковой образ железной дороги («Old Man Blues», «Daybreak Express» Д. Эллингтона, «Take The "A" Train» Б. Стрейхорна, «Поезд на Чаттанугу» Г. Уоррена).

Интерес к железной дороге проявился в ряде вокальных сочинений – от классической «Попутной песни» М. И. Глинки до атонального цикла для голоса и фортепиано «Баллада о железных дорогах» Э. Кшенека.

Таким образом, появление железной дороги расширило тематику музыкальных произведений, привело к появлению новых выразительных средств, новых темброво-ритмических и звукоподражательных эффектов, позволивших создавать яркую и разнообразную образность железной дороги.

В § 3.3 «Железная дорога в пространственно -временных искусствах» дана характеристика развития образа железной дороги в театре и киноискусстве.

Анализ репертуара отечественных и зарубежных *театров* позволил выделить три основных направления разработки образа железной дороги в театре. Первое – спектакли, в которых железная дорога присутствует в самом тексте произведения (как место действия, как элемент драматургии, даже как один из персонажей). Первой отечественной пьесой такого рода стал водевиль П. С. Федорова «Поездка в Царское село по железной дороге», поставленный в Александринском театре в 1838 г. По содержанию пьеса была классической «комедией положений», в которой паровоз был некой «диковинной игрушкой». В последующем в пьесах развивается та же образность, что и в других видах искусства, но переданная специфическими средствами театра. Создание современных пьес новым способом – с применением техники «вербатим», т. е. путем монтажа дословно записанной речи, придает теме железной дороги новое звучание, спектакль становится документом, отражающим реальную действительность. Таким образом были созданы вербатим-пьеса

«Постоянный путь» Д. Хэйрома о последствиях приватизации британских железных дорог в 1991 г., спектакль «Транссиб» творческой группы «Мастерская Брусникина» о жизни Транссибирской магистрали глазами путешественников и работников железной дороги.

Второе направление – постановки, в которых железная дорога отсутствует в первоисточнике (пьесе), но появляется в сценическом действии в результате режиссерского замысла, становится неким новым пространством для разворачивания сюжета, действий героев, что позволяет переосмыслить знакомую пьесу, придать ей новое звучание. Обращение к образу железной дороги позволяет показать жесткую упорядоченность государства и социума, в котором живут герои («Доходное место» в новосибирском «Первом театре», реж. П. В. Южак); временность их пребывания в суетливом мире, затерянность в пространстве и во времени («Зойкина квартира» Новосибирского музыкального театра, реж. М. В. Заец); непростую судьбу отдельного человека (спектакль «Возвращение» новосибирского театра «Глобус», реж. О. Л. Юмов).

Третье направление – относительно молодая тенденция в развитии театрального искусства – перенос действия из театрального здания в иную обстановку, в данном случае – на объекты железной дороги, что усиливает воздействие спектакля на зрителя. Таковы идущая на станции Ватерлоо энвайронмент-постановка «Дети железной дороги» по роману Э. Несбит (реж. Д. Круден), спектакль *site-specific* «Разговоры беженцев» (худ. руководитель К. А. Учитель, реж. В. Кузнецов). По правилам иммерсивного театра, предполагающего активное участие зрителей в театральном действии, поставлен спектакль-акция «501.503», посвященный строительству заключенными ГУЛАГа железнодорожной Трансполярной магистрали (реж. М. В. Галязимова).

Традиционным постановкам не хватало формальной способности изображать путешествие по железной дороге с той правдоподобностью, которой могут достичь другие виды искусства, однако это ограничение преодолевает современный театр. Современные формы театральной деятельности дают режиссерам новые возможности в раскрытии художественного образа железной дороги.

Характеристика *кинематографического* образа железной дороги дается в диссертации на основе выделения ключевых тем и сюжетов художественных и анимационных фильмов.

Кинематограф родился как искусство фиксации и передачи движения, что определило интерес создателей первых кинолент к поезду – и как к физически движущемуся объекту (фильм братьев Люмьеров «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота»), и как к символу движения в целом. Уже в первых кинолентах формировались приемы, которые в дальнейшем станут обязательными для создания образа железной дороги в

данном виде искусства – эффектно движущиеся колеса, клубы пара, многочисленные металлические конструкции, сходящиеся и расходящиеся рельсовые пути, крупные планы, а с появлением звукового кино – стук колес, металлическое лязганье, пронзительные гудки паровоза.

Киносюжеты создаются на основе обращения к объективным характеристикам железной дороги: возможность передвигаться с большой скоростью, даже потеряв управление (кинолента Л. Хоу «Поездка на поезде-беглеце» и далее – множество фильмов на тот же сюжет); герметичность поезда при нахождении вне станции («Леди исчезает» А. Хичкока и другие детективы, триллеры, фильмы ужасов и др.); многофункциональность – так же, как и в других видах искусства, находит свое художественное воплощение бронепоезд («Крепость на колесах» О. Ленциуса), санитарный поезд («В огне брода нет» Г. А. Панфилова); способность собрать в одном пространстве прежде незнакомых пассажиров, что может стать и основой всего сюжета («Самый медленный поезд» В. Краснопольского), и так называемым «макгаффином», первоначально «запускающим» сюжет («Девушка без адреса» Э. А. Рязанова).

Постепенно происходит мифологизация поезда, надделение его удивительными, невероятными возможностями (анимационные фильмы «Голубая стрела» М. А. Бузиновой и И. О. Доукши, «Полярный экспресс» Р. Земекиса). В мультипликационных фильмах происходит очеловечивание поезда, он наделяется антропоморфными чертами, чувствами, эмоциями и позволяет транслировать определенные культурные установки.

Суммирует все ключевые идеи, связанные с изображением железной дороги в кино, фильм Пон Чжун Хо «Сквозь снег», в котором поезд представлен как модель человеческой цивилизации, противопоставленной природе, и наделяется всем спектром смыслов, присущих образу железной дороги.

Кино, будучи результатом синтеза других видов искусства, в состоянии создать полноценный, разносторонний образ железной дороги, используя при этом все аспекты киноязыка – повествовательного (драматургического), изобразительного (визуального), звукового, временного. В кинематографе образ железной дороги стал самостоятельным тропом, дающим авторам возможность передать определенные идеи или концепты.

В заключении подводятся итоги исследования, излагаются основные его результаты, намечаются перспективы дальнейшего исследования проблемы.

В частности, констатируется, что интеграция железной дороги как одного из самых масштабных в истории человечества объектов материальной культуры в пространство духовной культуры состоялась.

Сформировался устойчивый и богатый спектр смыслов, соотносящихся в культуре с железной дорогой и, с одной стороны, определяющих сущность и значение железной дороги в культуре, а с другой – позволяющих использовать образ железной дороги для самоосознания культуры, понимания ею своих тенденций развития.

Художественный образ железной дороги репрезентативен для исследования ее общего образа в культуре, поскольку с необходимостью включает как объектную, так и эмоциональную и ценностно-смысловую составляющую, более того, отображение последних является приоритетным для художественного образа. Полнота и относительная завершенность освоения железной дороги духовной культурой выразилась в формировании общих традиций изображения железной дороги, интернациональных и понятных представителям различных культур. В ходе диссертационного исследования оказалось возможным выявить такие традиции не только для искусства в целом, но и для разных видов искусства – пространственных, временных и пространственно-временных.

Формирование художественного образа железной дороги к настоящему времени стабилизировалось: в искусстве сформировался устойчивый набор идей и способов ее отображения. В этом отношении данное исследование представляется итоговым по отношению к определенному циклу развития художественного образа данного объекта в культуре и позволяющим экстраполировать сделанные выводы на осмысление закономерностей художественного освоения других технических объектов.

При этом развитие железной дороги как технического объекта продолжается. Строятся высокоскоростные магистрали, железнодорожные линии, тоннели, мосты в ранее труднодоступных областях, формируются принципиально новые требования к безопасности перевозки грузов и комфорту пассажиров и для них находят новые технические решения, происходит цифровизация железной дороги, включающая в том числе и новые культурные проекты. В этой связи многие элементы специфической культуры, сложившейся вокруг железной дороги и зафиксированные в данном исследовании, по-видимому, уйдут в прошлое, но появятся и существенно новые тенденции – например, возросшая скорость железнодорожных путешествий приведет к тому, что вслед за социальным и культурным пространством железная дорога начнет трансформировать и социальное и культурное время, станет активным фактором межкультурных коммуникаций и создаст их специфические форматы и т. д. Поэтому, возможно, нас ожидает новый цикл художественного освоения изменившейся железной дороги в культуре, который еще предстоит исследовать.

Приложения оформлены во 2 томе и содержат: каталог произведений живописи; каталог произведений графики; каталог произведений скульптуры; каталог архитектурных сооружений; каталог литературных произведений; каталог музыкальных произведений; каталог театральных произведений; каталог произведений киноискусства.

Основные результаты диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора:

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, включенных в Перечень ВАК Министерства науки и высшего образования Российской Федерации по специальности 5.10.1. Теория и история культуры, искусства (24.00.01. Теория и история культуры):

1. Мальцева, Е. А. Архетип матери как основа железнодорожных образов в литературе и искусстве / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева // Мир науки, культуры, образования. – 2014. – № 5 (48). – С. 275–278.

2. Мальцева, Е. А. Художественно-культурные аспекты железнодорожного транспорта / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. – 2015. – № 30. – С. 33–38.

3. Мальцева, Е. А. Архитектурный образ российских вокзалов / Е. А. Мальцева // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. – 2017. – Т. 2, № 4 (32). – С. 73–82.

4. Мальцева, Е. А. Типология познания: концепция многообразия видов / Е. А. Мальцева // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. – 2019. – Т. 2, № 3 (39). – С. 29–36.

5. Мальцева, Е. А. Художественный образ как форма познания / Е. А. Мальцева // Гуманитарные ведомости ТГПУ им. Л.Н. Толстого. – 2019. – № 4–2 (32). – С. 48–57.

6. Мальцева, Е. А. Художественный образ как результат отражения и конструирования реальности / Е. А. Мальцева // Обсерватория культуры. – 2020. – Т. 17, № 1. – С. 16–25.

7. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в живописи модернизма / Е. А. Мальцева // Вестник культуры и искусств. – 2020. – № 4 (64). – С. 73–81.

8. Мальцева, Е. А. Железная дорога в европейской живописи: символика и смыслы / Е. А. Мальцева // Мир науки. Социология, филология, культурология. – 2021. – Т. 12, № 2. – URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/15KLSK221.pdf> (доступ свободный)

9. Мальцева, Е. А. Символика и смыслы образа железной дороги в художественной культуре России: концепты «путь», «дорога» / Е. А.

Мальцева // Мир науки. Социология, филология, культурология. – 2022. – Т. 13, № 1. – URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/12KLSK122.pdf> (доступ свободный)

10. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги как воплощение идей техницизма и антитехницизма (XIX – начало XX в.) / Е. А. Мальцева // Общество: философия, история, культура. – 2022. – № 6 (98). – С. 206–210.

11. Мальцева, Е. А. Железнодорожный плакат в культуре России советского периода / Е. А. Мальцева // Культура и цивилизация. – 2022. – Т. 12, № 3–1. – С. 5–20.

12. Мальцева, Е. А. Дорога как предмет концептуальной рефлексии / Е. А. Мальцева // Идеи и идеалы. – 2022. – Т. 14, № 3–2. – С. 385–402.

13. Мальцева, Е. А. Символика и смыслы образа железной дороги в художественной культуре: концепт «дом» / Е. А. Мальцева // Известия Уральского федерального университета. Серия 1: Проблемы образования, науки и культуры. – 2022. – Т. 28, № 4. – С. 142–153.

14. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги во временных искусствах / Е. А. Мальцева // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. – 2024. – № 3 (22). – С. 60–68.

15. Мальцева, Е. А. Железная дорога как объект материального и идеального конструирования / Е. А. Мальцева // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. – 2024. – № 4 (23). – С. 77–88.

16. Мальцева, Е. А. Железнодорожный вокзал: вторая жизнь в культуре / Е. А. Мальцева // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. – 2024. – № VIII (80). – С. 13–18.

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, включенных в Перечень ВАК Министерства науки и высшего образования Российской Федерации по другим научным специальностям:

17. Мальцева, Е. А. Железная дорога в музыке и изобразительном искусстве / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 5. – С. 72–77.

18. Мальцева, Е. А. Железная дорога в культуре детства (на примере отечественной культуры XX–XXI вв.) / Е. А. Мальцева // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. – 2020. – № 3 (28). – С. 20–25.

Статьи в изданиях, включенных в международные базы цитирования:

19. Maltseva, E. Railroad Theme in Soviet Poster / E. Maltseva // *Transportation Research Procedia* / – 2022. – Vol. 61. – P. 240–247. – <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.040>.

20. Maltseva, E. Interpretation of the Image of the Railway in the Painting in Europe and North America / E. Maltseva // *TransSiberia 2021. Lecture Notes in Networks and Systems* – 2022. – Vol. 403. Springer, Cham. – P. 223–231. – https://doi.org/10.1007/978-3-030-96383-5_25

Публикации в иных научных изданиях:

21. Мальцева, Е. А. Железная дорога как часть культуры в контексте художественного осмысления / Е. А. Мальцева // *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*. – 2010. – № 24. – С. 122–129.

22. Lesovichenko, A. M. Railway as an Aesthetic Object / A. M. Lesovichenko, E. A. Maltseva // *Proceedings of ISMR'2010* / The Second Intern. symp. on innovation & sustainability of modern railway : [Sept., 20-22, 2010, Irkutsk ; ed. A. P. Khomenko]. – Irkutsk : Irkutsk state transport univ., 2010. – P. 398–401.

23. Лесовиченко, А. М. Художественно-культурные аспекты железнодорожного транспорта и их значение для профессиональной подготовки инженеров / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева / Тезисы международной конференции «Инновационные факторы развития Транссиба на современном этапе». – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2012. – С. 70–73.

24. Лесовиченко, А. М. Художественно-культурные аспекты железнодорожного транспорта в профессиональной подготовке инженеров / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева / *Инновационные факторы развития Транссиба на современном этапе. Материалы международной научно-практической конференции, посвящённой 80-летию СГУПС (28–29 ноября 2012 г.)*. Часть 2. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2013. – С. 409–416.

25. Мальцева, Е. А. Железная дорога и кинематограф / Е. А. Мальцева // *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*. – 2013. – № 29. – С. 67–72.

26. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в скульптуре / Е. А. Мальцева // *Декабрьские диалоги. Вып. 17: Материалы Всероссийской (с международным участием) науч. конф. памяти Ф.В. Мелехина, 3–4 декабря 2013 г.* / М-во культуры Ом. обл.; ООМИИ им. М.А. Врубеля; науч. ред. Ф.М. Буреева; ред. И.И. Бабилова. – Омск : ООО «Издатель-Полиграфист», 2014. – С. 60–62.

27. Мальцева, Е. А. Поезд как метафора в художественной культуре России / Е. А. Мальцева // *Модернизационные процессы в обществе и на железнодорожном транспорте: исторический опыт и современная практика: Материалы всероссийской научно-практической конференции с*

международным участием / Омский государственный университет путей сообщения. – Омск : ОмГУПС, 2014. – С. 281–286.

28. Мальцева, Е. А. Архетипические интенции железнодорожных образов / Е. А. Мальцева // *Метаморфозы культуры на рубеже тысячелетий: Пространство диалога (к 100-летию со дня рождения Кирилла Алексеевича Тимофеева): Материалы IV Международной междисциплинарной научной конференции* / Новосибир. гос. ун-т. Новосибирск : РИЦ НГУ, 2014. – С. 332–339.

29. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в произведениях искусства, посвященных Великой Отечественной войне / Е. А. Мальцева // *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования*. – 2020. – № 2 (8). – С. 92–98.

30. Мальцева, Е. А. Взаимодействие научного и художественного познания (на примере образа железной дороги) / Е. А. Мальцева // *Наука как общественное благо : сборник научных статей Второго Международного Конгресса Русского общества истории и философии науки, Санкт-Петербург, 27–29 ноября 2020 года* / Санкт-Петербургский государственный университет; Русское общество истории и философии науки. Том 6. – Москва: Межрегиональная общественная организация «Русское общество истории и философии науки», 2020. – С. 53–56.

31. Мальцева, Е. А. Железная дорога и русский театр / Е. А. Мальцева // *Политранспортные системы : Материалы XI Международной научно-технической конференции, Новосибирск, 12–13 ноября 2020 года*. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2020. – С. 824–829.

32. Мальцева, Е. А. Железная дорога в советском изобразительном искусстве: эволюция образа / Е. А. Мальцева // *Мир культуры: искусство, наука, образование : Сборник научных статей* / Сост. А. С. Макурина. Выпуск 9. – Челябинск : Южно-Уральский государственный институт искусств им. П. И. Чайковского, 2020. – С. 109–111.

33. Мальцева, Е. А. Железная дорога в театральном дискурсе / Е. А. Мальцева // *Диалоги о культуре и искусстве : материалы X Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием), Пермь, 15–17 октября 2020 года. Том 2*. – Пермь: Пермский государственный институт культуры, 2020. – С. 168–173.

34. Мальцева, Е. А. Железная дорога как объект культуры в курсе культурологии для студентов железнодорожного вуза / Е. А. Мальцева // *Актуальные проблемы модернизации высшей школы: высшее образование в информационном обществе : Материалы XXXII Международной научно-методической конференции, Новосибирск, 27 января 2021 года*. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2021. – С. 302–305.

35. Мальцева, Е. А. Гражданская война и железная дорога в советском кинематографе / Е. А. Мальцева // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. – 2021. – № 2(10). – С. 14–19.

36. Мальцева, Е. А. Железная дорога в пространстве современного театра / Е. А. Мальцева // V Российский культурологический конгресс с международным участием «Культурное наследие – от прошлого к будущему»: программа и тезисы докладов, Санкт-Петербург, 8–10 ноября 2021 г. – Санкт-Петербург; Москва : Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева, 2021. – С. 151–152.

37. Мартишина, Н. И. Символика динамики и стабильности в художественном образе железной дороги / Н. И. Мартишина, Е. А. Мальцева // Человек и общество в нестабильном мире : материалы международной научно-практической конференции, Омск, 25 февраля 2021 года. – Омск : Частное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский юридический университет», 2021. – С. 65–68.

38. Мальцева, Е. А. Железнодорожный музей как культурно-образовательное пространство / Е. А. Мальцева // Актуальные проблемы модернизации высшей школы: Воспитание как часть образовательного процесса : Материалы XXXIII Международной научно-методической конференции, Новосибирск, 26 января 2022 года. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2022. – С. 246–252.

39. Мальцева, Е.А. Мифологизация железной дороги в искусстве XX–XXI вв. / Е. А. Мальцева // Мифологос. – 2022. – № 3. – С. 146–154.

40. Мальцева, Е. А. Железная дорога в карикатуре / Е. А. Мальцева // Мир культуры: искусство, наука, образование : Сборник научных статей / Сост. С. С. Наседкина, общ. ред. Е. А. Куштым. Том Выпуск 11. – Челябинск : Южно-Уральский государственный институт искусств им. П. И. Чайковского, 2022. – С. 90–93.

41. Лесовиченко, А. М. О выразительных средствах в музыкальных образах железной дороги / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева // Современная культура: проблемы истории и технологии развития : материалы Всероссийской конференции с международным участием, Смоленск, 19 октября 2022 года. – Смоленск : Смоленский государственный институт искусств, 2022. – С. 78–81.

42. Мальцева, Е. А. Антиномии образа железной дороги в литературе / Е. А. Мальцева // Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы II Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 20 мая 2022 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2022. – С. 80–85.

43. Мальцева, Е. А. Железная дорога в живописи: разнообразие жанров / Е. А. Мальцева // Художественное произведение в современной культуре: творчество - исполнительство - гуманитарное знание : Сборник статей и материалов / Сост. С.С. Наседкина, общ. ред. Е.А. Куштым. – Челябинск : Южно-Уральский государственный институт искусств им. П. И. Чайковского, 2023. – С. 73–74.

44. Мальцева, Е. А. Техника и ностальгия (железнодорожные образы в творчестве современных художников) / Е. А. Мальцева // Наука. Культура. Искусство: Актуальные проблемы теории и практики : Сборник материалов Всероссийской (с международным участием) научно-практической конференции. В 5-ти томах, Белгород, 02 февраля 2023 года. – Белгород: Белгородский государственный институт искусств и культуры, 2023. – С. 148–153.

45. Мальцева, Е. А. Советский железнодорожный плакат периода Великой Отечественной войны / Е. А. Мальцева // Незримые свидетели войны: культура и искусство в годы Великой Отечественной войны на территории Орловщины: материалы конференции, 22–23 марта 2023 г., г. Орел / Сост.: Д. Н. Грибков, Н. В. Бодрова, ред. кол.: Н. В. Акимова, О. С. Мерцалова. – Москва : Буки Веди, 2023 – С. 41–44.

46. Мальцева, Е. А. Образ паровоза в живописи: эволюция стилей / Е. А. Мальцева // Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее, будущее : Материалы III Международной научно-методологической конференции, Гомель, 26 мая 2023 года / Под общей редакцией Т. И. Власюк. – Гомель : Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», 2023. – С. 78–84.

47. Мальцева, Е. А. Железная дорога в контексте культуры XIX–XX вв. / Е. А. Мальцева // Мир культуры: искусство, наука, образование : сборник научных статей. – Челябинск : Южно-Уральский государственный институт искусств им. П. И. Чайковского, 2023. – С. 113–114.

48. Мальцева, Е. А. Художественная рефлексия как способ осмысления мира культуры и объектов культуры (на примере железной дороги) / Е. А. Мальцева // VI Российский культурологический конгресс с международным участием «Культурная идентичность в пространстве традиции и инновации»: программа, тезисы докладов. Москва, 30 октября – 1 ноября 2024 г. – Москва : Институт Наследия, 2024. – С. 175–176.

Цифровые ресурсы:

49. Лесовиченко, А. М. Железная дорога как объект художественной культуры. Электронное учебное пособие / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева. – Москва : ФГНУ ИНИПИ РАО, ОФЭРНИО, 2017. – № 22845.

50. Мальцева, Е. А. Художественный образ железной дороги. Электронный каталог / Е. А. Мальцева. – Москва : ФГНУ ИНИПИ РАО, ОФЭРНИО, 2018. – № 23520.