

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Сибирский государственный университет путей сообщения»

На правах рукописи

Мальцева Елена Александровна

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

5.10.1. Теория и история культуры, искусства

Диссертация на соискание ученой степени доктора культурологии

Том 1

Новосибирск – 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ТОМ 1

Введение.....	4
ГЛАВА 1 ХУДОЖЕСТВЕННАЯ РЕФЛЕКСИЯ КАК СПОСОБ ОСМЫСЛЕНИЯ МИРА КУЛЬТУРЫ И ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРЫ	29
1.1 Многообразие способов понимания мира культуры.....	31
1.2 Художественный образ как средство художественной рефлексии: основные свойства	50
1.3 Художественный образ как результат отражения и конструирования реальности.....	67
1.4 Железная дорога как часть культуры и объект художественной рефлексии	85
ГЛАВА 2 СИМВОЛИКА И СМЫСЛЫ ХУДОЖЕСТВЕННОГО ОБРАЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	108
2.1 Железная дорога как техническая система: символика и смыслы	108
2.1.1 Железная дорога как символ прогресса	111
2.1.2 Железная дорога как символ деструкции	131
2.2 Железная дорога как путь: символика и смыслы	159
2.2.1 Символ пути (жизненного пути) в художественном образе железной дороги	162
2.2.2 Идея границы (пограничности) в художественном образе железной дороги	178
2.3 Железная дорога как дом: символика и смыслы.....	197
2.3.1 Символика дома как антропологического пространства в художественном образе железной дороги	199
2.3.2 Символика дома как социокультурного пространства в художественном образе железной дороги.....	213
ГЛАВА 3 ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: МОДИФИКАЦИИ И ТРАНСФОРМАЦИИ СМЫСЛОВ.....	233
3.1 Железная дорога в пространственных искусствах	234
3.1.1 Железная дорога в живописи	234

3.1.2 Железная дорога в графике	259
3.1.3 Железная дорога в скульптуре.....	290
3.1.4 Железная дорога и архитектура.....	307
3.2 Железная дорога во временных искусствах	325
3.2.1 Железная дорога в литературе.....	325
3.2.2 Железная дорога в музыке	345
3.3 Железная дорога в пространственно-временных искусствах.....	361
3.3.1 Железная дорога в театральном искусстве.....	361
3.3.2 Железная дорога в киноискусстве.....	377
Заключение	396
Список литературы	403

ТОМ 2. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А Каталог произведений живописи	3
Приложение Б Каталог произведений графики	93
Приложение В Каталог произведений скульптуры	209
Приложение Г Каталог архитектурных сооружений	224
Приложение Д Каталог литературных произведений	233
Приложение Е Каталог музыкальных произведений	345
Приложение Ж Каталог театральных произведений	348
Приложение И Каталог произведений киноискусства	353

ВВЕДЕНИЕ

Железная дорога является одним из важнейших технических достижений человечества, символом Нового времени – эпохи промышленной революции, коренным образом изменившей жизнь человека и общества, трансформировавшей все сферы культуры. Технический прогресс в целом и железная дорога в частности изменили социальный порядок, экономическую жизнь, политическую власть, культурные практики. Железная дорога в буквальном смысле привела мир в движение – общество свободнее осваивало новые пространства, грузы эффективнее перемещались на дальние расстояния, усиливались коммуникации между отдаленными регионами.

Нельзя сказать, что техническое новшество было безоговорочно принято – идея строительства железных дорог вызвала бурные дискуссии, имела как приверженцев, так и противников. В частности, в России такие дискуссии начались сразу после поступивших сообщений о первых железнодорожных поездках в Европе (1825 г. – линия между Стоктоном и Дарлингтоном). В качестве доводов в пользу строительства железной дороги в России высказывались такие, как возможность перевозить грузы в любое время года, суток и в любую погоду, упрощение передвижения армии внутри империи, облегчение доставки почты, в целом, сокращение расстояний внутри страны, усиление коммуникаций периферии и центра. Высказывались мнения о том, что железная дорога свяжет вместе все части империи, усилит государственную власть. Отрицательные доводы включали в себя указания на суровый климат России, который, возможно, будет препятствовать движению железнодорожных составов; необходимость вложения слишком больших капиталов в строительство при неочевидном экономическом эффекте; слишком большую «коммуникабельность» данного вида транспорта, приводящего к недопустимому смешению сословий; возможность более свободного распространения

демократических идей, что приведет к дестабилизации политической ситуации в стране.

Несмотря на сопротивление консервативно настроенной части общества, железные дороги активно строились в Европе, США, России и к концу XIX в. их общая протяженность составляла 1,1 млн. км. Столь грандиозный технический объект подвергал изменениям не только техническую сферу культуры, но и другие ее области. Влияние железной дороги на культуру оказалось настолько масштабным, что в научных исследованиях общепринятой стала идея о том, что железная дорога породила современный мир. Действительно, железная дорога оказала существенное влияние на развитие культуры, коренным образом трансформировав ее отдельные сферы, изменив облик культуры, конфигурацию культурного пространства.

Железная дорога проникала в отдаленные регионы, тем самым делая дальние провинции более доступными для освоения, объединяя территории государства в единое целое. Так, Трансконтинентальная железная дорога соединила восточную и западную часть США, открыла для заселения отдаленные районы североамериканской суши, Транссибирская магистраль соединила европейскую и азиатскую части России, сделав доступными для освоения территории Сибири и Дальнего Востока.

Железнодорожная сеть, заполняя географическое пространство, собирала его в единое целое, обеспечивая единое политическое пространство стран (особенно обладающих большими территориями России и США), способствуя усилению контроля государства над территорией страны, сохранению ее целостности.

Строительство железных дорог приводило к экономическому подъему: стимулировало промышленное развитие стран (освоение новых месторождений полезных ископаемых, развитие металлургической промышленности, машиностроения), изменение сферы торговли (удешевление товарообмена за счет роста объема перевозок, совершенствования их организации, скорости, надежности, регулярности, появления новых рынков для товаров и услуг).

Соединяя центральные регионы с отдаленными, железная дорога содействовала распространению культурных достижений, оказывая своего рода «цивилизаторское влияние» – на прилегающих территориях увеличивалось численность населения, небольшие поселки вырастали до городов с развитой инфраструктурой. Так, из палаточного городка рядом со строящейся железной дорогой вырос один из крупнейших городов штата Вайоминг (США) г. Ларами. Как поселок строителей железнодорожного моста через р. Обь появился г. Новосибирск, сейчас – третий по численности населения город России. С появлением железной дороги формировалась и развивалась инфраструктура культуры: создавались новые учебные заведения, библиотеки, театральные коллективы, музеи. При этом, в городах, оказавшихся вне зоны строительства железной дороги, замедлялись темпы роста, они могли оказаться вытесненными на периферию, что произошло, например, с г. Томском, потерявшим статус столицы Сибири в связи с тем, что Транссибирская магистраль прошла южнее города.

Высокие скорости, развиваемые железнодорожным составом, привели к изменению представлений о пространстве и времени. Расстояния «сжимались», время доставки грузов или путешествия существенно сокращалось, так, в XIX в. поездка из Санкт-Петербурга в Москву в конном экипаже занимала 3–4 дня, по железной дороге – 22 часа. На смену спокойному созерцанию окружающего ландшафта, ощущению включенности в него, пришел беглый взгляд на мелькающие за окном виды и чувство отстраненности – пассажир железнодорожного вагона оказывался заключенным в локальное пространство, проносящееся мимо окружающей действительности.

Одновременно железная дорога трансформировала окружающий ландшафт, создавая так называемую геотехническую систему, т. е. географическое образование, в котором природные и технические части функционируют как единое целое. Технологические элементы железной дороги (железнодорожное полотно, мосты, тоннели, станции с инфраструктурой и т. д.) встраивались в

окружающую природную среду, трансформировали ее и создавали новое пространство.

Эксплуатация железных дорог выявила проблему стандартизации исчисления времени и способствовала ее решению. Введение единого железнодорожного расписания требовало единого времени, однако в XIX в. в каждой местности действовало свое время (например, разница во времени между Москвой и Санкт-Петербургом составляла 29 минут, в США до 1883 г. действовало 75 видов железнодорожного времени). Решением стало определение нулевого меридиана и часовых поясов, сначала данное новшество было введено на железной дороге, позже оно стало нормой и для других сфер деятельности.

Железная дорога входила и в повседневную жизнь. Встреченный с настороженностью, какое-то время доступный только привилегированным слоям общества, новый вид транспорта постепенно становился массовым, способствовал повышению мобильности населения.

Существенно изменяя действительность, железная дорога становилась объектом пристального внимания мастеров искусств. Произведения, фиксирующие новый образ, появились сразу после открытия первых дорог общественного пользования. Художественное осмысление железной дороги происходило в области всех видов искусства, во всех странах, организовавших железнодорожное сообщение. Постепенно авторы художественных произведений переходили от простой фиксации нового объекта к его осмыслению, наделению определенным содержанием, символизации. Данный процесс наблюдается и в настоящее время: несмотря на появление и широкое распространение других видов транспорта (автомобили, самолеты), железнодорожный транспорт продолжает оставаться объектом художественной рефлексии в произведениях современных авторов.

Актуальность темы исследования. Современная культура в возрастающей степени детерминируется технологическим развитием – техника имманентно включена в жизнь человека, оказывая различное и существенное влияние на социокультурное развитие общества. 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. Развитие железных дорог в настоящее время находится под влиянием как современных трендов, так и исторически сложившихся традиций, и те, и другие определяют облик железных дорог, их влияние на культуру. Осмысление технического развития в целом и железных дорог в частности происходит различными способами, в том числе и в рамках художественной рефлексии.

Художественный образ железной дороги создавался в творчестве представителей всех видов искусства, во всех стилях и направлениях XIX-XXI вв. и синтезировал целый спектр символов и смыслов, сформировавшихся в отношении как данного технического объекта, так и техники 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. Развернутое научное осмысление данного феномена позволит аналогичным способом интерпретировать процесс освоения культурой вновь возникающих технико-технологических объектов на основе художественной рефлексии.

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 западной 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 также 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. Толстиков, 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. Вульфова, 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 дорог 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 предложивших 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, усматривающего 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. Зиминой, 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. Золотонос, 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, преимущественно в области художественной культуры, 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 антитехницистскую 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, лишённые 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 продлять 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 работы. Диссертация включает в себя введение, три главы, заключение, список литературы, оформленные в отдельный том приложения.

ГЛАВА 1 ХУДОЖЕСТВЕННАЯ РЕФЛЕКСИЯ КАК СПОСОБ ОСМЫСЛЕНИЯ МИРА КУЛЬТУРЫ И ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРЫ

Среди важнейших функций искусства, рассматриваемых в современной культурологии – эстетической, гедонистической, социальной, воспитательной и др. – традиционно выделяется и познавательная функция: в художественном творчестве формируются и в художественных произведениях находят свое выражение представления общества о социальной реальности, о сущности и закономерностях бытия человека, о мире в целом. Можно предположить, что значение этой функции в настоящее время возрастает. С одной стороны, усложнение реалий, которые пытается осмыслить человек, требует и более многоплановых, в дополнение к традиционным сциентистски-ориентированным методам, познавательных средств. С другой стороны, усложняются и способы реализации всегда выступавшей в качестве ведущей эстетической функции искусства. В современном обществе, создающем особую, экранно-визуальную культуру, значение эстетических ценностей либо нивелируется, распространяясь на те сферы, которые прежде в данных категориях не оценивались, либо в целом ставится под сомнение; в результате возникает теоретическая потребность в их осмыслении в новом ракурсе, в том числе с точки зрения их влияния на концептуальные структуры общественного сознания.

В этой связи представляется одним из перспективных способов развития теоретической рефлексии над художественным творчеством анализ *когнитивных* процессов, которые осуществляются в искусстве и посредством искусства. Как формируется концептуальное представление о том или ином объекте культуры, выражаемое в искусстве? Как определяется смысловое наполнение художественного образа, как и почему оно трансформируется? В какой мере искусство выражает те идеи, которые уже сложились в культуре (и в чем специфика их выражения именно в художественном представлении), а в какой – формирует эти идеи и внедряет их в сознание общества? Какую роль играет и может играть искусство в концептуальном освоении вновь появляющихся в

культуре объектов? Все это вопросы связаны с характеристикой искусства как системы познавательной деятельности – необходимой составляющей бытия культуры и человека в ней. Подчеркнем, что этот ракурс рассмотрения никак не заменяет изучения художественного творчества с эстетических позиций, как способа реализации творческого потенциала человека и удовлетворения эстетических потребностей общества, а лишь дополняет его. Искусство в данном случае рассматривается как среда формирования и развития идей, концептуальных представлений общества о собственной культуре и ее объектах; анализ его с этих позиций позволяет, на наш взгляд, и более полно увидеть многоплановый процесс функционирования искусства в культуре, и во многих случаях обнаружить реальное содержание комплексов идей, существующих в обществе по тому или иному вопросу. Последнее важно еще и потому, что социальные, политические, личные решения очень часто принимаются в деятельности людей не столько исходя из объективно-реального положения дел, сколько на основе сложившегося в обществе *представления* о данном объекте или сфере. Даже если господствующее представление существенно отличается от объективной реальности, все равно именно оно становится определяющим в жизненном мире культуры; поэтому для понимания происходящих в ней процессов необходима теоретическая реконструкция складывающихся представлений как относительно самостоятельного явления культуры. И материал, который дает для этого искусство, практически незаменим.

Особое методологическое значение приобретает в данном контексте понятие художественного образа. Категория «художественный образ» является базовой для эстетики, литературоведения, искусствоведения; культурологическое осмысление художественного образа как одной из форм *гносеологического* образа – концептуального отображения объекта в индивидуальном или коллективном сознании – может, на наш взгляд, привести к обнаружению новых аспектов его применения в данных областях. Гносеологическое значение художественного образа – это его способность выполнять такие функции гносеологического образа, как фиксация, обработка, сохранение и трансляция информации. Основные

закономерности того, как он функционирует в данном качестве, мы и постараемся показать в данной части работы.

1.1 Многообразие способов понимания мира культуры¹

В качестве методологического основания для рассмотрения художественного творчества как способа познания мира культуры, представляется уместным использовать концепцию многообразия видов познания, разработанную в эпистемологии на рубеже XX–XXI вв.

В классической философии традиционно преобладала сциентистская ориентация, в рамках которой эталоном познания считалась наука, а все остальные способы осуществления познавательной деятельности изначально трактовались как уступающие науке и по результативности, и по значимости. Эта тенденция присутствовала и в отечественной философии. Так, в Философском словаре под ред. М. М. Розенталя и П. Ф. Юдина (1963 г.) в качестве главной задачи познания определяется «достижение объективной истины, обработка данных чувственного познания абстрактно-логическим языковым мышлением, которое осуществляется в форме понятий, суждений, умозаключений»², т.е. знание связывается с его рациональной формой, эталонным выражением которой считается научное знание; другие виды знания в словаре не упоминаются.

В Философском энциклопедическом словаре 1983 г. называются такие типы познания, как обыденное, художественное и научное, однако искусство рассматривается главным образом как форма общественной деятельности, а основным средством познания по-прежнему признается наука³.

Переломным моментом в утверждении плюралистического подхода к познанию для отечественной эпистемологии стало издание сборников,

¹ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Типология познания: концепция разнообразия видов // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре технического университета. 2019. № III-2 (39). С. 29–36.

² Философский словарь / Под редакцией М. М. Розенталя и П. Ф. Юдина. Москва : Издательство политической литературы, 1963. С. 351.

³ Философский энциклопедический словарь. Москва : Советская энциклопедия, 1983. С. 506.

подготовленных Институтом философии РАН и изданных в 1990 и 1996 гг., в которых анализируются разные формы знания, обосновывается их самостоятельная познавательная ценность и специфичность когнитивных функций каждого из видов познания, и, таким образом, теоретически оформляется концепция многообразия видов познания⁴.

Авторы Новой философской энциклопедии, изданной в 2000 г., анализируя степени эволюции познания, относят к таковым повседневный опыт, магию, миф, искусство, религию, право, философию, мораль, идеологию, науку, подчеркивая, что данные типы познания «приобретают автономные функции и обогащаются содержанием в ходе взаимодействия между собой»⁵. При этом одни типы познания накапливают, сохраняют и воспроизводят опыт (миф, религия, мораль, право), другие занимаются его развитием и обновлением (магия, искусство, философия, наука), но за всеми ними признается не только социокультурное значение, но и определенный гносеологический статус.

К настоящему времени в исследовательской литературе сложилась устойчивая традиция изучения отдельных видов вненаучного знания как относительно самостоятельных гносеологических систем и – шире – рассмотрения в этом качестве феноменов, которые раньше рассматривались преимущественно как формы общественного сознания, составляющие культуры (мифология, религия, мораль и др.). Как пишет один из главных теоретиков данного направления И. Т. Касавин, этот подход основан на постановке вопросов: «Возможно ли такое понимание знания, которое было бы ориентировано не на демаркацию, но на наиболее полный учет всего, что является знанием? И будет ли предикат «являться знанием» отличим от предикатов «считаться знанием» или «функционировать как знание»? Если такое понимание принять за возможное, тогда не только истинное научное знание, но и заблуждения, фантазии, верования, убеждения, предрассудки и обыденные представления, эмоции и нравственные

⁴ Заблуждающийся разум? Многообразие вненаучного знания. Москва : Издательство политической литературы, 1990. 464 с.

⁵ Касавин И. Т. Познание // Новая философская энциклопедия : в 4 т. Т. 3. Москва : Мысль, 2010. С. 261.

решения окажутся формами знания. Ибо эти феномены формируют определенную картину мира, в которой живет человек, свидетельствуют об уровне освоения им реальности, о характере практикуемой деятельности и общения. Они, тем самым, позволяют человеку достигать функциональной регулярности в окружающем мире, являются формой его встроенности в мир, а потому и по-своему коррелируют с этим миром, говорят о нем – с той или иной степенью соответствия»⁶.

В рамках такого подхода изменяется характеристика многих феноменов культуры. Например, обыденное познание рассматривается не как примитивное, а как ценное и значимое в системе познания мира, необходимый элемент самосознания повседневной культуры. Мифология и религия предстают не как формы иллюзорного, превращенного сознания, социальные заблуждения, «продукт невежества и обмана», а как особые типы познавательного отношения к действительности и т.д. Таким образом, исследователями создан «контекст содержательного рассмотрения различных форм познания, в котором их отличия от науки трактовались не как недостатки, а как особенности», выявлялась их когнитивная сила, демонстрировалось, что каждый из видов познания решает какую-то часть познавательных задач достаточно эффективно и, возможно, эффективнее, чем все остальные (иначе бы он не сохранялся в развитии культуры)⁷. Н. И. Мартишина оценивает этот процесс как утверждение новой парадигмы, однако при этом пишет о существующем в современной отечественной теории познания разрыве – концепция многообразия типов познания зачастую принимается на уровне декларации, но отвергается в процессе построения выводных концепций (срабатывают традиционные установки). Так, например, на теоретическом уровне признается определение мифологии как особого способа отражения мира, основанного на ассоциативной логике, гносеологическом синкретизме и т.д., но на практике мифами продолжают

⁶ Касавин И. Т. Нормы в познании и познание норм // Эпистемология и философия науки. 2018. Т. 54. № 4. С. 11

⁷ Мартишина Н.И. Концепция многообразия видов познания: о некоторых следствиях парадигмы // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. 2016. №1 (10). С. 21-24.

называть разнообразные ложные (особенно сознательно конструируемые и распространяемые в массовом сознании) идеи. Автор объясняет данную ситуацию, относя концепцию к «философским крайностям», доводящим идею до логического предела, ломающим стереотипы, указывающим новые пути развития философской мысли. Можно предположить, что отработка предложенного в данной концепции направления исследований в теоретическом поле культурологии и на ее материале будет способствовать, с одной стороны, уточнению и развитию самой концепции, а с другой стороны – реальному обновлению методологического аппарата культурологии.

Надо отметить, что законченная систематизация типов познания в современной эпистемологии еще не выработана. В качестве основных видов познания (отдельными авторами используются также термины «форма познания» или «тип знания») выделяются обыденное, мифологическое, религиозное, художественное, научное, философское познание. Для того, чтобы продемонстрировать, как работает логика концепции при анализе отдельных видов познания, обозначим вкратце основные характеристики указанных видов, обычно выделяемые в теоретических разработках.

Обыденное знание впервые было выделено в античной философии в связи с разграничением «знания» и «мнения». «Мнение» противопоставлялось «знанию» по следующим параметрам: «мнение» – нефилософское, практическое, в отличие от знания философского, теоретического; оно предполагает особый склад ума (рассудительность), в отличие от теоретических форм мысли; оно является общим мнением, в отличие от знания профессионалов. Аристотелевская концепция «фронезиса» как житейской мудрости может быть рассмотрена в этом контексте как попытка утвердить важность обыденного знания, его незаменимость в решении некоторых познавательных задач.

К проблеме обыденного познания обращалась немецкая классическая философия. Так, И. Кант разграничивал теоретическое и практическое познание, разум, как абстрактное, строго организованное мышление, и рассудок, как простую способность составлять суждения. Г. Гегель, стремясь осмыслить

взаимосвязь обыденного познания, науки и философии с точки зрения диалектического подхода, приходит в том числе и к идее относительной автономности обыденного сознания.

В философии марксизма обыденное знание рассматривалось как форма «ложного» сознания, «схватывающая» главным образом видимость вещей, явлений, но не раскрывающая его внутренние свойства, констатирующая события, но не выявляющая их подоплеку. В работах советского периода обыденное познание по большей части противопоставлялось научному.

В XX в. к проблемам обыденного познания обращались представители логического позитивизма и философии языка, философы-прагматисты, структуралисты, феноменологи. В рамках социологии знания (А. Шюц, Т. Лукман, П. Бергман) решался вопрос о том, как происходит развитие, передача и фиксация обыденного знания. В отечественной науке тема получила развитие в трудах М. М. Бахтина, А. Я. Гуревича, Ю. М. Лотмана. Интерес к изучению обыденного познания как самостоятельного феномена обостряется в 1990-е гг. – оно выделяется из широкого спектра вненаучного знания, делаются попытки выделить его структуру, специфику, дать онтологические и аксиологические характеристики⁸.

Состав обыденного знания достаточно сложен и включает в себя множество компонентов. С точки зрения генезиса Б. Я. Пукшанский предлагает выделять три типа обыденных практических знаний.

⁸ Пукшанский Б.Я. Обыденное знание. Опыт философского осмысления. Ленинград : Изд-во Ленинградского университета, 1987. 153 с.; Дождикова Р. Н. Обыденное знание и его особенности // Веснік Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта. Серыя 3, Гісторыя. Філасофія. Псіхалогія. Паліталогія. Сацыялогія. Эканоміка. Права. 2010. № 2. С. 30–34.; Зверева Ю. Ю. Композиционная специфика обыденного познания // Наука о человеке: гуманитарные исследования. 2014. №1 (15). С. 144–150.; Колмакова Е.А. Рациональность обыденного познания: здравый смысл и рассудок // Общество: философия, история, культура. 2015. №6. С. 54–56.; Чернякова Н. С. Обыденное и мифологическое познание как формы практически-духовного освоения мира // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. №7-1 (69). С. 205–208. Дождикова Р. Н. Обыденное познание: структура и пути формирования // Социология. 2016. №2. С. 34–44.

Первый – практические знания, складывающиеся в результате личного жизненного опыта каждого, в целом не зависящие от научно-теоретической мысли, но корректируемые отдельными знаниями из опыта науки.

Второй – жизненно-практические знания, обобщающие коллективный социальный практический опыт, накопленный поколениями и усваиваемый индивидом в процессе социализации.

Третий – многообразные знания из области науки, нравственности, права и других сфер культуры, усваиваемые человеком через специализированные формы, такие как образование, СМИ, повседневное общение и др.⁹

Специфика обыденного знания видится в первую очередь в том, что для его приобретения, хранения и эффективного применения не требуется специальная подготовка, методы и средства познания, достаточной является социокультурная деятельность человека. Субъект обыденного познания получает знания о деятельности в процессе самой деятельности (у Аристотеля – «строя дома, становятся зодчими, играя на кифаре – кифаристами»¹⁰), а значит, обыденное познание является процессуально-деятельностным.

Объекты обыденного познания лежат в границах жизнедеятельности субъекта, а значит, могут быть легко проверены практикой. Такая подтверждаемость знания практикой позволяет человеку адаптироваться к разнообразным природным явлениям, вырабатывать эффективные способы социального взаимодействия. Это путь «проб и ошибок» – и индивидуальных, и групповых, он фиксируется в традициях, ритуалах, правилах, мировоззренческих универсалиях. Р. Н. Дождикова показывает, что трансляция обыденного знания от старшего поколения к младшему¹¹ соответствует универсальной модели «социальной эстафеты» (термин введен М. А. Розовым для характеристики механизмов преемственности в познании и практике).

⁹ Пукшанский Б.Я. Обыденное знание. Опыт философского осмысления. Ленинград : Изд-во Ленинградского университета, 1987. С. 25

¹⁰ Аристотель. Поэтика // Сочинения : в 4 т. Т. 4. Москва : Мысль, 1983. С. 648.

¹¹ Дождикова Р. Н. Обыденное познание: структура и пути формирования // Социология. 2016. № 2. С. 33.

Гносеологическими преимуществами обыденного познания являются конкретность и операциональность: оно непосредственно направлено на обеспечение повседневной практической деятельности человека. Принципиальными ограничениями обыденного познания являются неспособность проникнуть в сущность явлений реальности, невозможность создания целостной картины мира.

На основании сказанного можно утверждать, что рефлексивность обыденного познания направлена прежде всего на *культуру повседневности*, формы обыденной жизнедеятельности. Обыденное знание (как результат обыденного познания) – это совокупность представлений о том, как должны осуществляться постоянные, повседневные практики, от поддержания чистоты до базовых норм этикета, знания о том, как принято и как это должно происходить в культуре. Обыденное знание в своем основном содержании более или менее совпадает у представителей одной культуры и субкультуры, обеспечивая тем самым фундамент ее внутреннего единства.

Мифологическое познание связано с древнейшими формами мышления. Первые попытки истолкования мифа относятся к античной эпохе – древнегреческая философия впервые обозначила проблему соотношения мифа и рационального знания, наметив понимание мифа как наивной, нерелексивной, некритической формы мышления. Средневековая традиция рассматривает мифологию как языческое невежество. Французское Просвещение продолжило линию «демифологизации», рассматривая миф как заблуждения некритического сознания, результат дикости и невежества. При этом в Новое время появились и работы, заложившие основы серьезного изучения данного феномена. Дж. Вико, Ф. В. Шеллинг, Ф. и А. В. Шлегели привнесли новое наполнение в толкование мифа, понимая его как особый тип мышления, проявление творческих сил человека.

XX в. продемонстрировал большой интерес исследователей к феномену мифа. Работы Д. Фрезера, К. Леви-Стросса, Э. Дюркгейма, А. Ф. Лосева, Е. М. Мелетинского и др. авторов сформировали систему объяснения природы

мифа как эстетического феномена, выражения бессознательного, формы языковой деятельности; в этом контексте был развит и взгляд на миф как вид донаучного познания.

Миф стал первой формой познания, выведившей человека за пределы повседневного опыта. В нем проявилось стремление познать мир как целое, объяснить истоки его существования. В данном случае познание носит образно-символический характер, строится на деятельности воображения.

Создаваемый мифом образ мира определяется теми характеристиками, которыми наделено мифологическое мышление. Это антропоморфизм, т.е. осмысление мира через его сопоставление с человеком, отождествление человеческих и природных сил. Другая черта – генетизм, понимаемый как подмена причинно-следственных связей прецедентом, сущности объекта – его происхождением. Важной характеристикой является метафоричность и символизм мифа – конкретные предметы в мифе могут заменять другие предметы явления, становиться их символами. В качестве существенной особенности можно выделить наличие бинарных оппозиций – миф развивается на основе осознания противоположностей, стремится к их преодолению. А. А. Потебня выделял такую черту, как отсутствие отделения образа от вещи, внутреннего от внешнего, объективного от субъективного, синкретичность мифологического образа¹².

Современная исследовательская позиция представляет миф не как локальное явление, характеризующее первобытную эпоху, а как некий формообразующий элемент, присущий любой исторической эпохе. Так, Н. З. Алиева делает вывод о том, что «мифология универсальна, она вне времени, она не заменяет формы человеческого бытия: политику, идеологию, науку, философию, она всегда сосуществует с ними»¹³. Мифологический способ освоения мира продолжает жить в сознании человека, в том числе и

¹² Потебня А. А. Слово и миф. Москва : Правда, 1989. 622 с.

¹³ Алиева Н. З. Философское осмысление мифа в современном мире // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 6-1 (80). С. 14.

современного. По мнению В. М. Пивоева, «на нем базируется, например, способность к эмпатии, творческому перевоплощению, субъективному (воображаемому, мысленному) «отлету» от своего «я» и переходу, переносу «я» в некоторый объект (образ, предмет, представление)»¹⁴. И. М. Дьяконов выделяет в этой связи в качестве основных этапов развития мифологического мышления первичную, архаичную мифологию, вторичную – литературно обработанные мифы, например, «Илиада» и «Одиссея» Гомера, и третичную, современную мифологию, в которой по мифологическим канонам и с использованием приемов мифотворчества осмысливаются уже современные реалии (например, таковы мифы о посещении Земли представителями инопланетных цивилизаций)¹⁵.

Наряду с очевидными ограничениями, связанными с нерасчлененностью в мифологическом мышлении объективного и субъективного и соответственно – высказывания и его обоснования, мифологическое познание обладает и когнитивными преимуществами, которыми и обусловлено, по всей видимости, его «вечное возвращение» в истории культуры. Это прежде всего та логическая полнота и целостность картины реальности, предлагаемой мифом, которые доступны лишь на уровне дорефлексивного мышления, еще не знавшего сомнений. Мир, который описывает миф, характеризуется прозрачностью и ясностью существующих взаимосвязей и субъективной доступностью мира для воздействия на него человека: не забудем, что на мифологическом мышлении основывается магия как система взаимодействия с антропоморфной реальностью. Именно поэтому ремифологизация массового сознания происходит в кризисные периоды развития общества и культуры.

Мифологическое познание играет в функционировании культуры двоякую роль. В историческом аспекте именно оно – и созданное мифами представление о мире – лежит в основе формирования структуры культурной деятельности, областей и сфер культуры: на базе мифологического мышления человечество

¹⁴ Пивоев В. М. Мифологическое сознание как способ освоения мира. Петрозаводск: Карелия. 1991. С. 97.

¹⁵ Дьяконов И. М. Архаические мифы Запада и Востока. Москва : Академия фундаментальных исследований, 2022. 248 с.

перешло от присваивающего хозяйства к производящему, с культурой земледелия и скотоводства, сформировало первичную социальную организацию, выработало первую целостную картину мира, изобрело искусство и т.д. По словам выдающегося исследователя различных форм вненаучного знания П. Фейерабенда: «Изобретатели мифов положили начало культуре, в то время как рационалисты и ученые лишь изменяли ее»¹⁶.

В современной культуре мифологическое познание является прежде всего компенсаторным видом познания, обеспечивая выработку представлений об объектах культуры, относительно которых объяснение в рамках науки или других рациональных систем либо пока недоступно, либо существует, но пока не может быть адекватно освоено массовым сознанием, в тех случаях, когда такое объяснение востребовано и необходимо для обеспечения целостности жизненного мира культуры, ликвидации в нем лакун и логических разрывов. Именно они являются преимущественными объектами мифологической рефлексии.

Над описанием религии как особой системы познания мира, выявлением принципов религиозного познания много работали русские религиозные философы и богословы. А. С. Хомяков, В. С. Соловьев дали представление о религии как системе видения мира; вслед за ними многие современные авторы рассматривают религиозное познание как специфическую форму осмысления бытия.

Религиозная рефлексия направлена на познание трансцендентного. Религия «вовсе не стремится к идеалу объективного знания, хотя полностью его не исключает... Религия устремлена на постижение связи не ограниченного и конечного предмета с другим конечным предметом, а человека с бесконечным Богом»¹⁷.

Анализируя религиозное познание, Е. В. Головнева и Н. И. Мартишина обосновали возможность его широкого понимания, выходящего за рамки

¹⁶ Фейерабэнд П. Наука в свободном обществе // Фейерабэнд П. Избранные труды по методологии науки. Москва : Прогресс, 1986. С. 516

¹⁷ Чельшев П. В. Проблема соотношения науки и религии как форм познания в истории культуры // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. №3-2 (77). С. 196.

религиозной традиции и толкования как «осмысление иных реалий, осуществляющееся с применением того же набора логических средств, через процедуры сакрализации, канонизации, придания предметам символического смысла»¹⁸.

В качестве элементов религиозного познания Д. А. Толстиков предлагает выделить супертезис (определенная точка зрения, сквозь призму которого воспринимается и оценивается действительность), веру (как познание духа посредством духа) и ритуал (совокупность строго регламентированных действий с духовным подтекстом, своеобразный инструмент познания)¹⁹.

Важнейшими характеристиками религиозного познания называют:

- установку супранатурализма, проявляющаяся в делении всего сущего на два уровня бытия – естественного и сверхъестественного;
- внерациональность (эмоционально-волевые акты, поступки) и сверхрациональность (мистические переживания, интуиция) процесса познания;
- субъектно-диалогическую персонификацию объекта познания (диалогическая модель отношений человека и сверхъестественного бытия как субъекта познания);
- экзистенциальный характер познания (религиозное познание имеет целью решение экзистенциальных проблем человеческого существования);
- символизм языка познания;
- догматизм метода религиозного познания, заключающийся в имеющейся совокупности исходных положений, не подвергаемых сомнению²⁰.

В качестве ограничений религиозного познания обычно отмечают именно догматизм, а также склонность к внерациональному и внелогическому принятию и сохранению информации, в том числе на уровне основополагающих постулатов. Но когнитивные достоинства религиозного познания являются продолжением этих недостатков. Религиозное познание создает феномен веры как признания

¹⁸ Головнева Е. В., Мартишина Н. И. Религиозное познание: сущность, специфика, ареал // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. 2021. № 2(31). С. 9.

¹⁹ Толстиков Д. А. Религиозные элементы познания // Омский научный вестник. 2012. № 5. С. 125-127.

²⁰ Юшков К. М. Религиозное познание как форма осмысления бытия: опыт гносеологического анализа : автореферат дис. ... кандидата философских наук : 09.00.01. Магнитогорск, 2010. 23 с.

некоторых положений без логических построений, в силу их очевидности и интуитивной ясности (можно сравнить это с очевидностью для человека собственного существования, в противовес официальному подтверждению последнего с помощью юридических документов и интеллектуальному его обоснованию в критической рефлексии). А поскольку и познание, и бытие человека в целом нуждается в таких «островках надежности» того, что не подлежит сомнению и может служить отправной точкой для дальнейших рассуждений, религиозное познание не только сохраняется в культуре, но и модифицируется, включая в рассмотрение новые объекты: люди верят не только в Бога, но и в идеалы и фундаментальные ценности (и очень часто эти идеи связываются).

Религиозное познание в результате незаменимо в культуре как способ конструирования и восприятия нормативных систем, сферы должного в целом. Не случайно к религии так часто апеллирует мораль в поисках своих последних, наиболее фундаментальных оснований: согласно принципу Д. Юма, суждения вида «должно быть» никак не могут быть выведены логически из суждений вида «так есть». Иными словами, в строго рациональной парадигме нормативные установления не имеют исчерпывающего логического обоснования, всеобщее нравственное правило можно установить, только на каком-то этапе осуществив внелогическое принятие того, что некоторые вещи надо делать просто потому, что это правильно (а некоторые нельзя просто потому, что это за гранью). При этом существенно, что норма, правило, идеал являются основополагающими элементами культуры, и без них она существовать не может. «Анализ процесса труда и речи, всякой творческой деятельности показывает, что человеческая деятельность определенным образом организована, подчиняется определенным правилам. Правило диктует человеку способ целесообразного поведения, предлагает выбор данного способа поведения как образцового. В то же время смысл действия, выбор его как желаемого и должного, объединения действий людей в единое целое, вообще осмысление исторической перспективы человеческого бытия определяются в конечном счете такой элементарной

культурологической формой, как идеал. За искусственным порядком, который внедряет и развивает социальная реальность, за ее предметным миром стоит ценностный мир, ее духовность, так что в целом технология находится на службе у аксиологии»²¹. Это определяет в том числе и постоянную востребованность религиозного познания в культуре.

Научное познание является особым видом деятельности, «нацеленной на выработку объективных, системно организованных и обоснованных знаний о мире»²². Непосредственной целью научного познания является объективная истина, приобретаемая преимущественно логико-рациональными средствами.

Проблема демаркации науки является одной из существенных проблем философии науки. Выявление критериев научности занимает философию несколько столетий – с этапа становления классической науки до современности. Ф. Бэкон, Р. Декарт, О. Конт, О. Нейрат, К. Поппер, И. Лакатос и др. авторы последовательно предлагали критерии, разграничивающие научную и ненаучные формы познания. В современных эпистемологических исследованиях чаще утверждается, что составить полный список параметров, которые бы полностью определили, что такое наука, и отделили ее от других видов познания, невозможно, и можно говорить скорее не о критериях, а о признаках или чертах научного познания; каждый из таких признаков не является уникальным в общей системе познания, но в совокупности они достаточно полно описывают специфику науки. При такой постановке вопроса можно выделить следующие важные черты научного познания в целом:

- ориентированность на открытие объективных законов действительности;
- применение специальных средств и методов познания (наука оперирует специальным языком, использует особые комплексы приборов, разрабатывает и применяет специальные методы познания);

²¹ Лойфман И. Я. Культура как плодотворное существование : Конспект лекции по курсу «Современная философия». Екатеринбург : Изд-во УрЮА, 1994. С. 13-14.

²² Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. Москва : Альфа-М, 2011. С. 212.

- опора на строгую систему доказательств: научное познание аргументированно, логично, обоснованно;
- внутренняя системность, формальная непротиворечивость знания;
- специфическая подготовка, специальное обучение субъекта познания;
- воспроизводимость как возможность для любого исследователя получить тот же результат;
- критичность, позволяющая избегать догматизма.

Эффективность научного познания связана в первую очередь с наличием в науке специально разработанного инструментария познания, как логико-методологического, так и технологического. Поэтому науке доступно познание непосредственно не данных человеку сфер реальности (космос, микромир) и выявление глубинных внутренних закономерностей объектов исследования.

Научное познание имеет и свои ограничения, также являющиеся продолжением критериев научности. Направленность науки на установление общих закономерностей означает, что она не рассматривает индивидуальное, уникальное, неповторимое. Как написал в свое время Г. Марсель: «Не следует забывать, что если превосходство науки состоит в том, что она для всех, то этому превосходству сопутствует тяжкое метафизическое возмездие. Наука для всех только потому, что она ни для кого в отдельности»²³. Точно так же объективность науки, ее нацеленность на установление не зависящей от субъективных установок, оценок и запросов истины имеет оборотной стороной слабость науки в раскрытии ценностно-смыслового значения этой истины для познающего субъекта. Э. Гуссерль пишет: «Наука ... ничего не может сказать нам о наших жизненных нуждах. Она в принципе исключает вопросы, наиболее животрепещущие для человека, брошенного на произвол судьбы в наши злосчастные времена судьбоносных преобразований, а именно вопросы о смысле и бессмысленности всего человеческого существования»²⁴. В результате

²³ Gallagher K. T. The philosophy of G. Marsel. New York: Fordham University Press, 1962. P. 89.

²⁴ Гуссерль Э. Кризис европейских наук и трансцендентальная феноменология: Введение в феноменологическую философию (главы из книги) // Вопросы философии. 1992. №7. С.138.

получается, что «необходимое в науках – природа, человек, исторические события, язык – в качестве этого необходимого для наук и с помощью их приемов недоступно ... Положение, царящее во всей области науки ... есть постоянная обойденность недоступного необходимого»²⁵.

Наука выступает в культуре как главный производитель, интегратор и аккумулятор объективного и достоверного знания о мире. «Наука не есть просто культурное занятие человечества. Наука – способ, и притом решающий, каким для нас предстает все, что есть»²⁶. Но 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 во многих случаях не считается достаточным.

Философское познание, с точки зрения И. Т. Касавина, родилось «из критико-рефлексивной оценки мифа и раннерелигиозных культов и одновременно как обобщение повседневного, мифического и ранненаучного опыта»²⁷. Целью философского познания является выявление смысла и цели человеческого существования, т.е. основу его специфики составляет мировоззренческий характер. В. С. Степин пишет, что философия является теоретическим ядром мировоззрения, рациональными средствами она пытается создать обобщенную картину мира²⁸.

Поиски мировоззренческих ориентаций приводят философию к выявлению универсалий, которые выражаются в понятийно-логической форме, в виде философских категорий. Специфика философии как вида познания связана также с ее языком. С одной стороны, язык философии – строгий, логичный, построенный на использовании категориального аппарата, с другой стороны, он может иметь художественную форму, обращенную к эмоциональной сфере

²⁵ Хайдеггер М. Наука и осмысление // Хайдеггер М. Время и бытие. Москва : Республика, 1993. С. 250-251.

²⁶ Хайдеггер М. Наука и осмысление // Хайдеггер М. Время и бытие. Москва : Республика, 1993. С. 239.

²⁷ Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. Москва : Альфа-М, 2011. С. 260.

²⁸ Степин В. С. Философская антропология и философия науки. Москва : Высшая школа, 1992. С. 77.

читателя (в этой связи М. К. Мамардашвили делит философские тексты на прямые, т.е. аналитические и косвенные, т.е. выразительные)²⁹.

Еще одной специфической чертой философского познания является мультипарадигмальность. Для философии характерен плюрализм школ, течений, направлений. Каждая эпоха порождает свои философские системы, особые типы философствования, при этом ни одна из систем не может быть признана единственно верной, утверждается возможность и необходимость одновременного существования многообразия мировоззренческих ориентаций. В связи с этим в философии не наблюдается поступательного движения к полному истинному знанию (что характерно для науки), по словам А. Л. Никифорова, она предстает как «многоцветный калейдоскоп разнообразных идей, концепций, точек зрения, дискуссий и споров, возвратов к старым проблемам и, казалось бы, давно умершим взглядам»³⁰.

Философское познание в культуре имеет значение системы производства знания, раскрывающего сущность человека и мира и принципы их взаимодействия. Философия – это сфера теоретической рефлексии над фундаментальными основаниями бытия человека и мира культуры, и не случайно Г. Гегель определил философию как «самосознание культуры»: посредством философии культура постигает собственную сущность. Но поскольку философия при этом использует теоретико-познавательный инструментарий соответствующего уровня, она является скорее элитарной, чем массово доступной сферой знания.

Таким образом, каждый из видов познания обладает определенной гносеологической спецификой, решает свои познавательные задачи и вносит свой вклад в формирование общей картины мира. Предметные области многих видов познания перекрываются, но для каждого из них определяются предметные поля с большей или меньшей эффективностью познания, тематические пространства,

²⁹ Мамардашвили М. К. Очерк современной европейской философии. Санкт-Петербург : Азбука, Азбука-Аттикус, 2012. С. 12.

³⁰ Никифоров А. Л. Проблемы метафилософии – взгляд со стороны // Эпистемология и философия науки. 2019. Т. 56. № 2. С. 126.

являющиеся их «зонами специализации», и труднодоступные для исследования их когнитивными средствами проблемы. Современная эпистемология рассматривает различные типы познания 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, представляющее ее во всей полноте и многообразии ее характеристик и являющееся альтернативой понятийно-логическому постижению действительности»³¹.

Специфика художественного познания подвергалась осмыслению в целом ряде работ западных и отечественных авторов. Начало формирования представлений о его истоках и сущности можно обнаружить в античности, в философии Пифагора и Платона, дальнейшее развитие приходится на Средние века, это идеи Августина Блаженного, Дионисия Ареопага. Философы Нового времени, в частности, Р. Декарт, Г. В. Лейбниц, рассматривали художественное познание как взаимосвязь разума, воображения и ассоциаций.

Свой вклад в обоснование гносеологической функции искусства внесли представители европейского Просвещения, немецкой классической философии. В работах авторов постнеклассического периода (Ж.-Ф. Лиотара, Ж. Делеза, Ж. Дерриды, У. Эко) обосновываются возможности художественного познания мира, акцентируется внимание на специфике и внутреннем разнообразии создаваемой искусством картины мира. Современная отечественная

³¹ Полозова И. В. Познание художественное // Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. Москва : Альфа-М, 2011. С. 265.

эпистемология (В. А. Лекторский, И. Т. Касавин, В. Н. Порус и др.) также рассматривает художественное познание в ряду других форм вненаучного познания как обязательную составляющую последнего.

Как показано И. Я. Лойфманом, художественное познание 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 тенденций³². Совокупность этих операций и может быть в первом приближении определена как *художественная рефлексия* над объектом.

Специфика художественного познания в какой-то мере определяется его двойственностью. С одной стороны, познание осуществляется в процессе создания произведения искусства (т.е. познающим субъектом является мастер, творец), с другой стороны, познавательным является процесс восприятия произведения зрителем (слушателем, читателем). Автор и реципиент взаимосвязаны, их деятельность дополняет друг друга. Художник дает свое индивидуальное видение объектов и явлений окружающего мира, зритель дополняет его своей субъективностью. Происходит процесс так называемого «сотворчества».

Художественное познание часто описывают как «мышление в образах», противопоставляя его познанию научному, являющемуся «мышлением в понятиях». Таким образом подчеркивается преимущественно эмоционально-чувственная природа художественной рефлексии. Художественное познание является эмоционально окрашенным переживанием, которое, с одной стороны, является эстетическим, а с другой стороны – выходит за рамки чисто эстетического и становится переживанием, обращенным на сами объекты и процессы в культуре.

³² Лойфман И. Я. Художественный образ // Двадцать лекций по философии. Екатеринбург : Банк культурной информации, 2001. С. 98–101.

При этом искусство имеет явно выраженную ценностную ориентацию. Она проявляется в пристрастиях, интересах, идеалах, присущих познающему субъекту. Оценочное отношение к отображаемому объекту внутренне присуще произведению искусства, имманентно ему. Автор не может быть безразличен к своим героям, сюжетам. В этом видится основное различие между техническим рисунком и рисунком художественным, документальной фотографией и фотографией художественной и т.д. Произведение искусства не просто воспроизводит облик и структуру объекта, а дает ему оценку.

С точки зрения М. С. Кагана, «познание объекта и познание отношения художника к объекту выступают в процессе художественного творчества не как два разделительных акта, а как единое, целостное и нерасчленимое движение образной мысли»³³. В художественном познании открываются как новые грани окружающего мира, так и новые грани его ценности, складывающаяся в культуре традиция оценки того или иного объекта обретает определенность и осознается.

Произведение искусства в результате само попадает в разряд ценностей. И если, например, в науке новое открытие может перечеркнуть ценность предыдущего знания, то в искусстве такого не происходит. Художественное произведение, являясь порождением определенной исторической эпохи, продолжает жить в социально-культурном пространстве, подчас порождая новые идеи и смыслы. История искусства – это череда вершин, не теряющих своей ценности для общества.

В качестве важных характеристик художественного познания выступают следующие:

- целостное, а не расчлененное отражение мира;
- самоочевидность, самодоказательность, возможность интуитивного постижения действительности;
- неповторимость, уникальность создаваемых образов мира;
- рассмотрение общего на уровне единичного или через него;

³³ Каган М. С. Познание и оценка в искусстве // Проблема ценности в философии. Москва : Наука, 1966. С. 106.

- допустимость вымысла в описании единичного для выражения всеобщего;
- наглядность как основа логических переходов и выводов;
- наличие особого языка – эмоционального, образного, эстетически нагруженного.

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. Для более подробного описания того, как осуществляется художественная рефлексия, обратимся далее к рассмотрению ее основного элемента – художественного образа.

1.2 Художественный образ как средство художественной рефлексии: основные свойства³⁴

Понятие «образ» употребляется в качестве термина в различных сферах познания. В наиболее общем плане под образом понимают «результат преобразования объекта в сознании человека, способ осмысления деятельности»³⁵. В эпистемологии подчеркивается, что это не обязательно наглядный образ – это любая, в том числе абстрактно-символическая форма репрезентации объекта в когнитивной сфере. Познавательный (гносеологический) образ является идеальной формой отображения действительности, ее проекцией на ментальный план бытия.

³⁴ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Художественный образ как форма познания // Гуманитарные ведомости ТГПУ им. Л.Н. Толстого. 2019. Вып. 4 (32). Т. 2. С. 48–57.

³⁵ Фарман И. П. Образ // Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. Москва : Альфа-М, 2011. С. 231.

В рамках теории многообразия видов познания для каждого из видов познания определяется наиболее характерная форма гносеологических образов. Соответственно в качестве основных видов субъективных образов объективной реальности называют научное понятие, художественный образ, нравственную норму, мифологему и религиозный символ (И. Я. Лойфман).

Художественный образ является универсальной формой художественного познания, складывающейся в результате художественной рефлексии как совокупности операций познавательной деятельности – отражения реальности, осмысления познаваемого объекта, создания новой идеальной структуры и выражения эмоционального переживания.

В художественном образе концентрируются основные характеристики художественного способа понимания и представления мира в целом. Фундаментальной особенностью искусства называют *иносказание*, т.е. способность выразить абстрактное понятие в конкретном художественном образе. Решая эстетические задачи, авторы часто прибегают к иносказанию, иногда все произведение строится на нем. Иносказанием наполнены былины, басни, народные песни и в целом – народное искусство. К иносказанию прибегают литераторы, когда необходимо усилить образ, обобщить явление действительности.

Один из видов иносказания – *метафора*, которая оживляет произведение, создает емкие художественные образы, основанные на неожиданных ассоциациях. По определению Е. О. Акишиной: «Гносеологическая сущность метафоры состоит в установлении непосредственной связи между внешне отдаленными понятиями в целях обогащения (расширения, уточнения, ассоциативного оформления) смыслового поля ключевого понятия через подключение к нему системы смыслов другого понятия»³⁶. Метафоризации могут быть подвергнуты как конкретные, так и абстрактные объекты. Метафора непроста для восприятия, как пишет Д. Дэвидсон, «понимание (как и создание)

³⁶ Акишина Е. О. Метафора как форма выражения философских идей : диссертация ... кандидата философских наук : 09.00.01. Новосибирск, 2009. С. 9

метафоры есть результат творческого усилия: оно столь же мало подчинено правилам... метафора опознается только благодаря присутствию в ней художественного начала»³⁷.

Литературные произведения часто насыщаются языковыми метафорами, делающими текст более ярким и выразительным. Однако метафора присутствует и в произведениях других видов искусства – живописи, театра, кино. Так, ключ к объяснению произведений М. Шагала видят в метафоричности его творчества. Изобразительные метафоры строятся на соотнесении зрительных образов, замене ожидаемых визуальных элементов неожиданными, совмещении разнородных объектов, за счет чего происходит порождение новых смыслов. На таких заменах строится сюрреализм, они присутствуют в творчестве постимпрессионистов, художников отечественного авангарда.

Художественный образ *многозначен*. Ф. В. Шеллинг писал о том, что истинное произведение искусства «как будто содержит бесконечное число замыслов, допуская тем самым бесконечное число толкований»³⁸. Н. А. Дмитриева использует термин «полисемия» или «полифония», говоря о многозвучности, многоголосии произведения искусства и обнаруживая ее на всех уровнях образной структуры – уровнях характера, ситуаций, эмоций, пластики³⁹. Автор, создавая художественный образ, воплощает в нем сложность мира, тем самым делая образ более насыщенным, более значимым, возможно, более действенным. Многомерность, непредсказуемость делает произведения искусства «долгожителями», позволяя им обретать новые смыслы в каждую следующую эпоху, для каждого следующего поколения читателей (зрителей, слушателей). Художественный образ способен порождать различные ассоциации, зависящие от особенностей индивидуального сознания реципиента, его жизненного опыта, способностей, особенностей мировосприятия, потому невозможно его «единственно верное» толкование.

³⁷ Дэвидсон Д. Что означают метафоры // Теория метафоры. Москва : Прогресс. 1990. С. 173.

³⁸ Шеллинг Ф. В. И. Система трансцендентального идеализма // Шеллинг Ф. В. И. Сочинения : в 2 т. Т. 1. Москва : Мысль, 1987. С. 478.

³⁹ Дмитриева Н. А. В поисках гармонии. Искусствоведческие работы разных лет. Москва : Прогресс-Традиция. 2009. С. 26.

Одним из аспектов многозначности художественного образа является *недосказанность*, его нарочитая неполнота. Умолчание, недоговоренность вовлекает читателя, зрителя в напряженный процесс сотворчества. Незавершенность образа – излюбленный прием искусства конца XIX – XX вв. Так, например, импрессионистов осуждали за «небрежность», «недоработанность», однако этот творческий метод применялся авторами сознательно. «Моим поэтом сможет стать только тот, кто, не договаривая всего полностью, даст возможность соединить мою мечту с его собственной, поэт, который придумает для своей пьесы действующих лиц без прошлого и без указания на время действия» – писал К. Дебюсси⁴⁰. Включение воспринимающего произведение искусства в познавательный процесс стало частым компонентом художественного творчества мастеров модернизма и постмодернизма.

Сотворчество автора и адресата произведения искусства в определенной мере обеспечивается *интуицией*. Интуиция, понимаемая как «прямое усмотрение истины, то есть усмотрение объективной связи вещей, не опирающееся на доказательство»⁴¹, играет важную роль в художественном познании мира. Творчество вообще и художественное творчество в частности включает в себя интуицию как необходимый компонент. Без интуитивных догадок невозможно создание нового художественного образа, его построение не бывает целиком рациональным. Восприятие произведения искусства часто также основано на интуиции, даже простейшая эстетическая оценка «нравится – не нравится» часто является интуитивным суждением. Более сложная оценка, даваемая, в частности, искусствоведами, также во многом строится на интуиции специалиста. Да, за высказанным суждением будет стоять профессиональный опыт, система знаний, мировоззрение, и искусствовед при необходимости логически обоснует свои выводы. Однако на первом этапе общения с произведением искусства часто срабатывает именно интуиция. Можно утверждать, что в процессе восприятия

⁴⁰ Дебюсси К. Избранные письма. Ленинград : Музыка. 1986. С. 41.

⁴¹ Асмус В. Ф. Проблема интуиции в философии и математике. Москва : Мысль. 1965. С. 3.

произведения искусства встречаются и «интуиция-догадка», и «интуиция-суждение», описанные Е. Л. Фейнбергом⁴².

Многомерность содержания художественного образа порождает и многоплановость вызываемых им эмоций. Художественный образ в принципе *экспрессивен*, он выражает эмоциональное отношение автора к объекту изображения и вызывает ответные эмоции у зрителя. При этом, как отмечает А. В. Гулыга, «эстетическое переживание тем острее и богаче, чем больше в него включена фантазия»⁴³. Художник, не раскрывая всю полноту жизненного явления, оставляет простор для фантазии человека, воспринимающего произведение искусства. Фантазии, воображение порождают более сильные эмоции.

Содержательные компоненты экспрессивности различаются в отдельных видах искусства – литература, музыка, живопись, скульптура пользуются разными средствами эмоционального воздействия на адресата, но если это воздействие оказывается сильным, художественный образ в целом оказывается более действенным и запоминающимся.

Художественный образ не является простым отражением действительности еще и в том отношении, что в нем обязательно присутствует художественное обобщение типичного и акцентирование на индивидуальном, т.е. представление общего в единичном. Главным героем литературного, живописного, театрального произведения часто становится «типичный представитель» своего времени, какого-либо общества. Типизации могут подвергаться некие общественные процессы, ситуации в жизни общества, человека, природные мотивы. *Типизация* является богатым и многообразным процессом, реализующим универсальную задачу гносеологического образа – переход в процессе познания от суждений о факте к установлению общих принципов и пониманию связи между общим,

⁴² Фейнберг Е. Л. Интуиция и логика в искусстве и науке. Москва : Наука.1992. С. 50.

⁴³ Гулыга А. В. Принципы эстетики. Москва : Политиздат, 1987. С. 174.

особенным и единичным – в присущей только искусству специфической художественной форме.

Процесс перехода художника от факта действительности к типическому Н. А. Добролюбов описывал так: «"художническая натура" сильно поражается самым первым фактом известного рода, представившимся ему в окружающей действительности. У него еще нет теоретических соображений, которые бы могли объяснить этот факт; но он видит, что тут есть что-то особенное, заслуживающее внимания, и с жадным любопытством всматривается в самый факт, усваивает его, носит его в своей душе сначала как единичное представление, потом присоединяет к нему другие, однородные, факты и образы и, наконец, создает тип, выражающий в себе все существенные черты всех частных явлений этого рода, прежде замеченных художником»⁴⁴.

Типизация в художественном творчестве представляет собой сложный процесс, включающий в себя два противоположных момента – это художественное обобщение и индивидуализация. Типическое не может существовать без индивидуального, характерного для конкретного объекта действительности, а индивидуальное (характерное) в искусстве не существует без типизации. Даже при написании портрета, передавая индивидуальные черты реального человека, художник будет анализировать его характер, судьбу, пытаться их обобщить и воплотить в создаваемом образе.

Процесс типизации охватывает все этапы художественного творчества – первичное общение с действительностью порождает его первичные формы, осмысление материала, оформление образной структуры произведения; типизация наполняет весь творческий процесс, в окончательном решении произведения типизация позволяет оформиться целостному художественному образу. В связи с этим А. К. Дремов называет типизацию коренной,

⁴⁴ Добролюбов Н. А. Темное царство // Добролюбов Н. А. Собрание сочинений : в 9 т. Т. 5. Москва, Ленинград : Гос. изд. художественной литературы, 1962. С. 22

специфической особенностью искусства, отличающей художественную рефлексию от научного познания⁴⁵.

Любое произведение искусства является вымыслом, в частности, В. В. Набоков об этом писал следующее: «На самом деле вся литература – вымысел. Всякое искусство – обман... мир любого крупного писателя – мир фантазии с собственной логикой, собственными усилиями и совпадениями»⁴⁶. Следовательно, можно отметить такую черту художественного образа, как *условность*.

Выделяют два уровня условности в художественном произведении. Первичная условность связана с особенностью искусства как такового, имеющего ограничения в силу своей видовой специфики. Полное, до правдоподобия, совпадение произведения искусства с реальностью не является положительной характеристикой (знаменитые «обманки» в живописи – лишь игра со зрителем). Художественный образ не может совпадать с оригиналом, зритель это понимает и принимает – он «не замечает» раму картины, рампу сцены, одноцветность скульптуры, точнее, он принимает эти условия существования художественного образа, соглашается на ту меру условности, которую предлагает искусство.

Вторичная условность связана с использованием вымысла как художественного средства. Создавая художественный образ, автор не только внимательно изучает действительность, но и подключает воображение. Стремясь к обобщению, он неизбежно будет выходить за пределы фактов, дорабатывая их, что-то оставляя за пределами своего внимания, что-то добавляя. В результате художественный образ не совпадает с реальным фактом, в нем появляется достаточная доля вымысла художника.

Художественный *вымысел* связывают с процессами переосмысления представлений о мире. Он позволяет не только отразить мир, но и выразить себя, создавая новые объекты, конструируя новые миры. Такой подход позволил Е. Ю. Ильенковой выделить эвристическую и эстетическую функции вымысла:

⁴⁵ Дремов А. К. Художественный образ. Москва : Советский писатель. 1961. 408 с.

⁴⁶ Набоков В. Гюстав Флобер: «Госпожа Бовари» // Иностранная литература. 1997. № 11 (ноябрь). С. 196.

«Первая (эвристическая) функция отражает способность человеческого сознания творчески воспринимать и переосмысливать знания о мире, активизировать появление новых знаний с опорой на уже имеющиеся; вторая (эстетическая) функция связана с умением создавать новые образы и понятия, которые способны вызвать эмоционально-эстетический отклик других членов общества»⁴⁷.

В лингвистике выделяют два типа художественного вымысла: жизнеподобный, т.е. имеющий аналоги в реальной действительности, и нежизнеподобный, создающий события, не имеющие аналогов и не подтверждающиеся жизненным опытом⁴⁸. Думается, что данную классификацию можно распространить и на другие виды искусства – живопись, графику, скульптуру. Жизнеподобный вымысел порождает новые образы в области реалистичного искусства, когда воображение автора перерабатывает впечатления от реального мира и дополняет их. Нежизнеподобный вымысел связан с деятельностью фантазии автора, порождающей причудливые образы искусства иррациональности, невозможные в окружающей нас действительности.

С диалектикой отображения реальности и вымысла в художественном образе связана такая его важнейшая черта, как *символичность*.

Понятие «символ» входит в тезаурус различных культурологических дисциплин. Его используют языковедение, эстетика, искусствоведение и др., решая свои, частнонаучные задачи. В теоретической культурологии проведена серьезная работа по концептуализации символа как фундаментального явления культуры, направленная на формирование системных представлений о нем.

С точки зрения К. А. Свасьяна, символ является категорией культуры в принципиальном смысле, «он есть не только исходный, но и конечный пункт культуры»⁴⁹.

⁴⁷ Ильенкова Е. Ю. Художественный вымысел и его когнитивно-жанровая репрезентация // Вестник ВолГУ. Серия 2: Языковедение. 2013. №1 (17). С. 115.

⁴⁸ Клейменова В. Ю. Функциональность и вымысел в тексте // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. 2011. № 143. С. 94-102

⁴⁹ Свасьян К. А. Проблема символа в современной философии (Критика и анализ). Ереван : Изд-во АН АрмССР, 1980. С. 9.

А. Ф. Лосев, анализируя категорию символа, проводит границу между ним и другими категориями, играющими важную роль в художественном творчестве – метафорой, типом, реалистическим образом, натуралистической копией, понятием, мифом⁵⁰ и дает следующее определение символа – «идейная, образная или идейно-образная структура, содержащая в себе указание на те или иные, отличные от нее предметы, для которых она является обобщением и неразвернутым знаком»⁵¹. В «Энциклопедическом словаре эпистемологии» символ рассматривается как «форма человеческого познания и творчества..., отражающая специфику образного познания в искусстве и др. формах культуры (мифология, религия)»⁵².

Анализ современной исследовательской литературы позволяет в обобщенном виде представить выявляемые авторами характеристики символа. Среди них:

- репрезентативность, т.е. способность дать представление о другом объекте;
- выразительность, способность привлечь внимание, воздействовать на адресата;
- многозначность, многослойность смысловой структуры;
- наличие в символе древнего архаического содержания;
- динамичность существования, связанная с изменениями актуальности разных смысловых пластов;
- двуединая природа, т.е. соединение идеи, смыслового значения и его материального, предметного выражения;
- диалогичность, обращенность к адресату, установка на его ответную реакцию;

⁵⁰ Лосев А. Ф. Символ и художественное творчество // Известия АН СССР. Отделение литературы и языка. - Т. XXX. Вып. 1. Москва : Изд-во АН СССР, 1971. С. 3-13.

⁵¹ Лосев А.Ф. Символ // Философская энциклопедия. В 5 т. Москва: Советская энциклопедия, 1965. Т. 5. С. 10.

⁵² Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. Москва : Альфа-М, 2011. С. 320.

— условность, т.е. необязательность прямой связи между обозначающим и обозначаемым, их нетождественность;

– иконическая выразительность, наличие простой, узнаваемой, но выразительной формы;

– универсальность, его представленность в различных семиотических системах (миф, религия, искусство и др.).

Символ можно рассматривать как некую разновидность знака, но символ шире и глубже знака. Знак рассматривается как объект, представляющий и замещающий другой объект, и может при этом выступать лишь как маркер (знак-индекс) или воспроизводить только структуру объекта (иконический знак); по определению У. Эко, такие знаки обеспечивают лишь *узнавание* объекта. Знак-символ может быть совсем не похожим на объект, но при этом он обязательно обладает значительным собственным содержанием и, подключая к обозначению объекта заключенную в себе смысловую систему, тем самым значительно расширяет и углубляет представление о нем, запускает логические цепочки его осмысления (одну или несколько). Символ апеллирует при этом к внутреннему миру человека, его эмоциям, чувствам, опыту.

Искусство может использовать знаки иконического типа (таково, например, прямое звукоподражание в музыке), но в целом оно осуществляется на символическом уровне, поскольку художественные образы всегда не только обозначают присутствие объекта, но и обладают собственной, привносимой ими смысловой структурой, через которую раскрывается его содержание.

Многообразие символов в культуре, сложность сущностных характеристик данного явления легло в основу разнообразных классификаций.

Классификация, предложенная А. Ф. Лосевым, основана на функциональности символа и включает научные, философские, художественные, мифологические, религиозные символы. Философ рассматривает природу,

общество и мир как царство символов, человечески-выразительные символы, идеологические и побудительные символы, символы внешне-технические⁵³.

О. Е. Нестерова предлагает разделить символы на реальные (т.е. «образы такой сущности, которая, сохраняя свою самотождественность, приобретает вместе с тем и иной, иносказательный или переносный, смысл») и интенциональные («образы, получающие символический статус только в акте рефлексии автора или толкователя»)⁵⁴.

Пять обобщенных групп символов в зависимости от уровня сознания современного человека выделяет Е. В. Шелестюк. Это прототипические символы, складывающиеся в раннем детстве и «связанные с первичным обобщением предметного содержания»; архетипические символы, в основе которых лежат древнейшие мифологические представления о мире; стереотипные символы, возникающие на уровне обыденной логики; мировоззренческие символы, имеющие идеологический уровень и связанные с определенными феноменами (религия, искусство, философия и др.); индивидуально-авторские символы, использующие денотативное значение для выражения неcodифицированных авторских идей⁵⁵. Как нам представляется, применительно к искусству можно говорить об использовании всех указанных типов символов, но некоторые из них лишь актуализируются (произведение искусства апеллирует к собственному опыту адресата, резонируя с имеющимися у него прототипическими и архетипическими идеями, а также стереотипами), а другие расширяют смысловое поле представлений субъекта, подключая образы конкретных объектов культуры к новым символическим системам (художественный образ несет в себе определенную мировоззренческую, ценностную и при этом авторскую интерпретацию).

Типологизацию на основе отнесения символов к разным семиотическим системам проводит Е. В. Змановская и предлагает следующие типы –

⁵³ Лосев А. Ф. Проблема символа и реалистическое искусство. Москва : Искусство. 1995. С. 155.

⁵⁴ Нестерова О. Е. Символ // Большая российская энциклопедия : сайт. URL: <https://bigenc.ru/philosophy/text/3662454>

⁵⁵ Шелестюк Е. А. О диалектике устойчивости и изменчивости концепта и символа // Язык. Культура. Коммуникация. Материалы международной научной конференции. Челябинск: УРАО, 2004. С. 178–180.

изобразительные символы, графические, математические, именные, цветовые, поведенческие, символы-ценности, персонифицированные символы⁵⁶. Представляется, что и здесь искусство не ограничено собственной семиотической системой и использует разные типы символов. В то же время они используются по-разному; в следующих разделах работы будет показано, как по-разному может выглядеть символизация одних и тех же объектов культуры в пространственных, временных, пространственно-временных искусствах.

Важной характеристикой художественного образа является *новизна*. Художественный образ принципиально неповторим, оригинален. В отличие от науки, одним из принципов которой является воспроизводимость, т.е. возможность многократного воспроизведения результата познания, в искусстве каждое произведение является уникальным (хотя в живописи присутствует такое явление, как «авторское повторение», однако автор не в состоянии повторить произведение «дословно», пусть в нюансах, но работы будут отличаться, да и пишутся такие работы фактически как копии, а не как что-то новое). Если в науке случались ситуации, когда открытие делалось одновременно разными учеными независимо друг от друга, то в области искусства такие факты неизвестны и невозможны. Даже если мастерами осваивается один и тот же фрагмент действительности, создаваемые образы, пропущенные через индивидуальность автора, не будут одинаковыми.

Новизну вообще рассматривают как универсальный критерий творчества, в том числе творчества художественного. Представители всех видов искусства находятся в постоянном поиске идей, сюжетов, характеров. Любое произведение рождается как результат поисков нового. В итоге рождаются новые художественные технологии, стили, направления. Повторяемость образов в художественном творчестве воспринимается как творческий застой, деградация.

Стоит различать новизну и новаторство. Для того, чтобы создавать что-то новое, не обязательно быть первым. Новое может открываться и создаваться и в

⁵⁶ Змановская Е. В. Основы прикладного психоанализа. Москва : Речь, 2005. С. 34

рамках уже существующего. Каждое произведение искусства – новое эстетическое открытие. Его утрата не может быть компенсирована другими произведениями, даже того же автора.

Художественный образ *самодостаточен*, в нем заключено содержание произведения, его смысл, он не требует дополнительных расшифровок, толкований, иллюстраций. Данная характеристика лежит в основе определения произведения искусства, данного Н. Гартманом: «Художественное произведение имеет свою сущность в себе самом, понятие имеет ее вне себя... Художественное произведение есть целое и именно так крепко замкнутое в себе, что оно для полного обнаружения своего содержания созерцающему не нуждается ни в какой внешней для него связи»⁵⁷. Такое утверждение абсолютной самодостаточности произведения искусства имеет следствием признание тщетности попыток его полноценной интерпретации. Попытки словами объяснить живопись или музыку, изобразить литературных героев средствами кинематографа вряд ли могут полноценно передать смысл художественного феномена. Этот смысл – только в самом произведении, его текст является исчерпывающим, завершенным. Хотя за адресатом произведения искусства остается право интерпретации.

Художественный образ имеет собственную логику развития. Об этом свидетельствуют многие авторы, признавая, что их герои начинают действовать «по-своему», как будто вопреки воле автора. Автор порождает образ, а далее тот начинает «жить своей жизнью». Традиционно в данном случае приводят в пример Татьяну Ларину, которая «удивила» А. С. Пушкина, выйдя замуж, Анну Каренину, образ которой стал иным, нежели изначально задумывал Л. Н. Толстой и др. Ю. Б. Борев сравнивает героев произведений с детьми, которые обязаны авторам своей жизнью, но «как только их характер оформится и крепнет, они начинают действовать самостоятельно, по своей внутренней логике, и порою бывают непослушны, не принимая во внимание "родительскую" (авторскую) волю»⁵⁸.

⁵⁷ Гартман Н. Эстетика. Киев : «Ника-центр». 2004. С. 121.

⁵⁸ Борев Ю. Б. Эстетика. Москва : Политиздат. 1988. С. 140.

Теоретическое осмысление проблемы *самодвижения* художественного образа проведено Н. Л. Малининой, которая выделяет в процессе создания художественного образа два этапа. Первый – целенаправленная сознательная активность автора (при этом не исключается и элемент бессознательного), в результате которой рождается образ как квазиобъект, несущий в себе авторскую идею. Второй – самодвижение художественного образа, выходящего из-под власти автора, сопротивляющегося первоначальному замыслу автора, превращение его в квазисубъект, т.е. воображаемый объект, который приобретает качества субъекта⁵⁹. Автор делает вывод о том, что самодвижение художественного образа является закономерностью всех видов искусства, хотя проявляет себя по-разному.

Художественный образ *субъективен*, в нем обязательно присутствуют авторская позиция, авторская оценка. Создатель произведения искусства «пропускает через себя» изображаемую ситуацию, а часто напрямую выражает себя. Одним из побудительных мотивов художественного творчества является возможность самовыражения (об этом – знаменитая фраза Г. Флобера «Эмма – это я!»). Авторы часто наделяют своих героев собственными чертами, особенностями, за описанием событий и явлений нередко стоят их личные воспоминания и переживания.

Такая включенность автора в произведение приводит к тому, что художественный образ становится носителем информации и об объекте, и о субъекте познания. Возможно, именно данное качество художественного образа является ключевым для определения его специфики, отделения от других видов гносеологического образа.

Итак, художественный образ, являясь ключевой формой художественного познания, характеризуется рядом специфических черт. Художественный образ:

– иносказателен и метафоричен, т.е. способен выразить абстрактное понятие в конкретном образе;

⁵⁹ Малинина Н. Л. Диалектика движения образа в художественном творчестве : диссертация ... кандидата философских наук : 09.00.04. Ленинград, 1984. 188 с.

- многозначен, полифоничен, а потому способен породить множественные ассоциации и интерпретации;

- зачастую содержит недосказанность, что заставляет человека, воспринимающего произведение искусства, становиться его сотворцом;

- экспрессивен, он выражает эмоции автора и порождает ответные эмоции зрителя (читателя, слушателя);

- в нем происходит типизация явлений действительности, позволяющая выразить в общем индивидуальное;

- содержит большую долю условности (как в силу специфичности самого искусства, так и как результат работы воображения автора);

- использует символизацию и строится на соотношении объекта с внешней по отношению к нему символической или смысловой системой:

- оригинален, является уникальным результатом поиска новых идей, сюжетов, героев и т.д.;

- самодостаточен, не нуждается в дополнительных толкованиях и расшифровках;

- имеет собственную логику развития, подчас неожиданную для самого автора;

- субъективен – включает авторскую позицию, отношение, лежащие в основе художественности произведения.

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.

Художественный образ – целостное явление, но в этой целостности диалектически взаимодействуют различные противоположные начала – изобразительное и выразительное, типичное и индивидуальное, реальное и условное, рациональное и эмоциональное, объективное и субъективное. Гармонизируясь, эти противоположности порождают цельный художественный образ, достойное художественное произведение.

Используя выделенные характеристики художественного образа, можно более полно представить специфику художественной рефлексии над объектами культуры. На наш взгляд, 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 его оценкой. Развернутое обоснование того, что художественное познание необходимо содержит в себе ценностный аспект, в свое время представил М. С. Каган, придя к выводу о том, что «познание объекта и познание отношения художника к объекту выступают в процессе художественного творчества не как два отдельных акта, а как единое, целостное и нерасчленимое движение образной мысли»⁶⁰.

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

⁶⁰ Каган М. С. Познание и оценка в искусстве // Проблема ценности в философии. Москва : Наука, 1966. С. 106.

эмоции являются индивидуальными, авторскими, отличающимися от уже сложившихся в культуре на массовом уровне, и 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 (например, сравнивая душу с колесницей, запряженной двумя конями, Платон тем самым и делает наглядным ее внутреннюю разновекторность, и позволяет адресатам использовать совокупность имеющихся у них представлений о движении колесницы для моделирования ненаблюдаемых процессов). 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, и это также ведет к усложнению смысловой системы, связываемой 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*. Для дополнительного изучения этого аспекта обратимся к идеям диалектики отражения и конструирования в становлении гносеологического образа.

1.3 Художественный образ как результат отражения и конструирования реальности⁶¹

Рассматривая художественный образ как не только эстетический, но и когнитивный феномен, средство, через которое реализуется акт познания, мы получаем возможность подключать к осмыслению его структуры и статуса методологический инструментарий современной теории познания. Одним из таких методологически эффективных инструментов представляется идея конструирования гносеологического образа, в дополнение к более традиционной теории познания как отражения действительности.

Художественный образ в гносеологическом аспекте – это результат запечатления одного объекта действительности в другом, «претворения

⁶¹ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Художественный образ как результат отражения и конструирования реальности // Обсерватория культуры. 2020. 17 (1). С. 16–25.

первичного бытия в бытие вторичное»⁶². Изначально этот процесс описывался в философской теории познания через категорию «отражение».

Представление о познании как отражении характерно для материалистической традиции в теории познания. Отражение в этой концепции трактуется как всеобщее свойство материальных объектов фиксировать в своих изменениях внешнее воздействие, тем самым сохраняя информацию об объектах, с которыми происходило взаимодействие. Отражение может быть физическим изменением формы или структуры одного объекта под влиянием другого (например, в механическом взаимодействии, от которого остаются в буквальном смысле следы или отпечатки), химическим или простейшим биологическим изменением, и в отечественной философии было принято специально выделять «отражение в неживой природе», включая физико-химические процессы и превращения, раздражимость как общий для всей живой материи способ отражения и более сложные формы – ощущения, психические реакции⁶³. Постановка в этот ряд процесса познания, характеристика познания как отражения акцентирует внимание на том, что в своей основе познание является воспроизведением в идеальном плане явлений, обстоятельств, процессов материальной реальности; познание следует за объективными фактами, и его результат является знанием только в том случае, если соответствует им.

При этом характеристика познания как отражения никогда не сводилась к описанию его только как воздействия внешнего мира на человека, «запечатление» миром себя в сознании человека: необходимой частью познания как отражения признавалась активность самого человека. Авторы-марксисты, в 1970-90-е г. рассматривавшие познание как отражение, подчеркивали неотделимость отражения от человеческой деятельности. Так, С. В. Василев в работе «Теория отражения и художественное творчество» приходит к выводу о том, что «отражение есть способность различных материальных объектов принимать

⁶² Культурология. XX век : энциклопедия : в 2 тт. Т. 2: М-Я. Санкт-Петербург : Университетская книга, 1998. С. 86.

⁶³ Разумовский О. С. От конкурирования к альтернативам: Экстремальные принципы и проблемы единства научного знания. Новосибирск : Наука, 1983. С. 168–172.

определенные воздействия окружающей среды, "перерабатывать", "сохранять", и "использовать" их в последующих взаимодействиях с окружающей действительностью»⁶⁴.

Говоря о человеческой активности, точнее, об активности человеческого сознания, прежде всего имеют в виду его деятельностный характер, самостоятельность мышления, способность к предвидению, а в результате – способность создавать новое. Данные черты определяют творческий характер человеческого сознания и лежат в основе познания. М. Н. Руткевич и И. Я. Лойфман утверждают, что «отражение мира в сознании людей – это творческое отражение, которое выступает как необходимый результат и вместе с тем условие творческого характера практики»⁶⁵.

Данная закономерность относится ко всем видам познавательного отражения и соответственно – к различным гносеологическим образам, распространяясь тем самым и на художественные образы. Материалистическая традиция рассматривает искусство как отражение действительности в художественных образах. Соответственно, художественный образ является результатом отражения действительности, происходящего в процессе художественного творчества. В характеристике художественного образа как результата отражения действительности последуем за М. Н. Руткевичем и И. Я. Лойфманом, предложившим рассматривать художественный образ в трех аспектах – предметном, оценочном и оперативном.

В истории эстетики целый ряд авторов рассматривал художественное творчество как *подражание действительности*, а художественный образ, соответственно, как результат этого подражания. Начало такой традиции заложил Аристотель, понимавший искусство как мимесис и выделявший три типа подражания: «или тому, как было или есть; или тому, как говорится и кажется; или тому, как должно быть»⁶⁶. Эта идея была развита в Новое время Д. Дидро, Г.-

⁶⁴ Василев С. В. Теория отражения и художественное творчество. Москва : Издательство «Прогресс», 1970. С. 81.

⁶⁵ Руткевич М. Н., Лойфман И. Я. Диалектика и теория познания. Москва : Мысль. 1994. С. 267.

⁶⁶ Аристотель. Поэтика // Сочинения : в 4 т. Т.4. Москва : Мысль, 1983. С. 676.

Э. Лессингом, И.-В. Гете, в отечественной науке – В. Г. Белинским, Н. Г. Чернышевским, Н. А. Добролюбовым, продолжена в исследованиях советского периода.

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.

Ключевой характеристикой реализма (и как стиля, и как творческого метода) является достоверное изображение действительности. Важнейшим принципом реализма является объективное отображение различных сторон жизни человека и общества. Мера проникновения в эту жизнь, глубина и полнота ее познания определяет меру реалистичности. Однако установка на «правду жизни» в реализме была достаточно расплывчата, интерпретировалась различно, что приводило к вариативности реализма.

В западноевропейской художественной культуре середины XIX в. сложился своего рода классический реализм, демонстрировавший «типические характеры в типических обстоятельствах». Так, в живописных произведениях Г. Курбе, Ф. Милле, К. Коро, Т. Руссо ключевым становится изображение материального, вещественного мира, правдивое описание современности.

Ключевой идеей критического реализма была критика социальной несправедливости, т. е. выборочное отражение действительности и призыв ее изменить. Наиболее ярко этот вариант реализма проявился в творчестве художников-передвижников. В. Г. Перов, И. М. Прянишников, Г. Г. Мясоедов, К. А. Савицкий и др. своей задачей ставили вынесение «приговора современности», разоблачение социальной несправедливости.

«Социалистический реализм» – стиль, господствовавший в советском искусстве несколько десятилетий, по сути иллюстрировал действительность, причем «действительность в ее революционном развитии», а значит, только в положительном ключе, не касаясь никаких отрицательных сторон

действительности. Такой вариант реализма оказался искусственным, нежизнеспособным, а потому достаточно быстро прекратил свое существование.

Субъективное подражание «тому, как кажется» характерно, например, для импрессионизма – стиля последней трети XIX века, в котором основным способом познания было впечатление. Художественный образ (прежде всего в живописи и музыке) создавался на основе мимолетного впечатления от общения с действительностью. Авторы стремились уловить мгновенное состояние окружающего мира, передать его подвижность, текучесть. Стремление зафиксировать «единую движущуюся материю» отразилось в создании серий работ, изображающих один объект (серии К. Моне «Стога», «Руанский собор», «Вокзал Сен-Лазар»).

Нормативное подражание «тому, как должно быть» нашло свое выражение в искусстве классицизма. Данный стиль типизировал действительность на основе античных образцов, воспринимая их как идеал, образец совершенства и гармонии. «Подражание природе» означало изображение действительности не такой, какой она была в реальности, а какой она должна быть согласно разуму (философской основой классицизма был рационализм). В произведениях воплощались образы мира, как будто очищенные от случайного, внешнего. Так, в работах самого яркого представителя классицизма в живописи Н. Пуссена природа величественна и торжественна, герои – однозначны в своих идеальных характеристиках, красота мира воспринимается разумом, а не душой.

Именно в нормативном подражании «тому, как должно быть» выходит на первый план присущее произведениям искусства оценочное отношение к действительности. Аксиологический аспект в художественном образе может быть выражен различным образом. М. С. Каган предлагает два ключевых варианта: 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 автора⁶⁷. Автор раскрывает причины существования таких вариантов образных структур.

Во-первых, у каждого вида искусства есть свой набор выразительных средств, которые в большей или меньшей степени позволяют автору сформировать оценочное суждение. У выразительных искусств таких возможностей больше. Прежде всего это литература, т.к. в самом языке присутствует оценочный компонент. Музыка также обладает средствами, позволяющими в предельно-обобщенной форме дать ценностное осмысление действительности. В музыкальном образе может отсутствовать предметный компонент (предметное содержание нехарактерно для непрограммной музыки), но оценочно-экспрессивный может стать основным. Именно такую трактовку отражения реальности музыкой дает И. В. Малышев, утверждая, что содержание музыкального художественного образа «есть результат выявления наиболее обобщенного смысла жизни и отражения ее интегральной ценности для человека конкретной эпохи, класса, социального поколения»⁶⁸.

У пластических искусств возможностей для прямого оценочного высказывания меньше, поэтому живопись, графика, скульптура оценивают изображаемое опосредованно, через композиционные, колористические, пластические решения.

Во-вторых, на способ выражения оценочного компонента влияют особые законы жанра. Достаточно соотнести портрет и карикатуру. В портрете всегда проявляется оценочно-экспрессивное отношение автора к модели, но не в явном виде. Это отношение нужно уловить. Так, эмоционально-правдивыми были работы В. Серова. Биографы утверждают, что ему опасались заказывать портреты, настолько «беспощадными» они могли оказаться. Блестящий по живописи и композиции «Портрет княгини О. К. Орловой» самой княгиней и ее окружением был принят с неодобрением, настолько точно автор показал

⁶⁷ Каган М. С. Познание и оценка в искусстве // Проблема ценности в философии. Москва : Наука, 1966. С. 108.

⁶⁸ Малышев И. В. Отражение действительности в музыке // Музыкальное произведение: эстетический анализ. Москва : Российская академия музыки им. Гнесиных, 1999. URL: <https://www.proza.ru/2010/03/10/921> (дата обращения: 06.01.2025).

высокомерие героини. Однако определенно сказать, какими средствами добился этого художник, достаточно сложно.

Иначе обстоит дело с карикатурой. У данного жанра оценка отрицательных явлений действительности – главная цель. Художественный образ в карикатуре эмоционально воздействует на зрителя благодаря своим разнообразным выразительным ресурсам.

В-третьих, разные художественно-творческие методы дают разные возможности для выражения оценки действительности. О критическом реализме, дававшем жесткую оценку социальной реальности, написано выше. В духе эстетики Н. Г. Чернышевского авторы резко критиковали действительность, изображая ее отрицательные стороны. При этом уже следующее поколение русских художников, представителей «Мира искусства», отказывается от отображения современной действительности, выдвигает идею чистого искусства. С. П. Дягилев писал: «Творец должен любить красоту и лишь с нею вести беседу, во время нежного, таинственного проявления своей божественной природы»⁶⁹, тем самым отрицая непосредственность связи искусства с реальной действительностью.

В-четвертых, фактором, обуславливающим меру аксиологического содержания художественного образа, является индивидуальность автора, его собственные мировоззренческие установки. Личностное отношение к миру, обусловленное жизненным и социальным опытом, эстетической образованностью, претворяется в ценностной составляющей создаваемого художественного образа, определяет степень ее проявления.

Уже в классической трактовке гносеологического образа наряду с предметным и аксиологическим выделяется его оперативный (операциональный) аспект. В общем виде он рассматривается как отражение в образе особенностей познавательной деятельности, в ходе которой он был создан, например,

69 Цит. по: Перевезенцева А. С. Мировоззренческие основы объединения «Мир искусства»: свобода творчества и «чистое искусство» // Преподаватель XXI век. 2011. № 1. С. 367.

зависимость полученных результатов от примененных методов. Оперативный аспект художественного образа заставляет говорить о творческом преобразовании действительности, происходящем в результате ее художественного осмысления. 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. Например, произведение искусства может сыграть роль флага социального проекта, утверждая его идею в сознании общества (И. Айвазовский написал «Первый поезд в Феодосии», когда горожане еще только мечтали о железной дороге). Искусство может стать фактором трансформации общественной жизни, влияя на формирование идеологии, ценностных ориентаций, этических нормативов. Произведение искусства может стать оружием политической борьбы – звуки «Интернационала» или «Марсельезы» способны пробудить революционную энергию.

Искусство может преобразовать человека – обогатить, расширить сферу его потребностей, стать средством его духовной трансформации. Социологи, отмечая влияние на человека современного искусства, обращают внимание на такое свойство художественного произведения, как суггестия. Художественное произведение способно внушать определенный строй мыслей, воздействовать на человеческую психику. Наибольшим подобным эффектом обладает кино, литература и музыка, отсюда – субкультуры поклонников жанра «фэнтези», создающих свой мир, собственные образы в этом мире.

Некоторые авторы считают, что именно в оперативном аспекте наиболее полно раскрывается сущность искусства. Так, подход к искусству как способу реорганизации действительности разрабатывал П. А. Флоренский: «Цель художника – преобразить действительность. Но действительность есть лишь особая организация пространства; и следовательно, задача искусства – переорганизовать пространство, т. е. организовать его по-новому, устроить по-

своему»⁷⁰. С точки зрения российского мыслителя, искусство создает особое художественное пространство, различное для произведений разных видов искусства, на чем П. А. Флоренский выстраивает типологию искусства.

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

В конце XX в. в социально-гуманитарном познании получил распространение методологический подход конструктивизма, рассматривающий деятельность людей, материальную и духовную, как конструирование объектов культуры и новых уровней реальности. Исходным теоретическим основанием данного подхода его сторонники считают определение, данное И. Кантом: «Конструировать, т.е. ... сложить и дать... в определенной форме»⁷¹. Понятие конструирования означает тем самым создание, производство в человеческой деятельности, но с расстановкой некоторых дополнительных акцентов: то, что создается, является конструкцией, т.е. имеет собственную форму, внутреннее устройство, и это устройство может работать, т.е. созданный артефакт способен к относительно самостоятельному функционированию в дальнейшем. Например, когда в юридических науках говорится о конструировании правовых норм⁷², использование термина подчеркивает, что создаваемая норма должна быть внутренне структурированным, «отлаженным» положением, которое будет работать в социальной системе – на его основе будут рассматриваться конкретные ситуации, и необходимо, чтобы норма при ее применении выводила на их адекватное разрешение.

Конструктивизм в исследованиях познания в общем виде «представляет собой подход, согласно которому всякая познавательная деятельность является

⁷⁰ Флоренский П. А. Анализ пространственности и времени в художественно-изобразительных произведениях. Москва : Прогресс, 1993. С. 71.

⁷¹ Кант И. Критика чистого разума. Санкт-Петербург : ИКА «Тайм-аут», 1993. С. 147

⁷² Илалутдинов А. И. Конструирование нормы права // Вестник СПбГУ. Сер.14. 2015. Вып. 1. С. 23–30.

конструированием»⁷³, т.е. активной деятельностью субъекта по созданию гносеологических образов с расчетом на дальнейшее их использование. Понятие конструирования охватывает ряд аспектов познавательной деятельности. Прежде всего это означает, что в познании используются «специальные рефлексивные процедуры при построении (конструировании) образов, понятий и рассуждений»⁷⁴. Эти процедуры – примененные методы, базовые концепции, исследовательские программы и т.д. – играют в познании не только роль «строительных лесов», они запечатлеваются в результатах познания: ни один из них не является абсолютным, это всегда та часть информации об объекте, которую можно было получить данным способом (литературное описание, математическая модель и др.).

В результате гносеологический образ объекта всегда отличается от самого объекта не только «неточностью» или «неполнотой», но и тем, что привносит в него активность субъекта: в нем, например, опущены некоторые детали как несущественные, выделены более отчетливо те проявления объекта, которые были важны субъекту, сформулированы в чистом виде закономерности, в реальности растворенные в массе частных проявлений и случайных отклонений, присутствуют данные о прошлых состояниях объекта и прогнозируется его дальнейшее развитие.

В конечном счете из таких трансформированных образов объектов создается целостная репрезентация той или иной области реальности, также отличающаяся по ряду параметров от исходной реальности. И оказывается, что (в формулировке В. А. Лекторского): «Реальность, с которой имеет дело познание (как научное, так и обыденное) и в которой мы живем, – это не что иное, как конструкция самого субъекта, иногда сознательная, но чаще неосознаваемая»⁷⁵. Например, научная реальность – это онтологическая конструкция в рамках

⁷³ Касавин И. Т. Конструктивизм // Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. Москва : Альфа-М, 2011. С. 373.

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ Лекторский В. А. Можно ли снять оппозицию конструктивизма и реализма? // Социальная философия науки. Российская перспектива. Материалы Международной конференции). Москва, 18–19 ноября 2014 г.). Т. 8. Секция 7. Конструктивизм vs реализм. Москва : Альфа Москва, 2014. С. 5–8.

определенной области науки (и именно ее описывает научная картина мира)⁷⁶. Виртуальная реальность – это особый уровень бытия, выстраиваемый посредством компьютерных технологий. Художественная реальность – это мир, репрезентируемый художественным произведением (циклом произведений, художественным направлением), например, «мир Гарри Поттера» или «Вселенная «Звездных войн». Конструируемые в творческой деятельности человечества миры вступают во взаимодействие между собой⁷⁷. Они и образуют в совокупности духовную сферу культуры, когнитивный уровень ее жизненного мира.

Внешне конструктивистский подход выглядит противоположным гносеологическому реализму. Но сторонники конструктивизма указывают скорее на его дополнительность к теории отражения и возможность синтеза. В. А. Лекторский пишет о возможности создания конструктивного реализма, в котором выделяет следующие ключевые моменты:

– познание в любом случае включает момент конструирования: даже непосредственное восприятие не является пассивным отражением, в нем присутствует деятельностный процесс по извлечению информации (соотносящийся с особенностями познающего);

– индивидуальное познание рассматривается как компонент коллективного познавательного процесса, «Я» понимается как продукт и условие социально-культурного конструирования, оно существует в социальных коммуникациях. Поэтому конструирование носит не только субъективный, но и объективный характер;

⁷⁶ Трофимова Ю. А. Проблема соотношения понятий «научная картина мира» и «научная реальность» // Вестник Челябинского государственного университета. 2010. № 16 (197). Философия. Социология. Культурология. Вып. 17. С. 122–125.

⁷⁷ Трофимова Ю. А. Виртуальная и художественная реальности // Культурологические чтения – 2020. Культурный код в эпоху глобализации: цифровизация общества и образования : сборник материалов Всероссийской (с Международным участием) научно-практической конференции (Екатеринбург, 10–14 марта 2020 г.). Екатеринбург : Изд-во Уральского университета, 2020. С. 140-145.

– реальность многоуровневая, многослойная, причем разные уровни имеют свои способы существования. И в этом смысле конструирование является не отрывом от реальности, а ее расширением и усложнением⁷⁸.

Таким образом, конструктивизм не отрицает принципы классических представлений о познавательной деятельности, а выделяет операционально-конструктивный аспект как ключевой в объяснении познания.

Думается, художественное познание вполне вписывается в данную концепцию. Отмечавшаяся выше оригинальность художественного образа является результатом того самого процесса «вырезания» из реальности части, соотносящейся с деятельностью познающего субъекта, о котором пишет В. А. Лекторский. Автор художественного произведения ведет отбор изображаемого в соответствии со своими личностными установками, требованиями эпохи, стиля и т.д.

Художественное познание вполне можно рассматривать как часть познания коллективного. Художник – продукт своего времени, социума, его произведение, кроме личного, несет универсальные идеи и значения, принимаемые большими культурными группами. Произведение искусства встраивается в социальные коммуникации и существует в них.

Искусство создает собственную реальность, которая взаимодействует с другими, в частности, с реальностью повседневности, однако при этом имеет собственные границы благодаря особой структуре смыслов, специфике существования.

Художественный образ является результатом творческой деятельности по отбору информации, перехода от единичного к общему, от явления к сущности, от реконструкции прошлого, анализа нынешнего состояний действительности к прогнозированию будущего, а значит, является результатом конструирования реальности.

⁷⁸ Лекторский В. А. Можно ли снять оппозицию конструктивизма и реализма? // Социальная философия науки. Российская перспектива. Материалы Международной конференции. Москва, 18–19 ноября 2014 г.). Т. 8 Секция 7. Конструктивизм vs реализм. Москва : Альфа Москва, 2014. С. 7.

Образ не будет художественным в случае абсолютно точного копирования действительности. Слепок, документальная фотография передают точное изображение объекта действительности, но не становятся произведением искусства. «Задача искусства не в том, чтобы копировать природу, но чтобы ее выражать» – говорит О. Бальзак устами своего героя, – «Ну, так попробуй, сними гипсовую форму с руки своей возлюбленной и положи ее перед собой, – ты не увидишь ни малейшего сходства, это будет рука трупа, и тебе придется обратиться к ваятелю, который, не давая точной копии, передаст движение и жизнь»⁷⁹. Ваятель добавит в изображение душу, характер, движение, т.е. достроит образ, и тот станет художественным.

Наглядным примером становится сравнение фотографии и живописного изображения одного и того же объекта. Вокзал Сен-Лазар, церковь в Овере, храм Василия Блаженного – их фотографии создают документальный образ, в котором присутствует отражение действительности только в предметном аспекте (не берем в расчет художественную фотографию, которую некоторые авторы считают одним из видов искусства). Художники же дорабатывают этот образ. В. Ван Гог вносит в изображение церкви в Овере мощный психологизм; устанавливая точную меру сходства и различия, он уподобляет архитектурное сооружение живому существу. К. Моне, работая над серией изображений парижского вокзала, исходил из субъективного восприятия объекта, стремился передать впечатление, которое оказывает объект изображения на художника, и, опосредованно, на зрителя. А. Лентулов, создавая образ храма Василия Блаженного, принципиально преобразует форму. Его композиция – пестрый набор разноцветных геометрических фигур, непостижимым образом складывающихся в узнаваемый образ знаменитого собора. Как видим, авторы привносили новые элементы, творчески дополняли реальность, трансформировали ее и в результате создавали яркие, полноценные художественные образы.

⁷⁹ Бальзак О. Неведомый шедевр // Бальзак О. Избранное. Москва : Просвещение, 1988. С. 313.

Можно выделить различные уровни конструирования, также соотнеся их с направлениями в художественном творчестве. Даже искусство, непосредственно направленное на отражение объективной реальности – например, литература *non-fiction* – осуществляет конструирование на уровне, во-первых, отбора материала, который становится предметом художественного отражения, и, во-вторых, явно или неявно выраженного, но всегда присутствующего авторского отношения к описываемым событиям. Конструирующим моментом является выбор языковых и выразительных средств, поскольку именно через них транслируется эмоциональная и оценочная окрашенность художественного образа, относящаяся к элементам его достройки по сравнению с непосредственным отображением.

В большей степени отходит от реальности конструирование, связанное с созданием уже не новых аспектов и форм представления существующих объектов, а новых *объектов*. Самым простым примером может служить литературное произведение, персонажи которого, хотя и имеют прототипы, являются вымышленными. Они конструируются как люди, имеющие устойчивые характеры, биографии, проходящие через череду событий, и при этом так, чтобы выразить авторскую идею. Даже если произведение является реалистическим, т.е. изображает героев в существующих социальных реалиях и на фоне исторически достоверных событий, мир, в котором он происходит, все равно отличается от непосредственно данного в силу последнего обстоятельства. Это более логичный и последовательный мир, где все действия приводят к соответствующим результатам, все причинно-следственные связи прослеживаются, все логические линии развиваются и завершаются с необходимостью. А. М. Левидов называет в этой связи одним из самых универсальных способов построения художественного произведения «принцип конденсации»⁸⁰, т.е. сгущения, уплотнения: в одном эпизоде раскрывается весь характер человека, в одном персонаже представлен целый социальный тип, в одном событии определяются жизненные пути его участников – и все это в целом работает на идею произведения.

⁸⁰ Левидов А. М. Литература и действительность. Москва : Советский писатель, 1987. С. 276.

На следующем уровне конструирования конструируются уже не объекты, существующие в модифицированной реальности, а *реальность*, организованная собственными принципами и отличающаяся от непосредственно данной на уровне общих закономерностей. Здесь наиболее очевидным примером будет утопия или антиутопия, изображающая принципиально изменившийся мир, причем так, что читателю это изменение представляется логичным; «дивный новый мир» осмысливается им, эмоционально переживается, вызывает определенную оценку. Но это может быть и реалистическое произведение с сильной мировоззренческой установкой, приводящей читателя к «переключению гештальта» – видению человеческого бытия в новом качестве. Сильное воздействие художественного произведения на читателя может произвести эффект, аналогичный тому, о котором писал Т. Кун применительно к науке: «Хотя мир не меняется с изменением парадигмы, ученый после этого изменения работает в ином мире»⁸¹. Человек увидел реальность в новом свете, и мир, в котором он живет, стал для него совершенно иным. Конструирование идеи привело к конструированию новой реальности.

В конструктивистском подходе разграничиваются также первичное и вторичное конструирование⁸²: первичное создает объекты и реальности (материальной и духовной природы), вторичное – их интерпретации. Примером такого разграничения может служить создание в рамках первичного конструирования новаторской научной теории (например, теории струн) и «обрастание» ее в культуре пояснениями, примерами, авторскими версиями, фантастическими построениями, мемами и т.д.

Представляется, что и эта концепция может быть применена к художественному творчеству, но в некоторой модификации. Определенная интерпретация существует в художественном произведении изначально, совмещаясь с первичным конструированием художественного образа.

⁸¹ Кун Т. Структура научных революций. Благовещенск : БГК им. И. А. Бодуэна де Куртенэ, 1998. С. 164.

⁸² Мишин Ю. Д., Верескун В. Д., Постников П. М., Мартишина Н. И. Реальность, деятельность, техника. Новосибирск : Издательство СГУПС, 2011. 297 с.

Н. А. Кузьмина считает это главной особенностью художественного образа в информационном аспекте: «Автор художественного произведения имеет дело не с действительностью вообще, но с уже оцененной и оформленной действительностью»⁸³. На наш взгляд, точнее будет отнести к сфере первичного конструирования художественные произведения, в которых отражается существующая реальность в определенной интерпретации, формируемой художественными средствами, а к сфере вторичного конструирования – произведение тех направлений и жанров, в которых минимизируется собственно-изобразительный момент и выходит на первый план целенаправленное конструирование у адресата определенного настроения, эмоций, переживания, также за счет использования художественных средств (абстрактная живопись, музыка).

Итак, художник (автор) всегда осуществляет конструирование, поскольку преобразует действительность, конструирует новую, художественную реальность. Однако особенностью художественной рефлексии является то, что и адресат произведения искусства также активно участвует в конструировании художественного образа. Искусство предполагает установление коммуникации между автором и зрителем (читателем, слушателем), художественный образ является своего рода посредником между ними. Как отмечает Н. Д. Калина относительно изобразительного искусства, «в форме конструктивного реализма заложена потенциальная возможность создания художественных образов, передающих содержание реальной действительности и иные символические смыслы, закодированные для визуальной коммуникации с людьми»⁸⁴. По мнению М. С. Кагана, «"художественные миры" должны быть соответствующим образом сконструированы, дабы они не созерцались извне, а переживались, т.е. чтобы люди в них жили воображаемой жизнью»⁸⁵. Включению публики в

⁸³ Кузьмина Н. А. Интертекст и его роль в процессах эволюции поэтического языка. Екатеринбург: Изд-во УрГУ; Омск : Изд-во ОмГУ, 1999. С. 11.

⁸⁴ Калина Н. Д. Конструктивный реализм в построении художественных образов изобразительного искусства в контексте создания символических смыслов // Человек и культура. 2022. № 5. С. 97

⁸⁵ Каган М. С. Эстетика как философская наука. Санкт-Петербург : ТОО ТК «Петрополис», 1997. С. 296.

художественную реальность способствуют такие механизмы восприятия, как актуализация, идентификация, конструирование смыслов.

Актуализацию в данном случае можно понимать как перевод объекта из потенциального в актуальное состояние – упоминание в художественном тексте какого-либо объекта, явления порождает соответствующий образ у воспринимающего данный текст, дополняет его теми характеристиками, которые не может передать соответствующий вид искусства. Так, картина У. Тернера «Дождь, пар и скорость» вслед за зрительным ощущением неизбежно порождает слуховое – зритель представляет звук надвигающегося поезда, тактильное – ощущение влажной атмосферы, так выстраивается целостный образ изображенного художником объекта.

Идентификация происходит в результате самоотождествления адресата произведения искусства с персонажем – читатель, зритель «примеряет» на себя его опыт, погружается в его внутренний мир, расширяя, дорабатывая его. Вероятность идентификации зависит и от автора произведения (насколько значимый образ он создал), и от его адресата (его психологической способности принимать на себя чужие жизненные обстоятельства).

Конструирование смысла связано с интеллектуальной работой человека, вступившего во взаимодействие с произведением искусства. С одной стороны, смысл уже заложен в произведение искусства его автором, однако стоит признать, что человек, извлекая этот смысл, будет исходить из контекста собственного опыта, мировоззрения. Об этом писал С. Х. Раппопорт: произведение искусства призвано «одновременно осведомить адресата о некоей объективной данности, внушать ему определенные эмоции (заражать ими) и вызывать у него некоторый строй наблюдений, раздумий, направляя формирование определенных идей и чувств путем уже сотворческой работы самого адресата»⁸⁶.

Включение адресата произведения искусства в процесс конструирования художественного образа, порождение в нем способности со-чувствовать, со-

⁸⁶ Раппопорт С. Х. От художника к зрителю. Москва : Советский художник, 1978. С. 129.

участвовать, со-творить возможно, например, путем оставления образа незавершенным (одна из специфических особенностей художественного образа, о которой говорилось выше). Принцип «non-finito» известен еще с эпохи Возрождения, но в тот период он был, скорее, неосозанным, популярность он приобрел в искусстве постмодернизма, провозгласившем принципиальную асистемность, фрагментарность в изображении действительности. Принципиальная неполнота произведения искусства (предметно-событийная, идейная, эмоциональная) порождает вариативность самого художественного образа.

По большому счету, любое произведение искусства можно считать незавершенным, а значит, ориентированным на «доработку», «достраивание», об этом, в частности, пишет Р. Барт: «...завершая произведение, писатель делает не что иное, как обрывает его в тот момент, когда оно начинает наполняться определенным значением, начинает из вопроса превращаться в ответ»⁸⁷.

Итак, выделение оперативно-конструктивного аспекта творческой деятельности позволяет рассматривать художественный образ как результат конструирования реальности, в любом случае не менее значимого, чем ее отображение. При этом в творческой деятельности по созданию новой художественной реальности активно участвует как автор произведения искусства, так и его адресат.

Сказанное позволяет следующим образом оценить роль художественной рефлексии в специфическом случае когнитивного освоения *вновь возникающих* в культуре объектов:

– в этом случае оперативно-конструктивный аспект гносеологического образа оказывается наиболее востребованным, поскольку происходит первичное конструирование образа объекта. Соответственно особо востребованной является и художественная рефлексия, изначально ориентированная на

⁸⁷ Барт Р. S/Z. Москва : РИК Культура, 1994. С. 239.

конструктивистское построение (в том числе в сравнении с другими видами познания);

– немаловажное значение при этом имеет и то обстоятельство, что сферы мифологического, религиозного, научного, философского познания в современной культуре имеют ограничение либо по функциональности (мифология), либо по доступности для широкой публики, тогда как искусство способно предложить вариант первичной концептуализации объекта, рассчитанный на максимально широкую трансляцию;

– интерактивность художественного образа, включение адресата произведения искусства в процесс его конструирования позволяет искусству в этой ситуации активно взаимодействовать с возникающими в культуре стихийными умонастроениями и, с одной стороны, их выражать и тем самым делать более явными и определенными, с другой стороны – трансформировать их, предлагая новые идеи.

Первичное конструирование в культуре и последующее развитие художественного образа объекта, ставшего с определенного момента частью культуры, будут рассмотрены на материале художественного образа железной дороги.

1.4 Железная дорога как часть культуры и объект художественной рефлексии

Современный железнодорожный транспорт является результатом длительной эволюции рельсового пути и тяговых средств, усовершенствования их взаимодействия, улучшения и усложнения на основе достижений науки и техники. Е. А. Сотников предложил следующую периодизацию зарождения и развития железных дорог:

– 1 период (до 1860-х гг.) – начальное развитие железных дорог, строительство первых железных дорог на всех континентах;

- 2 период (1860 г. – Первая мировая война) – сложение мировой сети железных дорог, создание основных технических средств транспорта;
- 3 период (между Первой и Второй мировыми войнами) – активное развитие и совершенствование железных дорог в качестве основного вида сухопутного транспорта;
- 4 период (1950-1980 гг.) – кризис в результате развития других видов транспорта, сокращение сети железных дорог, уменьшение объемов перевозок;
- 5 период (с 1980-х гг.) – подъем в развитии железных дорог за счет создания скоростных и высокоскоростных магистралей⁸⁸.

Первый период был самым длительным и насыщенным событиями, он начался с первых попыток древних цивилизаций создать дорогу с колесом и завершился строительством первых железнодорожных линий в Европе, США и России. Железная дорога родилась в результате синтеза трех величайших изобретений – колеса, дороги со специальной колеей и паровой машины. Колесо было изобретено предположительно в 4-м тысячелетии до н.э. на Ближнем Востоке; первые колесные дороги были построены в Египте, Индии, Древней Греции, Древнем Риме; паровой двигатель был запатентован Дж. Уаттом в 1784 г.; соединил все три изобретения Р. Тревитик. 13 февраля 1804 г. изобретатель закончил постройку передвигавшегося по гладким рельсам паровоза «Invicta», 21 февраля 1804 г. паровоз преодолел 15,6 км, перевезя 10 т железной руды и 70 добровольцев, совершив тем самым первую грузопассажирскую железнодорожную перевозку.

Первой железной дорогой, осуществлявшей перевозки грузов и пассажиров, стала дорога Стоктон – Дарлингтон, открытая 27 сентября 1825 г. и предназначенная прежде всего для перевозки угля. Следующим важным шагом стало открытие железной дороги Ливерпуль – Манчестер, которое состоялось 15 сентября 1830 г. Данная дорога стала первой общественной железной дорогой, работавшей исключительно с применением локомотивов, приводимых в

⁸⁸ Сотников Е. А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта (1800–2100 г.). Москва : Интекст, 2005. С. 11.

движение паром, она обладала всеми необходимыми атрибутами – была двухпутной на всем протяжении; перевозила и грузы, и пассажиров, и почту; имела специальную систему сигнализации, была оборудована вокзалами, локомотивными депо и др. необходимыми сооружениями. Как пишет П. Файф, «Ливерпуль – Манчестер не была ни первой в мире железной дорогой, ни первой в мире дорогой по перевозке пассажиров, ни первой, использовавшей паровые локомотивы. Но она представляет собой первое воплощение железной дороги в ее современном виде: полностью управляемая паровозом, соединяющая важные промышленные города и пленяющая очарованную, даже встревоженную публику»⁸⁹. Значение этой дороги понимали как в самой Англии (например, К. Дадли Бакстер в статье «Расширение железной дороги и его результаты» (1866 г.) пишет о том, что открытие первой железной дороги произвело революцию во всей системе внутреннего сообщения и приводит статистические данные о значительных коммерческих результатах работы железных дорог⁹⁰), так и в других странах (свидетельством, например, является изданная в 1832 г. в Германии хорошо иллюстрированная гравюрами книга «Самое большое чудо нашего времени, или железная дорога между Ливерпулем и Манчестером в Англии» (изд. Нюрнберг, Ф. Кампе)).

Коммерческий успех первых железных дорог привел к рождению новых проектов. К середине XIX в. железные дороги были построены в 19 странах (таблица 1, данные приводятся по работе З. Л. Крейниса⁹¹).

1. Железнодорожные линии, введенные в эксплуатацию в первой половине XIX в.

Страна	Год	Железнодорожная линия	Протяженность, км
Великобритания	1825	Стоктон – Дарлингтон	41
Австрия	1828	Будёвице – Кершбаум	64
Франция	1828	Сент-Этьен – Андрецикс	18

⁸⁹ Fyfe P. On the Opening of the Liverpool and Manchester Railway, 1830 // BRANCH: Britain, Representation and Nineteenth-Century History. URL: https://branchcollective.org/?ps_articles=paul-fyfe-on-the-opening-of-the-liverpool-and-manchester-railway-1830

⁹⁰ Baxter R. Dudley. Railway Extension and its Results // Journal of the Statistical Society of London. 1866. Vol. 29. No. 4 (Dec., 1866). P. 549–595.

⁹¹ Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 1. Два столетия. Москва : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. С. 63.

США	1829	Балтимор – Элликот-Милз	24
Чехия	1830	Прага – Лана	57
Шотландия	1832	Эдинбург – Далкайт	19
Ирландия	1834	Дубин – Кингстоун	10
Бельгия	1835	Брюссель – Мехлен	20
Германия	1835	Нюрнберг – Фюрт	6
Россия	1837	Петербург – Царское село	27
Италия	1839	Неаполь – Портези	8
Голландия	1839	Амстердам – Харлем	16
Куба	1840	Гавана – Гуйнай	50
Польша	1846	Варшава – Ченстохов	251
Швейцария	1847	Цюрих – Баден	24
Дания	1847	Копенгаген – Роскильд	30
Испания	1848	Барселона – Матаро	28
Португалия	1854	Лиссабон – Каррегадо	36
Норвегия	1854	Осло – Айтсворд	68

Второй период характеризуется бурным ростом железных дорог. По данным Д. Ю. Левина протяженность мировой железнодорожной сети составляла, тыс. км:

1856 г. – 67,0
 1866 г. – 146,0
 1876 г. – 295,0
 1886 г. – 490,0
 1896 г. – 705,0
 1916 г. – 1145,3⁹².

Протяженные линии требовали более мощных локомотивов и более сложной инфраструктуры. На заводах США строятся паровозы-гиганты, имевшие 12 движущихся осей, Путиловский и Брянский заводы в Российской империи выпускают паровозы с шестью движущимися осями. Однако в этот период рождается новая технология – тепловозная и электрическая тяга. В 1879 г. на Берлинской промышленной выставке была представлена первая электрическая железная дорога В. Сименса, в 1912 г. в Швейцарии был испытан первый тепловоз, созданный Р. Дизелем и А. Клозе, чем было задано направление развития железных дорог в XX в.

Совершенствовались технические средства, путевое хозяйство, система управления движением поездов. Путешествие по железной дороге становилось

⁹² Левин Д. Ю. История железнодорожного транспорта : учеб. пособие. Ростов н/Д : Феникс, 2018. С. 35.

все более комфортным – на заводах Пульмана (США) стали строиться пассажирские вагоны с мягкими сиденьями, в составе поезда появились вагоны-рестораны, салон-вагоны.

В описываемый период выявилось военное значение железной дороги – они активно использовались в США во время Гражданской войны, в России в период русско-турецкой и русско-японской войн, появляется сначала бронированный вагон с пушками, а затем – бронепоезд, активно использовавшийся в военных действиях Первой, а затем и Второй мировых войн.

В период между двумя мировыми войнами железная дорога становится главенствующим видом сухопутного транспорта. Активное железнодорожное строительство происходило в СССР, решавшем проблемы восстановления транспорта после Гражданской войны и освоения природных богатств страны. Во многих странах начался переход на тепловозную тягу, электрификация железной дороги.

Четвертый период характеризуется спадом в развитии железных дорог в результате развития воздушного, автомобильного и трубопроводного транспорта. После 1945 г. начался отток пассажиров и грузов в конкурентные транспортные сферы, вследствие чего железнодорожные компании были вынуждены сокращать расходы, придя в результате к отмене транс-американских и транс-европейских поездов (последний рейс знаменитого «Восточного экспресса» состоялся в 1977 г.), закрытию целых железнодорожных линий и вокзалов.

Однако к 1980-м гг. кризис железнодорожной отрасли удалось преодолеть, современный этап характеризуется подъемом, который стал возможен благодаря развитию скоростных и высокоскоростных магистралей. Движение высокоскоростных поездов началось в 1964 г. в Японии, в 1981 г. во Франции, в 1991 г. в Германии, в 1992 г. в Испании и Швеции и т.д. Максимальная скорость движения на таких линиях составляет 270-300 км/ч, при этом рекордной является скорость, установленная в эксперименте – 574,8 км/ч (3 апреля 2007 г., Франция). Наличие новых технических и технологических решений, смелых инженерных

проектов и инициатив позволяет говорить о дальнейшем развитии железных дорог, об их большом будущем.

Железная дорога, постепенно входя в культурное пространство, меняла его облик, оказывая существенное влияние на все сферы общественной жизни – политическую, экономическую, социальную, духовную.

Представление о том, что железная дорога оказывает непосредственное влияние на политическую жизнь страны, сформировалось еще в XIX в., в период активного развития железнодорожной отрасли. Особенно актуальна данная идея была для российской действительности. С. Ю. Витте, выступая с докладом в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I в 1910 г., подчеркивал важную политическую миссию железной дороги, обращая внимание слушателей на то, что «со времени Александра III начали смотреть на железные дороги как на первостепенные орудия государственности»⁹³.

Можно согласиться с Ю. А. Харламовой, утверждающей, что «если бы не было Транссиба, не состоялось бы российское государство в столь обширных пространствах»⁹⁴. Действительно, строительство Транссибирской магистрали способствовало укреплению связи центральной власти с отдаленными регионами, обеспечению государственной целостности. Трансконтинентальная дорога в США решила задачу объединения восточных и западных территорий.

Железнодорожные коммуникации способствовали укреплению военного потенциала страны, сохранению ее значимого военно-политического статуса, позволяя быстро перебрасывать войска на значительные расстояния. Недостаточное развитие железных дорог могло привести к военному поражению (так, одной из причин поражения в Крымской войне 1853-1856 гг. называют отсутствие железнодорожных линий, позволявших оперативно доставлять армию, продовольствие и боеприпасы к месту военных действий⁹⁵), а успешная работа

⁹³ Витте С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети // Мир транспорта. 2010. Т. 8. № 4 (32). С. 167.

⁹⁴ Харламова Ю. А. Железнодорожный комплекс как интегрирующий фактор государственного пространства // Вестник транспорта. 2007. № 2. С. 12–16.

⁹⁵ Первых Д. К. Русская и английская пресса 1850-х годов об организации железнодорожного сообщения в годы Крымской войны // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. 2015. № 3. С. 22–28.

железнодорожной отрасли способствовала победам (одним из важных факторов победы в Великой Отечественной войны стало наличие разветвленной и хорошо работающей железнодорожной сети, на основе чего были сделаны выводы об огромной роли транспорта в войне, а также «о необходимости более полного учета большого влияния транспортного фактора на ход и исход не только боевых действий армий и фронтов, но и войны в целом»⁹⁶).

Железная дорога становилась мощным ресурсом в осуществлении миграционной и демографической политики государства. При этом, с одной стороны, железная дорога могла выступать 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. Т. Л. Пашкова приводит данные о приросте населения Сибири в период строительства Транссибирской магистрали и столыпинской реформы, она же иллюстрирует возможность и обратного процесса – оттока населения из региона в случае падения количества железнодорожных перевозок, утверждая, что при завершении строительства Байкало-Амурской магистрали население, проживавшее вдоль трассы, составляло 2 млн. человек, в начале XXI в. количество проживающих вдоль трассы БАМа составило 600 тыс. человек⁹⁷.

Железнодорожная сеть сыграла значимую роль в урбанизации ряда стран. Вдоль маршрутов, по которым проходили железнодорожные пути, создавались временные поселения рабочих-строителей, многие из которых в дальнейшем эволюционировали в полноценные населенные пункты. Ряд городов получил активный импульс к развитию в результате прохождения через них

⁹⁶ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945). Москва : Наука, 1981. С. 467.

⁹⁷ Пашкова Т. Л. История и перспективы развития перевозок транзитных грузов на Транссибирской магистрали : автореферат дис. ... кандидата технических наук : 07.00.10. Москва, 2004. С. 18.

железнодорожных линий. В результате формировались так называемые «железнодорожные города» (в североамериканской терминологии), со временем ставшие жизненно важными для региона и страны. Среди таких городов называют Такому, Рино, Шайенн, Чикаго, Лос-Анжелес, Атланту, Балтимор, Канзас-Сити и др. В России ярким примером является история г. Новосибирска, выросшего из маленького поселка в крупнейший город страны вследствие строительства железнодорожного моста через р. Обь.

Обратное влияние испытывали города, оказывавшиеся в стороне от железнодорожных трасс и в результате оказавшиеся исключенными из новых экономических связей. Красноречива судьба губернского города Томска, оказавшегося в стороне от основной железнодорожной магистрали и в результате утратившего свой политический и экономический статус. Другой некогда губернский город – Тобольск – утратил свое значение административного, промышленного, торгового центра в результате переноса Московско-Сибирского тракта в 1838 г. в сторону от города и не смог восстановить свое положение в результате прохождения Транссибирской магистрали в стороне от города (несмотря на ходатайства отдельных представителей власти).

Наличие взаимосвязи между уровнем урбанизации и строительством железных дорог доказывается не только на уровне эмпирического описания судьбы отдельных городов, но и на основе изучения статистических данных. Так, Т. Бергер и К. Энфло, проведя исследование на материале развития шведских железных дорог, приходят к выводу, что города, получившие более ранний доступ к железной дороге, сегодня на 62% крупнее и находятся на 11 ступеней выше в городской иерархии по сравнению с изначально подобными городами⁹⁸.

Мощное влияние железной дороги на экономическую сферу выражалось и в организации доступа к природным ресурсам и новым рынкам сбыта, ускорении и удешевлении товарообмена, развитии существующих промышленных отраслей и возникновению новых на территориях, близких к железной дороге, рождении

⁹⁸ Berger T., Enflo K. Locomotives of Local Growth: The Short- and Long-Term Impact of Railroads in Sweden // EHES Working Papers in Economic History. Vol. 42. P. 124–138. DOI 10.1016/j.jue.2015.09.001.

самостоятельной разветвленной железнодорожной отрасли, сложении единой экономической системы. О положительном влиянии железных дорог на экономические процессы и, как следствие, благосостояние общества, пишут современные специалисты, занимающиеся проблемами влияния инноваций на экономический рост, в частности, утверждая, что «железные дороги были эпохальной инновацией, имевшей ключевое значение для начала современного экономического роста и социально-экономического прогресса»⁹⁹.

Строительство железных дорог привело к ряду социальных изменений, в определенной мере перестроив общество, модернизировав его. О трансформации социальной жизни под воздействием железных дорог достаточно подробно пишет британский социолог Дж. Урри в работе «Мобильности»¹⁰⁰, выделяя в качестве ключевых сфер, на которые повлияла железная дорога, время, пространство и социальность.

Одной из особенностей доиндустриальной эпохи было наличие своего времени в большинстве городов, что не доставляло неудобств в период путешествий пеших или конных. Однако со строительством железнодорожных линий, связавших города в единую сеть и значительно ускоривших передвижение между ними, ситуация изменилась. Потребность в едином расписании привела к необходимости введения единого стандартизированного времени, что и было впервые сделано в Великобритании в 1847 г. путем принятия Единого гринвичского времени.

Такое, казалось бы, малозначительное новшество, как единое время и единое расписание, привели, по мнению Дж. Урри, к значимым социальным последствиям – «к повышению пунктуальности, точности и просчитываемости в социальной жизни»¹⁰¹. Единое время структурировало перемещения человека, события в его жизни и жизни общества. Расписание, являющееся для

⁹⁹ Мачерет Д. А., Валеев Н. А., Кудрявцева А. В. Формирование железнодорожной сети: диффузия эпохальной инновации и экономический рост // Экономическая политика. 2018. №1. С. 255.

¹⁰⁰ Урри Дж. Мобильности. Москва : Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012. 576 с.

¹⁰¹ Там же. С. 211.

современного общества привычным способом организации деятельности, было настоящей инновацией, порожденной железнодорожной системой.

С появлением железных дорог изменилось представление о пространстве. С одной стороны, расстояние между отдельными населенными пунктами сократилось, т.к. преодолевалось значительно быстрее, чем ранее, с другой стороны, оно расширилось за счет соединения тех регионов, которые до железнодорожной эпохи практически не были связаны между собой. Дж. Урри идет дальше и утверждает, что железная дорога создала свое собственное пространство, «соединившее различные места (и одновременно исключившее другие) во все более комплексные и расширяющиеся системы ускоренной циркуляции»¹⁰². В результате путешествие, а в данном случае – железнодорожное путешествие, обретает самостоятельную ценность, позволяя путешественнику ощутить бескрайность просторов, красоту ландшафта, через который мчался поезд.

Повышая мобильность общества, железные дороги формировали новые формы коммуникации. Изначально сопровождавшая рождение нового транспорта идея о том, что путешествие по железной дороге станет доступным представителям всех социальных слоев и, более того, объединит их, не воплотилась в практику. Создание вагонов разных классов и степени комфорта, выделение на вокзалах отдельных помещений для привилегированных классов, скорее закрепляло сословное расслоение общества. Новшество же заключалось в необходимости путешествовать в закрытом пространстве в окружении незнакомых людей, часто – незнакомых людей противоположного пола (на европейских дорогах достаточно долго использовались вагоны каретного типа, в буквальном смысле запиравших чужих друг другу людей в едином пространстве). В таких условиях необходимо было вырабатывать новые стратегии сохранения социальной дистанции. Одним из способов дистанцирования от попутчиков стало чтение. С тех пор чтение превратилось в неизменный атрибут железнодорожного

¹⁰² Урри Дж. Мобильности... С. 217.

путешествия (отметим, что для современного общества способом отгородиться от попутчиков стали наушники и мобильный телефон).

Появление железной дороги значительно повлияло на духовную культуру, в частности, на сферу образования, просвещения, досуга жителей регионов развития железнодорожного транспорта.

Взаимосвязь между развитием железной дороги и расширением начального образования, введением национальной системы образования доказали А. Л. Черменьо, К. Энфло и Й. Линдвалл¹⁰³, используя данные о результатах местного образования в Швеции в XIX в. Авторы утверждают, что создание национальной сети железных дорог позволило проводить регулярную и эффективную инспекцию учебных заведений, что, с одной стороны, увеличивало долю детей, посещающих постоянные государственные школы, с другой стороны, меняло школьные программы в сторону увеличения доли естественных наук среди изучаемых предметов.

Строительство железных дорог способствовало развитию профессионального образования, т. к. требовало значительного количества квалифицированных кадров для строительства, а далее – обслуживания железнодорожных линий. В России первое высшее учебное заведение, готовившее инженеров, было учреждено в 1809 г. в Петербурге, это был Институт Корпуса инженеров путей сообщения, ставший в дальнейшем лидером в развитии транспортной науки и системы инженерного образования в России. В 1896 г. было открыто Московское инженерное училище ведомства путей сообщения. Для подготовки специалистов среднего звена открывались технические училища и железнодорожные школы. После революции 1917 г. количество учебных заведений увеличивалось. В 1934 г. в ведении Народного комиссариата путей сообщения было уже 11 вузов, в которой обучалось более 18 тыс. студентов¹⁰⁴. Количество техникумов к 1932 г. увеличилось до 135, в результате на 100

¹⁰³ Cermeno A. L., Enflo K., Lindvall J. Railroads and Reform: How Trains Strengthened the Nation State // *British Journal of Political Science*. 2022 Vol. 52. P. 715–735. DOI: 10.1017/S0007123420000654

¹⁰⁴ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза : в 2 т. Т. 2. 1917-1945 гг. Санкт-Петербург : ОАО «Иван Федоров», 1997. С. 203.

инженеров железнодорожного транспорта в России приходилось 73 техника¹⁰⁵. Таким образом железнодорожный транспорт способствовал развитию технического знания, подготовке технических специалистов в стране. Кроме того, техническая интеллигенция вела активную просветительскую работу, читая научно-популярные лекции, организуя научно-технические и инженерные съезды, публикуя статьи в журналах и газетах, таким образом формируя культурную среду региона (относительно Западной Сибири данный вопрос достаточно подробно исследован Т. Н. Хроменковой¹⁰⁶).

Исследования в области истории библиотечного дела также показывают влияние железнодорожной отрасли на данную сферу. Библиотечная сеть в системе железнодорожного транспорта создавалась и развивалась Министерством путей сообщения для обеспечения книгами как работников транспортной сферы, так и городского населения (так, в 1907 г. В Петербурге при Управлении дороги учредили библиотеку для общего пользования)¹⁰⁷. Создание библиотечной системы Сибирской железной дороги называет «уникальным явлением в культурной жизни региона» Н. А. Мурашова, указывая, что к 1913 г. система железнодорожных библиотек в регионе составляла 69 учреждений с общим фондом 60 501 экземпляр, и утверждая, что «она способствовала развитию культуры, профессиональной грамотности рабочих»¹⁰⁸.

Железная дорога давала новый импульс развитию театральной и концертной жизни. Открытый в 1836 г. Павловский вокзал был не только конечной станцией Царскосельской железной дороги, но и одним из центров петербургской культурной жизни. В большом концертном зале вокзала, вмещавшем до 3000 человек, устраивались балы и концерты. В качестве исполнителей приглашались известные музыканты (так, в 1856-1865 гг. в

¹⁰⁵ Там же. С. 216.

¹⁰⁶ Хроменкова, Т. Н. Формирование железнодорожной интеллигенции и ее влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е - 1930-е гг. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02. Омск, 2006. 208 с.

¹⁰⁷ Там же. С. 138.

¹⁰⁸ Мурашова Н. А. Становление библиотечного дела в Западной Сибири в 1861-1913 гг. : автореферат дис. ... кандидата исторических наук : 07.00.02. Оренбург, 2010. С. 21.

Павловске давал концерты И. Штраус), а на концерты публика специально приезжала из города.

С расширением сети железных дорог музыкальная и театральная жизнь оживлялась в регионах – строились новые залы, приглашались музыканты и театральные труппы, формировалась своя творческая интеллигенция. Например, в 1896 г. в Кисловодске был открыт Курзал, построенный на средства акционерного общества Владикавказской железной дороги. В дальнейшем руководство железной дороги тратило значительные суммы на финансирование концертной деятельности в этом зале – содержало симфонический оркестр, оплачивало приглашение европейских и столичных артистов. Статистика посещаемости Кисловодского курзала с 1910 по 1913 гг. говорит о постоянном увеличении посетителей (до 100 тыс. человек в сезон)¹⁰⁹.

Строительство Транссибирской магистрали способствовало развитию театральной жизни в Сибири. В отсутствие постоянных театральных трупп важной была организация гастролей, железная дорога давала возможность гастролирующим коллективам переезжать между городами и выступать перед большим количеством зрителей. Нередко сами здания вокзалов использовались для проведения спектаклей. Так, спектакли было разрешено проводить в здании вокзала станции Омск на основании постановления начальника Омского жандармского полицейского управления железной дороги «О разрешении собраний, чтений, бесед, публичных зрелищ, увеселений, благотворительных сборов, церковных служб и постановок на станциях и в вагонах различными общественными учреждениями»¹¹⁰.

Как видим, железная дорога стала не просто одним из объектов культуры, она активно воздействовала на культурное пространство, давала новые импульсы к развитию во всех сферах жизни общества. Возникнув как продукт технического прогресса, она, согласно характеристике транспортных систем, данной

¹⁰⁹ Семина Н. Б. Управление культурными процессами на Кавказских Минеральных Водах в XIX – начале XX вв. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02. Ставрополь, 2005. С. 161.

¹¹⁰ Кирьяш А. В. Роль железнодорожного транспорта в формировании культурного пространства Сибири в 1890-е-1917 гг // ОНВ. 2011. №5 (101). С. 29–32.

В. В. Чешевым, проникла в социальное тело общества, соединилась с культурным пространством, встроилась в него, став «своеобразным симбиозом предметно-технологического и культурного начала»¹¹¹.

По словам британского историка Э. Хобсбаума, «железная дорога... была настоящим символом человеческого триумфа, достигнутого посредством технологии», показателем значимости для общества железной дороги, по мнению автора, является то, что это «единственное достижение XIX в., продукт индустриализации, который стал поэтическим и фольклорным образом»¹¹². Железная дорога, действительно, очень быстро и активно начала осваиваться сферой художественной культуры. Образ железной дороги в искусстве начал формироваться практически с момента начала функционирования нового вида транспорта. На появление нового объекта культуры откликнулись мастера графики, живописи, литературы, музыки, далее происходило его осмысление в рамках театрального искусства, скульптуры, кино.

Образ железной дороги появился в первую очередь в печатной графике – виде искусства, который называют самым демократичным в силу своей доступности массовой аудитории. Произведения печатной графики, имея большую тиражность и малую стоимость, оказывались в поле внимания большого количества зрителей. Образ железной дороги создавался с помощью разнообразных технологий (литография, линогравюра, ксилография, офорт и др.) и нашел свое воплощение в различных жанрах данного вида графики (плакат, книжная и газетная иллюстрации, карикатура). Образная сфера таких печатных листов по большей части связана с ролью железной дороги в общественной жизни, взаимодействием с социальными процессами. Обращались к железнодорожной теме и авторы произведений уникальной графики, создавая более лирические сюжеты, чаще изображая частную жизнь человека в железнодорожном пространстве, давая более личностную характеристику теме.

¹¹¹ Чешев В. В. Глава 1. Современная технологическая революция: антропологический контекст // Человек перед вызовами современной технологической революции. Томск : Национальный исследовательский Томский государственный университет, 2023. С. 114.

¹¹² Хобсбаум Э. Век революции. Европа 1789–1848. Ростов-на-Дону : Изд. «Феникс», 1999. С. 67–68.

Живописные произведения железнодорожной тематики появляются в 1830-е гг. Это преимущественно пейзажи, в которых художники ищут соотношение природного ландшафта и новой технической системы, каким-то образом встраивающейся в этот ландшафт. Со второй половины XIX в. количество картин, изображающих железную дорогу, нарастает, они становятся более разнообразными по своей тематике. В частности, большой интерес художники проявляют к изображению пассажиров в интерьерах вокзалов и вагонов. В живописи XX в. жанровое разнообразие картин, посвященных, железной дороге, становится максимально возможным (это исторический жанр, бытовая, пейзаж, портрет, натюрморт). Кроме того, необходимо отметить, что образ железной дороги нашел свое воплощение практически во всех художественных стилях, существовавших в данную эпоху.

Проявление нового вида транспорта вызвало большой резонанс в литературной среде. Поэты и писатели активно осваивали железную дорогу как новое (особое!) место действия и средство перемещения героев в пространстве, использовали ее образ как сюжетобразующий элемент, придавали образу символическое значение, через обращение к железнодорожным мотивам передавали целый комплекс чувств и переживаний персонажа (лирического героя), связанный со стремительным перемещением в пространстве.

Воплощение образа железной дороги в музыке, пожалуй, не настолько обширно, как в вышеуказанных видах искусства, однако композиторы также внесли свой вклад в художественное освоение данного технического феномена. В разнообразных музыкальных произведениях (инструментальные и симфонические пьесы, романсы, кантаты и др.) постепенно вырабатывались приемы, прежде всего передающие звуки движения поезда, вплоть до создания иллюзии отправляющегося с платформы и постепенно разгоняющегося паровоза. Авторов по большей части захватывала возможность передать в музыке новые ритмы, новые скорости, привнесенные в культуру железной дорогой.

Интерес скульпторов к теме железной дороги формировался постепенно. В XIX в. по большей части создавались произведения мелкой пластики – памятные

монеты и медали, посвященные открытию железных дорог или их первым юбилеям. Для перевода образа железной дороги в монументальную скульптуру должно было пройти время – только во второй половине XX в. начали устанавливать памятники, посвященные истории железнодорожного транспорта (ключевые эпизоды строительства железнодорожных магистралей, изображение строителей, военная история железных дорог). К концу XX в. и в XXI в. тематика скульптурных изображений стала более разнообразной, включающей бытовые стороны деятельности железной дороги (многочисленные памятники железнодорожному персоналу, пассажирам, багажу, рельсам, вагонам и т.д.).

Театральное осмысление образа железной дороги лежит в двух плоскостях – это, с одной стороны, пьесы, непосредственно посвященные железной дороге, имеющие в сюжете железнодорожные мотивы, и, с другой стороны, театральные постановки, в которых место действия, изначально не связанное с темой железной дороги, переносится в остановку железнодорожного вокзала или поезда. В современном театральном дискурсе рождается и третий вариант – постановки *site-specific*, в которых реальные объекты железной дороги становятся местом театрального действия.

Пути железной дороги и кинематографа пересеклись уже в момент рождения нового вида искусства. Братья Люмьер, включив поезда в свои первые киноленты, не только уловили тему, интересную публике, но и воспользовались идеей кино как метафоры путешествия, фильма, способного переносить всех зрителей, находящихся в кинотеатре, как пассажиров поезда, в другое пространство и даже в другое время. Поезд, вокзал стали излюбленными драматургическими объектами режиссеров – в их пространстве легко разыгрываются практически любые (лирические, драматические, комедийные, детективные и т.д.) сюжеты, их образы позволяют метафорически передать душевные состояния, образ жизни героев.

Архитектура в связи с появлением железной дороги должна была решать двойную задачу – с одной стороны, создавать архитектурные сооружения нового назначения с определенными техническими характеристиками (вокзалы,

водонапорные башни, виадуки, тоннели и т.д.), с другой стороны, вписывать эти сооружения в архитектурное пространство города, создавать определенный архитектурный образ. Главным железнодорожным сооружением является вокзал, сочетающий в себе не только технологические и эстетические, но и социально-культурные функции.

Таким образом, художественное осмысление железной дороги происходило во всех видах искусства, ее образ в результате использования разных средств художественной выразительности наполнялся многообразным содержанием, приобретал разнообразные смыслы и значения. В художественном осмыслении образа железной дороги проявились все ключевые характеристики художественной рефлексии.

Достаточно быстро авторы произведений перешли от простого описания нового технического объекта, т.е. репрезентации, к его художественному смысловому освоению. Железная дорога сама по себе является динамичным объектом, вызывающим достаточно сильные эмоции, особенно сильные переживания она пробуждала в обществе в XIX в., когда люди впервые сталкивались с мощной машиной, легко и быстро перемещавшейся в пространстве. Эти чувства воплощались и в произведениях искусства. Они могли быть полярными – от восторга и восхищения («Попутная песня» М. И. Глинки на слова Н. В. Кукольника) до ужаса и неприятия («Ночью на железной дороге между Прагою и Веною»), но в любом случае образы железной дороги обладали достаточно большой *экспрессивностью*.

Постепенно железнодорожные образы наполнялись новыми смыслами, обретали *многозначность*. Даже такая хрестоматийная работа, как «Дождь, пар и скорость» У. Тернера, вызывает разные интерпретации. На поверхности лежит понимание картины как восхищение скоростью буквально разрезающего пространство поезда, однако изучение деталей композиции (бегущего перед поездом зайца, мирно качающейся на реке лодки рыбака) заставляет искать другие смыслы, связанные с неоднозначной оценкой влияния прогресса на окружающую действительность.

Иносказательность железнодорожных образов наиболее ярко проявилась в жанре карикатуры. Сатирическая графика, направленная против политических, экономических, социальных процессов, связанных с функционированием железных дорог, активно использовала иносказание как один из приемов создания образа (яркий пример – североамериканская политическая карикатура XIX в.).

Образ поезда (ключевого элемента железной дороги) может использоваться как *метафора*. В отечественном искусстве одной из самых ярких и известных является метафора «паровоз – локомотив светлого будущего». Образ мчащегося в светлое социалистическое будущее поезда стал лейтмотивом советского плакатного искусства (один из примеров – плакат Б. Крюкова «По графику Маркса локомотив истории поставили на рельсы и повели вперед Ленин и Сталин»).

Важной характеристикой образа железной дороги является его сложная, биполярная *символичность*. Этот образ в разные периоды становился символом прогресса и символом разрушения, символом встреч и расставаний, символом дома и бездомности, символом динамики и стабильности. Примеров – множество в разных видах искусства.

Создавая железнодорожные образы, авторы неизменно переходят от изображения конкретных фактов, ситуаций, героев к установлению общих черт и характеристик, т.е. к *типизации*. В результате рождаются образы типичного представителя железнодорожной профессии (например, герои шаржей М. Щеглова «Носильщик», «Рабочий», «Телеграфист», «Господин обер-кондуктор» из серии «Типы СЖД») или описания типичного поведения на железной дороге (образ читающей героини, например, Анны Карениной, или образы едущей в новые края молодежи – многочисленные картины 1950-х гг. с названиями «На учебу», «На практику», «В целинные земли»).

В произведениях железнодорожной тематики не стоит искать абсолютного правдоподобия. Несмотря на то, что в живописи присутствуют работы, в которых авторы стремятся максимально точно изобразить ту или иную модель локомотива, облик конкретного вокзала и т.д., большей художественной

выразительности достигают художники, отказывающиеся от полной достоверности в пользу *условности*. Зрителю не столько интересно узнавать образ, сколько чувствовать его, достраивать образ, такую возможность в большей степени создают произведения с определенной долей условности. К максимальной условности в изображении железной дороги в свое время пришли художники модернистских направлений.

Художественное воплощение образа железной дороги в каждом произведении приобретает собственные черты, передавая *субъективное* отношение авторов к данному объекту. По большей части каждый автор транслировал какую-то одну определенную позицию в ряде произведений, однако возможны были и трансформации взгляда мастера на характеристику объекта изображения, на его место в окружающей действительности.

Как видим, художественный образ железной дороги обладает общими свойствами художественного образа – иносказательность, символичность, многозначность, экспрессивность, типизация явлений действительности, условность, субъективность.

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

- как новый объект, для которого должна быть сформирована собственная эстетика. 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, вносящий 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, формируется 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.

Основные выводы по главе 1.

1 Художественный образ является одной из ключевых категорий эстетики, получившей достаточно развернутое теоретическое осмысление в работах отечественных и зарубежных исследователей. Однако современные тенденции развития как искусства, так и теоретической культурологии заставляют подвергнуть его переосмыслению, что возможно сделать с использованием современных разработок в рамках теории познания.

2 В современной эпистемологии разрабатывается концепция многообразия видов познания, утверждается ценность каждого из них для создания полноценной картины мира. В качестве основных видов познания выделяют обыденное, мифологическое, религиозное, художественное, научное, философское познание. Каждый вид обладает гносеологической спецификой и решает определенные познавательные задачи максимально эффективно. Искусство может быть рассмотрено в этом контексте как сфера художественного познания. Художественное познание 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

3 Характерными чертами художественного познания являются целостность, наглядность, оригинальность, самодоказательность, допустимость вымысла, наличие особого языка и др. Художественное познание направлено 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.

4 Универсальной формой художественного познания является художественный образ, в котором концентрируются основные характеристики художественного способа познания действительности. Специфическими чертами художественного образа являются иносказательность, символичность, многозначность, недосказанность, экспрессивность, типизация явлений действительности, условность, самодостаточность, субъективность. Специфика художественного образа предопределяет тот факт, что в художественной рефлексии раскрытие характеристик объекта в художественной рефлексии с необходимостью включает эмоционально-ценностную составляющую.

5 Связанные с объектом оценки и эмоциональные переживания отчасти складываются стихийно в ментальном поле культуры, и в этом случае роль художественной рефлексии состоит в том, чтобы их выразить с максимальной отчетливостью и яркостью. В другой своей части оценки и эмоции являются индивидуальными, авторскими, отличающимися от уже сложившихся в культуре на массовом уровне, и тогда художественная рефлексия расширяет пространство складывающихся в культуре представлений об объекте, способов эмоционального отношения к нему, связанных с ним смысловых интерпретаций. В ситуации

появления в современной культуре объектов нового типа художественная рефлексия изначально играет существенную роль в формировании канонов их осмысления в культуре, предлагая язык и соответственно способ высказывания о них, оценки и эмоциональные реакции, которые становятся ожидаемыми и принятыми.

6 Художественный образ является результатом отражения и конструирования реальности. Как результат отражения действительности он выступает в неразрывном единстве трех аспектов – предметно-изобразительного (основанного на идее подражания действительности), оценочно-экспрессивного (определяющего ценностное содержание произведения) и оперативно-конструктивного (связанного с творческим преобразованием действительности). Выделение оперативно-конструктивного аспекта в качестве ключевого в художественной деятельности позволяет рассмотреть художественный образ как результат творческой деятельности по отбору информации, перехода от единичного к общему, от явления к сущности, от реконструкции прошлого, анализа нынешнего состояний действительности к прогнозированию будущего, а значит, считать его результатом не только отражения, но и конструирования реальности. Художественный образ всегда выступает как своего рода модель мира, частично совпадающая с объективной реальностью, а частично достроенная в совместном творчестве автора и адресата произведения искусства.

7 В процессе когнитивного освоения вновь возникающих в культуре объектов оперативно-конструктивный аспект формирующегося образа оказывается наиболее востребованным, поскольку происходит первичное конструирование образа объекта. Соответственно особо востребованной становится и художественная рефлексия, имеющая в современной культуре все возможности для оперативного осуществления и широкой трансляции.

8 Наглядным и масштабным примером, позволяющим проследить, как вновь возникший и утверждающийся в пространстве культуры объект начинает осваиваться художественной рефлексией и как формируются его содержание и структура, является становление художественного образа железной дороги.

9 Конструирование художественного образа железной дороги связано с включением ее в систему ценностно-смысловых представлений о различных реалиях культуры. Художественный образ железной дороги, с одной стороны, делает представления о ней эмоционально и аксиологически окрашенным, тем самым поддерживая ее утверждение в качестве части культуры, с другой стороны, обеспечивает связь этих представлений с образами других фундаментальных реалий культуры, что способствует взаимному обогащению их смысловых структур. Более подробно взаимодействие образа железной дороги с важнейшими универсалиями культуры будет рассмотрено в главе 2.

ГЛАВА 2 СИМВОЛИКА И СМЫСЛЫ ХУДОЖЕСТВЕННОГО ОБРАЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ¹¹³

2.1 Железная дорога как техническая система: символика и смыслы¹¹⁴

Осмысление образа железной дороги в качестве технического объекта лежит в русле философских и культурологических размышлений о влиянии техники на культуру, общество и человека. Серьезное теоретическое осмысление проблем техники началось в конце XIX в., когда были созданы концепции, стремящиеся осознать технику как продукт человеческой цивилизации, дать ее характеристику в наиболее универсальном ключе.

В многообразной картине школ и учений, выдвинувших свои взгляды на особенности взаимодействия техники и культуры, выделим две ключевые исследовательские позиции – техницизм и антитехницизм.

Техницизм стал выражением убеждения в определяющем значении техники для человечества, в ее безусловной благотворности для культуры, провозглашения техники основным двигателем общественного прогресса. Многочисленные технические изобретения XIX – XX вв. вызывали своего рода эйфорию в связи с возлагаемыми на технику надеждами и ожиданиями. Высказывались идеи о том, что развитие техники способно привести к возникновению по-новому организованного общества, в котором условия жизни человека будут определяться передовыми технологиями, будет обеспечено непрерывное развитие в будущем, расширение возможностей человеческой цивилизации.

Одним из первых, кто на рубеже XIX – XX вв. привел аргументы в защиту техники, был П. К. Энгельмейер, который, обобщая особенности техники, писал: «техника сближает народы, облегчает доступ в неизведанные страны (возьмем хоть полярные области), сокращает время и расстояние и пролагает пути к

¹¹³ Данные об анализируемых произведениях представлены в Т. 2.

¹¹⁴ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Образ железной дороги как воплощение идей техницизма и антитехницизма (XIX – начало XX в.) // Общество: философия, история, культура. 2022. № 6. С. 206–210.; Мальцева Е. А. Гражданская война и железная дорога в советском кинематографе // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. 2021. № 2 (10). С. 14–19.

сплочению человечества в одну семью»¹¹⁵. Позже К. Ясперс, рассматривая технику как принципиально новый фактор мировой истории, отмечал, что «техника открывает перед нами новый мир и новые возможности существования в мире, а в этом мире – новую близость к природе»¹¹⁶. В качестве новых возможностей автор называет: – красоту технических изделий, связанную прежде всего с их совершенной целесообразностью; – расширение реального видения человека, т.е. возможности наблюдения мира во всех направлениях; – новое мироощущение, расширяющееся до планетарного масштаба¹¹⁷.

Одной из разновидностей техницизма стала идея технократии – убеждение в том, что принципы рациональной организованности, характерные для технической сферы, могут обеспечить гармоничное развитие общества и человеческих отношений, что инженерные навыки способны привести к решению общественных проблем. Согласно идеям Т. Веблена, Г. Скотта, Дж. К. Гэлбрейта и др. техническая элита может и должна управлять не только техникой, но общественными процессами, стать ведущей силой культуры.

Оборотной стороной техницизма является антитехницизм, согласно которому техника противостоит духовным и социальным ценностям, ведет к непредсказуемым негативным последствиям, является источником бед и страданий, губительна для культуры.

Так, именно в развитии техники видел причину неминуемой гибели европейской цивилизации О. Шпенглер: «Творение поднимается на творца. Как некогда микрокосм-человек поднялся на природу, так восстает теперь микрокосм-машина против нордического человека. Властелин мира сделался рабом машины. Она принуждает его, нас, причем всех без исключения, ведаем мы об этом или

¹¹⁵ Энгельмейер П. К. Философия техники. Санкт-Петербург : Издательство «Лань», 2013. 93 с. Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. С. 13. URL: <https://e.lanbook.com/book/43893> (дата обращения: 30.07.2022).

¹¹⁶ Ясперс К. Истоки истории и ее целью : в 2 выпусках. Выпуск 1. Москва : АН СССР, Институт научной информации по общественным наукам (ИНИОН), 1978. С. 176.

¹¹⁷ Там же. С. 178.

нет, хотим или нет – идти по проложенному пути. Взбесившаяся упряжь влечет низвергнутого победителя к смерти»¹¹⁸.

Н. А. Бердяев считал вопрос о технике «вопросом о судьбе человека и судьбе культуры»¹¹⁹, а главной опасностью – установление власти техники над человеческой душой. С точки зрения мыслителя развитие техники уничтожает индивидуализацию, делая мир безлично-массовым, лишенным образа, происходит дегуманизация культуры («машина по природе своей антигуманистична»¹²⁰). Однако не машина, а человек виновен в невероятной власти машинизма, «машина может быть великим орудием в руках человека, в его победе над властью стихийной природы, но для этого человек должен быть духовным существом, свободным духом»¹²¹.

Обе позиции, и техницизм, и антитехницизм нашли свое воплощение в художественной культуре. Практически во всех видах искусства создавались яркие образы, характеризующие взаимоотношения техники и человека, общества, культуры. Железнодорожная тематика в этой ситуации оказывалась наиболее востребованной, «из всех новых машин ни одна не давала более значимого или вызывающего воспоминания образа быстро меняющихся времен, чем железная дорога»¹²². Именно железная дорога, а конкретнее – паровоз, железнодорожный состав оказался той силой, которая вызывала с одной стороны – ужас и протест, с другой – уважение и восхищение, что отразилось в образной сфере произведений «железнодорожной» тематики.

¹¹⁸ Шпенглер О. Человек и техника // Культурология. XX век: Антология. Москва : Юрист. 1995. С. 486.

¹¹⁹ Бердяев Н.А. Человек и машина (проблема социологии и метафизики техники) // Путь. Май 1933, № 38. С. 3.

¹²⁰ Бердяев. Там же. С. 23.

¹²¹ Бердяев. Там же. С. 34.

¹²² Marx L. The Railroad in the Landscape: An Iconological Reading of a Theme in American Art // Prospects, 1985. V. 10. P. 86.

2.1.1 Железная дорога как символ прогресса

Первые изображения железной дороги появились сразу после запуска общественных линий железнодорожного транспорта, т. е. мастера живописи и графики моментально откликнулись на появление нового технического устройства, попытавшись запечатлеть его облик и передать первые впечатления. В многочисленных гравюрах в основном представлен один сюжет – железнодорожный состав выезжает со станции или, наоборот, прибывает на нее, при этом обязательным является изображение нарядной публики, наблюдающей за необычным действием.

Как уже отмечалось в п. 1.4, первой общественной железной дорогой, по которой осуществлялось регулярное движение составов, движимых исключительно паровой машиной, стала дорога Ливерпуль – Манчестер, открытая в 1830 г. Данная железная дорога, соединившая важные промышленные города, открыла железнодорожную эру, продемонстрировав как положительные, так и отрицательные ее характеристики. Открытие дороги было массовым рекламным мероприятием, организованным Ливерпульско-Манчестерской железнодорожной компанией и ее инвесторами, и привлекло многочисленную празднично настроенную публику, однако торжества были омрачены смертью члена парламента, упавшего на рельсы и оказавшегося под колесами паровоза (источники называют эту смерть первой в истории железных дорог).

Серию гравюр, посвященных данной дороге, создал И. Шоу младший, изобразив разные участки дороги, паровозы, и главное событие в истории Ливерпульско-Манчестерской железной дороги – ее открытие. В гравюре «Открытие Ливерпульско-Манчестерской железной дороги, 15 сентября 1830 г.» (1831 г.) воссоздана сцена отправления поезда из Ливерпуля. Композиция делится на две части – слева – готовый к отправлению железнодорожный состав, состоящий из паровоза, платформы с военным оркестром и нарядных разноцветных открытых вагонов с пассажирами, справа – стоящая, в том числе и на путях, нарядная публика. Сцену обрамляют высокие каменные стены вокзала,

раскрывающиеся масштабной аркой, через которую и должен будет выйти на простор первый железнодорожный состав. Изображение проникнуто празднично-торжественной атмосферой, в нем ничего не говорит о случившейся катастрофе (о которой, безусловно, хорошо знал художник).

Открытие железной дороги Гарнкирк – Глазго запечатлел шотландский художник Д. О. Хилл. Цветная литография «Открытие железной дороги Глазго и Гарнкирк, вид на Милл-Бридж, обращенный на Запад» (1832 г.) содержит те же приметы праздничной атмосферы, что и описанная выше гравюра, – украшенный разноцветными флагами состав, свободно расположившаяся по сторонам железнодорожного полотна нарядная публика, но в этой гравюре присутствует новый элемент – промышленное предприятие. Поезд идет по диагонали, разделяющей пространство частной жизни человека (здесь природа, красивый особняк, дети, домашние собаки и т. д.) и пространство промышленного производства (глухие кирпичные стены, мощные, высокие дымящие трубы). Сам поезд пока является частью первого пространства, его вид достаточно легкомысленен, из трубы паровоза, в отличие от фабричных труб, не идет пар, поездка пассажирами и зрителями воспринимается как развлечение, интересное и необычное действие.

На гравюре неизвестного мастера «Празднование открытия первой железной дороги между Нюрнбергом и Фюртом» (1835 г.?) изображено весьма сильное оживление публики, вызванное прибытием поезда, сам локомотив вносит в окружающую среду заметные изменения – значительное пространство в композиции перекрыто паровозным дымом. Та же идея – в гравюре неизвестного художника «Первый поезд отправляется из Гримсби, Линкольншир» (1848 г.) – поезд выезжает из-под путепровода, оставляя позади обжитое пространство с возвышающимся собором и обдавая дымом провожающих его людей.

В 1837 г. в России открылась Царскосельская железная дорога, вызвавшая большой восторг у жителей столицы. Литография К. Б. Бегрова «Поезд Царскосельской железной дороги» (1840-е гг.) выполнена позже, однако и она передает тот интерес, который вызывал новый вид транспорта. Газета «Санкт-

Петербургские ведомости» писала: «Шестьдесят верст в час; страшно подумать... Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение; только ветер свистит, только конь пышет огненной пеною, оставляя за собой белое облако пара. Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощая время? Эта сила – ум человеческий»¹²³.

Железная дорога породила не только визуальные образы в художественной культуре, ее осмысление происходило и в других видах искусства. Нетерпенье, радостное ожидание, ликование – целую палитру сложных чувств и переживаний выразили в знаменитой «Попутной песне» Н. В. Кукольник и М. И. Глинка (1840 г.). В одном из первых «железнодорожных» произведений России авторы, используя разнообразные средства художественной выразительности, мастерски изобразили железнодорожный мир и передали чувства человека, в нем очутившегося.

В торжественной оде «Железная дорога» (1842 г.), посвященной открытию дороги Петербург – Москва, С. П. Швырев гиперболизирует событие, характеризуя железную дорогу как символ и прямое воплощение прогресса, с восхищением описывая те изменения, которые она принесет в российскую действительность – вдохнет новую жизнь в древнюю столицу, объединит Петербург и Москву:

Веселись, младое племя!

Любо вдаль смотреть очам:

Чудных дел благое семя

Ныне брошено векам;

Разодвинутые бездной,

Две столицы – два ядра

Сплавит вместе путь железный:

Слышишь это, тень Петра?

¹²³ Цит. по: История железнодорожного транспорта России : в 2 т. Т. 1: 1836-1917 гг. Санкт-Петербург, Москва : Петербургский государственный университет путей сообщения, 1994. С. 38.

Не только две столицы, но и всю страну может, по мысли автора, объединить железная дорога:

*Соберётся Русь святая
От всех своих концов,
От немой стены Китая,
От звенящих моря льдов;
Станет жить своей серединой,
Укреплять в ней бытиё,
И забьётся пульс единый
В теле здоровом у неё.*

Так С. В. Швырев в художественном тексте воплотил имевшую широкое хождение в обществе идею великой цивилизаторской силы, которой обладала железная дорога, ее способностью содействовать культурному подъему отдаленных территорий, создавать единое культурное пространство страны, сделать Россию частью мировой цивилизации:

*Встанет Русский исполин
Пред дивящейся вселенной,
Строен, гибок и един*¹²⁴.

Важность, удобство, эстетику железной дороги, по словам М. С. Акимовой, объективно оценивает П. А. Вяземский¹²⁵. В стихотворении «Петр Алексеевич» (1867 г.) автор воспеваает новую дорогу («Благословляю я чугунок!»), сравнивает масштабы преобразований, привнесенных ею в российскую действительность, с масштабами переустройства страны Петром I, предполагая, что царь-реформатор высоко оценил бы чудо техники. Поэт применяет железнодорожную лексику, описывая деятельность Петра I:

*Пар, эту пятую стихию,
Еще не выдумал народ,*

¹²⁴ Швырев С. П. Железная дорога // Москвитянин. 1842. № 3. С. 7–10.

¹²⁵ Акимова М. С. Образ технической цивилизации в литературе второй трети XIX в. // Вестник славянских культур. 2012. № 2. С. 54–62. С. 57.

*А царь наш матушку Россию
На всех парах уж гнал вперед.*

*Встав с позаранку, чарку хватит,
Подает к походу зычный свист,
И сплошь свою громаду катит
Наш венценосный машинист¹²⁶.*

О необходимости и возможности железной дороги охватить огромные пространства, соединить дальние территории пишет Ж. Верн в книге «Клодиус Бомбарнак или Записки репортера, присутствовавшего на открытии великой Трансазиатской магистрали Россия – Пекин» (1892 г.). По сути, великий фантаст как о реальном проекте пишет о Великом Сибирском пути, который в России в тот момент только начинал строиться, Европа же с данными о нем познакомится только в 1900 г. на Всемирной Парижской выставке. Герой романа восхищается строителями магистрали: «Это был вызов, брошенный природе человеческим гением, и победа осталась за человеком», сравнивает русских и американских инженеров, признавая большое мастерство и тех, и других: «Часто говорят о той необычайной быстроте, с какой американцы проложили железнодорожный путь через равнины Дальнего Запада. Но да будет известно, что русские в этом отношении им ничуть не уступают, если даже не превосходят, как быстротой строительства, так и смелостью индустриальных замыслов»¹²⁷.

К сфере литературной фантастики можно отнести и стихотворение А. фон Шамиссо «Паровой конь» (1830 г.), написанное за пять лет до того, как была проложена первая немецкая железная дорога. По мнению Г. Ю. Филипповского и Зиминной Л. И. стихотворение «представляет структуру вопрошания-пророчества, касавшегося новинки технического прогресса – железной дороги, причем "паровой конь" – очевидное представление (парового)

¹²⁶ Вяземский П. А. Петр Алексеевич // Полное собрание сочинений князя П. А. Вяземского. Издание Графа С. Д. Шереметева. Т. XII. 1863–1877. СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1896. С. 300.

¹²⁷ Верн Ж. Клодиус Бомбарнак. Ташкент : Изд. ЦК ЛКСМ Узбекистана «Ёш гвардия», 1961. С. 39.

локомотива как важного составляющего сложного концепта железная дорога»¹²⁸. В стихотворении автор описывает локомотив как огромную лошадь, преодолевающую историческое время – благодаря невероятной скорости она скачет вокруг Земли так быстро, что прорывается в прошлое. Рыцарь локомотива становится свидетелем своего рождения, попадает на свадьбу деда, встречает Наполеона и все это – благодаря «непобедимому железному коню»¹²⁹. Так выглядело первое поэтическое осмысление невероятной для того времени скорости, развиваемой паровозом.

Еще одно литературное пророчество обнаруживается в творчестве А. Гастева. В эссе «Экспресс. Сибирская фантазия» (1916 г.) автор описывает революционное будущее сибирских городов – Красноярска, Новониколаевска, Кургана, Иркутска, Якутска, пророча им невероятный технический и научный рост, в какой-то мере предвосхищая те изменения, которые произошли с городами в последующие десятилетия. Перемещает между городами автора и читателя железнодорожный экспресс – не просто символ технического развития, а непосредственный участник научно-технического преобразования действительности. С восторгом А. Гастев описывает желания и возможности экспресса, наделяя его характеристиками сильного, смелого, дерзкого человека: «он хочет прорезать всю землю, облить ее своим жарким дыханием, отдать ей всю огненную страсть свою; он хочет вселить в нее беса холода и беса жара и заставить их вечно биться, он хочет утопить человека в металле, расплавить маленькие души и сотворить одну большую; он хочет заразить камни человеческим голосом, заставить мерзлую землю петь гимны огню. И потом все смешать, включить исполинские токи, дать волю неслыханному по безумству и отваге, и самому умчаться дальше»¹³⁰.

В картине американского художника А. Дюрана «Прогресс» (1853 г.) нашла выражение идея прогресса как применения технологий для совершенствования

¹²⁸ Филипповский Г. Ю., Зимина Л. И. Метафорическое пространство концепта железная дорога в текстах русских и европейских романтиков XIX в // Верхневолжский филологический вестник. 2019. № 2. С. 12.

¹²⁹ Строфы века – 2. Антология мировой поэзии в русских переводах XX века. Москва : Полифакт, 1998. С. 601.

¹³⁰ Гастев А. К. Поэзия рабочего удара. Петроград : Издание «Пролеткульта», 1918. С. 140.

общества. В композиции полотна левую нижнюю часть занимает изображение части лесного массива с поваленными старыми деревьями и фигурами коренных американцев, смотрящих вдаль, на обновленные земли. В правой части картины вьется дорога, ведущая к железной дороге, являющейся в данном случае символом прогресса. Стадо животных с погонщиком, повозки устремляются по этой дороге вверх, туда, где телеграфные провода, фабричные трубы, канал, пароходы и железная дорога. В картине отсутствует конфликт между старым и новым, между природой и техникой. Скорее, это признание тех изменений, которые принес XIX в., признание значимости технических изобретений для общества и мира в целом. Однако надо отметить, что существует иная интерпретация данной картины. Р. Беделл видит в данном полотне двойственное отношение художника к техническому прогрессу, полагая, что в картине можно почувствовать «беспокойство Дюрана по поводу уничтожения природы, уничтожения творений Божьих»¹³¹.

Вопрос соотношения природы и техники (в нашем случае железнодорожной) – важный ракурс художественного отображения идеи прогресса. Особенности сосуществования природы и железной дороги можно интерпретировать как в рамках техницизма, так и антитехницизма. Обратимся к авторам, стоявших на стороне технических преобразований, прежде всего к американским пейзажистам XIX в. Л. Маркс в работе, посвященной изображению железной дороги в пейзаже, пишет о том, что в XIX в. «образ железной дороги превратился в мощный символ прогресса, но образ железной дороги в ландшафте должен был быть еще более мощным, особенно в Соединенных Штатах, где родной ландшафт был наделен особым набором смыслов, ценностей и целей»¹³². Исследователь имеет в виду соединение в образе железной дороги двух образов американской культуры. С одной стороны, железная дорога часто представлялась воплощением веры эпохи Просвещения в грядущее освобождение человечества от

¹³¹ Bedell R. Asher Durand's Progress Reconsidered // *Panorama: Journal of the Association of Historians of American Art*. 2019. Vol. 5.1. URL: <https://doi.org/10.24926/24716839.1688>.

¹³² Marx L. The Railroad in the Landscape: An Iconological Reading of a Theme in American Art // *Prospects*. 1985. V. 10. P. 87.

вековых ограничений природы. С другой стороны, она представлялась примером человеческой способности приблизиться к силе самого Творца (идеи протестантизма были особенно сильны в Америке того времени). Кроме того, в среде художников получила признание высказанная Р. У. Эмерсоном идея о том, что в пейзаже необходимо изображать новые объекты действительности (фабрики, пароходы или железные дороги) так, чтобы они гармонично вписались в природный мир, чтобы произведения искусства стали моделью идеального социального порядка, в который идеально – естественно и благотворно – вписался бы мир машин.

Данные идеи привели к рождению американского пейзажа, который тот же Л. Маркс назвал «пейзажами примирения»¹³³. В работах целого ряда авторов – Дж. Иннеса, Т. Даути, Т. Коула, Т. П. Росситера железная дорога, присутствуя в композиции, не привлекает к себе внимания, она как будто сливается с окружающей средой. В работе Т. Даути «Вид на Свомпскотт. Массачусетс» (1837 г.) железная дорога, действительно, настолько хорошо вписана в лесной пейзаж, что глаз зрителя не сразу ее отыщет. Маленький дымящий паровоз спокойно движется между деревьев, как один из обитателей лесного массива. Однако его центральное место в композиции говорит о первостепенном значении. В пейзаже «Река в Катскиллсе» Т. Коула (1843 г.) железная дорога также размещена в центре полотна, но ее размеры настолько малы на фоне широкой панорамы местности и она так нежно вписана в колорит, что остается практически невидимой.

Не только прием своеобразной «невидимости» применяли американские художники, гармонизируя образ железной дороги с природой. В работе «Виадук Старрукка, Пенсильвания» (1865 г.) Дж. Кропси локомотив с вагонами расположил в центральной части композиции, изобразив его въезжающим на виадук. Поезд хорошо заметен, но при этом не нарушает безмятежный гармоничный ландшафт, а вместе с виадуком воспринимается как закономерный

¹³³ Marx L. The Railroad in the Landscape... P. 103.

этап развития технологий, имеющих корни в древности (напоминая древнеримские виадуки в Европе). Так американские живописцы изображали технологии, легко и гармонично вписывающиеся в природную среду, создавая оптимистичный образ технологической цивилизации.

Анализ произведений других национальных школ показывает, что желание «примирить» железную дорогу и природу проявилось не только в американской живописи. С точки зрения З. Сегала, анализирующего изображение железных дорог в немецких гравюрах, поезд в них «не только не устрашает, но и изображается как средство соединения природы и человека... железнодорожные пути включались в сельские пейзажи, как если бы они были неотъемлемой частью, а станции изображались как эстетические постройки»¹³⁴. Данная характеристика приложима не только к немецкой графике, но и к немецкой живописи. В картине А. Менцеля «Железная дорога Берлин – Потсдам» (1847 г.) железнодорожное полотно гармонично вписано в окружающий ландшафт, оно подобно реке, огибает неровности местности, не перекраивая природную среду, не прорезая ее прямыми линиями, а мягко встраиваясь в нее. Как пример французской живописи назовем работу К. Писсарро «Железная дорога в Дьеп» (1886 г.), изображающую поезд, очень аккуратно и практически незаметно движущийся через просторное залитое солнцем поле.

Художник И. Айвазовский не просто изобразил железную дорогу на одном из своих полотен, а своей деятельностью способствовал появлению железнодорожной линии в родном городе, Феодосии. Айвазовский был ярким сторонником строительства, одним из главных акционеров Акционерного общества феодосийской железной дороги, а картину «Первый поезд в Феодосии» (1892 г.) написал еще до того, как дорога была построена. На полотне знаменитого художника совмещены привычная для художника-мариниста морская стихия – олицетворение спокойного и величественного природного начала, и рукотворная сфера – прямые рельсы железнодорожного полотна с

¹³⁴ Segal Z. The naturalisation of nineteenth-century German Railways as depicted in visual discourse // The Journal of Transport History. 2022. Vol. 43 (2). P. 241.

уверенно движущимся по ним поездом. Это совмещение выглядит весьма гармоничным. Порождение технического прогресса не разрушает окружающий мир, а активно встраивается в него, принося несомненное с точки зрения автора благо.

Постепенно от передачи первых впечатлений от железной дороги и поисков ее места окружающем мире мастера искусства переходили к ее осмыслению в качестве самостоятельного объекта, передавали восхищение красотой технического изделия, показывали этапы его существования в этом мире. Так, в 1873-1876 гг. немецкий художник П. Мейерхейм создал цикл картин «История жизни локомотива» из шести полотен, показывающих процесс рождения поезда от добычи руды до его отправки покупателю. Объединяющая идея монументальных картин – продемонстрировать, как из полезных ископаемых промышленный продукт рождается и поступает на мировой рынок (некое смешение технического, экономического и художественного начала).

На первом полотне – «Добыча руды» – изображена разработка рудного месторождения. На картине, построенной на световых контрастах, царит спокойная рабочая атмосфера, тяжелейший физический труд не кажется таковым, им спокойно (с точки зрения автора) занимаются женщины. В следующей картине «Доменный шлак» представлен процесс выплавки железа в домне. В композиции доминируют огонь, расплавленный металл. На холсте «Машиностроительный завод» изображен следующий этап рождения локомотива – здесь куются огромные колеса. В пространстве, заполненном серыми металлическими конструкциями, выделяются могучие фигуры кузнецов, ударами молотов придающих форму важнейшей детали будущего паровоза. На полотне «Технические работы» он приобретает свой окончательный вид. Практически все пространство композиции занимает огромный локомотив, он господствует над суетящимися вокруг людьми. На данном этапе человек выступает создателем машины (на картине инженеры рассматривают чертежи, рабочие вытачивают и прикручивают детали), но уже здесь намечается будущая расстановка сил – человек начнет обслуживать эту машину, уйдя на второстепенную позицию.

Однако данный контекст лишь намечается, пока художник воспекает торжество человеческого разума, создавшего красивую и мощную машину. Близится момент, когда железная дорога должна будет обойти и затмить другие виды транспорта – в следующей части цикла «Железнодорожный мост через Рейн в Эренбрайштайне» встречаются конная повозка, корабль и железнодорожный состав. Все они движутся в разных направлениях, при этом поезд спокойно и деловито пересекает полотно слева направо, возвышаясь над всем происходящим, визуально даже горы оказываются ниже него. Завершает историю локомотива картина «Мировая торговля», изображающая отгрузку нового локомотива в порту Гамбурга. Он теперь не случайно возникший объект, не эксперимент инженера-одиночки, теперь он часть мировой цивилизации. Так в достаточно идеализированном изображении производственного процесса была воплощена идея торжества техники вообще и конкретно – железнодорожной техники.

Паровоз как главный символ технического прогресса вызывал восхищение у большого числа художников. Это было восхищение особой эстетикой технического объекта, заключающейся в доведенной до совершенства целесообразности, той необходимости для бытия человека, которая задает определенные формы, в результате создавая гармоничный образ. Понятие прекрасного относительно технического объекта – самостоятельная область исследования, мы ограничимся тем объяснением, которое дает В. В. Ванслов: «Красота выступает для человека как чувственно выраженный результат свободы владения материалом, как свидетельство и подтверждение общественного господства человека над миром. Например, те или иные качества формы – ее целесообразность, структура, цвет и т. д. – приобретают для человека эстетическое значение лишь благодаря тому, что они воспринимаются как конкретное выражение закономерности, освоенной человеком в его практике»¹³⁵. Железнодорожные объекты, пройдя определенный путь эволюции от первых прототипов до почти совершенных механизмов, стали примером воплощения

¹³⁵ Ванслов В. В. Прекрасное в жизни и искусстве. Москва : Знание, 1957. 39 с.

идеи прекрасного – гармонии технического совершенства и сильного эстетического образа.

Изображения паровоза, поезда как самостоятельного объекта, без его включения в какой-либо сюжет, начали появляться примерно в 1840-е гг. в графике. Это были изображения, достаточно сухо фиксирующие облик пока еще малоизвестного публике объекта. Такие работы находим, например, в творчестве И. Шоу младшего, создавшего в 1830 г. изображения первых паровозов, построенных Р. Стивенсоном для Ливерпульско-Манчестерской железной дороги – «Нортумбрийский паровоз» и «Планета». Художник размещает объект своего изображения крупно в центре листа, лишь намечая окружающий пейзаж. Такая гравюра давала возможность внимательно рассмотреть паровоз, познакомиться с новым средством передвижения (а гравюра благодаря своей тиражности позволяла это сделать большому количеству зрителей), но не выражала какие-либо чувства и переживания автора, была скорее техническим рисунком.

Работы, ярко выражающие восхищение железнодорожными объектами, появляются в конце XIX – начале XX в. Американский художник У. Фостер создал серию изображений поездов «Все за день» (1910 г.), опубликованных в журнале Scribners в Нью-Йорке. Локомотивы выглядели максимально реалистично и динамично. Первое достигалось за счет хорошего знания устройства этой машины (автор прошел курс в Массачусетском технологическом институте по механике локомотивов, чтобы обеспечить точность своих изображений), второе – благодаря особому приему, использовавшемуся живописцем. У. Фостер в своих композициях часто использовал очень низкую точку зрения, располагая зрителя буквально на рельсах, что дает ощущение невероятной скорости, с которой движется поезд. Другая необычная точка зрения применена в работе «Встреча с Limited» (1910 г.) из той же серии. Изображены несущиеся навстречу друг другу поезда, один из которых – знаменитый «20-й век Лимитед», пассажирский экспресс, использовавшийся на Центральной железной дороге Нью-Йорка с 1902 по 1967 гг. Автор дает взгляд сверху, как будто размещая зрителя на тендере паровоза, давая почувствовать себя участником

динамичной сцены встречи двух чугунных машин. В работе 1917 года «20-й век Лимитед» экспресс становится главным и единственным героем. Он буквально врывается в пространство картины, заставляя поверить в мощную скорость и силу паровой машины.

Еще один мастер, буквально влюбленный в железную дорогу и передававший эту любовь в живописных полотнах – Г. Фогг. Американский художник специализировался на железнодорожном искусстве, за свою карьеру написав большое количество работ и получив признание как мастер поразительно точных и реалистичных изображений железной дороги. Сюжеты его картин были весьма разнообразны. Так, например, серия из 16 картин, заказанная для празднования столетия завершения строительства Трансконтинентальной железной дороги в 1969 году, включает изображения исторических событий – церемония завершения строительства дороги, нападение индейцев на железнодорожный состав, но главный интерес у художника вызывают железнодорожные составы, движущиеся среди бескрайних равнин.

Восхищение красотой железнодорожной техникой присутствует и в работах современных художников. Яркий пример – картины А. С. Капчикова. Художник в своих произведениях обращается к образам железнодорожного прошлого, прежде всего – к образу паровоза. Он подчеркивает красоту локомотива, эта красота – в гармоничности формы, функциональном совершенстве, эмоциональной выразительности. Его паровозы самодостаточны, часто изображаются без какого-либо окружения и лишних деталей. Хотя живописец умеет вводить детали, подчеркивающие характеристику своих железных героев, например, в картине «Букет сирени» (2020 г.) на решетке локомотива установлен букет цветов, своей нежностью подчеркивающий силу и мощь паровоза. При этом необходимо отметить, что для А. С. Капчикова, как и для ряда других мастеров нашего времени, паровоз является, скорее, объектом некоторой ностальгии. Это характерно для текущей эпохи – интерес к железнодорожной технике прошлого как память о ярком периоде, наделенном положительными характеристиками. Об этом, в частности, пишет Н. И. Ламохина: «на сегодняшний день паровоз, как

определяющий символ эпохи и знаковый элемент прошлого, претерпел период забвения, возрождения через феномен ностальгии»¹³⁶.

Железнодорожная техника кроме того, что стала воплощением технической красоты, выполняла важную функцию расширения реальности для человека, что также является выражением технического оптимизма. С точки зрения Яспера «благодаря транспортным средствам техника делает человека едва ли не вездесущим; он может передвигаться по всем направлениям – если ему не препятствует в этом государство, война или политика – и на месте вникнуть в то, что может быть познано, увидено, услышано»¹³⁷.

Возможность железной дороги преодолевать большие расстояния на огромной скорости, доставлять пассажиров в ранее недоступные для них места, неоднократно становилась предметом восхищения писателей и поэтов. Ч. Диккенс в эссе «Полет» (1851 г.) описывает поездку по железной дороге из Лондона в Париж как полет между двумя городами, во время которого пассажиру нет необходимости самому совершать какие-либо действия. Достаточно сесть в вагон с билетами в руках, все остальное свершится как в сказке «Тысяча и одна ночь». «Куда девались двадцать два часа длинного-предлинного дневного и ночного путешествия, когда нам бывало либо невыносимо жарко, либо невыносимо холодно? Где теперь боль в суставах, где затекшие ноги, где тот француз в ночном колпаке, который никогда не позволял опустить оконце и который всегда валился на меня, когда засыпал, а когда спал, то всю ночь храпел, распространяя запах лука?» – размышляет герой, а приехав в Париж, признается: «Я, видно, чересчур налетался, но я не могу этому поверить. У меня такое чувство, точно меня околдовали и зачаровали»¹³⁸. По словам И. А. Бахметьевой,

¹³⁶ Ламохина Н.И. Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии // Вестник СПбГИК. 2020. № 2 (43). С. 42.

¹³⁷ Ясперс К. Истоки истории и ее цель : в 2 выпусках. Выпуск 1. Москва : АН СССР, Институт научной информации по общественным наукам (ИНИОН), 1978. С. 178.

¹³⁸ Диккенс Ч. Полет // Диккенс Ч. Собрание сочинений в 30 т. Т. 19. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1960. С. 455.

Ч. Диккенс в этом тексте воссоздает особую картину мира «человека путешествующего»¹³⁹, добавим – «путешествующего по железной дороге».

О том, что железные дороги сближают города, уничтожают пространство, в цикле «Лютеция» (1843 г.) пишет Г. Гейне: «Мне чудится, будто горы и леса всех стран придвинулись к Парижу. Уже слышу запах немецких лип, у моих дверей шумит Северное море»¹⁴⁰. Автор называет железную дорогу провиденциальным событием, меняющим жизнь человечества, придающим ему новое устройство, утверждает, что его поколение может похвалиться тем, что присутствовало при столь важных изменениях, важнейшим же изменением называет изменение понятий пространства и времени.

Г. Х. Андерсен в эссе «Железная дорога» (1842 г.), обращаясь к незнакомому с новым видом транспорта читателю, описывает его особенности, делится впечатлениями от своей первой поездки. Эти впечатления для автора совершенно необычны и ошеломительны – удивляет суэта вокзала («что тут была за суматоха, что за беготня и возня с чемоданами и мешками»), издаваемые локомотивами звуки («шипели и свистели локомотивы»), скорость поезда («ход все ускоряется, и наконец тебе кажется, что ты летишь на крыльях ветра»)¹⁴¹. Отвергая обвинение в отсутствии романтики у железнодорожного путешествия, автор утверждает, что «так-то вот и следует путешествовать по странам, расположенным на ровной, гладкой поверхности!»¹⁴², отмечает, с какой скоростью можно достичь разных городов: «в какие-нибудь три часа махнул в Лейпциг! В тот же день, часа четыре спустя, сделав почти такой же конец, но уже не по ровной местности, а через горы и реки, – приезжаешь в Дрезден»¹⁴³. В заключение Г. Х. Андерсен делает вывод о великой роли железной дороги: «Великое изобретение железная дорога. Благодаря ей мы теперь поспорим

¹³⁹ Бахметьева И. А. Человек путешествующий, а также природа и социум в путевом очерке Ч. Диккенса «Полет» (1851) // Грамота, 2013. № 3 (21): в 2-х ч. Ч. I. С. 21-24.

¹⁴⁰ Гейне Г. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. С. 219.

¹⁴¹ Андерсен Г. Х. Железная дорога // Андерсен Г. Х. Собрание сочинений: в 4 т. Т. 3. Импровизатор: Роман; Повести; Комедии; Стихотворения. Москва : «Тerra», 1995. С. 361.

¹⁴² Там же. С. 362.

¹⁴³ Там же. С. 363.

могуществом с чародеями древних времен! Мы запрягаем в вагоны чудо-коня, и пространства как не бывало! Мы несемся, как облака в бурю, как птицы во время перелета!»¹⁴⁴.

Технологический оптимизм в живописи железнодорожной тематики достигает максимума в 1920-е гг. Железная дорога по мысли авторов несла социальное благополучие, способствовала прогрессивному развитию человечества. Одна из панелей фрески «Америка сегодня» Т. Х. Бентона (1930-1931 гг.) получила название «Инструменты силы». На ней автор изображает странную, но мощную комбинацию огромных машин, олицетворяющих современную индустриальную мощь – поезд, самолет, дирижабль, плотину, двигатель внутреннего сгорания. Это был своего рода снимок эпохи, зафиксировавший веру в силу человеческого разума, многократно увеличенную техникой.

Тема освоения нового пространства благодаря железным дорогам ярко звучала в советском искусстве. Железная дорога стала символом не только технического прогресса, но и социального. В молодом советском государстве после окончания гражданской войны железные дороги активно восстанавливались и строились новые. Строительство Туркестано-Сибирской магистрали (Турксиба), соединившей Сибирь и Среднюю Азию, стало темой произведений разных видов искусства. Данная магистраль является одной из крупнейших и значимых строек первой пятилетки в Советском Союзе. Решение о ее строительстве было принято в декабре 1926 г., первый регулярный поезд прошел 10 мая 1929 г.

Этапы строительства, отдельные участки, открытие дороги фиксировались кинодокументалистами. Снимали небольшие (трех-, пятиминутные) сюжеты, передающие трудовой энтузиазм рабочих, строящих не просто новую дорогу, а свое будущее, будущее своей страны. Самой значительной работой на тему данного строительства по праву считается полнометражный фильм «Стальной

¹⁴⁴ Андерсен Г. Х. Железная дорога... С. 363.

путь (Турксиб)», созданный режиссером В. А. Туриным в 1929 г. и высоко оцененный отечественными и зарубежными кинематографистами. Жанр фильма обозначен авторами как «киноочерк в пяти частях». Каждая часть имеет свой сюжет, свою драматургию, тон которой задают титры, построенные по типу эпического повествования: «Многие годы хлопок и хлеб спорят на орошенной земле»; «Высоко над жаждущей землей покоятся снежные вершины...»; «И увидели горы и степи нивелир, и увидел нивелир горы и степи...». Однако в середине фильма тон меняется, становится активным, пропагандистским: «В атаку на упрямую землю!»; «В ногу с Турксибом»; «Война вековому примитиву!». Фильм, построенный на противопоставлении двух противоборствующих сил – инерции старого и энергии нового, декларирует неизбежную победу последнего. Олицетворением современности является железная дорога, вместе с которой на обновленные земли приходит улучшение жизни, грамотность, овладение новыми технологиями.

Появление железнодорожного транспорта в Средней Азии нашло свое отражение и в живописных произведениях. Художник-экспрессионист А. Лабас, стремившийся охватить все грани современной ему действительности, запечатлеть многообразие и темп нового мира, не прошел мимо столь яркого события. В картине «Первый паровоз на Турксибе» (1931 г.) художник изобразил стремительно несущийся по жаркой степи черный мощный локомотив. Этот образ обобщенный, не изображающий конкретную модель паровоза, не передающий детали. Художника интересовало движение как неотъемлемая часть технического прогресса, именно его автор и пытался передать в своем полотне. Железнодорожный локомотив в его произведениях становится одним из символов движения в будущее, к новым свершениям и открытиям.

Стилистика еще одной картины, посвященной данной магистрали, – «Турксиб» А. Кастеева (1969 г.) – иная. Это социалистический реализм, захватывавший в тот период художественное пространство советского искусства. А потому автор очень подробно и детально изображает происходящее, пытаясь достоверно изобразить важное событие в истории родного для него края. На

полотне изображен надвигающийся на зрителя поезд и группа нарядно одетых людей, радостно его приветствующих. В картине есть противостояние старого и нового уклада – это караван верблюдов, идущих вдоль железнодорожного пути, при этом нет сомнений в том, кто в этом противостоянии победит – движение поезда уверенно и непреклонно меняет течение жизни в прогрессивном направлении.

В XX в. во многом благодаря развитию железных дорог у человечества складывается новое пространственное ощущение – ощущение глобальности бытия в этом мире. Железная дорога установила постоянные связи между отдаленными территориями, связала страны и цивилизации в единое пространство, тем самым создав материальную базу для формирования глобального экономического пространства. При этом железная дорога повлияла и на мировоззрение человека, расширив его представления о мире до планетарного масштаба, заставив почувствовать сопричастность общему мировому пространству.

В рассказе русского писателя рубежа XIX – XX вв. Л. Андреева «На станции» (1903 г.) звучит признание в любви к этой мощной технике и понимание ее глобального значения: «я люблю этих железных гигантов, когда они проносятся мимо, покачивая плечами и переваливаясь на рельсах от колоссальной тяжести и силы, и уносят куда-то незнакомых мне, но близких людей. Они кажутся мне живыми и необыкновенными; в их быстроте я чувствую огромность земли и силу человека, и, когда они кричат повелительно и свободно, я думаю: так кричат они и в Америке, и в Азии, и в огненной Африке»¹⁴⁵.

О расширении представлений о дороге до земного масштаба пишут исследователи, анализируя творчество Н. Рубцова: «лирический сюжет типа «движение сквозь пространство и время» проявляется в лирическом романе Н. Рубцова как пространственное движение, переходящее на уровень судьбоносного движения; пространственное движение, создающее инобытие

¹⁴⁵ Андреев Л. Н. Собрание сочинений : в 6 т. Т. 1. Рассказы 1898-1903 гг. Москва : Художественная литература, 1990. С. 485.

лирического героя, его вездесущность; пространственное движение, позволяющее преодолеть индивидуальную и национальную локальную ограниченность, расширяющее пространство индивидуального пребывания лирического героя до пространства национального и далее – всеобщего, земного»¹⁴⁶. В стихотворении «Поезд» (1969 г.) поэт не дает точных координат, описывая поезд, который мчится «посреди миров несокрушимых», «где-то в самых дебрях мироздания», «посреди явлений без названья»¹⁴⁷. Лирического героя захватывает напряженное движение, заставляющее забыть о покое и ощущать волнение перед возможным крушением, однако в последней строфе такая возможность отвергается:

*Но довольно! Быстрое движенье
Все смелее в мире год от году,
И какое может быть крушенье,
Если столько в поезде народу?*¹⁴⁸

Идея глобальности железной дороги нашла свое отражение в плакатах. Так, на рекламном плакате знаменитого пассажирского поезда «Sunset Limited» компании Southern Pacific Company (У. Х. Булл, 1898 г.) изображен состав, огибающий земной шар и светом своего прожектора освещающий космическое пространство. Та же идея – в рекламном плакате советского автора М. Литвак-Максимова «Транссибирский экспресс» (1930 г.), изображающем поезд, с невероятной скоростью мчащийся по глобусу с намеченными линиями главных рек Советского Союза. В 1959 г. А. Мордовин в плакате «Переведем к 1965 году 100000 железных дорог на электрическую и тепловозную тягу!» призыв к реконструкции железных дорог расширяет до мирового масштаба, прибегнув к яркому образу – дважды обкрутив земной шар железнодорожной линией, таким образом проиллюстрировав текст плаката «это в 2,5 раза превышает окружность земного шара».

¹⁴⁶ Киров А. Лирический сюжет «движение сквозь пространство и время» в книге стихов Н.М. Рубцова «Подорожники» // Душа хранит. Жизнь и поэзия Николая Рубцова : сайт. URL : <https://rubtsov-poetry.ru/critica/kirov14.htm>

¹⁴⁷ Рубцов Н. М. Лирика. Санкт-Петербург : Речь, 2018. С. 179.

¹⁴⁸ Там же.

Развитие самих железных дорог также не оставалось без внимания авторов. Так, в 1930-е гг., в период празднования столетия железных дорог, на западе выходили целые серии плакатов, посвященные этому событию и демонстрировавшие те положительные изменения, которые произошли с данным видом транспорта за, в общем-то, короткий период времени. Плакаты, безусловно, носили рекламный характер, но при этом закрепляли в сознании общества идею прогрессивности железной дороги. По заказу крупнейшей британской железнодорожной компании «Лондонская и Северо-Восточная железная дорога (LNER)» были выпущены плакаты «Тогда и сейчас» (1930 г.), показывающие путь, проделанный железной дорогой за столетие, демонстрируя, насколько более комфортной она стала. Плакат 1938 г., посвященный столетию Лондонско-Бирмингемской железной дороги получил заголовок «Век прогресса», закрепляя эту идею.

Итак, идея техницизма нашла яркое воплощение в искусстве XIX – XXI в., прежде всего – в живописи, графике и литературе. Мастерами искусства разрабатывались такие аспекты темы, как – фиксация главных событий, связанных с рождением железной дороги (по большей части открытие железных дорог) и отражение того интереса и восторга, который испытывали современники от встречи с новым видом транспорта; – описание возможности железных магистралей связывать огромные пространства; – отражение проблемы соотношения техники и природы, в целом ряде случаев решавшаяся в положительном ключе; – осмысление локомотива в качестве самостоятельного объекта, ставшего воплощением технической красоты; – отображение возможности железнодорожной техники расширять реальность для человека; – характеристика железной дороги в качестве феномена планетарного масштаба, изменившего мировоззрение человека.

2.1.2 Железная дорога как символ деструкции

После запуска железных дорог обществу стало понятно, что отныне они стали реальностью, которая не исчезнет и с которой необходимо считаться. Однако дискуссии сторонников и противников железной дороги не завершились. Обсуждению по большей части подвергались вопросы о том, как именно и где именно новые дороги должны быть использованы. Так, в Великобритании в середине XIX в. жители, которые теоретически были благожелательно настроены в отношении железной дороги, вставали в оппозицию при появлении планов построить дорогу на их территории. Об этом, в частности, пишет историк железных дорог Ф. С. Уильямс: «Слуха о том, что было предложено построить такую вещь, как железная дорога, в пределах дюжины миль от определенного района, было достаточно, чтобы вызвать враждебные петиции в парламент и открытия публичной подписки, чтобы оказать влияние на принятие решения»¹⁴⁹.

В России возведение железных дорог также сопровождалось критическими отзывами. И. Е. Дронов, анализируя работы консервативных мыслителей второй половины XIX в. (славянофила К. С. Аксакова, епископа Херсонского Никанора, выдающихся русских мыслителей К. Н. Леонтьева, П. Е. Астафьева, редактора журнала «Гражданин» князя В. П. Мещерского), указывает на то, что в них железная дорога признается как «безусловное зло – и с экологической, и с экономической, и с социально-психологической точек зрения»¹⁵⁰. Отметим, что речь идет об авторах, писавших в период активного строительства железных дорог. Информация о проектировании Транссибирской магистрали вызывала неоднозначную реакцию сибирской общественности. В газетах «Сибирь», «Восточное обозрение» регулярно публиковались статьи, в которых приводились аргументы против строительства магистрали. Не отрицая значения «мировых железных дорог», авторы высказывали опасения в возможном ущемлении

¹⁴⁹ Цит. по: Denault L, Landis J. Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain // The Industrial Revolution and the Railway System. URL: <https://brewminate.com/the-industrial-revolution-and-the-railway-system/>

¹⁵⁰ Дронов И. Е. Локомотив прогресса или зверь Апокалипсиса: железная дорога в осмыслении консерваторов второй половины XIX в. // Власть. 2011. № 8. С. 141.

интересов Сибири в угоду общегосударственным интересам, экономической нецелесообразности, бесполезности для Сибири¹⁵¹.

Отрицательное отношение к железной дороге, характеристика ее как некой разрушительной силы нашла свое отражение в художественных произведениях, создававшихся подчас одновременно с описанными в предыдущем разделе работами, авторы которых положительно оценивали прогрессивную роль нового вида транспорта.

Предчувствием издержек технического прогресса, опасением последствий воздействия техники, а конкретно – железной дороги, на природу наполнены уже ранние художественные произведения, появлявшиеся на этапе проектирования и в период строительства и введения в эксплуатацию первых железных дорог. Вероятно, одной из самых известных живописных работ железнодорожной тематики является картина У. Тернера «Дождь, пар и скорость» (1844 г.), ключевым элементом композиции которой является паровоз, стремительно вырывающийся из облака пара. Отношение художника к техническому новшеству неоднозначно. С одной стороны, в картине есть некая романтизация технического объекта, восхищение его скоростью и мощностью. С другой стороны, на картине как явная антитеза стремительно движущемуся паровозу присутствуют приметы прежнего мира, спокойного и уютного – одинокая лодка на глади реки, мужчина с плугом в поле. Так триумф инженерной мысли врывается в сельскую идиллию, угрожая разрушить ее. Я. Картер называет работу «образцовым визуальным образом первых лет железной дороги в Великобритании» и утверждает, что в ней «заветный локальный мир умирает перед поездом Тернера, возглавляемым его чудовищным черным локомотивом»¹⁵².

В том же, 1844 году У. Вордсворт активно выступал в прессе против железной дороги, которая должна была соединить Кендал и Уиндермир в Озерном крае, полагая, что она разрушит красоту ландшафта. Британский поэт

¹⁵¹ Кальмина Л. В. «Сибирская железная дорога строится не для Сибири». «Восточное обозрение» против прогресса? // Иркутский историко-экономический ежегодник. Сб. статей. Иркутск : Байкальский государственный университет, 2022. С. 297–306.

¹⁵² Carter I. Rain, Steam and What? // Oxford Art Journal, Volume 20, Issue 2, 1997. P. 3–12. URL: <https://doi.org/10.1093/oxartj/20.2.3>

пишет открытые письма в *Morning Post*, сопровождая их поэтическими текстами, которые должны были дополнительно воздействовать на читающего. Первое письмо он сопровождает сонетом «На проект железной дороги Кендал – Виндемир», наполненным благоговением перед силами природы и гневной реакцией на планы вторжения техники в прекрасный Озерный край: «...и если человеческие сердца мертвы, / Говорите вы, попутные ветры; вы, потоки, своим сильным / И постоянным голосом протестуйте против зла»¹⁵³. Во втором письме подчеркивает, что он борется не против железных дорог, а против злоупотребления ими, в связи с чем приводит свое стихотворение «Пароходы и железные дороги» (1837 г.), в котором пишет о пользе парового транспорта: «Ваше присутствие, как бы оно ни портило / красоту природы, не станет преградой / для разума, обретающего пророческое чувство / будущего добра, ту точку видения, откуда / можно узнать, кто вы в душе»¹⁵⁴. Однако новый проект, ставший, по мнению автора, результатом алчности и безрассудства железнодорожной компании, вызывает к жизни уже иные строки: «Сейчас, к вашему стыду, власть, жажда золота, / Которая правит Британией, как губительная звезда, / Желает, чтобы ваш мир, ваша красота были проданы...», «Горы, долины и потоки, я призываю вас / Разделить чувство справедливого негодования»¹⁵⁵.

Подобные мотивы присутствуют в творчестве американского писателя Г. Торо. Так же, как и У. Вордсворт, он понимал пользу, которую может принести железная дорога, однако считал, что не железная дорога стала служить американцам, а американцы – ей («Не мы едем по железной дороге, а она – по нашим телам»¹⁵⁶). При этом, по утверждению Я. Маршалла, самая сильная критика Г. Торо, «касается не вреда, который железные дороги наносят

¹⁵³ Wordsworth W. Kendal and Windermere Railway: two letters re-printed from the *Morning Post* (1845). URL: https://en.wikisource.org/wiki/Kendal_and_Windermere_Railway:_two_letters_re-printed_from_the_Morning_Post/Sonnet:_On_the_Projected_Kendal_and_Windermere_Railway

¹⁵⁴ Wordsworth W. Kendal and Windermere Railway: two letters re-printed from the *Morning Post*. Kendal : Printed by R. Branthwaite and son. 1845. URL : https://en.wikisource.org/wiki/Kendal_and_Windermere_Railway:_two_letters_re-printed_from_the_Morning_Post/Letter_2

¹⁵⁵ Там же.

¹⁵⁶ Торо Г. Д. Уолден или Жизнь в лесу. Москва : Наука, 1980. С. 110.

отдельным лицам или обществу, а того, что они причинили природе»¹⁵⁷. В своей книге «Уолден, или жизнь в лесу» (1854 г.) автор пишет о том, что железная дорога заслуживала бы восхвалений, «если бы все было так, как кажется, и люди сделали бы стихии своими слугами для благородных целей! Если бы облако, висящее над паровозом, было дыханием героических подвигов, или несло в себе ту же благодать, как то, что плывет над посевами фермера, тогда стихии и вся Природа радостно сопутствовали бы человеку во всех его делах»¹⁵⁸. Однако, по признанию героя произведения, использование железной дороги, строительство которой сопровождалось уничтожением природы, не ведет человека к достойной цели. Люди берут то, что они хотят, не заботясь о том, что они уничтожают.

Строительство железных дорог, по мысли авторов, приводит к уничтожению не только природы, но и культурных артефактов, человеческой памяти и истории. Глубоко пессимистично стихотворение Д. фон Лилиенкрона «Новая железная дорога» (между 1860 и 1909 г.), в нем тишина кладбища нарушается строительством новой железной дороги, разрушаются могильные склепы и никакие заслуги умерших не заставляют остановить этот процесс, а жалобы умерших перекрывает звук спешащего по рельсам первого поезда:

*Бушует череп: «Я посол, барон,
И я содействовал переговорам
Меж Нидерландами и датским троном!»
Не помогло. Его перекричал,
Спеша по рельсам, первый паровоз»¹⁵⁹.*

Русская литература отозвалась на ситуацию вмешательства железной дороги в природную среду по большей части поэтическими строками. Л. А. Мей в стихотворении «Леший» (1861 г.) используя фольклорные мотивы, создает образную картину тихого зимнего леса. Главному обитателю леса – лешему, колоритному, но довольно бессильному, автор противопоставляет мощную

¹⁵⁷ Marshall I. Steel Wheels on Paper: The Railroad in American Literature. Railway & Locomotive Historical Society (R&LHS). Railway & Locomotive Historical Society (R&LHS). 1991. Vol. 165. P. 37–62

¹⁵⁸ Торо Г. Д. Уолден или Жизнь в лесу. Москва : Наука, 1980. С. 139.

¹⁵⁹ Европейская поэзия XIX в. Москва : Художественная литература, 1977. С. 339.

«чугунку», для которой вырубаются дубы, щебнем засыпается болото, а поверх несетя грозное чудовище:

*И, рассыпая искры,
Далёко в поле чистом
Летит змея-чугунка
С шипением и свистом*¹⁶⁰.

Те же фольклорные мотивы позже использует Н. А. Клюев, описывая вторжение железной дороги в природную среду. И если в стихотворении Л. А. Мея было скорее предчувствие надвигающейся беды, то Н. А. Клюев, по словам В. Г. Базанова, делает апокалипсические прогнозы¹⁶¹. Поэт с болью воспринял новость о строительстве Дальневосточной железной дороги, о чем писал в письмах, предвидел последствия этого строительства, описывая их как экологическую катастрофу:

*Иль чует древесная сила,
Провидя судьбу наперед,
Что скоро железная жила
Ей хвойную ризу прошьет?
...
Тайга – боговидящий инок,
Как в схиму, закуталась в марь.
Природы великий поминонок
Вещает Лесной Пономарь.*

(«Пушистые, теплые тучи...», 1914 г.)¹⁶²

В стихотворении Н. А. Некрасова «Железная дорога» (1864 г.) описанию спокойного осеннего пейзажа в первой части противостоят размышления о строительстве железной дороги, нарушающей естественный ход жизни природы. И даже если в произведении не говорится о прямом разрушении природы

¹⁶⁰ Мей Л.А. Избранные произведения. Ленинград : Советский писатель, 1972. С. 213.

¹⁶¹ Базанов В. Г. Поэзия Николая Клюева // Николай Клюев. Стихотворения и поэмы. Ленинград : Советский писатель, 1977. С. 41.

¹⁶² Клюев Н. А. Стихотворения и поэмы. Ленинград : Советский писатель. 1977. С. 288.

техникой, разрыв между ними, противостояние, может звучать вполне отчетливо. Как, например, в стихотворении В. С. Соловьева «На поезде утром» (1891 г.), в котором противопоставляются «душа природы с ласкою беззвучной» и «паровоз докучный», гроыхающий «мертвыми громами»¹⁶³. Вопрос о том, наступит ли гармония бездушного двигателя с природной жизнью, остается без ответа.

В рассказе И. А. Бунина «Новая дорога» (1901 г.) железная дорога описывается как завоеватель, «решивший во что бы то ни стало расчистить лесные чащи, скрывающие жизнь в своей вековой тишине. И долгий свисток, который дает поезд, проходя перед городом по мосту над лесной речкой, как бы извещает обитателей этих мест об этом шествии»¹⁶⁴. Лирический герой с сожалением смотрит на те изменения, которые внесла дорога в русскую природу, как не принимают ее «угрюмые леса»: «Столетние сосны замыкают ее и, кажется, не хотят пускать вперед поезд. Но поезд борется: равномерно отбивая такт тяжелым, отрывистым дыханием, он, как гигантский дракон, вползает по уклону, и голова его изрыгает вдали красное пламя, которое ярко дрожит под колесами паровоза на рельсах и, дрожа, злобно озаряет угрюмую аллею неподвижных и безмолвных сосен»¹⁶⁵.

«Наступление» техники на природу, индустриализация ландшафта нашли свое отражение в живописи XIX в. К. Бирманн в работе «Машиностроительный завод Борзига в Берлине на Шоссештрассе» (1847 г.) в правом нижнем углу полотна изображает небольшой фрагмент озелененного пространства, но он буквально «выдавливается» из композиции изображением завода с мощными корпусами, дымящимися трубами и насыщенным движением производственной жизни. Самая динамичная деталь картины – упряжка лошадей, вывозящая из цеха новый паровоз. Картина была заказана владельцем завода в честь десятилетия производства и должна была продемонстрировать впечатляющее развитие промышленного предприятия, производящего продукт будущего (компания

¹⁶³ Соловьев В. С. Стихотворения и шуточные пьесы. Ленинград : Советский писатель, 1974. С. 113.

¹⁶⁴ Бунин И. А. Собрание сочинений : в 6 т. Т. 2. Москва : Художественная литературы, 1987. С. 200.

¹⁶⁵ Там же. С. 203.

Борзига была крупнейшим производителем локомотивов на европейском континенте).

Вторжение железной дороги в природную среду демонстрирует Дж. Иннесс в картине «Долина Лакаванна» (1856 г.). Композиция и содержание работы неоднозначны. С одной стороны, мы видим все тот же «пейзаж примирения» – мягко вписанное в окружающий пейзаж железнодорожное полотно не создает резких линий, отделяющих мир рукотворный от природного мира; идущий из труб дым не кажется уродливым, он перекликается с облаками; животные продолжают мирно пастись, их не пугает движущийся состав; фигура отдыхающего пастуха демонстрирует спокойствие и умиротворение. Художник как будто создает пасторальный пейзаж, в котором природа и технологии мирно уживаются. Однако в картине присутствуют детали, заставляющие посмотреть на нее с другого ракурса. Это большое пространство расчищенной для железной дороги земли с оставшимися от вырубленных деревьев пнями и бурая земля вокруг кругового депо на заднем плане, контрастирующая с зеленью окружающего природного пространства. Л. Маркс, анализируя данную картину, отмечает, что автор передал «глубокую нравственную двусмысленность материального прогресса, с неизбежным смешением созидательного и разрушительного (того, что некоторые назвали бы добром и злом) в его основе, порождающим неразрешимую амбивалентность, вызванную биполярным образом новой машинной власти в ландшафте»¹⁶⁶.

Постепенно в работах художников нарастает противостояние природного и рукотворного начала. В работе А. Мелроуза «Звезда Империи движется на запад – рядом с Каунсил-Блафс, Айова» (1867 г.) композиция полотна по вертикали разделена на две части. Справа – пространство дикой природы с высокими и густыми деревьями, слева – территория деятельности человека бревенчатым строением и пнями от вырубленных деревьев. Разделяет их железнодорожное полотно и несущийся по нему навстречу зрителю паровоз. Драматизм картине

¹⁶⁶ Marx L. The Railroad in the Landscape: An Iconological Reading of a Theme in American Art // *Prospects*, 1985. V. 10. P. 110.

придают перебегающие через рельсы олени. Испуганные движением железнодорожного состава, они устремляются в ту часть, где когда-то был лес, но там убежища не находят. Картина вызывает дискомфорт у зрителя и ярким светом фонаря локомотива, с одной стороны, освещающим дорогу идущему составу, с другой стороны, фактически, светящему в глаза человеку, остановившемуся перед холстом.

Противостояние природного и железнодорожного миров своего апогея достигает в работе художника уже XX в. Если у А. Мелроуза дикие животные перебежали полотно перед приближающимся поездом и у них оставался шанс спасти свою жизнь, то в картине А. Колвилла «Лошадь и поезд» (1954 г.) катастрофа неизбежна – автор изображает лошадь, галопом несущуюся навстречу идущему на полном ходу поезду. Картина имеет несколько прочтений. Помимо критики механизации мира и его пагубного воздействия на природу здесь может быть метафора человеческой жизни, где рельсы – это жизнь, а паровоз – смерть человека. Как отмечает Д. Бернетт, разные прочтения не меняют воздействия картины, «одно представление о темной лошади не исключает других... И все прочтения поэтически обострены естественным потрясением и удивлением образом»¹⁶⁷.

Описание подобной жестокой встречи находим в русской литературе у С. Есенина в поэме «Сорокоуст» (1920 г.):

*Видели ли вы,
Как бежит по степям,
В туманах озерных кроясь,
Железной ноздрей храпя,
На лапах чугунных поезд?*

*А за ним
По большой траве,*

¹⁶⁷ Цит. по: Cronin R. Alex Colville. Life & Work. 2017 Art Canada Institute. URL: <https://www.aci-iac.ca/art-books/alex-colville/key-works/horse-and-train/>

*Как на празднике отчаянных гонок,
Тонкие ноги закидывая к голове,
Скачет красногривый жеребенок?*

*Милый, милый, смешной дуралей,
Ну куда он, куда он гонится?
Неужель он не знает, что живых коней
Победила стальная конница?*¹⁶⁸

С. Есенин сопоставляет не только природное и механическое начало, в его стихотворении – сопоставление старого и нового уклада жизни. Железная дорога в литературе XIX в. стала символом разрушения традиционных ценностей. Например, в русской литературе, по мнению М. С. Акимовой, «дача, порожденная железнодорожной цивилизацией, была осмыслена как часть скученного, мещански пошлого, бездуховного города в противоположность помещичьей усадьбе как уединенному «раю на земле» и обители высокой культуры»¹⁶⁹. Усадьба в культуре дореволюционной России осознавалась как хранительница духовных ценностей, оплотом стабильности и семейных традиций. Железная дорога с новыми скоростями, с новым мировоззрением врывается в патриархальный мир усадьбы и готова была разрушить его. В пьесе А. П. Чехова «Вишневый сад» усадьба с вишневым садом – символ старого, уходящего в прошлое, мира, в который властно вторгается железная дорога. Неумолимая и бессердечная, она задает новый темп жизни для героев пьесы (поезд может опоздать, как это происходит в первом действии, и задержать прибытие в усадьбу, но на поезд опаздывать нельзя, о чем несколько раз говорят герои в заключительной сцене). Именно появление железной дороги привело вишневый сад и мирную жизнь усадьбы к уничтожению.

¹⁶⁸ Есенин С. А. Полное собрание сочинений : в 7 т. Т. 2. Москва : Наука – Голос, 1997. С. 81-84.

¹⁶⁹ Акимова М. С. Дом у дороги: усадьба, дача, железная дорога в историко-литературном контексте (XIX – начало XX вв.) // Вестник славянских культур. 2021. Т. 60. С. 174.

Столкновение старого и нового миров описывает Л. Н. Толстой в миниатюре «От скорости сила». Формально эта «быль» объясняет физические возможности поезда – опасность торможения на большой скорости, но она заставляет задуматься о противостоянии двух способов передвижения (застрявшая на железнодорожных рельсах телега с лошадьё), о гибели старого мира под колесами безжалостной машины: «машина, как щепку, сбросила с дороги телегу и лошадь, а сама не тряхнулась, пробежала дальше»¹⁷⁰.

О конфликте «между привычным размеренным темпом прежней неспешной жизни, незыблемыми вечными ценностями и новыми стремительными скоростями» пишет Н. А. Непомнящих¹⁷¹. Исследователь предлагает метафору «железный = бездушный», реализующуюся в целом ряде литературных произведений. О техническом прогрессе, затмевающем истинную жизнь человека, пишет М. А. Дмитриев:

Настал век новый! Он хлопчет

Устроить свой домашний быт!

Довольства он, приволья хочет!

И мысль горит! и труд кипит!

Железом стелются дороги!

Плывут и скачут на парах!

...

Таков наш век! он все устроил,

Размерил, взвесил, оценил!

Он наслаждения удвоил,

Задачу счастья разрешил!

Но он забыл, что есть жизнь выше!

*Что есть жизнь духа – он забыл!*¹⁷²

(«Два века», 1842 г.)

¹⁷⁰ Толстой Л. Н. От скорости сила (Быль) // Толстой Л.Н. Собрание сочинений : в 22 т. Москва : Художественная литература, 1982. Т. 10. С. 17.

¹⁷¹ Непомнящих Н. А. Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике (обзор) // Сюжетно-мотивные комплексы русской литературы. Новосибирск, 2012. С. 92–105.

¹⁷² Дмитриев М. А. Два века. [Электронный ресурс]. URL : http://az.lib.ru/d/dmitriew_m_a/text_0070.shtml

Железная дорога, своей механистичностью и прагматичностью разрушающая общечеловеческие ценности, отвергающая чувства грусти, нежности, любви, изображена Я. П. Полонским. Лирический герой, находясь в вагоне поезда, наблюдает за мелькающими за окном картинами жизни. «Железный конек» пронесет его мимо родины, где живет старушка-мать, с которой надо было бы свидеться, мимо «красной девицы», которую он мог бы полюбить, мимо сидящего в остроге однокашника, которого надо бы поддержать. «Железному коньку» чувства неведомы, того же он ожидает от человека:

*И сквозь сон мне железный конек
Говорит: «Ты за делом, дружок,
Так ты нежность-то к черту пошли»¹⁷³.*
(«На железной дороге». 1868 г.)

Поэты не отрицают силу человеческого разума, отдают должное его победам, в нашем случае – созданию нового скоростного вида транспорта, однако постепенно набирает силу идея греховности человека и грядущего возмездия за его гордыню. Человечество оказывается перед дилеммой – рискнуть и возвыситься до Бога или погибнуть от своего же изобретения:

*А люди? – люди станут боги,
Или их громом пришибет.*
(Глинка Ф. Н. Две дороги. Между 1836 и 1875 г.)¹⁷⁴

Все чаще авторы пишут о бездушии машины, бездуховности технической цивилизации, ведущей к механизации человека и человеческих отношений. Ф. Н. Глинка, описывая результаты научно-технического прогресса, заключает:

*Весь мир становится машиною,
Где люди – гайки да винты:
У чувств, давно заплывших тиною,
Права и воля отняты¹⁷⁵.*

¹⁷³ Полонский, Я. П. Стихотворения. Москва : Советская Россия, 1981. С. 125.

¹⁷⁴ Глинка Ф. Избранное. Ленинград : Советский писатель, 1957. С. 445.

¹⁷⁵ Цит. по: Горбачева С. Русский пастельный портрет // Искусство. 2002. № 14. URL: <https://art.1sept.ru/article.php?ID=200201401>

(Глинка Ф. Н. Не стало у людей поэзии! 1850-1860-е г.)

С полной силой деструктивная мощь нового вида транспорта проявилась в сюжетах о смерти на железной дороге. По словам Ю. Левинга, «пути поезда и человеческой жизни к конечной станции сопоставимы, поэтому смерть является одним из элементов топоса железной дороги»¹⁷⁶. Гибель рабочих при строительстве железной дороги, неожиданная или добровольная смерть под колесами поезда, железнодорожная катастрофа стали важной частью железнодорожной темы в искусстве.

Строительство российских железных дорог в XIX в. велось в тяжелейших условиях – 12–16-часовой рабочий день, высокие нормы выработки, бытовая необустроенность, плохое питание приводили к массовым болезням и смерти рабочих (насколько изнурительной была такая работа, живописными средствами передал К. А. Савицкий в картине «Ремонтные работы на железной дороге» (1874 г.)). О количестве умиравших на стройках людей нет данных в официальных документах, историки оперируют общими словами – авторы классического труда по истории железнодорожного транспорта в России, описывая сооружение магистрали Петербург – Москва, пишут: «За время строительства дороги от болезней умерли многие тысячи людей»¹⁷⁷. Но очень ярко и образно об этом написал Н. А. Некрасов:

Прямо дороженька: насыпи узкие,

Столбики, рельсы, мосты.

А по бокам-то все косточки русские.

*Сколько их, Ванечка, знаешь ли ты?*¹⁷⁸

Так сложилась одна из железнодорожных метафор – «дорога на костях», дорога, построенная ценой жизни множества людей.

Эксплуатация железной дороги начиналась не только с торжественных речей и праздничных маршей, она начиналась и с первых смертей под колесами

¹⁷⁶ Левинг Ю. Вокзал-Гараж-Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма. Санкт-Петербург : Изд-во Ивана Лимбаха, 2004. С. 110.

¹⁷⁷ История железнодорожного транспорта России : в 2 т. Т. 1 : 1836-1917 гг. Санкт-Петербург, 1994. С. 59.

¹⁷⁸ Некрасов Н.А. Собрание сочинений : в 15 тт. Т. 2. Стихотворения 1855–1866. Ленинград : Наука, 1981. С. 169.

поезда (о чем писалось выше). Столкновение железнодорожного состава и человека практически неизбежно приводило к смерти последнего. Гибель персонажа на железной дороге – популярный сюжет литературных произведений.

Это могла быть смерть железнодорожного служащего, обычно работавшего на низшей должности и занимавшегося непосредственным обслуживанием движения. Яркие образы железнодорожных рабочих создал А. С. Серафимович. В рассказе «Сцепщик» (1898 г.) автор показывает потенциальную опасность работы: «Со скрежетом и звоном ударился паровоз буферами в ближайший вагон. Макар соскочил, посвистел, – паровоз убавил ходу, – затем он торопливо пролез под буферами и, идя между катившимися вагонами, накинул сцепку на крюк и стал ее свинчивать, чтобы крепче стянуть. Вагоны тихо катились, наталкиваясь один на другой и звеня буферами. Если Макар споткнется, зацепится ногой, сделает неловкое движение, – его сейчас же повалит и мгновенно перережет десятками пар колес, которые, тихо и грозно поворачиваясь, вдавливали шпалы в песок»¹⁷⁹.

Герой рассказа «Стрелочник» (1891), измученный бесконечными бытовыми поручениями станционного начальника, находящийся в состоянии вечного страха, гибнет под колесами локомотива, решив, что он неправильно перевел стрелку и пытаясь исправить свою ошибку. Описание гибели героя укладывается в одно предложение, но предельно реалистично и образно: «Иван отчаянно закричал и сделал нечеловеческое усилие скатиться с рельсов, но в эту самую секунду накатившийся паровоз обрушился на него всей массой железа, стали, раскаленного угля и... перервал ему дыхание»¹⁸⁰. Авторское восклицание «Боже мой, ведь он правильно ее поставил!» усиливает трагизм произошедшего.

Ч. Диккенс сюжет рассказа «Сигнальщик» (1866 г.) выстраивает в детективно-фантастической плоскости – железнодорожный сигнальщик рассказывает о призраке, появляющемся перед трагическими происшествиями на его участке. Призрак, по словам сигнальщика, предупреждал его о страшном

¹⁷⁹ Серафимович А.С. Избранные произведения. Москва : Художественная литература, 1976. С. 96.

¹⁸⁰ Там же. С. 54.

столкновении двух поездов в тоннеле, о загадочной смерти молодой женщины в проходящем поезде, последнее предупреждение касалось самого героя. Сверхъестественным образом предсказанная смерть сигнальщика под колесами поезда становится реальностью, поразившей рассказчика. Возможно, Ч. Диккенс, описывая варианты смерти на железной дороге, опирался на реальные события, знакомые читателю по газетным сводкам происшествий (во всяком случае, описание столкновения поездов в тоннеле похоже на крушение в туннеле Клейтон, произошедшее в 1861 г.), тем самым еще больше смешивая реальность и вымысел.

Смерть на железной дороге могла наступить и в силу других обстоятельств, не связанных с профессиональной деятельностью. В частности, Ч. Диккенс впервые обращается к этому сюжету в 1848 г. в романе «Домби и сын», став, возможно, первым викторианским романистом, описавшим гибель героя под колесами поезда. Написанное в разгар железнодорожного бума 1840-х гг., произведение показывает переход от мира дилижансов к железнодорожной цивилизации, демонстрируя как плюсы новой технологии, так и ее минусы. Тема железной дороги и тема смерти переплетаются в сюжете, а кульминацией становится смерть Каркера – отрицательного героя, бегущего от наказания в железнодорожном вагоне и пытающегося найти убежище вблизи железнодорожной станции. Однако железная дорога, вместо того, чтобы дать покой, сначала вызывает страх у героя («Будь проклят этот огненный грохочущий дьявол, так плавно уносящийся вдаль, оставляющий за собой в долине отблеск света и зловещий дым и скрывающийся из виду!»), а потом убивает («был сбит с ног, подхвачен, втянут кромсающими жерновами... они скрутили его, отрывая руки и ноги, и, иссушив своим огненным жаром ручеек его жизни, швырнули в воздух изуродованные останки») ¹⁸¹.

Случайная смерть железнодорожного служащего в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина» (1873–1877 гг.) подтолкнула героиню к мысли о завершении

¹⁸¹ Диккенс Ч. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 5 : Торговый дом Домби и сын: торговля оптом, в розницу и на экспорт. Москва : Художественная литература, 1984. 767 с.

жизни под колесами поезда. По словам Б. М. Эйхенбаума, «железная дорога вообще играет в романе какую-то зловещую, мистическую роль – от начала (раздавленный сторож – "дурное предзнаменование", по словам Анны) и до конца. Это тоже какой-то символ, воплощающий в себе и зло цивилизации, и ложь жизни, и ужас страсти»¹⁸². О том же писал М. С. Альтман, отмечая, что в романе «жизненный путь приводит к "железной дороге" не одну лишь Анну», что «"железнодорожная сеть" охватывает и других героев этого романа: брата Анны, Степана Аркадьевича Облонского, домогающегося службы по железнодорожному ведомству; Левина, пишущего о железных дорогах специальный трактат, и даже малолетнего сына Анны, пока еще только играющего в железную дорогу»¹⁸³. Многочисленные «железнодорожные» эпизоды романа складываются в некоторую общую символическую линию романа и неумолимо подготавливают трагический конец главной героини.

Суицидальная линия железнодорожных сюжетов продолжилась в творчестве русских авторов следующих поколений. И если первоначально добровольная смерть на железной дороге была покрыта некоторым ореолом экзотики, то постепенно она становится все более привычной и обыденной (как, собственно, и сами железные дороги).

Будничной выглядит смерть героини стихотворения «На железной дороге» А. Блока (1910 г.), она не вызывает у окружающих ни сочувствия, ни даже любопытства:

*Вставали сонные за стеклами
И обводили ровным взглядом
Платформу, сад с кустами блёклыми,
Её, жандарма с нею рядом...*¹⁸⁴

¹⁸² Эйхенбаум Б. М. Лев Толстой : семидесятые годы. Ленинград : Советский писатель, 1960. С. 222.

¹⁸³ Альтман М. С. Этюды о творчестве Л. Н. Толстого // Толстовский сборник. Тезисы докладов и сообщений к Толстовским чтениям. Тула, 1964. С. 67.

¹⁸⁴ Блок А. А. Полное собрание сочинений и писем : в 20 т. Т. 3, кн. 3: Стихотворения (1907-1916). Москва : Наука, 1997. С. 177.

О смерти женщины на железной дороге пишет М. Цветаева в стихотворении «Рельсы» (1923 г.), отсылая читателя как к литературному образу Анны Карениной, так и, возможно, к реальным случаям, известным публике:

Глубок

*Железнодорожные полотна
Ножницами режущий гудок.*

*Растекись напрасною зарёю
Красное напрасное пятно!
...Молодые женщины порою
Льстятся на такое полотно¹⁸⁵.*

В стихотворении А. Блоха «Поезд» (1930 г.) смерть на рельсах оказывается лишь неприятным происшествием, задержавшим движение поезда. Звук тормозов, свет фонарей, холодный ветер сначала пугает пассажиров, но весть о том, что поезд раздавил кого-то, кто оказался на рельсах, успокаивает их – такая смерть стала уже привычной и знакомой:

*В вагонах шум стихал. «Самоубийца!»
Спускались шторы, исчезали лица,
Свисток раздался, и фонарь кивнул,
И гулко дрогнув, поезд потянул¹⁸⁶.*

Герой рассказа В. В. Набокова «Случайность» (1924 г.) разрабатывает «план своей смерти», то предположив, что будет легко умереть, упав с площадки между вагонами, то задумав «выйти ночью на станции, обогнуть неподвижный вагон, приложить голову к щиту буфера, когда другой вагон станут придвигать, чтобы прицепить к стоящему. Два щита стукнутся. Между ними будет его наклоненная голова. Голова лопнет, как мыльный пузырь»¹⁸⁷. Однако в итоге он сведет счеты с

¹⁸⁵ Цветаева М. И. Собрание сочинений : в 7 т. Т. 2 / М. Цветаева. – Москва : Эллис Лак, 1994. С. 208.

¹⁸⁶ Блох А. Поезд // Зарубежная Россия: Russia Abroad Past and Present. № 3. 2016. С. 33.

¹⁸⁷ Набоков В. В. Русский период. Собрание сочинений в 5 т. Т. 1. Санкт-Петербург : Симпозиум, 2004.

жизнью ставшим уже традиционным способом, шагнув на рельсы под проходящий поезд: «Сквозной поезд влетал в вокзал. Лужин дошел до края платформы и легко спрыгнул. Угольная пыль хрустнула под каблуком. И в тот же миг одним жадным скоком нагрязнул паровоз»¹⁸⁸.

Смерть на железной дороге могла принимать и гораздо большие масштабы – крушение поезда приводило к массовой гибели людей, что также стало предметом художественного осмысления. Аварии, приводившие к крушению поездов и смерти пассажиров, начали происходить в первые же годы внедрения железнодорожной техники. Первой железнодорожной аварией считается «Филадельфийская железнодорожная катастрофа», произошедшая 15 июля 1815 г. в графстве Дарем (Англия), когда из-за взрыва котла погибло 16 (по другим данным 13) человек. Изображений данной трагедии не удалось обнаружить, однако гравюра британского мастера Х. Хьюза «Удовольствия от железной дороги – демонстрация неудобств взрыва» (1831 г.) в гротескной форме, но передает последствия взрыва парового котла. Художник изображает момент взрыва и разлетающиеся в стороны разорванные на части тела пассажиров. Выполненная в технике офорта гравюра должна была быть напечатана в большом количестве экземпляров, найти соответствующее количество зрителей и произвести серьезное воздействие на публику.

Следующая крупная железнодорожная авария, произошедшая в Франции, получила свое отражение в разных видах искусства. Так называемая «Версальская железнодорожная катастрофа», произошедшая 8 мая 1842 г. на окраине Медона (между Версалем и Парижем) и унесшая жизни более 50-ти человек, вызвала большой резонанс в обществе, породила «железнодорожный страх» – ужас перед возможными катастрофами, аналогов которым до сих пор человечество не знало. Графические работы, передававшие первые впечатления о страшной гибели людей, появились сразу после аварии и выглядят скорее документальными зарисовками, фиксирующими произошедшее. Так, рисунок неизвестного автора

¹⁸⁸ Набоков В. В. Русский период... С. 69.

«Железнодорожная авария в Версале» (1842 г.) передает общую картину происходящего. Благодаря высокой точке зрения композиция захватывает окружающий мирный пейзаж, подчеркивающий страшные события, происходящие на железнодорожном полотне. Художник в быстром наброске изображает опрокинувшийся локомотив, вздыбившиеся над ним вагоны, зарево пожара и множество людей вокруг – гибнущих, пытающихся выбраться из вагонов и спешащих на помощь.

Живописное полотно А. Прово «Катастрофа на железной дороге между Версалем и Бельвю, 8 мая 1842 г.» (между 1842 и 1855 гг.) приближает событие к зрителю, делает его более детализированным и трагичным. В центре композиции художник размещает нагроможденные друг на друга горящие вагоны, из которых пытаются выбраться пассажиры, на первом плане крупно изображает раненых и погибших. Ужасу происходящего противопоставлен спокойный пейзаж, на фоне которого разворачивается трагедия, и два придорожных креста слева и справа, как будто отгораживающих происходящее от окружающего пространства.

Данная катастрофа нашла свое отражение и в скульптуре – в бронзовом барельефе Я. Д. Малькнехта из серии, посвященной Ж. Дюмону-Дюрвиллю (известному путешественнику и исследователю, погибшему в описываемом крушении). Для скульптора главной стала человеческая драма – лежащие на первом плане тела погибших мужчины и женщины, плачущий ребенок, выжившие пассажиры, пытающиеся оказать помощь раненым, максимально приближены к зрителю, делая последнего практически участником происходящего. Горящие останки поезда выполнены плоскостно, но будучи расположенными диагонально, они придают дополнительный динамизм композиции.

Тема железнодорожных катастроф нашла свое отражение и в отечественном искусстве. В графических листах зафиксированы крушения поездов на Курско-Киевской железной дороге в 1869 г., на Киево-Балтской железной дороге в 1869 г., на Одесско-Балтской железной дороге в 1875 г., на Бресто-Граевской железной дороге в 1877 г., на Московско-Курской железной дороге в 1882 г. и др. Авторы

гравюр старались в подробностях изобразить подробности катастроф – летящие под откос составы, перевернутые и разрушенные паровозы и вагоны, тела погибших пассажиров и в панике разбегающихся оставшихся в живых. Такие работы должны были производить сильное впечатление на зрителя и предупреждать о возможных последствиях поездки на железной дороге.

Пожалуй, самым резонансным в дореволюционной России стало крушение Императорского поезда 17 октября 1888 г. на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге. Это событие получило отражение в ряде графических и живописных работ. Графические листы создавались практически сразу после происшествия, показывая последствия страшной аварии (Поляков В. «Катастрофа 17 октября 1888 г. на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге», 1888 г.) или даже хронологию событий (Зичи М. А. «Катастрофа 17 октября 1888 года под Борками», 1888 г.). Живописная интерпретация события появляется позже – в картине И. А. Владимирова «Катастрофа» (1900 г.). Подробно и наглядно изобразив последствия крушения (въехавшие друг в друга вагоны), художник показывает не сам момент катастрофы, а, скорее, утро следующего дня, когда самые страшные свидетельства катастрофы – тела погибших, убранные и наступило время осмысления произошедшего. Специалисты теперь уже неспешно разбирают завалы, осматривают технику, греются у костра. Художник дает несколько отстраненный взгляд на произошедшее, как будто предлагая задуматься о том, к каким результатам может привести бездумное использование техники.

Железная дорога как потенциально опасный объект получила яркое образное осмысление в литературе. Крушение поезда описывается авторами и как потенциально возможное, и как произошедшее с героями событие. Общей идеей становится представление поезда в качестве inferнального чудовища. Н. В. Павлович в словаре поэтических образов, составленном на материале русской художественной литературы, приводит метафоры, представляющие поезд

в качестве «зверя из железа», «чудовища», «пышущего дракона», «огненного змея»¹⁸⁹. Подобный образ находим в поэзии П. А. Вяземского:

*И меня мчит ночью тёмной
Змий – не змий и конь – не конь,
Зверь чудовищно огромный,
Весь он пар, и весь огонь!*¹⁹⁰

Созданный дерзкой волей человека исполин летит, преодолевая все препятствия, но достаточно «безделки», чтобы он сбился с пути и погубил своего создателя:

*Весь расчёт, вся мудрость века
Нуль да нуль, всё тот же нуль,
И ничтожность человека
В прах летит с своих ходуль*¹⁹¹.

Тот же автор описывает смертоносное столкновение двух паровозов в аварии 1840 г. на Царскосельской дороге, задав традицию описания железнодорожных катастроф в русской поэзии:

*Двух паровозов, двух вулканов на лету
Я видел шибку: лоб со лбом они столкнулись,
И страшно крякнули, и страшно пошатнулись —
И смертоносен был напор сих двух громад.
Вот вам живописал я свой и третий ад*¹⁹².

Извергающий огонь и дым, издающий ужасный шум, паровоз понимается как объект, выходящий за рамки нормального, связанный со сферой сверхъестественного, а его крушение приписывается мистическим силам. Так авторы подвергают железную дорогу осмыслению в рамках религиозной традиции.

¹⁸⁹ Павлович Н. В. Словарь поэтических образов: На материале русской художественной литературы XVIII – XX веков. В 2 т. Том 1. Москва : Эдиториал УРСС, 2007. С. 718.

¹⁹⁰ Вяземский П. А. Стихотворения. Ленинград : Сов. Писатель, 1986. С. 312.

¹⁹¹ Там же. С. 312.

¹⁹² Там же. С. 272.

Детлеф фон Лилиенкрон сравнивает поезд с рычащим хвостатым зверем и задается вопросом – в рай или ад увозит пассажиров локомотив и описывает крушение под покровом «демонической» ночи – «в поезд врезается поезд другой». Последствия описываются, казалось бы, простым перечислением того, что оказалось на рельсах после крушения:

*Утром на рельсах – осколки, обрывки,
Кости, раздробленные на куски,
Акции, шпоры, щипцы для завивки,
Зонтики, шляпы, часы, кошельки,
Деньги, поэма «Небесные звуки»,
Кольца, симфония «Нежные муки»,
Кукла, в упряжке из тонких ремней
Маленький ослик, пристегнутый к ней¹⁹³.*

В. В. Набоков в стихотворении «Крушение», называя причины катастрофы, противопоставляет два начала – земное (техническая неисправность – «винт некрепкий») и высшее – божественное провидение («двое ангелов на гибель / громадный гнали паровоз») ¹⁹⁴. Какое из них становится определяющим, остается загадкой для читателя.

Наверное, самой яркой религиозной интерпретацией железнодорожной катастрофы является картина Дж. Мартина «Страшный суд» (1851–1853 г.). Данное полотно и картины «Небесные равнины» и «Великий день Его гнева» составляют триптих на сюжеты из Книги Откровения. Иллюстрируя главное событие Книги, художник изображает Христа, окруженного двадцатью четырьмя старцами, трубящих в трубы ангелов и зияющую ниже пропасть, делящую человечество на две части – праведников и грешников. Среди праведников – известные люди, такие как Т. Мор, Н. Коперник, И. Ньютон, У. Шекспир, Дж.

¹⁹³ Европейская поэзия XIX в. Москва : Художественная литература, 1977. С. 338.

¹⁹⁴ Набоков, В. В. Русский период. Собрание сочинений : в 5 т. Т. 1. Санкт-Петербург : Симпозиум, 2004. С. 567–568.

Уатт, среди грешников – юристы, священники, а также пассажиры поезда, проваливающегося в бездну. Поезд с вагонами «Париж», «Лондон» стал символом апокалипсиса, изображенного максимально контрастно и ярко, он оказывается в центре мощного водоворота стихий. Масштабность железнодорожных катастроф привела к подобного рода художественному осмыслению железнодорожного образа.

Религиозные подтексты встречаются и в более поздних произведениях у авторов советской эпохи. Так, роман Л. М. Леонова «Дорога на океан» начинается с описания места крушения поезда и сравнения его с жертвенником: «Горы путаного железного лома громоздились на насыпи. Мятые вагонные рамы, сплетенные ужасной силой, служили основанием этого варварского алтаря. Еще дымилась жертва. Тушей громадного животного представлялась нефтяная цистерна, вскинута на самую вершину. Судорожные полосы факельного света трепетали в ее маслянистых боках. Навсегда запоминался тупой обрубок шеи. Орудие убийства было налицо: два кривых рельса уходили в подбрюшье цистерны. Еще капал из раны густой и черный сок. <...> Ищепленная обшивка вагонов щетинилась в нечистом дрожащем сумраке. Все это было скуповато полито ползучим багрецом несчастья»¹⁹⁵. Сравнивая нефтяную цистерну с тушей животного, автор дает подробное, натуралистичное описание ее гибели, при этом о человеческих жертвах лишь упоминает. Однако достаточно введения одной детали – найденной начальником дистанции «ступни в лапте», чтобы передать ужас произошедшего.

В XX–XXI в. тема железнодорожной катастрофы активно осваивается кинематографом. В отечественных фильмах советского периода «34-й скорый» (1981 г., реж. А. Малюков), «Магистраль» (1982 г., реж. В. Трегубович) «Поезд вне расписания» (1985 г., реж. А. Гришин) показываются аварии, причиной которых становятся непреднамеренные действия людей, непосредственно участвующих в жизнедеятельности железной дороги – машинисты, проводники,

¹⁹⁵ Леонов Л. М. Собрание сочинений: в 5 т. Т. 4. Дорога на Океан. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1954. С. 10.

диспетчеры, пассажиры. Зарубежный кинематограф чаще обращается к сюжетам, в которых угроза приходит извне и может привести к гибели не только персонала и пассажиров конкретного поезда, но и всего человечества («109-й идет без остановок», 1975 г., реж. Д. Сато, «Сошедший с рельс», 2002 г., реж. Б. Мисиоровски), т.е. деструктивная сила железной дороги многократно увеличивается и приобретает глобальный характер.

После того, как производство железнодорожной техники было хорошо освоено, а сеть железных дорог стала достаточно разветвленной, изобретение, задуманное исключительно для гражданских целей, стало использоваться для решения иных задач – мирный поезд трансформируется в смертоносное оружие, используемое в боевых действиях. Бронепоезд, впервые появившийся во время Гражданской войны в США, использовавшийся во время франко-прусской и англо-бурской войн в Европе, наибольшее применение получил в годы Первой мировой войны и Гражданской войны в России.

Возможность быстро маневрировать, неожиданно появляться в различных местах, надежная защита и огневая мощь делали бронепоезд грозным оружием, такой образ не могли обойти своим вниманием мастера искусств. Изображение покрытого броней поезда, вооруженного мощной артиллерией, в картине Дж. Северини «Бронепоезд в действии» (1915 г.) стало одним из самых известных футуристических изображений войны. В образе разрезающего пространство бронепоезда заключены те мощь и энергия, которыми восхищались футуристы, воспевая индустриальную эпоху и войну как процесс обновления мира.

Описание бронепоезда находим у А. П. Гайдара в повести «Дальние страны» (1931 г.): «Трубы нет. Колес не видно. Тяжелые стальные окна у паровоза закрыты наглухо. Вместо окон узкие продольные щели, из которых торчат пулеметы. Крыши нет. Вместо крыши низкие круглые башни, из тех башен выдвинулись тяжелые жерла артиллерийских орудий. И ничего у бронепоезда не блестит: нет ни начищенных желтых ручек, ни яркой окраски, ни светлых стекол. Весь бронепоезд, тяжелый, широкий, как будто бы прижавшийся к рельсам, выкрашен в серо-зеленый цвет. И никого не видно. Ни машиниста, ни кондуктора

с фонарями, ни главного со свистком. Где-то там, внутри, за щитом, за стальной обшивкой, возле массивных рычагов, возле пулеметов, возле орудий, насторожившись, притаились красноармейцы, но все это закрыто, все спрятано, все молчит. Молчит до поры до времени. Но вот прокрадется без гудков, без свистков бронепоезд ночью туда, где близок враг, или вырвется на поле, туда, где идет тяжелый бой красных с белыми. Ах, как резанут тогда из темных щелей гибельные пулеметы! Ух, как грохнут тогда из поворачивающихся башен залпы могучих проснувшихся орудий!»¹⁹⁶. Этот внешний новый образ поезда наделялся и новыми характеристиками, описывался как грозное военное оружие. Как пишет В. Березин, «поезд, обшитый броней, приобрел иную функцию или функции – связанные с войной. И символом нашей литературы бронепоезд стал именно во время гражданской войны»¹⁹⁷.

Гражданская война стала кульминацией в истории бронепоездов в России, это был период, когда бронированные составы использовались максимально интенсивно всеми сторонами военных действий. Как пишет И. Г. Дороговоз, «...гражданская война на обломках российской империи вывела бронепоезда из тени, сделав их одними из главных действующих лиц этой исторической драмы»¹⁹⁸. А. Н. Толстой, описывая в рассказе «В снегах» (1924 г.) противостояние между колчаковцами и красными партизанами, главным героем делает бронепоезд. Автор наделяет его характеристиками живого существа, которое «воет» и «рывает», отбиваясь от нападающих: «И вдруг чудовищный вой разодрал морозную ночь. Задрожало железнодорожное полотно... Из-за поворота, из горной выемки, появился огромный поезд с двумя пышащими жаром паровозами, с блиндированными вагонами и платформами, с тускло отсвечивающими жерлами пушек»¹⁹⁹.

¹⁹⁶ Гайдар А. П. Собрание сочинений : в 4 т. Т. 2. Москва : Изд. «Детская литература», 1972. С. 16.

¹⁹⁷ Березин В. С. Образ паровоза // Октябрь, 2001. № 10. URL : <https://magazines.gorky.media/october/2001/10/obraz-parovoza.html>

¹⁹⁸ Дороговоз И. Г. Крепости на колесах: История бронепоездов. Минск : Харвест, 2002. 352 с. URL: <http://militera.lib.ru/tw/drogovoz1/01.html>

¹⁹⁹ Толстой А. Н. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 3. Повести и рассказы 1917–1924. Аэлит. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. С. 400

Подобный образ создается и в живописи. Обращаясь к теме гражданской войны, позже, уже в 1940–1970-е гг., художники создавали героический образ грозной машины. Мощный корпус броневика обычно доминирует в композиции полотна, резко противостоя окружающему пейзажу, пламя, извергающееся из жерл орудий, добавляет образу сходства с мифологическим чудовищем (полотно Т. И. Ксенофонтова «Героический бой бронепоезда №2 с белочехами в районе станции Кумыш на Урале 5 декабря 1918 года» (1948 г.)). И даже погибая, бронированная военная машина продолжала свой бой (работа Л. С. Мартынова «Последний бой бронепоезда №2» (1959 г.)).

Описывая судьбу белогвардейского броневика «Капель», поэт-эмигрант А. И. Несмелов пишет о нем как о живом существе: «Перед глухой восставшею страной / Стоял и вслушивался», «Ты отползал, как разъяренный краб, / Ты пятился, подняв клешни орудий», и, наконец, «Что может быть мучительней и горше / Для мертвых дней твоих, бесклювый коршун!». Закончилась жизнь бронепоезда на дальних путях, в тупике (что достаточно символично):

*У розового здания депо
С подпалинами копоти и грязи,
За самой дальней рельсовой тропой,
Куда и сцепщик с фонарем не лазит, —
Ободранный и загнанный в тупик,
Ржавеет «Капель», белый броневик²⁰⁰.*

Н. А. Панишева, анализируя стихотворение, обращает внимание на упоминание в тексте трех русских городов: Москвы, Петрограда и Казани, очень значимых для русского человека, однако, по словам исследователя, «если в стихотворениях, описывающих довоенное время, железная дорога связывала русские города, то в стихотворении «Броневик» она разделяет их и способствует разрушению старого мира»²⁰¹.

²⁰⁰ Несмелов А. И. Собрание сочинений : в 2 томах. Т.1. Владивосток : Рубеж, 2006. С. 92.

²⁰¹ Панишева Н.А. Мифологема железной дороги и образа поезда в поэзии А. Несмелова // ФЭН-НАУКА, 2011. № 1. С. 55.

Бронепоезд стал героем целого ряда советских военных фильмов. Именно на бронепоезде зачастую в войска прибывают революционные командиры, чтобы поддержать боевой дух бойцов и увлечь их в атаку – такой эпизод присутствует в фильме «Щорс» (1939 г., реж. А. Довженко); за бронепоезд отчаянно сражаются, как, например, в фильмах «Александр Пархоменко» (1942 г., реж. Л. Луков), «За час до рассвета» (1973 г., реж. Э. Карамян, Н. Оганесян); бронепоезд становится весомым аргументом в военном противостоянии между красными и белыми, а потому часто сюжет закручивается вокруг необходимости его остановить, отбить, как это происходит в фильме «И на Тихом океане» (1973 г., реж. Ю.С. Чулюкин).

Бронепоезд играет заметную роль в фильме о зарождении рабоче-крестьянской Красной Армии «Красная площадь» (1970 г., реж. В.С. Ордынский). Во второй части картины экипаж бронепоезда «Красный варяг» идет на верную смерть ради успеха военной операции по ликвидации войск Колчака, мощная машина принимает бой на железнодорожном мосту и гибнет в лобовом столкновении с вражеским паровозом.

В годы Великой Отечественной войны применение бронепоездов уже не было столь масштабным и значительным, как в период Гражданской войны, однако на отдельных направлениях они весьма успешно использовались, прежде всего – для защиты железнодорожных узлов и станций. Романтизированный образ бронепоезда «БП № 14», построенного в Курске и названного в народе «Борис Петрович», в 1942 г. создал Е. А. Долматовский. Обращаясь к народному эпосу, поэт называет его русским богатырем:

Селянинович и Попович

Звались русские богатыри.

Богатырь наш «Борис Петрович»

Грозно стал на краю зари²⁰².

²⁰² Долматовский Е. А. Борис Петрович // Долматовский Е. А. Товарищ мой : Стихи и поэмы. Москва : Воениздат, 1988. 382 с. URL : https://litmir.club/br/?b=175616&p=29#section_135

Государство нашло еще одно применение железной дороге – перемещение заключенных, так железная дорога приобрела репрессивную функцию. Арестантские вагоны, а затем – арестантские поезда, появились в России в XIX в. Один из таких вагонов изобразил Н. А. Ярошенко в картине «Всюду жизнь» (1888 г.). Художник крупным планом дает фрагмент вагона с зарешеченным окном и сгрудившихся за ним заключенных. Центральная группа за решеткой напоминает Святое семейство, и это сходство усиливает драматизм картины. Гуманистическую мысль о том, что и за решеткой тюремного вагона сохраняются лучшие человеческие качества, выразил мастер в своем полотне.

Количество арестантских перевозок многократно выросло в XX в., наиболее жестокими они были в период сталинских репрессий. В так называемой «лагерной прозе» зафиксированы воспоминания бывших узников о том, в каких страшных условиях они этапировались в лагеря. Две главы романа «Крутой маршрут» Е. С. Гинзбург посвящает передвижению заключенных из Ярославля во Владивосток по железной дороге. Грязно-багровый товарный вагон с надписью «Спецоборудование» описывается автором как живое, но крайне неприятное существо: «поезд ползет», «вагон скрипел, выворачивая душу», «колеса тархтели». В самом вагоне невыносимо душно, «так душно, что кто-то своим умом доходит до слова "душегубка", тогда еще неизвестного»²⁰³, семьдесят шесть женщин в нем мучаются от жажды и жары. И даже самому вагону тяжело, но он упорно движется в место назначения: «Устал седьмой вагон. Истомили, перегрузили его. И все же идет, пробирается, уходит все глубже в сибирские дали. Заглушая стук колес, из вагона выбивается на воздух вековая каторжная песня, сибирская этапная»²⁰⁴.

Позже, с конца 1980-х, когда тема сталинских репрессий оказалась в центре общественного внимания, образ железнодорожного состава как репрессивного инструмента тоталитарного режима появился в живописи. А. Лозенко в плакате

²⁰³ Гинзбург Е. С. Крутой маршрут : хроника времен культа личности. Москва : Астрель : АСТ, 2008. 878 с.

²⁰⁴ Там же. С. 294.

«1935...1940...» (1980 г.) изображает нескончаемый серый поезд, уходящий вдаль, а сквозь наглухо закрытые вагоны – проступающие лица невинно осужденных. Над вагоном в клубах дыма обозначены годы страшных репрессий – с 1935 по 1940-й. Мрачные, наполненные безнадежностью картины, посвященные репрессиям и ГУЛАГу, создавал И. П. Обросов. В его работе «Шаг вправо, шаг влево – побег» (2003 г.) вагоны глухой стеной стоят за спинами вновь прибывших заключенных, навсегда отделяя их от прошлого, от свободы, от жизни.

Тему «Железная дорога и Холокост» активно исследуют западные авторы. Так, в 2022 г. в музее Kazerne Dossin (Бельгия) состоялась конференция «Поезда и Холокост». В ключевых докладах участники пытались осмыслить трансформацию железной дороги, то, как она из носителя «светлого будущего» стала «ключевым фактором геноцида во время Второй мировой войны»²⁰⁵. Железная дорога использовалась для массовой депортации населения в лагеря смерти, став незаменимым элементом машины массового уничтожения. В 1942 г. мексиканский график Л. Мендес в линогравюре «Поезд смерти (Поезд обреченных)» запечатлел момент посадки в поезд депортируемых. Вагоны один за другим закрываются, а в голове состава уже дымит паровоз, готовый везти людей на смерть. В 1944 гг. И. Аверт, пережившая Холокост, в рисунке «Поезд смерти» создала яркий образ противостояния извергающего пламя поезда и человека. Железная дорога в этих и подобных произведениях выступает как холодный, бездушный механизм, планомерно и ритмично выполняющий свою работу, становясь настоящей машиной смерти.

Таким образом, идеи антитехницизма получили свою художественную интерпретацию в живописных, графических, литературных, кинематографических произведениях как западных, так и отечественных авторов. В качестве деструктивных характеристик железной дороги в произведениях искусства выделяются следующие: – разрушение природы; – разрушение культурных артефактов, исторической памяти; – уничтожение ценностей,

²⁰⁵ Congres : “Trains and the Holocaust” // Kazerne Dossin. – URL : <https://kazernedossin.eu/en/event-item/congres-treinen-en-de-holocaust/> (дата обращения 06.01.2025).

традиций; – гибель человека под колесами (случайная и осознанная); – железнодорожные аварии, приводящие к массовой гибели людей; – способность железнодорожной техники становиться военным оружием; – превращение в репрессивный инструмент государственной политики.

Противостояние сторонников и противников внедрения новых технологий началось на рубеже XVIII–XIX вв. и продолжается до настоящего времени²⁰⁶. В произведениях искусства, посвященных железной дороге, идеи техницизма и антитехницизма развивались параллельно, в одно и то же время, что говорит о амбивалентности данного образа. Так же, как любая другая техническая система, железная дорога способна как продвигать человечество к счастливому будущему, так и разрушать жизнь вокруг себя. Паровоз дал человечеству новые скорости, новые возможности, сделал перемещение в пространстве более комфортным, позволил почувствовать себя увереннее в окружающем мире. Но тот же паровоз способен стать причиной катастрофы – экологической, социальной, гуманитарной.

Анализ опыта художественной рефлексии над утверждением железной дороги в качестве составляющей вначале материальной, а затем – и духовной культуры наглядно демонстрирует конструирующее значение художественного образа для массового сознания: параллельно формируются две альтернативные традиции художественного отображения железной дороги, каждая из которых аккумулирует часть умонастроения общества и, выражая их, придавая им определенность и выразительную силу, тем самым закрепляет обе эти смысловые линии в культуре.

2.2 Железная дорога как путь: символика и смыслы

«Дорога» – универсалия мировой культуры, получившая воплощение в мифологической, религиозной, философской, художественной картинах мира.

²⁰⁶ Синявина Н. В. Технологизация и техницизм как характеристики современного социокультурного пространства // Социально-психологические проблемы ментальности / менталитета. 2020. № 16. С. 147-153.

А. Я. Гуревич, вводя термин «универсальная категория культуры», определяет его как «"сетку координат", при посредстве которых люди воспринимают действительность и строят образ мира, существующий в их сознании»²⁰⁷. Данные универсалии, по мнению автора, являются неким семантическим инструментарием культуры, запечатленным в языке и в других знаковых системах (в языках искусства, науки, религии). Универсальные категории, с помощью которых происходит осмысление бытия человека в мире, формируются во всех культурах, при этом их содержание может различаться.

Дорога (путь) как культурная универсалия присутствует в качестве неотъемлемой части во всех моделях мира, исторически складывавшихся в общественном сознании. В. Н. Топоров констатирует ее наличие в мифопоэтической и религиозной картинах мира, отмечая, что во многих традициях мифологема пути «выступает метафорически, как обозначение линии поведения (особенно часто нравственного, духовного), как некий свод правил, закон, учение»²⁰⁸. М. М. Бахтин считает дорогу одним из ключевых хронотопов в литературе и описывает дорогу как место случайных встреч, пространство переплетения различных судеб, при этом обращает внимание на богатую метафоризацию пути / дороги: «жизненный путь», «вступить на новую дорогу», «исторический путь» и пр., основным стержнем которой является течение времени²⁰⁹. Т. Б. Щепанская, анализируя дорожный дискурс в русской традиции, вводит такой термин, как «культура дороги», включая в данное понятие материальную составляющую (средства передвижения, придорожные строения, дорожная одежда и снаряжение, пища), духовную (обряды и представления) и соционормативную (статусы и нормы поведения людей, находящихся в дороге, структуры сообществ)²¹⁰.

²⁰⁷ Гуревич А. Я. Категории средневековой культуры. Москва : Искусство, 1984. С. 30.

²⁰⁸ Топоров В. Н. Путь // Мифы народов мира: Энциклопедия : в 2 т. Т. 2.. Москва : Советская энциклопедия 1988. С. 353.

²⁰⁹ Бахтин М. М. Формы времени и хронотопа в романе // Вопросы литературы и эстетики. Исследования разных лет. Москва : Художественная литература, 1975. С. 392.

²¹⁰ Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва : «Индрик», 2003. С. 8.

Понятия «путь», «дорога» лингвистически не являются тождественными, о чем пишет ряд исследователей, в частности, В. В. Колесов отмечает следующее различие между значениями этих слов: «дорога – полоса земли для движения, путь – направление такого движения или само движение» и добавляет, что существует «тяготение образных и символических составляющих понятия "путь" к христианской идеологии, понятия "дорога" к языческому мироощущению и к народной культуре»²¹¹. При этом Н. Д. Арутюнова указывает на то, что метафорическое значение «дорога» и «путь» совпадает и они могут чередоваться в одном тексте²¹², а О. А. Черепанова пишет о слиянии концептов и лексем пути и дороги в коллективном сознании XX в.²¹³. Согласимся с позицией данных авторов и, характеризуя образ железной дороги, понятия «дорога» и «путь» будем использовать как взаимозаменяемые.

Спектр связанных с дорогой смыслов достаточно широк, семантика пути/дороги складывалась постепенно в результате осмысления обществом данного объекта. В результате была создана целая система смыслов, знаков, символов, которая частично была перенесена и на один из типов дороги – дорогу железную. Отметим, что такой перенос не был буквальным, происходила неизбежная трансформация – некоторые смыслы усилились, другие отошли на второй план и почти не получили своего воплощения.

Давая характеристику художественного образа железной дороги, в качестве ключевых мы выделили символику дороги:

- как жизненного пути;
- как границы между чужим и своим, прошлым и будущим и т.д.

²¹¹ Колесов В. В. Путь-дорога // Учен. зап. Казан. ун-та. Сер. Гуманит. науки. 2017. Т. 159, кн. 5. С. 1206.

²¹² Арутюнова Н. Д. Путь по дороге и бездорожью // Логический анализ языка. Языки динамического мира. Дубна : Международный университет природы, общества и человека «Дубна», 1999. С. 9.

²¹³ Черепанова О. А. Путь и дорога в русской ментальности и в древних текстах // «Мастер и народная художественная традиция Русского Севера»: : доклады III Международной научной конференции «Рябининские чтения-99». Петрозаводск : Карельский научный центр РАН, 2000. С. 309–316.

2.2.1 Символ пути (жизненного пути) в художественном образе железной дороги²¹⁴

Дорога как символ жизненного пути человека имеет давнюю традицию. А. А. Добрицын предполагает, что впервые в таком контексте она встречается у Гесиода: «Нет ничего легче, чем предаться пороку, дорога к нему недолга и находится рядом с нами; но путь к добродетели бессмертные боги полили потом, он долог, обрывист и усеян препятствиями; однако, когда достигнешь вершины, он становится легче»²¹⁵. Исследователь прослеживает историю данной метафоры с античности до XIX в., обнаруживая ее в ряде литературных произведений. В XIX в. произошло ее обогащение в связи с появлением новой разновидности дороги – дороги железной. Образ тянувшегося от станции к станции рельсового пути стал символом человеческой жизни, движущейся от одного этапа к другому.

Символ «железная дорога – жизненный путь» в литературе оформился и закрепился во второй половине XIX в., в дальнейшем став устойчивым и, в какой-то мере, традиционным. В российской массовой культуре, пожалуй, самым известным примером является песня рок-группы «Машина времени» «Разговор в поезде» (1983 г.), в которой пассажиры поезда обсуждают целый ряд вопросов, содержащихся в данном символическом поле – о направленности и динамике жизни (жизнь – поезд или перрон), о том, кто этой жизнью управляет (человек – пассажир или машинист), о свободе в выборе пути (человек решает, куда вести поезд или лишь присоединяется к уже существующему пути), о продолжительности пути (дорога открыта на много лет или ограничена ценой билета). В итоге вопросы остаются без ответов – сойдя с поезда, каждый пассажир пошел своей дорогой, «а поезд пошел своей».

²¹⁴ В данном разделе использованы результаты исследования, публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Символика и смыслы образа железной дороги в художественной культуре России: концепты «путь», «дорога» // Мир науки. Социология, филология, культурология. 2022 №1. URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/12KLSK122.pdf>

²¹⁵ Цит. по : Добрицын А. А. *Iter vitae, lepton ochema, trionfo del tempo* и «Телега жизни» // *Philologica*. 2014. Т. 10. № 24. С. 17-40. С. 17.

Сравнение жизни с движением по железной дороге встречается в литературе достаточно часто. А. Голенищев-Кутузов в стихотворении «На поезде» (1874 г.) сравнивает мчащийся поезд с быстро пролетающими событиями жизни – промелькнувшими золотым детством, бурным юношеством, счастьем, любовью:

*Мчатся скорби и невзгоды;
Мчится грез счастливых рой;
Мчатся лица, мчатся годы...
Мчится поезд в тьме ночной²¹⁶!*

Тот же мотив стремительного движения – в стихотворении с тем же названием («На поезде», 1887 г.) К. Фофанова:

*Мы мчимся, как стрела, – все мимо нас летит,
В глазах бесследно исчезая,
А поезд все вперед стремится и стучит,
Броней железной громыхая.*

.....

*Так жизнь вперед летит, – летит, как паровоз,
Меняя сны и впечатленья,
И сылет искрами живые чары грез,
И стелет дымом увлеченья.*

Однако, по мнению автора, за этим мельтешением есть незыблемые вещи – мелькающие за окном вагона пейзажи уравнивает «светлая лазури высота», а за скоротечной жизнью следит «сомненья призрак вечный».

Вс. Рождественский использует железнодорожные образы, описывая военные дни: «Был полон воздух вспышек искровых, / Бежали дни – товарные вагоны»²¹⁷. П. В. Орешин, обращаясь к той же символике, пишет о единстве жизненного пути строителей нового общества:

²¹⁶ Голенищев-Кутузов А. А. Сочинения графа А. Голенищева-Кутузова : в 4 т. Т. 1. – Санкт-Петербург : тип. т-ва А.С. Суворина «Новое время», 1914. С. 191.

²¹⁷ Серебряный век. Петербургская поэзия конца XIX – начала XX в. Ленинград : Лениздат, 1991. С. 310.

*Все мы в поезде, в пути мы,
 Все мы – гайки, рельсы, дымы...
 Мы в погоне, мы в вагоне,
 В красном шуме, в красном звоне,
 В быстрой скачке среди равнин
 Все мы, все мы как один²¹⁸!*

М. И. Алигер уподобляет жизненный путь железнодорожному путешествию с вокзалами и длинными перегонами, со встречами и расставаниями, со случайными попутчиками, а главное – с ее скоростью и вечным движением:

*Есть в движенье сладость и тревога.
 Станция, внезапный поворот –
 Жизнь моя – железная дорога,
 вечное стремление вперед²¹⁹.*

В работах авторов XXI в. образ железной дороги наполняется все той же символикой. Так, в эссе «Поезд Чусовская – Тагил» (2014 г.), специально написанном для известного образовательного мероприятия «Тотальный диктант», А. В. Иванов в качестве главного воспоминания своего детства описывает станцию Чусовскую с вереницами локомотивов и вагонов, со старым вокзалом и проводницами как неизменным атрибутом железнодорожной жизни, изображает быт «солнечного поезда», в котором «каждый был причастен к общему движению и переживал его по-своему»²²⁰ и, переводя образ в символическую плоскость, называет пригородный поезд «поездом дальнего следования», везущим в прекрасное будущее. В заключении автор пишет о приближающемся развороте поезда в прошлое – в завершающую часть жизни.

Сложность, многосоставность такого объекта, как железная дорога, его разнообразная включенность в бытование культуры позволяют авторам успешно использовать его образ как метафору разных аспектов жизни человека. Так,

²¹⁸ Николай Клюев. Сергей Клычков. Петр Орешин. Избранное. Москва : Просвещение, 1990. С. 254.

²¹⁹ Алигер М. И. Собрание сочинений. В 3 т. Т. 1. Стихотворения и поэмы (1932-1945). Москва : Художественная литература, 1984. С. 138.

²²⁰ Иванов А. В. Поезд Чусовская – Тагил. // Тотальный диктант : сайт. Тексты диктантов. URL : <https://totaldict.ru/dictants/poezd-chusovskaya-tagil/>

К. Симонов в 1938 г. пишет несколько стихотворений-размышлений о человеческой жизни, обращаясь к железнодорожной метафоре. В стихотворении «Отъезд» автор, обращаясь к читателю, предлагает с легким сердцем садиться в дальний поезд, оставив в прошлом груз забот:

Когда садишься в дальний поезд

И едешь на год или три,

О будущем не беспокоясь,

Вещей ненужных не бери²²¹.

Продолжает тему накапливаемого человеком «жизненного груза» в стихотворении «Чемодан», обращая внимание на то, как много внимания человек начинает уделять своему «багажу», забывая об окружающим мире:

Свистят столбы, летят года и даты.

Чужие лица, с бляхой на груди,

Кряхтя, за нами тащат позади

Наш скарб, так мало весивший когда-то²²².

В стихотворении «Вагон» К. Симонов уподобляет жизнь путешествию в вагоне со случайными встречами («Ты знакомишься случайно / Поделившись табаком»), бытовыми заботами («Ты чужих детей качаешь / Книжки почитать даешь») и необходимостью в какой-то момент этот поезд покинуть:

День темнеет. Дело к ночи.

Скоро – тот кусок пути,

Где без лишних проволочек

Предстоит тебе сойти²²³.

Сделать это надо, по убеждению автора, без слез, с надеждой, что в вагоне останется добрая память об ушедшем:

Что, проездивший полвека,

Непоседа и транжир,

²²¹ Симонов К. М. Мурманское направление. Мурманск : Мурманское книжное издательство, 1972. С. 16.

²²² Симонов К. М. Мурманское направление... С. 17.

²²³ Там же. С. 19.

Все ж хорошим человеком

*Был сошедший пассажир*²²⁴.

В романе Б. Пастернака «Доктор Живаго» образ железной дороги является синтетическим символом, вобравшим в себя не одно значение. Но ключевой видится символика жизненного пути главного героя. Юрий Живаго, как и другие персонажи романа, находится в постоянном движении, в скитаниях, что во многом объясняется историческим контекстом. В период революции и гражданской войны, когда вся страна пришла в движение, герой романа вынужден то и дело отправляться в дорогу. Он едет по железной дороге, идет по шпалам, умирает в трамвае (своего рода городском варианте железной дороги), т.е. данный образ пронизывает сюжетное полотно романа. Б. М. Гаспаров, отмечая данную символику, обращает внимание на еще одну характеристику образа – неравномерность движения поезда, который то набирает скорость, то останавливается на неопределенное время, а также на периодически появляющуюся разнонаправленность движения – описание узловых станций, разъездов, железнодорожного депо. По словам исследователя, так в образе железной дороги «наглядно передается парадоксальное сочетание априори заданной рельсовой предопределенности маршрута и его контрапунктных сбоев, связанных с неравномерностью движения»²²⁵, символизирующее сложную динамику человеческой жизни, наполненную разнонаправленным и разновременным движением.

Интерпретация образа железной дороги как символа жизненного пути обнаруживается и в лирике Б. Пастернака:

Вперед то под гору, то в гору

Бежит прямая магистраль,

Как разве только жизни в пору

²²⁴ Там же. С. 19.

²²⁵ Гаспаров Б. М. Борис Пастернак: по ту сторону поэтики (Философия. Музыка. Быт). Москва : Новое литературное обозрение, 2013. 266 с. URL: https://royallib.com/read/gasparov_boris/boris_pasternak_po_tu_storonu_poetiki.html#655360

*Все время рваться вверх и вдаль*²²⁶.

Цель жизни, с точки зрения автора, та же, что и у дороги – пройти «через тысячи фантазмагорий», через все преграды, пережить все изломы пути.

Изучение литературных произведений позволяет выявить еще один вариант трактовки образа железной дороги – скорость движения по железной дороге порождает образ жизни, пролетающей мимо человека, оставляющей его с ощущением бессмысленности существования, бесцельно прожитых лет. Данная символика достаточно часто обнаруживается в литературных произведениях. Так, А. Н. Апухтин в стихотворении «С курьерским поездом» (начало 1870-х гг.) сравнивает жизнь героини с курьерским поездом, спешащем в неизвестном направлении:

*Курьерским поездом, спеша Бог весть куда,
Промчалась жизнь ее без смысла и без цели...*²²⁷

Со строками А. Н. Апухтина перекликаются строки А. Блока:

*Так мчалась юность бесполезная,
В пустых мечтах изнемогая.
Тоска дорожная, железная
Свистела, сердце разрывая...*²²⁸

В том же ключе можно рассматривать живописные произведения, изображающие одинокие фигуры на перроне. Так, бельгийский художник-сюрреалист П. Дельво часто изображает застывшие женские фигуры на железнодорожной платформе («Одиночество», 1956 г.). Железнодорожная платформа, уходящий поезд и женская фигура, изображенная со спины – мотив, характерный для мастера, которого иногда называют поэтом вокзалов. Его вокзалы красивы, таинственны и тревожны. Тревогу и ощущение утраты создают неестественная для железнодорожного мира тишина и глядящие вслед ушедшему

²²⁶ Пастернак Б. Л. Полное собрание сочинений с приложениями : в 11 т. Т. 2. Москва : Слово, 2003. С. 172.

²²⁷ Апухтин А. Н. Полное собрание стихотворений. Ленинград : Сов. писатель, 1991. С. 198.

²²⁸ Блок А. А. Полное собрание сочинений и писем : в 20 т. Т. 3, кн. 3: Стихотворения (1907-1916). Москва : Наука, 1997. С. 178.

поезду одинокие женщины, как будто находящиеся между жизнью, смертью или сном.

Символом трагической бесцельности и безысходности становится железная дорога в романе Л. М. Леонова «Вор»: «Поезда, поезда, человеческой тоской гонимое железо! С грохотом проносились они мимо, в бесплодной попытке достигнуть края земли и мечты»²²⁹. Интерпретаторы творчества писателя высказывают разнообразные, подчас противоречивые суждения по поводу темы железной дороги в его творчестве, при этом сходятся во мнении, что она является важным структурным элементом ряда произведений автора²³⁰. В романе «Вор» железная дорога является постоянной спутницей жизненных перипетий одного из главных героев. Детские воспоминания Векшина о железной дороге лиричны, они описываются как тревожное и сладкое ожидание, вихревое движение и головокружение от пролетающего мимо поезда. Будучи взрослым, Векшин называет поезд «длинным, железным, хвостатым чудовищем»²³¹, заставлявшим дрожать детские тела. Этот поезд пролетал мимо в иную – далекую и недостижимую – жизнь, став символом быстротечности жизни, ее бесконечности и бесцельности.

Мысли о бесцельности существования способны пробудить однообразность и монотонность железнодорожной поездки, длительное время стучащие колеса, одинаковый и скучный пейзаж за окном. А. М. Жемчужников в стихотворении «На железной дороге» (1884 г.) описывает железнодорожное путешествие как долгое укачивающее движение, сопровождающееся «мыслью толпой без конца и без края», «странными грезами», «дорожной тоской». Примечательно окончание стихотворения, в котором лирический герой отмечает, как летят «время – вперед,

²²⁹ Леонов Л. М. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 3. Вор : Роман. Москва : Художественная литература, 1982. С. 70.

²³⁰ Опитц Р. Философские аспекты романа «Вор» Л. Леонова // Современный советский роман. Философские аспекты. Ленинград : Наука, Ленингр. отделение, 1979. С. 241–261.; Скобелев В. П. Роман Л. Леонова «Вор» в развитии «романного мышления» второй половины 20-х годов // Век Леонида Леонова. Проблемы творчества. Воспоминания. Москва : ИМЛИ РАН, 2001. С. 57–73.; Яблоков М. А. Пуховы и прочие (Леонид Леонов и Андрей Платонов в двадцатые годы) // Век Леонида Леонова. Проблемы творчества. Воспоминания. Москва : ИМЛИ РАН, 2001. С. 175–188.; Иванов А. И., Сорокина Н. В. Железная дорога в русской художественной культуре XIX–XX вв. // Вестник ТГУ. 2011. №12–2. С. 670–679.

²³¹ Леонов Л. М. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 3. Вор : Роман. Москва : Художественная литература, 1982. С. 344.

а пространство – назад»²³² – мысль, лежащая в русле уже обозначенной нами идеи об изменении представлений о пространстве и времени, вызванном появлением железной дороги.

В стихотворении «В вагоне» (1901 г.) лирический герой М. А. Волошина под «мерный / вечный / бесконечный / однотонный / шум колес»²³³ задумывается о своей жизни, похожей на идущий по бескрайней степи поезд, а себя называет вечным странником, движущимся по бесконечному пути.

Жизнь человека – трагическое странствие в мире. Эту экзистенциальную идею предельно ярко и лаконично выразил Ф. Кафка через железнодорожный образ, сравнивая бытие человека с положением пассажира, попавшего «в крушение в железнодорожном туннеле, и притом в таком месте, где уже не видно света начала, а свет конца настолько слаб, что взгляд то и дело ищет его и снова теряет, и даже в существовании начала и конца нельзя быть уверенным»²³⁴. В короткой притче автор пишет о трагическом бытии человека в этом мире, об окружающей его неизвестности и опасности, о бессмысленности существования в мире, где вопросы «Что мне делать?» или «Зачем мне это делать?» даже не задают.

Поиск смысла жизни сопряжен с многочисленными душевными переживаниями, с ощущением одиночества, что нашло свое отражение в художественных текстах железнодорожной тематики. Метафора дороги ярко выражает идею одиночества и давно нашла свое воплощение в русской литературе (вспомним хрестоматийное «Выхожу один я на дорогу»). Человек проживает свою жизнь (проходит свой путь) один, он формируется и меняется во время пути, сам наполняет жизнь определенными смыслами и сам несет ответственность за нее. Мотив одиночества, переданный через образ железной дороги, встречается в произведениях разных видов искусства.

²³² Жемчужников А. М. Стихотворения. Москва : Советская Россия, 1988. С. 130.

²³³ Волошин М. Стихотворения и поэмы. Санкт-Петербург : Наука, 1995. С. 71.

²³⁴ Кафка Ф. Железнодорожные пассажиры // Кафка Ф. Процесс. Рассказы. Москва : Эксмо, 2019. С. 483.

Человеческое одиночество, возникающее уже в самом начале пути, стало темой небольшого стихотворения Б. М. Смоленского:

*А одиночество бывает сразу –
С последними прощальными гудками.
Рассунуты скорей рукопожатья,
Один толчок, назад поплыл перрон,
Друзья бегут, заглядывают в окна,
Но круто обрывается платформа...
И ты один – в дороге...*²³⁵

Мотив одиночества главенствует в ряде живописных работ, написанных в XX – начале XXI вв. В полотне 1942 года «Солдат» австралийский художник Р. Драйсдейл запечатлел одиночество и неуверенность усталого солдата, привалившегося к стене железнодорожного вокзала и ожидающего пересадки с одного поезда на другой. Между австралийскими штатами Викторией и Новым Южным Уэльсом ширина колеи железнодорожных путей менялась на станции Олбери, из-за чего военные часто поздно ночью оказывались на холодных продуваемых ветрами платформах в ожидании другого поезда. Скупыми средствами художник создает образ одного из таких военных. Почти монохромно написанная одинокая фигура, закутанная в длинное пальто, с вещмешком у ног, вполне может рассматриваться в символическом ключе – как человек, оказавшийся в одиночестве на жизненном пути и получивший небольшую передышку прежде чем продолжить движение.

Спустя почти 60 лет эмоционально схожий образ создала немецкая художница С. фон Хеллерманн. Работа «Анастасия в поезде» (2000) формально изображает юную девушку, расположившуюся в кресле железнодорожного купе. В картине нет признаков движения поезда, поэтому, возможно, изображено либо самое начало путешествия, либо остановка в пути. Важнее, однако, другое – эмоциональная и, возможно, символическая составляющие картины. В

²³⁵ Смоленский Б. М. Моя песня бредет по свету. Москва : Светец, 2009. С. 62.

стилистике художницы можно усмотреть отсылку к немецкому экспрессионизму, обратившемуся к передаче субъективного духовного мира человека и выражавшему сложное болезненное мироощущение путем усложнения художественного языка – создания цветового контраста, упрощения или искажения формы, использования неясных или, наоборот, резко очерченных контуров и т.д. Мягкими широкими мазками, используя ограниченную цветовую палитру (где доминирующим цветом становится красный) Хеллерманн создает образ, наполненный болезненностью и одиночеством. Фигура героини как будто скручена узлом, она закрыта, отделена от окружающего мира, небольшой чемодан на верхней полке содержит в себе тот немногочисленный багаж, который она успела накопить за свою пока еще недлинную жизнь, отсутствие попутчиков усиливает драматизм композиции. В совокупности все элементы живописного полотна порождают символику одиночества молодого человека, отправляющегося в самостоятельный жизненный путь.

Как жизнь предоставляет человеку большое количество возможностей, так и разветвленная железная дорога предлагает разные пути. Человеку приходится принимать решение, делать выбор, беря тем самым ответственность за этот выбор на себя. Символ жизненного выбора – перекресток-распутье, в роли которого могут выступать железнодорожные вокзал, платформа, вагон и т.д.

Прямо в вагоне поезда круто меняется судьба героев рассказа А. И. Куприна «На разъезде» (1894 г.), здесь завязывается и молниеносно развивается роман между случайными попутчиками – одиноким художником и замужней дамой, здесь они принимают важное решение, изменившее их жизнь. Все действие этого небольшого рассказа происходит в железнодорожном вагоне и на станционной платформе. История любви разворачивается под звуки движущегося поезда, «оглушительный грохот» которого постоянно нарастает и обрывается в кульминационный момент, когда поезд останавливается на одной из станций. В «теплой и мягко-влажной» ночи на фоне «неподвижно застывшего в воздухе» паровозного дыма происходит решающий разговор героев о судьбе, символом которой становится железная дорога: «Смотрите: стоят два поезда. Встретились

они и разойдутся, а из окон два человека друг на друга смотрят и глазами провожают, пока не скроются из виду. А может быть... эти два человека... такое бы счастье дали друг другу... такое счастье...»²³⁶.

Железная дорога позволяет человеку покинуть одно место и обрести другое, круто изменив свою жизнь. Подобный сюжет стал достаточно распространенным в работах как отечественных, так и зарубежных живописцев второй половины XIX – начала XX вв. Тема эмигрантов, переселенцев, перемещающихся по железной дороге (например, работы Н. Эрскина «Эмигранты», 1864 г.; Г. Балушека «Эмигранты», 1924 г.; С. В. Иванова «Переселенка», 1886 г.) находит выражение в психологически напряженных композициях, изображающих человека, движущегося в неизвестное, тревожащее будущее. Уже приняв решение, сев в поезд, а значит, вступив на определенный путь, герои этих и подобных им произведений фактически вверяют себя механической системе, той дороге, которая уже проложена и ведет в жестко заданном направлении. Что находится в конце пути, куда приведут рельсы, чем закончится путешествие, во время самого пути неясно, потому путешественники часто выглядят растерянными и задумчивыми.

Другой, оптимистичный, аспект той же темы предлагало советское искусство, изображавшее круто меняющую свою жизнь молодежь, устремляющуюся на поездах на целину, на всесоюзные стройки, в большие города на учебу и т.д. Подобные ситуации романтизировались и идеализировались представителями социалистического реализма, создававшими на своих полотнах образы молодых, уверенных в себе и своем будущем представителей страны Советов (картины А. К. Казаровича «На учебу», 1955 г.; Р. В. Слетова «На практику. На целинные земли», 1955 г.; И. Г. Гиршевича «Студенты едут на целину», 1959 г.; серия гравюр Л. Г. Ройтера «На целину», 1957 г.).

²³⁶ Куприн А. И. Собрание сочинений : в 9 т. Т. 1. Москва : Изд. «Правда», 1964. С. 228.

В постановке «Первого театра» г. Новосибирска пьесы А. Н. Островского «Доходное место» (реж. П. Южаков, 2010 г.) изменения в судьбе человека происходят в результате перевода железнодорожной стрелки. Режиссер, используя прием переноса сценического действия в другие обстоятельства, все действие перемещает на железную дорогу. Герои Островского работают на железной дороге, а доходным местом является железнодорожная стрелка, управляя которой, можно вершить человеческие судьбы, задавать им направление по своей воле. В результате железная дорога в спектакле становится символом движущейся жизни и определением ее пути.

Неправильный выбор пути может привести к тяжелым последствиям, разрушить планы и надежды, завести в тупик. Трудная, безвыходная ситуация в русском языке описывается фразеологизмом «зайти в тупик», ассоциирующимся прежде всего с железнодорожной терминологией. Именно потому изображения заканчивающегося шлагбаумом рельсового пути воспринимаются не как воспроизведение предметного мира железной дороги, а как метафора повернувшего не в том направлении жизненного пути. Такой образ создает А. И. Ярославцев в офорте «Тупик» (1989 г.), изобразив разрушающийся рельсовый путь, прерывающийся земляным валом и шлагбаумом, и переведя идею произведения в плоскость философских размышлений о жизни человека.

Особенность железной дороги состоит в ее жесткой направленности – выбрав направление, пассажир теряет возможность свернуть с пути, повернуть назад, изменить вектор движения. Обладающая фатальной предопределенностью железная дорога в ряде случаев приобретала символику движения к конечной точке маршрута – смерти человека.

Дорога как символ смерти получила достаточно серьезное осмысление в работах исследователей традиционной культуры. Так, Т. Б. Щепанская отмечает: «Дорога – метафора и символ смерти в фольклоре»²³⁷. Данное представление нашло свое закрепление в пословицах, загадках, приметах, народных ритуалах.

²³⁷ Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва : Изд. «Индрик», 2003. С. 41.

«Смерть есть путешествие, а путешествие – смерть. "Уйти значит немножечко умереть"» – писал Г. Башляр²³⁸. Такое понимание дороги нашло свое отражение в литературных произведениях, включающих образ железной дороги как метафоры фатальной предопределенности человеческой жизни.

Символом бесповоротности судьбы становится поезд в творчестве М. И. Цветаевой. Образы поезда, рельсов, шпал появились в работах поэтессы после череды переездов по железной дороге в годы эмиграции и эти образы имеют трагическую окраску:

*В сиром воздухе загробном –
Перелетный рейс...
Сирой проволоки вздоги,
Повороты рельс...*

*Точно жизнь мою угнали
По стальной версте –
В сиром муroke – две дали...
(Поклонись Москве!)*

Далее рельсы сравниваются со вскрытыми жилами, через которые уходит жизнь:

*Точно жизнь мою убили.
Из последних жил
В сиром муroke в две жилы
Истекает жизнь (1922 г.)²³⁹*

Предчувствием надвигающейся катастрофы наполняются стихи, в стихотворении «Рельсы» – отчаянное страдание покинутой женщины:

*Крик станций: останься!
Вокзалов: о жалость!*

²³⁸ Башляр Г. Вода и грезы. Опыт о воображении материи. М. : Изд-во гуманитарной литературы, 1998. С. 112.

²³⁹ Цветаева М. И. Собрание сочинений : в 7 т. Т. 2 / М. Цветаева. – Москва : Эллис Лак, 1994. С. 160.

И крик полустанков:

Не Дантов ли

Возглас:

«Надежду оставь!»

*И крик паровозов*²⁴⁰ (1923 г.).

Так железная дорога становится символом predetermined расставания, а единственным выходом – примирение с неизбежной действительностью:

Та швейка права,

*На это смолчавши: «Есть шпалы»*²⁴¹.

В стихотворении «Поезд жизни» (1923 г.) М. И. Цветаева уподобляет жизнь вокзалу, на котором «раскладываться не стоит», с которого каждый час уходит поезд в небытие. Этот поезд – неуютный, душный, наполненный мелочной бытовой суетой, абсурдностью и фальшью (папильотки, пеленки, чепцы, клеенки, сушки, подушки, кофейник и т.д.), заставляющей героиню восклицать о нежелании жить такой жизнью:

Не хочу в этом коробе женских тел

*Ждать смертного часа!*²⁴²

Но и в движении к смерти у человека есть все тот же выбор – ускорить неизбежный конец, найти в себе силы продолжить движение или сойти с поезда, попытаться найти другой путь.

Второй вариант – в стихотворении Р. И. Рождественского «Выбор» (1956 г.). В нем – размышление о возможности сойти с поезда, отказаться от «грязи», «тряски», «тоски», «слепающего пота», «усталости», «необходимости решать чьи-то заботы», желание рвануть стоп-кран, рассуждение о том, что так будет легче:

Ведь я заслужил это право...

Пусть лягут на плечи

тяжелые росные травы,

²⁴⁰ Там же. С. 208.

²⁴¹ Там же.

²⁴² Там же. С. 230.

*пусть так, как всегда,
будут мимо
идти эшелоны...*²⁴³

Однако далее следует мысль о том, что такой уход будет трусостью, что правильным решением будет продолжить путь:

*Нет, я не могу.
Не хочу.
Не согласен на это!
Нет, я не останусь!
Пусть душно и пыльно в вагоне, –
нет, я не устану
за ветром бросаться в погоню!
Пусть жребий мне выпал
без сна
 *обходиться помногу,
но если есть выбор,
то я выбираю –
дорогу!*²⁴⁴*

Попытку сойти с поезда осуществляет герой повести В. О. Пелевина «Желтая стрела» (1993 г.). Действие происходит в мчащимся без остановок экспрессе и содержит все ту же символику жизненного пути, причем не одного человека, а шире – всего человечества: «"Желтая стрела" – это поезд, который идет к разрушенному мосту. Поезд, в котором мы едем»²⁴⁵. Движение в поезде (а значит, жизненный путь) для героев Пелевина тотально абсурдно и бессмысленно, главный герой Андрей, задумавшись о смысле движения, приходит к сравнению с жизнью солнечных лучей: «для миллионов лучей это

²⁴³ Рождественский Р. И. Собрание сочинений в 3-х т. Т. 1. Стихотворения. Поэмы. Песни. 1951–1964. Москва : Художественная литература, 1985. С. 29.

²⁴⁴ Рождественский Р. И. Собрание сочинений в 3-х т. Т. 1. Стихотворения. Поэмы. Песни. 1951–1964. Москва : Художественная литература, 1985. С. 29.

²⁴⁵ Пелевин В. Желтая стрела. Повести и рассказы. Москва : Вагриус, 2000. С. 19.

настоящая трагедия – начать свой путь на поверхности солнца, пронестись сквозь бесконечную пустоту космоса, пробить многокилометровое небо – и все только для того, чтобы угаснуть на отвратительных останках вчерашнего супа. А ведь вполне могло быть, что эти косо падающие из окна желтые стрелы обладали сознанием, надеждой на лучшее и пониманием беспочвенности этой надежды – то есть, как и человек, имели в своем распоряжении все необходимые для страдания ингредиенты»²⁴⁶. Желание сломать предопределенность, найти другой путь подталкивает героя на поиски выхода из поезда, и этот выход не должен быть связан со смертью: «Я хочу сойти с этого поезда живым»²⁴⁷. Андрей находит этот выход, покидает поезд, тем самым отделив свой индивидуальный осмысленный путь («под его ногами оказалась асфальтовая дорога, пересекающая широкое поле, а в небе у горизонта появилась светлая полоса») от общей бессмысленной коллективной дороги (Желтая стрела «действительно походила на сияющую электрическими огнями стрелу, пущенную неизвестно кем неизвестно куда»²⁴⁸). Как отмечает Т. Н. Маркова, «мир, в который сошел с поезда Андрей, живет по тем же законам, что поезд. Разница в том, что в этом мире герой движется уже по собственной траектории, он уже не пассажир, он не едет в поезде, чужая воля или сила тотальной инерции над ним не властны»²⁴⁹.

Таким образом, железная дорога как символ жизненного пути нашла свое воплощение в целом ряде художественных произведений. Представляется возможным выделить свойства жизни (человеческого бытия), которые рефлексированы в культуре через образ дороги (и железной дороги как ее разновидности): направленность и ограниченность во времени, диалектика размеренности и непредсказуемости, зависимости от вторгающихся в бытие внешних факторов и возможности решающего выбора, одиночество (в том числе

²⁴⁶ Там же. С. 13.

²⁴⁷ Там же. С. 33.

²⁴⁸ Там же. С. 65.

²⁴⁹ Маркова Т.Н. «Поезд идет к разрушенному мосту» (материалы к уроку по повести В. Пелевина «Желтая стрела») // Филологический класс. 2014. № 3 (37). С. 63.

«одинокость в толпе»). Железная дорога, конечно, не создает эти смыслы, но позволяет их зафиксировать и осознать.

2.2.2 Идея границы (пограничности) в художественном образе железной дороги²⁵⁰

Понятия «граница», «пограничность» достаточно часто используются в качестве характеристики бытия человека, общества, культуры при необходимости описать некие временные переходные состояния, переходные пространства. Концептуализация понятий имеет достаточную историю как в философских, так и культурологических, социологических, литературоведческих и др. исследованиях. Обозначив некоторые из них²⁵¹, обратим внимание на предложение Ю. М. Лотмана понимать границу как «черту, на которой кончается периодическая форма»²⁵², как «механизм перевода текстов чужой семиотики на язык "нашей", место трансформации "внешнего" во "внутреннее"»²⁵³. С точки зрения Ю. М. Лотмана граница одновременно и разъединяет, и соединяет, она принадлежит обоим пограничным сферам, при этом помимо границы, разделяющей внутреннее пространство семиосферы от внешнего (разделение на «свое» и «чужое»), существует многоуровневая система других границ, пересекающих пространство культуры. По словам Ю. М. Лотмана, «граница может отделять живых от мертвых, оседлых от кочевых, город от степи, иметь государственный,

²⁵⁰ В настоящем разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е.А. Символика и смыслы образа железной дороги в художественной культуре России: концепты «путь», «дорога» // Мир науки. Социология, филология, культурология. 2022. №1. URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/12KLSK122.pdf>; Мальцева Е. А. Железная дорога в европейской живописи: символика и смыслы // Мир науки. Социология, филология, культурология. 2021. № 2. URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/15KLSK221.pdf> (дата обращения: 06.01.2025).

²⁵¹ Ясперс К. Духовная ситуация времени. Москва : АСТ, 2013. 285 с.; Зиммель Г. Созерцание жизни. Четыре метафизические главы // Зиммель Г. Избранное. Созерцание жизни. Т. 2. Москва : «Юрист», 1996. 607 с.; Бердяев Н. А. Душа России // Бердяев Н. А. Судьба России. Москва : Советский писатель, 1990. С. 8-35.; Бахтин М. М. К вопросам методологии эстетики словесного творчества // Собр. соч. в 7 т. Т. 1. Москва : Русские словари. Языки славянской культуры, 2003. С. 265–325.; Мамардашвили М. К. Необходимость себя. Лекции. Статьи. Философские заметки. Москва : Изд. «Лабиринт», 1996 г. 432 с.; Логинова М. В. Граница как паракатегория современной культуры // Наследие веков. 2020. № 1(21). С. 76–81.

²⁵² Лотман Ю. М. Внутри мыслящих миров. Человек – Текст – Семиосфера – История. Москва : Языки русской культуры, 1996. С. 175.

²⁵³ Там же. С. 183.

социальный, национальный, конфессиональный или какой-либо иной характер»²⁵⁴.

О парадоксальности границы пишет Д. В. Пивоваров, в частности, утверждая, что «разъединяя вещи, она в то же время объединяет их, становится основой их связи; пограничные контакты разных А и В чреватые эмерджентами, неожиданными новообразованиями», «границе как конечности качества присуща также потенциальная бесконечность, поскольку, переходя через нее, данное качество становится иным, превращается в другое»²⁵⁵. Автор подчеркивает неопределенность, амбивалентность границы, ее парадоксальность.

Идею рассматривать дорогу в качестве «"промежуточного", амбивалентного топоса, одновременно соединяющего и разделяющего два вида пространств: "свое" и "чужое"»²⁵⁶ предлагает и развивает Е. В. Гусева, отмечая, что трактовка дороги как границы является генетическим истоком ряда мифологических и сказочных мотивов восточных славян.

Концепт путь/дорога, являясь универсалией мировой культуры, присутствует в мифоэпических представлениях разных народов, в фольклорной традиции, где наделяется значением границы – границы между «своим» и «чужим», «жизнью» и «смертью», «освоенным миром, ойкуменой» и «неосвоенным миром, хаосом»²⁵⁷. В славянской культуре дорога – по большей части «нечистое» место, сакрально «негарантированное», движение по дороге обычно связано с преодолением значительных трудностей, ситуацией культурного перехода, данные свойства усиливаются на пересечениях, развилках дорог. Такое понимание дороги проявляется в различных текстах народной культуры – мифах, сказках, былинах и быличках, ритуалах.

²⁵⁴ Там же. С. 175.

²⁵⁵ Пивоваров Д. В. Пространство и граница : лекция // Известия Уральского федерального университета. Сер. 3, Общественные науки. 2016. № 1 (149). С. 161

²⁵⁶ Гусева Е. В. Архетип дороги в мифопоэтическом творчестве восточных славян // Уваровские чтения – IV. Муром 14–16 апреля 1999 года. Муром, 2003. С. 73.

²⁵⁷ Черепанова О. А. Путь и дорога в русской ментальности и в древних текстах // «Мастер и народная художественная традиция Русского Севера»: Доклады III Международной научной конференции «Рябининские чтения 1999». Петрозаводск : Карельский научный центр РАН, 2000. С. 309–316.

Представление о дороге как о границе было привнесено и в художественную интерпретацию железной дороги. Ее «промежуточное» положение между диаметрально противоположными континуумами нашло отображение в ряде художественных произведений и отмечено исследователями: «Железная дорога – всегда пограничное состояние, неукорененность, пространство порога»²⁵⁸. Изучение художественных произведений, созданных в живописи, графике, скульптуре, литературе, кино, позволяет выделить ряд оппозиций, границей между которыми может выступать железная дорога, – «свое/чужое», «жизнь/смерть», «старое/новое», «прошлое/будущее», «столичное/провинциальное».

По словам Ю. М. Лотмана «всякая культура начинается с разбиение мира на внутреннее ("свое") пространство и внешнее ("их")»²⁵⁹. «Свое» традиционно описывается как собственное, привычное, основанное на близких отношениях или совместной деятельности, «чужое» характеризуется находящееся за пределами родной культуры, странное, непонятное, иногда сверхъестественное, зловещее. В ряде художественных произведений железная дорога описана как граница между такими сферами. В частности, это работы, показывающие строительство железной дороги как приход западной цивилизации на территории, занимаемые коренными народами.

Для коренных американцев железная дорога была той самой границей между своим обжитым пространством и активно наступающим пространством чужой культуры белых поселенцев. Трансконтинентальная железная дорога продвигалась через континент, меняя ландшафт, уничтожая традиционные охотничьи угодья, захватывая территории, которые издавна местные жители считали своими. Индейцы активно сопротивлялись такому вторжению, давали отпор «великому зверю» – железной дороге, разрушая рельсы, нападая на строительные и ремонтные бригады, на пассажирские поезда. Такие столкновения

²⁵⁸ Акимова М.С. Дом у дороги: усадьба, дача, железная дорога в историко-литературном аспекте (XIX – начало XX вв.) // Вестник славянских культур. 2021. Т. 60. С. 178.

²⁵⁹ Лотман Ю. М. Внутри мыслящих миров. Человек – Текст – Семиосфера – История. Москва : Языки русской культуры, 1996. С. 175.

стали распространенным сюжетом в американском изобразительном искусстве 1860–1870-х гг.

В частности, изображение железной дороги как места жесткого противостояния двух культур обнаруживаем в гравюрах, создававшихся для иллюстрирования новостных заметок в периодической печати, например, в ксилографиях из «Иллюстрированной газеты Лесли»²⁶⁰. Графические листы, первоначально создававшиеся для пояснения текстов, вполне могут рассматриваться как самостоятельные произведения. В гравюрах «Нападение на дрезину» (1870 г.), «Нападение индейцев на поезд» (1870 г.) представлены кульминационные моменты столкновений, автор с достаточной мерой реалистичности изображает скачущих и переворачивающихся на бегу лошадей, гибнущих людей, дым от выстрелов. При этом железная дорога разделяет противоборствующие стороны, на одной гравюре – диагональю рельсового полотна, на второй – мощным корпусом паровоза.

Тот же сюжет – в живописном полотне Т. Кауфманна «Звезда Империи на запад» (1867 г.). Пограничность ситуации заложена в самой композиции картины – художник пишет ночной степной пейзаж, умело создавая ощущение простора, свободы, и прорезает степь железнодорожным полотном, пуская идущий по нему поезд прямо на зрителя. Группа индейцев, расположенная автором в правом нижнем углу картины, разрушает рельсы, чтобы остановить движение поезда. В данном случае столкновение двух миров закончится локальной, но неминуемой трагедией.

Противостояние двух культур на американском континенте закончилось экспансией европейской культуры и вытеснением культуры коренных народов на периферию, что отразилось и в художественной культуре. У ряда авторов появились работы, изображающие «молчаливое» противостояние двух миров, где ветка железной дороги воспринимается как граница между ними (ксилография Ван Ингена и Снайдера «Индейцы осматривают Тихоокеанскую железную

²⁶⁰ Leslie's Weekly 1855-1922. Internet Archive Collection : сайт. URL: https://archive.org/details/pub_leslies-weekly

дорогу» (1871 г.), хромолитография «Мыс Горн» из «Путеводителя по железной дороге Центрально-Тихоокеанского региона» Нельсона (1871 г.).

Подобная встреча двух культур в процессе строительства железной дороги произошла уже в XX в. на территории СССР. Строительство Байкало-Амурской магистрали частично велось на территориях проживания коренных народов Севера и существенно повлияло на их культуру. Среди многочисленных живописных и графических работ, посвященных строительству БАМа есть некоторое количество произведений, затрагивающих данную тему. Так, в работе Ю.А. Титова «Оленьи тропы» (1977 г.) стальные рельсы проходят горизонтально вдоль нижнего среза картины и становятся жестким разделителем между традиционным миром кочевников (две замершие перед железнодорожной веткой фигуры оленеводов, идущие вдоль полотна оленя и уходящий вдаль холодный зимний пейзаж) и современной цивилизацией (ее носителем, фактически, становится и художник, изобразивший сюжет, и зритель, оказавшийся перед картиной).

В офорте «Первый уголь» из серии «Малый БАМ», созданном в 1980 г. О. М. Ковалевским, железнодорожный мост с идущим по нему грузовым составом разделяет поселок строителей – носителей чуждой данному пространству культуры, и мчащегося на оленьей упряжке аборигена. Олени вступают в своего рода соревнование с тепловозом, однако то, что они уступят техническому устройству, очевидно. Проведя аналогию, можно сказать, что так и традиционная культура на данной территории во многом уступит и частично утратит свою самобытность перед натиском чужой культуры.

Представление о железной дороге как границе между «своим» и «чужим» сохранилось и в современных представлениях коренных народов Севера, о чем, в частности, говорят этнографические исследования. Е. С. Яптик приводит в пример поезд, курсирующей по открытой в 2011 г. дороге «Обская – Бованенково». Отмечая изначально отрицательное отношение ненцев к строительству, страх перед новшеством, несущем с собой утрату традиционного

уклада, языка и культуры, исследователь приводит в пример отрывок из стихотворения Т. Лар «Плач нашей земли»:

...У вас станет мало пастбищ для оленей.

Ваша древняя тропа, тропа ваших предков разбита.

Кожу мою изрезали... (перевод Е. С. Яптик)²⁶¹

Важной, хотя и немного выходящей за рамки нашего исследования, является выявленная Е. С. Яптик особенность пространства поезда, являющегося, по сути пограничным пространством, в котором встречаются вахтовики и представители коренного населения. Исследователь пишет, что «лабильность категорий «свой» и «чужой», оказалось, зависит от того, в какую сторону движется поезд. В сторону тундры «свой» – аборигены, «чужие» – вахтовики, в сторону «Большой земли» все наоборот»²⁶². Здесь вновь вспомним идею Ю. М. Лотмана о том, что граница между культурами не является непроницаемой, она подобно мембране пропускает отдельные элементы культуры, что делает возможной межкультурную коммуникацию.

«Чужое» в традиционной картине мира может отождествляться с потусторонним миром, в таком случае дорога становилась границей между жизнью и смертью. О символике смерти в художественном образе железной дороги мы уже писали выше, анализируя сюжеты, в которых сама дорога становилась причиной гибели героя. В данном разделе обратим внимание на образ дороги как границы в этой экзистенциальной дихотомии.

Наиболее ярко железная дорога в качестве границы между жизнью и смертью выступает в сюжетах, связанных с проводами на войну. Из мирной жизни железная дорога должна увезти воина к потенциальной смерти. Данная тема получила яркое воплощение в знаменитой картине К. Савицкого «На войну» (1888 г.). В сложной многофигурной композиции художник передает многочисленные оттенки переживаний человека, от безмолвного горя до

²⁶¹ Яптик Е. С. «Свой» и «чужие» на железной дороге «Обская - Бованенково» // Кунсткамера. 2021. № 2 (12). С. 143.

²⁶² Там же. С. 142.

исступления, до отчаяния. Как противопоставление сильным человеческим чувствам – железный, холодный, бездушный паровоз, который уже готов увезти новобранцев на смерть.

Подобную композицию использовал В. А. Табурин, создавая гравюру «Отправка на Дальний Восток мичманов, новопроизведенных ранее срока в морском кадетском корпусе» (1904 г.). На первом плане изображены последние минуты расставания – поезд уже пускает пар, а на перроне усиливается суета, все находится в движении, пространство наполнено жизнью. Молодые люди, вчерашние кадеты, возбужденные предстоящими переменами в жизни, мысленно готовые к подвигам, подбрасывают фуражки, возможно, давая какие-то клятвы, родители пытаются дать последние наставления, а за всей суетой – железной стеной стоящий состав. Он уже отделяет своих пассажиров от остального мира, становясь границей между жизнью и смертью.

О том же – в стихотворении А. И. Несмелова. В прошлом остается беззаботная юность, вокзал становится рубежом, после которого бывшие мальчишки-гимназисты становятся мужчинами-воинами:

*И вот – на вокзале. И вот у Жени
Для Кеши и Гоши букет сирени,
И вот от «ура», от последних ласк
Ребят отрывает вагонный лязг²⁶³.*

На картине «Война» (1970 г.) А. М. Лопухов только обозначил небольшой элемент вокзала, изобразив лишь фрагменты платформы и вагона-теплушки. Главное противопоставление в произведении – между застывшими фигурами новобранцев, жестко отгороженными плоскостями вагонных дверей и поперечного бруса, и рыдающими, заламывающими руки женщинами.

Сцены проводов солдат на войну становятся ключевыми в военных кинофильмах, вокзал при этом часто становится не просто декорацией, а полноценным участником происходящих событий. В фильме «Судьба человека»

²⁶³ Несмелов А. И. Собрание сочинений в 2 т. Т.1. Владивосток: Изд. Рубеж, 2006. 560 с.

(реж. С. Бондарчук, 1969 г.) прощание главного героя с семьей происходит на платформе между эшелонами. В кульминационный момент движущийся состав отделяет эту группу от суеты и многолюдья, дает проститься и произнести главные слова, а потом возвращает их в общий поток.

Пограничным пространством между домом как символом жизни и войной, несущей смерть, в рассказе В. Л. Кондратьева «Лихоборы» (1983 г.) становится военный эшелон, кружащий по объездным путям вокруг Москвы. Главный герой, три года проведенный вдали от дома, едет на фронт, и волею судьбы его путь на войну пролегает через родной город. В рассказе показаны душевные муки человека, который разрывается между желанием увидеть родных, попасть в дом, который совсем рядом, и воинским долгом, страхом подвести командиров. Усиливает трагизм ситуации понимание того, что, возможно, больше никогда свой город увидеть не удастся: «я понимаю значение этого свидания с родным городом, который мне предстоит защищать и который вижу, быть может, в последний раз»²⁶⁴. Поддерживают эту мысль и собеседники героя, утверждая, что «бригаде, ежели будет она наступать, жить от силы месяц-полтора»²⁶⁵. Эшелон же при этом описывается как холодный бездушный механизм, безразличный к переживаниям героя: «Лязг буферов, с головы до хвоста поезда пробегает дрожь, вагоны дергаются, и эшелон медленно протягивается вперед»²⁶⁶, он то движется вперед, то сдает назад, то останавливается где-то на подъезде к станции, а потом окончательно увозит бойцов на войну.

Повесть Г. Бёлля «Поезд пришел вовремя» (1949 г.) начинается со сцены отъезда солдата на фронт, в которой железная дорога несет в себе ту же символику. Садясь в поезд, герой понимает, что он обречен на смерть: «Он взял свой солдатский мешок и вошел в первую попавшуюся вагонную дверь, опустил в проходе стекло, высунулся из окна; бодрый голос проплывал где-то над ним, словно сгусток слизи:

²⁶⁴ Кондратьев В. Л. Селижаровский тракт: Повести, рассказы. Москва : Советский писатель, 1985. С. 6.

²⁶⁵ Там же. С. 11.

²⁶⁶ Там же. С. 5.

– Поезд отправляется!

– Не хочу умирать, – крикнул он, – не хочу умирать, но весь ужас, что я умру!... Скоро!»²⁶⁷. Название повести метафорично – поезд вовремя, по расписанию (другой перевод названия повести – «Поезд прибывает по расписанию») доставил героя к predetermined, к окончанию жизни.

Визуальный образ железной дороги как границы между жизнью и смертью обнаруживается в скульптуре той же военной тематики. В рельефной композиции, посвященной первому исполнению песни «Священная война» и установленной на Белорусском вокзале (скульптор М. Переяславец, архитектор А. Тихонов, 2005 г.), вокзал представлен как величественная триумфальная арка с дымящим паровозом на заднем плане, это торжественный портал, через который уходят на фронт, на смерть солдаты, провожающие же их знаменитой песней музыканты и ожидающие своего отъезда пассажиры остаются по эту сторону вокзала, в пространстве жизни.

Установленный в 2015 г. в Тюмени памятник «Железнодорожникам фронта и тыла» (скульпторы С. Титланов и А. Медведев) сам по себе представляет арку, сложенную из рельсов дорог военного времени. На опорах арки находятся рельефы – уходящий на фронт солдат и остающаяся в тылу его семья. Рельефы создают впечатление разорванной надвое одной композиции. В пролете арки, над рельефами находится колокол, который можно рассматривать и как атрибут железной дороги – станционный колокол, подававший сигналы перед отправлением поезда, и как набатный колокол, передающий сигнал тревоги, и как колокол церковный, связанный с богослужебной традицией, в данном случае звенящий по погибшим в Великой Отечественной войне.

Тема жизни и смерти присутствует и в названии, и в идее бронзовой скульптуры Ф. Мейслера, установленной в Берлине рядом с вокзалом Фридрихштрассе в 2008 г. «Поезда к жизни – поезда к смерти» – эта бронзовая скульптура посвящена судьбам еврейских детей периода Второй мировой войны.

²⁶⁷ Бёльль Г. Собрание сочинений : в 5 т. : пер. с нем. Т. 1 : Романы ; Повесть ; Рассказы ; Эссе : 1946-1954. Москва : Художественная литература, 1989. С. 31.

В 1938-1939 гг. проводилась спасательная операция Kindertransport, в ходе которой из Германии, Польши, Австрии было вывезено в Великобританию и тем самым спасено от смерти около 10 000 детей. Композиция памятника состоит из двух частей – двух групп детей, глядящих в разные стороны. Два ребенка, изображенных активно и уверенно движущимися, символизируют тех, кого спас Kindertransport, группа из пяти детей, застывших в растерянности, представляют детей, увезенных по железной дороге в концентрационные лагеря и погибших во время Холокоста.

Железная дорога может рассматриваться как граница между пространственно-временными континуумами, описываемыми комплексами таких понятий, как «старое, прошлое, хорошо знакомое» и «новое, будущее, неизвестное». Попадая в пространство железной дороги в качестве пассажира, человек оказывается вне времени и пространства. Прошлое он уже покинул, будущее еще не наступило, есть только цель путешествия, ожидания, надежды и волнение от того, оправдаются ли они. Пассажира (а чаще – пассажирку) железной дороги, оказавшегося в подобном пограничном состоянии, неоднократно изображали мастера искусства.

Роль пограничного пространства может выполнять как вокзал, который, по словам Н. О. Осиповой, является гранью, «за которой разлука, смена пространства, окружения, перенесение в иной мир»²⁶⁸, так и поезд, непосредственно перемещающий пассажира в новое пространство, в будущее.

Поезд как пограничное железнодорожное пространство, разделяющее «старое» и «новое», нашел свое воплощение в многочисленных произведениях живописи. В новую, неизвестную жизнь поезд везет героиню картины К. К. Костанди «В люди» (1885 г.). Молодая крестьянка изображена сидящей у открытого окна в вагоне третьего класса, задумчиво глядящей вдаль. Ярко, сочно написанный костюм крестьянки вступает в колористический диссонанс с практически безликим интерьером вагона, с тем самым пограничным

²⁶⁸ Осипова Н. О. Мифологема вокзала в русской поэзии первой трети XX в. // Русская классика XX века: пределы интерпретации. Сборник материалов научной конференции. Ставрополь : СГПУ, 1995. С. 89.

пространством, которое не имеет собственной характеристики, а в данном случае является для героини переходным между жизнью в родном деревенском доме (яркие краски ее костюма – оттуда) и незнакомым, чужим городом (пустота за окном, непрописанный пейзаж усиливает эту неизвестность).

Переездом в неизвестность для крестьян было переселение на новые земли по так называемой «стольпинской реформе». В работе С. В. Иванова «Переселенка» (1886 г.) запечатлен переезд крестьянской семьи со всем домашним скарбом в железнодорожном вагоне. Героиня этой картины уже немолода, потому еще более сложным должно было быть для нее решение оставить родные места, круто поменять свою жизнь. Однако в ее изображении отсутствует трагизм, скорее – спокойное принятие того, что принесет судьба, того будущего, к которому приведет железная дорога. В данном случае представляется важным, что переезд осуществляется именно по железной дороге, по рельсам, которые уже проложены в определенном направлении и приведут в уже определенное место.

Подобные изображения, в которых героини, находясь в железнодорожном вагоне, как будто застывают в ожидании жизненных перемен, достаточно часто встречаются в живописи. В качестве примеров назовем картины Н. А. Ярошенко «В вагоне» (1890 г.), Л. О. Пастернака «К родным» (1891 г.), С. Паттайна «Отъезд» (1885 г.), Э. И. Ребане «В новую жизнь» (1959 г.).

Отмеченное нами состояние отрешенности, неподвижности человека, попавшего в пограничное пространство железной дороги, присутствует и в поэтической характеристике данной ситуации, например, в стихотворении А. Эйснера «Разлука» (1928 г.):

*И на вокзалах воздух плотный
Свистки тревожные сверлят.
И, как у птицы перелетной,
У путников застывший взгляд²⁶⁹.*

²⁶⁹ Воля России. Журнал политики и культуры. Прага, 1929. VIII-IX. С. 62.

Вокзал часто изображается как сложное пространство, наполненное разнонаправленным движением, звуками, запахами, дымом, а среди них – человек, отправляющийся в путь. Таким видит вокзал впервые уезжающий из города герой рассказа Л. Н. Андреева «Петька на даче» (1899 г.). Мальчика ошеломляет «вокзал с его разноголосую сутолокою, грохотом приходящих поездов, свистками паровозов, то густыми и сердитыми, как голос Осипа Абрамовича, то визгливыми и тоненькими, как голос его больной жены, торопливыми пассажирами, которые все идут и идут, точно им и конца нету»²⁷⁰. Таким он представлен в рассказе Л. А. Авиловой «В дороге» (1897): «То и дело отворялись и хлопали двери, пропуская клубы холодного воздуха. Кругом слышалось движение, снаружи доносились свистки паровоза и мерный стук то приближающихся, то вновь удаляющихся колес; раздавались голоса»²⁷¹. Главная героиня рассказа, оставив детей в деревне, едет в Москву на заработки, прячась под вагонными полками, ночуя на полу вокзалов, но надеясь на лучшую долю, на то, что железная дорога приведет ее в благополучную жизнь.

Одинокая женская фигура среди вокзальной суеты – достаточно частый сюжет живописных работ. Героиня картины Дж. Тиссо «Ожидание на станции» (1874 г.) – обеспеченная дама (о чем говорят богатый наряд и обилие багажа), с некоторым вызовом смотрящая прямо на зрителя. Возможно, переезды по железной дороге для нее привычны. Несколько более встревоженным представляется образ героини того же автора, изображенной на холсте «Платформа станции "Виктория"» (1880 г.). Движение, которым охвачена станция, как будто пытается подхватить отправляющуюся в путешествие даму, закручивая юбку вокруг фигуры. Сама же героиня остается неподвижной, глядя куда-то в сторону, за пределы картины.

Противоположный образ – в работе Ф. Холла «Огромный мир» (1873 г.). Молодая женщина в черном небогатом платье сидит на скамье зала ожидания

²⁷⁰ Андреев Л. Н. Собрание сочинений. В 6-ти т. Т. 1. Рассказы 1898-1903. Москва : Художественная литература, 1990. С. 143.

²⁷¹ Железная дорога в русской литературе. Антология. Москва : Железнодорожное дело, 2012 г. С. 106.

третьего класса и задумчиво пересчитывает деньги в кошельке. Новый (огромный) мир, в который должна привести железная дорога, для данной героини – тревожный и опасный. Особенность, рубежность железнодорожного пространства, в котором находится героиня, подчеркнута рядом деталей, отличающих данную картину от первоначального варианта – работы «Покидая дом» (1873 г.), в которой помимо женщины изображены другие персонажи, пространство вокруг них чистое и аккуратное, расписание движения поездов чинно висит на стене. Тогда как в картине «Огромный мир» пространство вокруг одинокой фигуры выглядит иначе – на полу брошены обрывки бумаги, солома, расписание снято и стоит прислоненным к стене. Общее ощущение неустроенности, переходности порождает данный образ.

Тот же образ железнодорожной станции как границы между привычной знакомой средой, остающейся в прошлом, и новым, незнакомым миром, ожидающим в будущем, представлен в работе Э.-Я. Бокса «Выход в мир» (1882 г.). Пространство провинциальной станции наполнено теми же деталями – смятые листки бумаги (возможно, уже использованные билеты) и солома, создающие некий хаос, и железнодорожное расписание за спиной замершей в ожидании своего поезда героини.

Т. Н. Ковалева, исследуя образ вокзала в творчестве И. А. Бунина, выделяет роман «Жизнь Арсеньева», в котором, по мнению исследователя, вокзал является «знаком перенесения в другой мир, движения-открытия нового в жизни, "порога", символом смены пространства, окружения, некой грани, с которой связаны встречи и разлуки»²⁷². Арсеньев бросался в дорогу, на вокзал в моменты духовных переживаний, неопределенности, стремясь что-то изменить в своей жизни. При этом пространство вокзала в романе получало как положительные характеристики («Вокзал – небольшой, приятный. На вокзале – приветливые лакеи, ласковые носильщики, благосклонные извозчики на козлах домовитых

²⁷² Ковалева Т. Н. Хронотоп перекрестка-вокзала в творчестве И. А. Бунина // Университетские чтения - 2019 : 10-11 января 2019 г. : материалы регион. межвуз. науч.-практ. Конф. Пятигорск : Изд-во ПГУ, 2019. Ч. VI : Материалы секции 13 симпозиума 1. 2019. С. 108–112.

тарантасов»²⁷³), так и отрицательные («Неожиданно и гулко забил колокол, резко завизжали и захлопали двери, туго и резко заскрипели быстрые шаги выходящих из вокзала – и вот как-то космато зачернел вдали паровоз»²⁷⁴), что подтверждает идею проникновения в пограничное пространство характеристик граничащих областей.

Тема встречи и разлуки, являющаяся неотъемлемой частью сюжетов, связанных с темой вокзала, продолжает идею вокзала как пограничного пространства. Железнодорожная платформа становится местом прощания, после которого одна сторона остается в прежнем мире, а другая отправляется в новый. Об этом пишет Б. Л. Пастернак в стихотворении «Вокзал» (1913 г.):

*Вокзал, несгораемый ящик
Разлук моих, встреч и разлук,
Испытанный друг и указчик,
Начать - не исчислить заслуг*²⁷⁵.

Анализируя произведения Б. Л. Пастернака 1910–1920-х гг., Е. М. Тюленева в качестве одного из устойчивых образов выделяет образ вокзала, подчеркивая его рубежность: «Вокзал – это одновременно: движение и статика, вечность и миг, встреча и разлука, дом и дорога, жизнь и смерть»²⁷⁶. В указанном выше стихотворении присутствует характеристика вокзала как «порогового» пространства, места, скорее, разлучения, разделения, нежели встречи и объединения.

В. С. Шефнер создает суровый образ вокзалов, сравнивая их с пряжками, стягивающими ремни дальних дорог, описывая как пространство, наполненное огнями, вращением колес, ревом «разгневанного пара», также мучительными разлуками («Вокзалы», 1939 г.):

*Здесь ветер развеивает, груб,
И рвёт для чьей-то пущей муки*

²⁷³ Бунин И. А. Жизнь Арсеньева. Повести и рассказы. Москва : Правда, 1989. С. 288.

²⁷⁴ Там же. С. 246.

²⁷⁵ Пастернак Б. Л. Полное собрание сочинений : в 11 т. Т. 1. Москва : Слово, 2003. С. 67-68.

²⁷⁶ Тюленева Е. М. Творчество Б. Пастернака 1910-1920-х годов: мифомышление и поэтика текста : диссертация ... кандидата филологических наук : 10.01.01. Иваново, 1997. С. 74.

На древках паровозных труб

*Хоругви чёрные разлуки*²⁷⁷.

В данном контексте интересно рассмотреть триптих У. Боччони «Состояния души» (1911 г.). В части I «Прощание» центром композиции является поезд, проступающий из нагромождения цветowych пятен, линий, деформированных фигур. Этот поезд готов вырваться из этого бурлящего пространства, умчаться в новые дали, оставив позади вокзал, платформы, людей. Однако грядущее путешествие не вызывает оптимизма ни у отъезжающих, ни у провожающих. Часть II «Те, кто уезжают» наполнена болью, смятением, ощущением предстоящего одиночества. В III части «Те, кто остаются» – тоска и безысходность, фигуры вяло бредущих с вокзала людей перекрываются полупрозрачной завесой с многочисленными складками, похожими на потоки дождя. Таким образом железная дорога становится объектом, способствующим разрыву социальных связей.

Железная дорога в художественных произведениях может выступать и в качестве границы между столицей и провинцией (или, что, возможно, будет точнее, центром и периферией). Соотношению концептов «столица» и «провинция» М. С. Каган дает следующую характеристику: «"Провинциальность" – понятие амбивалентное, двойственное: с одной стороны, оно воплощает подражательность, упрощенное копирование столичного образа жизни, а с другой – известную духовную независимость от столицы, отстраненность от ее политических интересов и оппозиционность господствующим порядкам. Поэтому из столицы убегали – и теперь снова стали убегать – в провинцию в поисках независимости, из провинции стремились в столицу, дабы сделать карьеру; провинция привлекала возможностью избавления от диктата власти, а столица влекла близостью к механизмам управления страной и концентрацией духовной жизни в сферах искусства, науки, философии»²⁷⁸. Для провинции столичная

²⁷⁷ Шефнер В. С. Стихотворения. Санкт-Петербург: Академический проспект, 2005. С. 52.

²⁷⁸ Каган М. С. Москва – Петербург – провинция: «Двуличность» России – ее историческая судьба и уникальный шанс // Российская провинция. 1993. № 1. С. 9.

культура – источник новшеств, образец для подражания, но часто и предмет критики. В данном ключе происходило осмысление оппозиции «столица» – «провинция» в многочисленных литературных, драматических, кинематографических произведениях.

Железная дорога стала проводником столичной культуры в провинцию, а железнодорожный вокзал – тем самым пограничным пространством, где эти два вида культуры встречались. В художественных произведениях данная идея нашла свое яркое отражение. При этом речь не обязательно ведется непосредственно о политической столице государства, в качестве носителя столичной культуры может выступать крупный город, являющийся административным, финансовым, промышленным центром и потому обладающий характеристиками столичности (в связи с этим в качестве характеристик такого рода взаимоотношений исследователи часто употребляют оппозиционную пару «центр» – «периферия»).

Яркий образ вокзала как границы между центром и периферией создает А. И. Куприн в повести «Поединок» (1905 г.). Главный герой повести в своих размышлениях противопоставляет Москву, «прекрасный фантастический город с жизнью, полной красоты, изящества и счастья», улицы которого «блистали тем прекрасным сиянием, какое можно видеть только во сне», и «серенький, унылый городишко с тяжелой и скучной службой, с ротными школами, с пьянством в собрании, с тяжестью и противной любовной связью, с тоской и одиночеством»²⁷⁹. Пространством, разделяющим эти два мира, был вокзал – место, в котором можно было приобщиться к той, столичной жизни. Ромашов ходил на вокзал к приходу курьерского поезда, последний раз останавливавшегося перед пересечением прусской границы. Из вагонов поезда, «сияющих насквозь веселыми праздничными огнями, выходили красивые, нарядные и выхоленные дамы в удивительных шляпах, в необыкновенно изящных костюмах, выходили штатские господа, прекрасно одетые, беззаботно самоуверенные, с громкими барскими голосами, с французским и немецким

²⁷⁹ Куприн А. И. Собрание сочинений : в 6 т. Т. 3. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. С. 357.

языком, с свободными жестами, с ленивым смехом»²⁸⁰. Для Ромашова это был кусочек того прекрасного фантастического города, о котором он грезил в своих мечтах.

Таким же местом встречи жителей маленького провинциального городка со столичной жизнью становится вокзал из пьесы румынского писателя М. Себастьяна «Безымянная звезда» (1944 г.), неоднократно экранизированной и имеющей множество театральных интерпретаций, русскоязычному зрителю наиболее известной по фильму М. Казакова «Безымянная звезда» (1978 г.) В пьесе, так же, как и в повести А. И. Куприна, железнодорожный вокзал становится центром притяжения горожан, стремящихся прикоснуться к столичной жизни. В момент, когда мимо проезжает дизель-электропоезд «Бухарест-Синая», на платформе собирается городская общественность, стремясь разглядеть и запомнить внешность и туалеты пассажиров роскошного поезда, почувствовать запах модных духов. При этом восторженную оценку происходящего разделяют не все персонажи. Учитель Мирою к поезду равнодушен, зато вокзал сравнивает с морем, позволяющем отправиться в далекую неизвестность, начальник станции называет поезд шикарным, а мадмуазель Куку – проклятым поездом, который в порядочном городе нужно запретить. Конфликт возникает в момент, когда дизель неожиданно останавливается и в городе появляется Неизвестная – «существо из иного мира», тем самым на какое-то время разрывая границу, максимально сближая две реальности – центр и периферию.

Особенность, пограничность железной дороги делает ее пространство уникальным, в какой-то мере сакральным, что также нашло свое отражение в ряде художественных произведений, в которых образ железной дороги получает дополнительные христианские коннотации. Так, в романе А. П. Платонова «Чевенгур» (1928 г.) небольшой огонек над манометром в кабине машиниста

²⁸⁰ Куприн А. И. Собрание сочинений : в 6 т. Т. 3. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. С. 315.

сравнивается с лампадкой²⁸¹, а в стихотворении С. М. Городецкого «Прибытие поезда» (1914 г.) поезд, прибывающий на станцию за ранеными солдатами, представляется Спасителем, являющимся к святым «в снопе искр», медсестры – ангелами, спустившимися с небес:

*Выходят сестры из вагонов,
 Пред ними факелы несут.
 И кажется: средь мук и стонов
 Сонм ангелов спустился тут*²⁸².

Образ женщины с младенцем как образ Мадонны рождается как в литературном произведении, так и в живописном. Героиня Н. А. Заболоцкого – это одинокая фигура с ребенком на руках, оказавшаяся посреди вокзального хаоса, жизненной суеты:

*В железном сумеречном зале,
 Глотая паровозный дым,
 Сидит Мадонна на вокзале
 С ребенком маленьким своим*²⁸³.

Еще один христианский символ в стихотворении – вечерняя звезда «над черной линией портала», данный образ является отсылкой к Вифлеемской звезде, возвестившей о рождении Христа. Героиня Н. А. Ярошенко – молодая женщина с младенцем, изображенная за решеткой арестантского вагона (картина «Всюду жизнь», 1888 г.). Ее образ перекликается с традиционным изображением Богородицы, а герои вокруг вызывают ассоциации с волхвами, собравшимися вокруг святого семейства.

Исследователи Н. А. Муратова и Г. А. Жиличева, рассматривая семантику образа поезда и анализируя текст романа Б. Л. Пастернака «Доктор Живаго», в эпизодах движения героя по железной дороге находят христианские идеи, в частности, утверждая, что «арест доктора на станции Развилье и допрос в вагоне

²⁸¹ Платонов А. П. Чевенгур: роман; Котлован: повесть. Москва : Время, 2011. С. 69.

²⁸² Русская поэзия начала XX в. Москва : Советская Россия, 1988. С. 159.

²⁸³ Заболоцкий Н. Столбцы. Санкт-Петербург : Северо-Запад, 1993. С. 437.

Стрельникова как бы предваряют собой ситуацию стихотворения "Гефсиманский сад"²⁸⁴.

Сакрализации подвергается и образ вокзала, шумного и суетливого в дневное время и успокаивающегося, замирающего ночью. Именно так его описывает В. В. Набоков в стихотворении «Экспресс» (1924–1928 гг.):

*На сумрачном вокзале по ночам
торжественно и пусто, как в соборе...*

Время от времени в эту тишину врывается ночной поезд, в котором «порыв», «напряжение», «движение», а паровоз – огромный и живой:

*...и жарко пар в железных жилах бьется,
и в черноту по капле масло льется
с чудовищных лоснящихся колес²⁸⁵.*

Однако, как только это фантастическое существо покидает пространство вокзала, тот вновь обретает свою схожесть с храмом:

*...И вскоре
забыл вокзал их звон и волшебство,
и стало вновь под сводами его
торжественно и пусто, как в соборе²⁸⁶.*

Вокзал и внешне схож с храмом – башни, купола, торжественные порталы, доминирующее положение в архитектурном пространстве свидетельствуют о том, что вокзал – место особое, знаково отмеченное. Именно таким, сияющим, торжественным как христианский храм, изобразил вокзал современный художник В. А. Столяров («Ижевский вокзал», 2010 г.).

Таким образом, железная дорога как вариант дороги/пути приняла на себя семантику границы, что нашло свое художественное осмысление в произведениях разных видов искусства. Обнаруженные смыслы вполне укладываются в предложенные А. М. Бахтызиным смысловые линии понятия границы, как ее

²⁸⁴ Муратова Н. А., Жиличева Г. А. Семиотика поезда в русской литературе: интермедийный и метапоэтический аспекты // Вестник Кемеровского государственного университета. 2022. Т. 24. № 1. С. 55

²⁸⁵ Набоков В. В. Стихотворения и поэмы. Москва : Современник, 1991. С. 210.

²⁸⁶ Там же. С. 211.

буквального понимания (– топологический смысл, т.е. граница как межа, территория, топос; – демаркационный смысл, т.е. граница как грань между существенно различающимися сферами; – нормативный смысл, т.е. граница как мера, как должное, как отрицание всего чужого ради сохранения целостности), так и иносказательного (– телеологический смысл, т.е. граница как некая цель, достижение которой приносит определенный результат; – провокационный смысл, выражающий принципиально значимое противоречие между установлением границы и ее преодолением, – агонический смысл, т.е. граница как зона постоянного напряжения, противоречий, борьбы; – трансгрессивный смысл, раскрывающий динамику границы как некоего перехода, преодоления)²⁸⁷.

2.3 Железная дорога как дом: символика и смыслы²⁸⁸

Концепт «дом» является базовым для культуры, он опирается на архаические представления человека о жилище, дающем укрытие, защиту и понимаемым как особое пространство, созданное и обустроенное самим человеком. Ю. М. Лотман, называя «дом» универсальной категорией человеческого сознания и давая характеристику «своего, безопасного, культурного, охраняемого покровительственными богами пространства»²⁸⁹, противопоставляет его «антидому» – «чужому, дьявольскому пространству, месту временной смерти, попадание в которое равносильно путешествию в загробный мир»²⁹⁰.

О. Шпенглер характеризует дом как важнейшую константу культурного типа, через которую проявляются особенности того или иного народа: «Дом - наиболее чистое выражение расы из всех, какие только бывают»²⁹¹. Утрата дома,

²⁸⁷ Бахтызин А. М. Граница: бытие, сущность, рефлексия : автореферат дис. ... кандидата философских наук : 09.00.01. Омск, 2004. С. 13.

²⁸⁸ В настоящем разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее – Мальцева Е.А. Символика и смыслы образа железной дороги в художественной культуре: концепт «дом» // Известия УрФУ. Серия 1. Проблемы образования, науки и культуры. 2022. Т. 28. № 4. С. 142–153.

²⁸⁹ Лотман Ю. М. Дом, в котором не живут // Социум, 1995. № 7 (50). С. 29.

²⁹⁰ Там же.

²⁹¹ Шпенглер О. Закат Европы: в 2 т. Т. 2. Москва : Айрис-пресс, 2003. С. 121.

его забвение свидетельствуют о гибели культуры: «Форма дома пересаживается только вместе с расой. Если исчезает орнамент, это значит, что изменился только язык; если же исчезает тип дома, угасла раса»²⁹².

Дом «обладает универсальностью, целостностью и простотой очевидности для любого человека», по словам М. В. Логиновой и Н. И. Прохоровой, «смысл и значение дома понятны представителю любой национальности; существует как замкнутое относительно внешнего мира пространство, отделяет человека от *разно-образия и без-образного хаоса внешнего космоса*»²⁹³.

Нулевой точкой координат, «которую мы приписываем миру, чтобы сориентироваться в нем»²⁹⁴, назвал дом А. Шютц, тем самым охарактеризовав его в качестве некоего посредника между человеком и миром, границей между обустроенным внутренним пространством и внешней стихией. При этом само понятие «дом» помимо материального (как жилое здание) имеет и более широкое содержание – это место с определенными отношениями и укладом жизни, «специфический образ жизни, состоящий из маленьких и важных элементов, к которым относятся с любовью»²⁹⁵.

Анализируя работы современных авторов, С. Н. Рымарович выделяет следующие интерпретации феномена «дом»: «– как один из важных факторов человеческого существования; – как основополагающий, всеобъемлющий архетипический образ; – как смыслообраз, объединяющий человеческую жизнь и ее переживание; – как мир, приспособленный к масштабам человека и созданный им самим; – как сомо- и психоморфный топос; – как способ контакта человека с миром; – как локус пространства повседневности; – как суть цивилизационного процесса»²⁹⁶. В целом дом осознается как культурный феномен, имеющий сложное смысловое содержание. Дом – это не обязательно конкретное строение,

²⁹² Шпенглер О. Закат Европы ... С. 123.

²⁹³ Логинова М. В., Прохорова Н. И. Трансформации и интерпретации концепта «дом» в современном искусстве // Вестник культурологии. 2022. № 1(100). С. 165-177.

²⁹⁴ Шютц А. Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии. Москва : Институт Фонда «Общественное мнение», 2003. С. 209.

²⁹⁵ Там же.

²⁹⁶ Рымарович С. Н. Генезис и смысловая детерминация феномена дома // Социум и власть. 2013. № 6 (44). С. 107.

это пространство, в котором человек чувствует себя защищенным от воздействий внешней среды, в котором складывается «свой», повседневный, мир вещей и людей, которые вступают во взаимодействие.

Выделим две, на наш взгляд, ключевые характеристики концепта «дом», проявляющиеся в художественном осмыслении железной дороги. Это 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.

2.3.1 Символика дома как антропологического пространства в художественном образе железной дороги

В современном мире, заставляющем человека большую часть времени проводить вне дома, его функции частично переходят на другие пространства – офис, отель, личный автомобиль и др., которые обустраиваются в соответствии с личными представлениями о комфорте, эстетике и т.д. Железная дорога, и в первую очередь поезд, для путешественника также становится временным домом. Поездка данным видом транспорта может длиться достаточно долго (во второй половине XIX в. знаменитый «Восточный экспресс» преодолевал расстояние между Парижем и Константинополем более трех суток, современный поезд Российских железных дорог из Москвы во Владивосток идет почти семь суток). На это время на поезд, вагон, купе переносятся представления о доме. Пассажиры обустраивают свой быт, организуют социальное взаимодействие, частично привнося в данную ситуацию индивидуальные установки, частично следуя тем традициям, которые сложились в железнодорожной сфере.

Интерпретация объектов железной дороги как временного дома нашла свое воплощение в произведениях разных видов искусства. Пассажиры в

железнодорожном вагоне, на железнодорожной станции – достаточно распространенный сюжет в живописи, графике, литературе, киноискусстве. В таких произведениях железнодорожное пространство подвергается художественному осмыслению в качестве дома и наделяется его разнообразными характеристиками.

Рассматривая железную дорогу как антропологическое пространство, т.е. место реализации и концентрации различных проявлений сущности и природы человека, «человеческого вообще», стоит говорить прежде всего о том, что ряд ее объектов, в частности, вагон, купе, иногда – вокзал, в ряде художественных произведений наделяются такими первоочередными для человека характеристиками дома, как «обжитое пространство», «защищенное пространство» и даже «уют»:

*Мороз и ночь над далью снежной,
А здесь уютно и тепло...²⁹⁷*

Представление о железной дороге как о доме фиксируется в ряде литературных произведений. Это может быть опосредованное («Ехал я в экспрессе, в спальном вагоне. Я очень люблю дорожное новоселье...»²⁹⁸) или прямое сравнение вагона с домом/квартирой:

*Страна моя! Родина!
Добряк-паровоз!
Квартир-экипажей и товаров обоз!²⁹⁹*

Встречается вариант постепенного овладения железнодорожным пространством и осознания его как пространства домашнего: «Мы с бешеной скоростью едем, и едем, и едем. Поезд уже стал домом родным...»³⁰⁰.

²⁹⁷ Фет А.А. Полное собрание стихотворений. Ленинград : Советский писатель (Ленинградское отделение), 1959. С. 282.

²⁹⁸ Набоков В. Пассажир // Рассказы ; Приглашение на казнь : роман ; эссе, интервью, рецензии. Москва : Книга, 1989. С. 10.

²⁹⁹ Нарбут В. И. Железная дорога // Одесса – Москва – Одесса. Юго-западный ветер в русской литературе. Москва : Вече, Русский импульс, 2014. С. 335–336.

³⁰⁰ Кузнецов А. В. Продолжение легенды. Москва : Государственное издательство Детской литературы, 1962. С. 24.

Ю. С. Степанов понятия «дом», «уют» связывает с пространством «как-то отгороженным, отграниченным от внешнего мира, и, в противоположность последнему, – где реют ветры, происходят какие-то волнения, – защищенным «уголком», где тепло, где покой и не снуют посторонние люди»³⁰¹. Вагоны каретного типа с индивидуальным входом в каждое отделение, использовавшиеся на железных дорогах Европы и России в XIX в., становились такими «уголками покоя». Британский художник А. Л. Эгг в картине «Попутчицы» (1862 г.) создает подобный образ закрытого от внешнего мира пространства. Автор изображает двух путешествующих дам викторианской эпохи. Их фигуры симметрично расположены в пространстве, что придает композиции уравновешенность, спокойствие. Пышные платья, лежащие на коленях шляпки с красными перышками, корзинка с домашней снедью, цветы создают ощущение домашнего спокойствия, умиротворенности. В этой картине нет ощущения скорости, с которой ассоциируется железная дорога. Здесь, скорее, спокойное, равномерное, укачивающее движение, о котором свидетельствует лишь раскачивающаяся кисточка на оконной шторе. Такое движение усыпляет (и одна из героинь уже спит) или же располагает к спокойным размышлениям, тихой беседе или чтению – занятиям, традиционно считающимися домашними.

Разработанные в 1867 г. компанией Дж. Пульмана комфортабельные спальные вагоны с красивыми интерьерами, удобной мебелью, коврами и драпировками максимально «одомашнивали» поезд, внося в него элементы частной домашней жизни. Железнодорожные компании старались предоставить пассажирам привычный домашний уровень комфорта, делая упор именно на эти моменты в рекламных материалах, утверждая, что на рельсах можно жить как дома. В 1882 г. журнал «The Pacific Tourist and Guide of Travel Across the Continent» хвалил домашнюю атмосферу вагонов Тихоокеанской железной дороги, уверяя читателей, что в вагоне можно жить с таким же удовольствием,

³⁰¹ Степанов Ю. С. Константы: Словарь русской культуры. Москва : Академический проект, 2004. С. 827.

как и в домашней гостиной³⁰². Гравюры 1870-х–80-х гг. демонстрировали уровень комфорта таких вагонов, изображая пассажиров в просторных салонах с мягкими широкими креслами, большими окнами, зеркалами и люстрами (гравюра «Новый вагон-салон на железной дороге Лондона, Брайтона и Южного побережья», 1873 г., «Интерьер вагона Пульман», 1884 г., «Жизнь в вагоне-салоне», 1888 г. и др.). Пульмановский вагон стал синонимом роскоши, что нашло свое отражение и в литературных произведениях. Так, в фантастическом романе А. Р. Беляева «Прыжок в ничто» (1933 г.) с таким вагоном сравнивается кабина стратоплана: «В ней было тепло, уютно, комфортабельно, как в купе пульмановского вагона»³⁰³.

Описание вагона как пространства домашнего уюта присутствует в русской литературе. Русский писатель и публицист Н. И. Греч сравнивал вагон первого класса с уютным загородным домом: «Взяв билет и сдав вещи, уселся я в карете первого класса. Вообразите себе гостиную комнату на даче, светлую, чистую, уставленную покойными креслами, и в этой комнате собрание лиц образованных, приятных, отчасти знакомых между собою: вот внутренность кареты первого класса!»³⁰⁴.

Н. А. Панишева, анализируя творчество А. И. Несмелова, обращает внимание на четыре стихотворения, объединенные названием «В вагоне», в которых, по мнению исследователя, вагон наделяется свойствами качествами дома, в котором «ведут задушевные беседы, читают книги стихов, влюбляются и философствуют», а разговоры в вагоне «ничем не отличаются от беседы в гостиной»³⁰⁵.

Э. Г. Рихтер, изучив статьи в западных журналах второй половины XIX в., обнаружила, что в них салоны вагонов часто описываются как домашнее пространство, в которых «пассажиры занимаются деятельностью, обычно

³⁰² Richter Amy G. Home on the rails. Women, the Railroad, and the Rise of Public Domesticity. The University of North Carolina Press, 2005. P. 68.

³⁰³ Беляев А. Р. Собрание сочинений : в 8 т. Т. 5. Москва : Молодая гвардия, 1964. С. 32.

³⁰⁴ Греч Н. И. Поездка в Москву : [Очерк / Н. Гр. - Санкт-Петербург] : тип. Н. Греча, ценз. 1851. С. 1.

³⁰⁵ Панишева Н. А. Мифология железной дороги и образа поезда в поэзии А. Несмелова // Фэн-наука. 2011. № 1. С. 54.

связанной с домашним досугом», имея в виду чтение, письмо, легкие разговоры³⁰⁶.

XIX в. был не только веком рождения и активного строительства железных дорог, он был и «золотым веком чтения»³⁰⁷, временем, когда в Европе увеличилось количество читателей, а издатели предлагали им все большее разнообразие жанров и форматов. Строительство железных дорог создало новые условия для распространения книг и чтения. В 1848 г. на Юстонском вокзале в Лондоне открылся первый железнодорожный книжный ларек, в котором продавались издания, предназначенные специально для путешественников – серии «Железнодорожная библиотечка Рутледжа», «Библиотека "Читай в дороге"», «Библиотека путешественника» и др. В дальнейшем традиция продажи книг, журналов, газет на железнодорожных станциях и вокзалах закреплялась, книжный киоск стал неотъемлемой частью железнодорожного пространства.

Главный герой романа И. А. Бунина «Жизнь Арсеньева», описывая свои поездки на вокзал, в числе одного из важных атрибутов, вызывающих особые чувства, называет такой киоск: «В книжном вокзальном киоске было для меня всегда большое очарование, – и вот я, как голодный волк, брожу вокруг него, тянусь, разглядывая надписи на желтых и серых корешках суворинских книг»³⁰⁸. Отметим, что так называемые «суворинские книги» – это книги, выпущенные издательством А. С. Суворина, в том числе издания маленького, карманного формата, имевшие хорошую полиграфию и качественные обложки, но стоившие достаточно дешево. По договору с правлением общества Юго-Восточных железных дорог А. С. Суворин имел исключительное право на продажу «внутри зданий больших и малых станций, а также на платформах станций, – газет, журналов, книг, художественных изданий, открытых писем с видами и рисунками

³⁰⁶ Richter Amy G. At home aboard: the American railroad and the changing ideal of public domesticity // *Gender and Landscape*. London, Routledge. June 7, 2005. DOI: 10.4324/9780203449196

³⁰⁷ Новикова В. Ю. Особенности европейской культуры чтения от античности до современности // *Universum: филология и искусствоведение*. 2015. №5 (18). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-evropeyskoj-kultury-chteniya-ot-antichnosti-do-sovremennosti> (дата обращения: 06.01.2025).

³⁰⁸ Бунин И. А. Жизнь Арсеньева. Повести. Рассказы. Москва : Правда, 1989. С. 268.

и всего для книжной торговли относящегося»³⁰⁹ с октября 1911 г. до января 1915 г. (при этом практически на каждой станции других дорог обязательно был киоск «Контрагентство А. С. Суворина»). Договор включал пункт и об обустройстве подвижных библиотек в пассажирских поездах «для выдачи из них желающим за определенную умеренную плату новейших литературных произведений»³¹⁰.

Книжные киоски встречаются в ряде изображений железнодорожных станций. Так, в работе А. Стэнхоупа «Конечная станция, вокзал Пензанс, Корнуолл» (1925 г.) изображена платформа с готовящимся к отправлению поездом, вдоль которой расположился небольшой магазин, торгующий книгами и журналами. Все пространство платформы наполнено суетой и движением, потому особо привлекают внимание замершие фигуры у яркого и красочного книжного киоска. Большое количество изданий на прилавках, возможно, затрудняют выбор отправляющихся в путешествие пассажиров, заставляют остановиться посреди суеты, ненадолго окунуться в мир литературы, чтобы потом, уже в вагоне, полностью в него погрузиться.

В литографии Дж. Босуэлла «Станция» (1939 г.) таким же важным элементом железнодорожной инфраструктуры представлен книжный ларек, правда, в данном случае в качестве главного товара представлены газеты. Читением газет увлечена вся публика, ожидающая поезда на платформе, газету покупает и ключевой герой изображения.

В композиции картины Д. Тутвилера «Дорога домой» (2003 г.) выделяются два ярких объекта – подъезжающий к станции железнодорожный состав, ведомый паровозом, и ярко освещенный книжный киоск, связующим элементом является фигура мужчины, выбирающего журнал, и, возможно, планирующего отправиться в путь на этом поезде. Отметим, что название картины может быть как прямым описанием сюжета, так и иносказанием – для автора работы такое ретро-

³⁰⁹ Гостева С. С., Мыщыков В. В. Полицейский надзор за прессой и литературой на Юго-Восточных железных дорогах (1905–1915 гг.) // БЕРЕГИНЯ.777.СОВА: Общество, политика, экономика. 2011. № 1 (8). С. 36.

³¹⁰ Гостева С. С., Мыщыков В. В. Полицейский надзор за прессой и литературой... С. 36.

изображение из середины XX в. – возвращение в детство, ностальгия по дому, та самая «дорога домой».

Книга как важный элемент композиции встречается в большом количестве живописных произведений. От страниц книги отрывает задумчивый взгляд героиня картины Ф. Г. Кальдерона «Часы досуга» (1863 г.), раскрытая книга лежит на коленях героя полотна Дж. Тиссо «Джентльмен в вагоне поезда» (1872 г.), томик в мягкой обложке отложен в сторону героиней на холсте Л. Пастернака «К родным» (1891 г.) и т.д. Читающими изображают пассажиров вагонов разных классов, это и солидная публика, путешествующая в респектабельном вагоне салонного типа (акварель Р. Марша «Салонный вагон», 1940 г.), и молодежь, отправляющаяся на целину в теплушке (линогравюра Л. Г. Ройтера «В пути. В теплушке», 1957 г.), и обитатели советских плацкартных вагонов, проезжающих через всю страну (картина А. К. Папяна «На учебу», 1955 г.), и возвращающиеся после трудового дня домой на электричке (полотно В. А. Масюкова «Конец дня. По дороге домой», 1970 г.).

Описание читающего путешественника встречаются в литературных произведениях, и если живописцы могут лишь обозначить присутствие книги и чтения в железнодорожном вагоне, то писатели имеют возможность погрузить своего читателя вслед за героем в процесс такого чтения, передать переживания и эмоции героя, связанные с чтением в вагоне, и даже познакомить с содержанием читаемой книги.

Так Анна Каренина в романе Л. Н. Толстого читает новую книгу, специально взятую в поездку (об этом говорят предусмотрительно захваченные в путешествие разрезной ножик, специальный фонарик), при этом она долго не может настроиться на чтение: «...мешала возня и ходьба; потом, когда тронулся поезд, нельзя было не прислушаться к звукам; потом снег, бивший в левое окно и налипавший на стекло, и вид закутанного, мимо прошедшего кондуктора, занесенного снегом с одной стороны, и разговоры о том, какая теперь страшная

метель на дворе, развлекали ее внимание»³¹¹. И даже погрузившись в сюжет английского романа, героиня постоянно возвращается в действительность.

Герою рассказа современного автора А. В. Ипполитова «Зимняя сказка» отрешиться от окружающего вагонного пространства удастся легко: «"Невыносимая легкость бытия" меня приподняла и унесла далеко от моего ободранного купе»³¹². В повести В. О. Пелевина «Желтая стрела» главный персонаж находит книгу случайно, это полуразорванная брошюра «Путеводитель по железным дорогам Индии», рассказывающая о спокойном созерцании мира через вагонное окно и наталкивающая героя на серьезные мировоззренческие размышления³¹³.

Чтение как элемент домашнего времяпрепровождения становится частью железнодорожного дискурса и не исчезает из него до настоящего времени.

М. Безродный в эссе «Россия на рельсах» пишет: «Вагон совместил все среды обитания: здесь едят и спят, курят и читают, а что до главного – разговоров, то можно не представляясь вмешиваться в беседу и не стесняясь изливать душу попутчику. И беседа или исповедь способны длиться сколь угодно долго: поезд идет по России»³¹⁴. Действительно, дорожные беседы стали особым сюжетом в отечественном искусстве железнодорожной тематики. Завязывающиеся между незнакомцами, волею судьбы оказавшимися в одном вагоне, беседы стали практически обязательным элементом железнодорожного путешествия и его описания в художественном произведении. В вагоне под стук колес ведутся философские беседы, политические споры, разговоры «о жизни», завязываются знакомства, рождается любовь, т.е. раскрывается сложная палитра коммуникаций, складывающихся в замкнутом пространстве и времени. Как отмечает Е. П. Пьяных, «вагон, купе, плацкарт – достаточно анонимное и

³¹¹ Толстой Л. Н. Анна Каренина. Фрунзе : Мектеп, 1970. С. 110.

³¹² Красная стрела. 85 лет легенде: рассказы, эссе. Москва : Издательство АСТ, 2016. С. 87.

³¹³ Пелевин В. О. Желтая стрела. Повести и рассказы. Москва : Вагриус, 2000. 496 с.

³¹⁴ Безродный М. Россия на рельсах (из книги «Закрыто на переучет») // Солнечное сплетение. 1999. № 9.

случайное пространство, благодаря чему общение освобождается от некоторых условностей, делается более непосредственным и откровенным»³¹⁵.

Железнодорожные разговоры, знакомства могут стать знаковыми в судьбе героев (как, например, в произведениях Л. Н. Толстого, Ф. М. Достоевского, А. И. Куприна), а могут остаться лишь мимолетной встречей, позволяющей поделиться «наболевшим» со случайным попутчиком. Лирический герой Л. Н. Андреева объясняет желание поделиться со случайным попутчиком самым сокровенным оторванностью путешествующего на поезде человека от привычной среды: «Оторванные от обычного, люди в вагоне становятся чутки вечно одиноким сердцем своим и жадно пьют тихую мимолетную ласку – как в засуху цветы пьют дождевую воду»³¹⁶.

Важно, что в литературных произведениях достаточно часто показывается различие между разговорами в вагонах разного класса (как в домах представителей разных сословий). Они могут совсем не сложиться или быть сдержанными и сухими в вагонах высокого класса и становиться все более «душевными», открытыми в вагонах классом ниже. Об этом читаем у Г. И. Успенского: «в вагонах пассажирских поездов, предназначенных для пассажиров первого и второго класса, что-то стало молчаливо, а иногда по целым дням пути царствует поистине мертвая тишина», в то время как «галдит, без умолку галдит «третий класс» во всех поездах, бегающих по русской земле <...> И этот говор, перемешанный с звуками гармоний и крепких слов, не замолкает ни в полночь, ни за полночь, ни днем, ни ночью, не истощается в течение долгих дней самого медленного, черепашьего движения. Стало быть, народу есть о чем говорить, есть что порассказать друг другу»³¹⁷.

Разговоры в вагоне третьего класса лежат в основе сюжетной линии очерка В. А. Слепцова «На железной дороге» (1862 г.). Беседовать пассажиры начинают почти сразу после отправления поезда, сначала – неторопливо, вполголоса,

³¹⁵ Пьяных Е. П. Железная дорога в философском измерении // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения · № 1 (33) · 2017. С. 105.

³¹⁶ Андреев Л. Н. Повести и рассказы : в 2 т. : Художественная литература, 1971. Т. 1. С. 110.

³¹⁷ Успенский Г. И. Разговоры в дороге // Собрание сочинений : в 9 т. Т. 7. Москва : Гослитиздат (Ленинградское отделение), 1957. С. 156.

обустроиваясь на своих местах, при этом высказывая похвалу железной дороге («Славная это выдумка – железная дорога. И скоро и дешево...»³¹⁸). Постепенно разговоры усиливаются, становясь все более личными – здесь и внешне равнодушно рассказанная история деревенского мальчишки, отправленного отцом в город на завод, и горячий спор плохо понимающих друг друга подвыпивших кучера и отставного унтер-офицера, и рассказ помещика о неудачной попытке бросить пить и жениться, и рассказ солдата о побоях в армии. В кульминации разговоры наслаиваются один на другой, автор выхватывает отрывки бесед, как будто ведя читателя по вагону и ненадолго останавливаясь у разных героев – помещиков, мещан, приказчиков, старух. Постепенно разговоры затихают, пассажиры засыпают, в вагоне становится тихо, «только слышно, как дорога гремит»³¹⁹. Так человеческие разговоры становятся темой рассказа, а обстоятельства разговоров (замкнутое пространство железнодорожного вагона) усиливают их характеристику – искренность, спонтанность, непосредственность.

Практически прямой иллюстрацией рассказа В. А. Слепцова является хранящаяся в Государственном историческом музее гравюра «В вагоне во время войны» (1914 г.), созданная спустя полвека. Яркими деталями композиции являются печь, обогревающая вагон, торчащие из-под полки ноги спящего под полкой пассажира, но основное внимание автор фиксирует на центральной группе героев, увлеченных разговором. Состав беседующих разнороден, но все они захвачены рассказом активно жестикулирующего солдата.

В отечественной живописи и графике тема дорожного разговора раскрывается художниками чаще всего в изображениях пассажиров вагонов третьего и четвертого классов дореволюционной России и плацкартных и общих вагонов России советской.

Пассажиров, эмоционально что-то обсуждающих, изображает С. В. Иванов в картине «В вагоне 4-го класса (1889 г.)». Художник изображает фрагмент вагона с отодвинутой в сторону дверью, отрывающей вид на внутреннее пространство

³¹⁸ Слепцов В. А. Избранное : повесть, очерки и рассказы. Москва : Детская литература, 1984. С. 211.

³¹⁹ Слепцов В. А. Избранное : повесть, очерки и рассказы. Москва : Детская литература, 1984. С. 224.

вагона – максимально простой конструкции, с продольно установленными лавками. Сидеть на таких лавках неудобно, вагон заполнен до отказа, пассажиры – крестьяне в поношенных одеждах, но и в этой ситуации (а возможно, особенно в этой ситуации) возникает потребность в общении, что и изображает автор. Написанная в духе критического реализма, картина сдержанна по своему цветовому решению, лаконична и проста по композиции.

Активно тему разговора в поезде разрабатывали художники социалистического реализма в период 1950–60-х гг. Традиционно на таких картинах изображена группа молодых людей, собравшихся вокруг столика в плацкартном вагоне и о чем-то беседующих. Часто среди попутчиков оказывается человек более старшего возраста, имеющий некий жизненный опыт, о чем говорит, например, форма – военная, железнодорожная, именно этот герой становится рассказчиком в сюжете полотна, на него направлен интерес попутчиков. Подобные работы, например, присутствуют в творчестве Т. В. Толстой («В пути», 1955 г.), О. Л. Ломакина («В поезде», 1962 г.), З. А. Одайник-Самойленко («Разговор в купе поезда», 1962 г.).

Еще одна домашняя традиция, переживавшая в пространстве железной дороги – музицирование. Под музицированием в самом общем смысле обычно понимают исполнение музыки в домашней обстановке, вне концертной площадки. М. И. Найдорф пишет, что «домашнее музицирование служит средством очеловечивания быта, культивированию в пространстве дома лучших свойств человеческой природы»³²⁰, а описывая особенности музицирования в России XIX в., выделяет его фольклорную крестьянскую и рационалистически европеизированную формы. В XX в. активно развивалось профессиональное музыкальное исполнительство, а традиции домашнего музицирования во многом были утрачены. Однако музыкальные инструменты не уходили из повседневной жизни человека, самыми распространенными при этом в российской культуре

³²⁰ Найдорф М. И. Музицирование в России // История и теория культуры: исследования и статьи : сайт. URL : <https://www.sites.google.com/site/marknaydorf/texts/musical-articles/muzicirovanie-v-rossii> (дата обращения: 06.01.2025).

стали гармонь, баян, гитара. Будучи доступными (как с финансовой точки зрения, так и с исполнительской) и достаточно компактными, эти инструменты находили свое место в домашней жизни и могли сопровождать человека в пути, в т. ч. по железной дороге.

Изображение сцен музицирования встречается, например, в отечественной графике. Каждая такая работа, будучи произведением визуального искусства, благодаря появлению в сюжете музыкального инструмента становится в какой-то мере и аудиальным. Зритель непременно мысленно воспроизводит звук изображенного инструмента, а психологическое состояние героев задает определенную образную сферу. Офорт А. И. Коренцова «В фронтовой теплушке» (1948 г.) наполнен лирическим настроением. В композиции присутствует множество бытовых предметов, представляющих временную жизнь бойцов в вагоне, но они находятся в тени. Поток света идет из открытой двери теплушки и захватывает фигуру гармониста, задумчиво перебирающего клавиши инструмента.

Гравюра М. М. Черемных «В вагоне поезда» (1940-е гг.) – почти юмористическая сценка, в которой солдат с гармонью как будто ведет веселый музыкальный разговор с заинтересованно слушающим его соседом. В линогравюре Л. П. Ройтера «На целину. В теплушке» (1957 г.) романтический настрой помимо прочих элементов создается и через образ юноши, играющего на гитаре (вероятнее всего звучит какая-то из набиравших в тот период популярность туристских песен). Эстамп Л. И. Тараканова «Веселая компания» (1969 г.) воспроизводит традиционный для советского плакатного вагона момент, когда в группе путешествующих находится человек с гитарой и начинают звучать бардовские песни.

Отметим, что в литературных произведениях упоминается и переместившаяся из повседневной жизни в железнодорожное пространство традиция бытового ансамблевого пения. Примером являются строки А. Блока:

Вагоны шли привычной линией,

Подрагивали и скрипели;

Молчали жёлтые и синие;

В зелёных плакали и пели.

В юмористическом ключе, как о традиции, которой пассажиры стесняются, но при этом ей следуют, о хоровом пении пишут И. Ильф и Е. Петров: «Когда поезд, гремя и ухая, переходил Волгу по Сызранскому мосту, literные пассажиры неприятными городскими голосами затянули песню о волжском богатыре. При этом они старались не смотреть друг другу в глаза... Один лишь Ухудшанский крепился. Он не пел вместе со всеми. Когда песенный разгул овладел поездом, один лишь он молчал, плотно сжимая губы и делая вид, что читает «Полное географическое описание нашего отечества». Он был строго наказан. Музыкальный пароксизм случился с ним ночью, далеко за Самарой. В полночный час, когда необыкновенный поезд уже спал, из купе Ухудшанского послышался шатающийся голос: «Есть на Волге утес, диким мохом порос». Путешествие взяло свое»³²¹.

При этом в вагоне, как и в доме, можно отстраниться от суеты и погрузиться в размышления:

В вагоне шаркают и шамкают

и просят шумно к шалашу.

Слегка пошатывает шахматы,

а я тихонечко пишу»³²².

Не обходят вниманием авторы особое время в поезде – ночь, когда шум разговоров затихает, остается только равномерный стук колес, под который вагон засыпает, давая возможность остаться одному, предаться грезам и воспоминаниям: «все люди в дороге становятся философами: оторванные от обычного, они точно просыпаются и с удивлением смотрят назад и вперед, и вспоминают очень далекое, и грезят о таком же далеком грядущем»³²³. Подобный образ рефлексирующего человека создан С. В. Одайником в живописном полотне

³²¹ Ильф И., Петров Е. Золотой теленок. Москва : Панорама, 1992. С. 256.

³²² Евтушенко Е. А. Граждане, послушайте меня... Москва : Художественная литература, 1989. С. 429.

³²³ Андреев Л. Н. В поезде // Андреев Л. Н. Повести и рассказы : в 2 т. Москва : Художественная литература, 1971. Т. 1. С. 110.

«В пути» (1981 г.). Изображая ночное купе, погружая в полумрак окружающее пространство и выделяя героя изображения, автор акцентирует внимание на сосредоточенном выражении лица человека, вырванного из привычного окружения и получившего возможность предаться размышлениям.

Отметим еще один сюжет в художественных произведениях отечественных мастеров – прием пищи в поезде. Будучи естественным и необходимым процессом жизненного цикла, питание при этом является неотъемлемой частью культурной традиции, тесно связанной с семейными отношениями и ритуалами, т.е. является составной частью домашней жизни. Длительное путешествие по железной дороге вызывало необходимость решать проблему питания пассажиров, для чего в составе поезда появился вагон-ресторан. Однако он является формой общественного питания. Несмотря на его наличие большая часть путешественников берет в дорогу домашние продукты и организует застолье на столике своего вагона, что стало своего рода символом железнодорожного путешествия. Данная традиция хорошо описана И. Ильфом и Е. Петровым в романе «Двенадцать стульев» (1928 г.): «Когда поезд прорезает стрелку, на полках бряцают многочисленные чайники и подпрыгивают завернутые в газетные кульки цыплята, лишенные ножек, с корнем вырванных пассажирами...»³²⁴. Ситуацию с едой обыгрывает В. Попов в коротком рассказе «А что такого?» (1981 г.), в котором голодный герой рассматривает сверток с продуктами соседа по купе, которому жена «навернула всякого» и фантазирует о том, что же в нем находится: «Ну что такого особенного могла она ему навернуть? Ну, курочку там, холодного мяса, ну, яйца... соль, конечно, в спичечном коробке... Яйца, сыр, колбаса – вот и все чудеса!»³²⁵.

Традиционные для русского пассажира курицу, вареные яйца, чай в стакане с подстаканником, плавленый сырок «Дружба» изображает Ю. А. Студеникин в живописной работе «Дорожный натюрморт» (2007 г.). Монохромная композиция скорее отсылает зрителя в прошлое, в то время как работа Д. Н. Анчукова «Обед в

³²⁴ Ильф И., Петров Е. Двенадцать стульев. Москва : Правда, 1991. С. 40.

³²⁵ Попов В. Г. Жизнь удалась. Ленинград : Советский писатель (Ленинградское отд.), 1981. С. 209–212.

поезде» (2011 г.) – про современность. Хлеб сложен в пластиковую упаковку, стоит пластиковая бутылка с водой, однако остальные продукты все тот же – жареная курица, вареные яйца, огурцы и традиционный стакан с чаем в подстаканнике. Как видим, основной набор продуктов в истории путешествующих по железной дороге практически не менялся. При этом, конечно, художники в железнодорожных натюрмортах фиксируют большее разнообразие, так, в работе А. В. Владимировой-Лавровой «Натюрморт в поезде» (2008 г.) представлен современный набор напитков в пластиковых бутылках и картонных коробках, в акварели Н. А. Фоминой «В поезде» (2005 г.) изображен натюрморт из яблок и эмалированной кружки на купейном столике.

В натюрмортах, написанных на железнодорожную тему помимо продуктов могут присутствовать и другие предметы. Например, в работе М. А. Новикова «Вагонное окно» (1962 г.) – менее традиционные для вагона, но еще более «домашние» предметы – настольная лампа, ветки вербы в стеклянной банке, стакан, газета. Они создают уют и ощущение домашнего тепла.

Таким образом в произведениях искусства отразилась трансформация условий путешествия по железной дороге – железнодорожный вагон постепенно становился местом приземленных домашних дел (чтение, музицирование, неформальное общение, прием пищи, облачение в домашнюю одежду, сон). Так в художественном образе фиксировался постепенный переход железнодорожного путешествия из особого события в разряд повседневности со всеми ее атрибутами.

2.3.2 Символика дома как социокультурного пространства в художественном образе железной дороги

Рассматривать дом как социокультурное пространство предлагает С. Н. Рымарович, отмечая, что человек способен считать своим Домом окружающую его социокультурную среду, и справедливо утверждая, что

«социокультурная среда – это "дом" повседневного обитания индивида, жизненно важное для полноценного развития личности "вместилище" специфического культурного содержания: сложившихся форм общения, духовных ценностей, семиотики и семантики архитектуры, значимых событий, символов»³²⁶. Осознавая сложность и неоднозначность термина «социокультурное пространство», возьмем за основу предложение А. С. Тельмановой характеризовать его как «пространство реализации социальных отношений всех индивидов на основе материальных и нематериальных контактов, посредством установленных культурных связей, эволюционно и революционно сформировавшихся в рамках временного периода и географической территории»³²⁷. В качестве такого пространства можно рассматривать железную дорогу. Социальный уклад общества, нормы и традиции, закрепленные в нем, находят свое отражение в различных социальных институтах, в т. ч. и на железной дороге (обоснование возможности рассматривать железную дорогу как социальный институт представлено в исследовании Н. В. Лукьяненко)³²⁸.

В первые годы развития железных дорог путешествие с использованием нового вида транспорта могла себе позволить только обеспеченная часть общества, по преимуществу, мужская. Поездки стоили дорого, протяженность железнодорожных путей была небольшой, а мир женщины был существенно ограничен нормами морали и не предполагал самостоятельных путешествий, тем более в близком соседстве с незнакомыми людьми. Однако с развитием транспортной инфраструктуры и снижением стоимости поездок все большая часть населения могла воспользоваться железной дорогой, в результате чего путешествующая публика становилась все более разнородной, в одном пространстве встречались представители разных сословий, социальных групп, и эти встречи могли быть достаточно длительными, что в свою очередь, вызвало

³²⁶ Рымарович С. Н. Культурообразующий потенциал идеи дома // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2012. № 4 (24). URL: <https://scientific-notes.ru/magazine/archive/number/27> (дата обращения: 06.01.2024).

³²⁷ Тельманова А. С. Проблемы дефиниции социально-культурного пространства // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. 2014. № 29–1. С. 152.

³²⁸ Lukianenko N. Epistemological research problems of rail transport as a social institution // Transportation Research Procedia. 2022. Vol. 63. P. 1826–1833. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.06.200

потребность в разделении пространства. Вокзальные помещения и поезда приходилось делить по разным критериям – сословно-экономическому (класс обслуживания), гендерному (мужские – женские купе или вагоны), поведенческому (вагоны для курящих – для некурящих), что привносило в железнодорожную повседневность существующую в обществе дифференциацию.

Железная дорога родилась в условиях сословного общества, что нашло свое отражение в организации пространства вокзалов и вагонов, т.е. мест, где неизбежно должны были встретиться представители разных социальных групп. Именно эта особенность была одним из аргументов против строительства железной дороги в России, в частности, министр финансов граф Е. Ф. Канкрин писал, что железные дороги приведут к уничтожению «столь необходимой общественной иерархии», «к равенству сословий, так как и сановник и простак, барин и мужик поедут, сидя рядом в одном посаде»³²⁹.

Железная дорога была построена, но пересечения представителей разных социальных групп старались минимизировать. Внутреннее устройство вокзалов как в Европе, так и в России проектировалось таким образом, чтобы пассажиры разных социальных групп не встречались, помещения для них разграничивались: «считалось необходимым, чтобы внутри вокзала пассажиры I и II классов нигде не встретились с пассажирами III и IV классов»³³⁰. М. Булгаков в очерке «Путевые заметки. Скорый № 7: Москва – Одесса» описывает разницу между такими залами. «Новый Брянский вокзал грандиозен и чист. Человеку, не ездившему никуда в течение двух лет, все в нем кажется сверхъестественным. Уйма свободного места, блестящие полы, носильщики, кассы, возле которых нет остервеневших, измученных людей, рвущихся куда-то со стоном и руганью. Нет проклятой, липкой и тяжелой ругани, серых страшных мешков, раздавленных ребят, нет шмыгающих таинственных людей, живших похищением чемоданов и

³²⁹ Хусаинов Ф. И. Формирование и развитие железных дорог в России в XIX веке: стимулы и институты // Бюллетень транспортной информации. 2018, № 8 (278). С. 21.

³³⁰ Явейн И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. М., 1938. 304 с.

узлов в адской сумятице. Словом, совершенно какой-то неопиcуемый вокзал»³³¹. Однако за дверью этого великолепия располагается другой, общий зал, который наполнен той самой адской сумятицей и измученными людьми, мысль о которых приводит в ужас героя.

В американских вокзалах подобное разделение организовывалось для представителей белой и черной расы. Афроамериканский художник У. Эллисон в картине «Железнодорожный вокзал» (1935 г.) показывает расовое разделение пассажиров на перроне, изображая знак над дверным проемом на платформе, обозначающий выход только для чернокожих, тем самым подчеркивая несправедливость социального устройства общества.

Внутри поездов также происходила явная социально-пространственная сегрегация. Считалось нормой, что привыкшая к роскоши и удобствам привилегированная часть общества ту же обстановку должна получить и при путешествии по железной дороге, представителям же низшего класса, привыкшим к более чем скромной повседневной жизни, достаточно будет минимальных удобств. Ф. Б. Шенк приводит данные о проектировании железнодорожных вагонов в Российской империи второй половины XIX в., которые показывают существенные различия в требованиях для вагонов различных классов, в частности, в пассажирских вагонах первого класса пространство на одного пассажира было 1,43 кв. м., а для пассажира третьего класса – 0,45 кв. м. «При этом чиновники исходили как из само собой разумеющегося представления о том, что пассажиру третьего класса полагается меньше свободы движения и уважения к сфере его личной жизни, чем путешествующему первым классом»³³².

Подобное различие между вагонами разного класса ярко описано в большом количестве художественных произведений. Пожалуй, наиболее известными являются работы О. Домье, который не единожды изображал все три класса европейских вагонов. Судя по всему, мастера не особенно волновала разница в

³³¹ Булгаков М. А. Путевые заметки. Скорый № 7: Москва – Одесса // Булгаков М. А. Полное собрание пьес, фельетонов и очерков в одном томе. М.: «Издательство АЛЬФА-КНИГА», 2010. С. 786.

³³² Шенк Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. Москва : Новое литературное обозрение, 2016. С. 222.

интерьерах этих вагонов, большее внимание он обращает на пассажиров, различающихся своим поведением в зависимости от класса вагона. Однако есть у художника гравюры, красочно передающие условия, в которые попадали пассажиры вагонов разных классов. В литографии «Путешественники все меньше и меньше любят вагоны третьего класса» (1856 г.) показано тесное купе с простыми жесткими скамьями и открытыми окнами, в которые залетает снег. Пассажиры (вероятнее всего, прежде незнакомые) жмутся друг к другу, пытаются сохранить тепло. Такое поведение выглядело бы непристойным в высшем обществе, но становится возможным здесь, в вагоне третьего класса. Иначе выглядит вагон первого класса, в котором свободно размещены чопорные господа и дамы, изображенные максимально отстраненными друг от друга.

В России вагоны разного класса также отличались и степенью комфорта, и публикой, в них путешествующей. Выше уже приводились строки А. Блока, показывающие разницу между их обитателями:

Вагоны шли привычной линией,

Подрагивали и скрипели;

Молчали желтые и синие;

*В зелёных плакали и пели*³³³.

Желтые и синие – вагоны второго и первого класса, поездку в которых могли позволить себе избранные. Зеленые – вагоны третьего класса, самые многолюдные и демократичные. «В III классе все сословия к тому же смешивались, там ехал "разночинный народ" <...> – и крестьяне, и фабричные, и интеллигенция, и священники, и бедные – лучшие! – сельские дворяне, вот вроде Бунина... Третий класс – сгусток народной жизни, истинное проявление ее»³³⁴.

Сословные границы на российских железных дорогах не были непроницаемыми, они определялись финансовыми возможностями и потенциально представитель низшего класса мог приобрести билет в вагон

³³³ Блок А. А. Полное собрание сочинений и писем : в 20 т. Т. 3, кн. 3 : Стихотворения (1907-1916). Москва : Наука, 1977. С. 176.

³³⁴ Вульф А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. Москва : Молодая гвардия, 2007. 464 с.

первого или второго класса, а представитель более высокого сословия путешествовать третьим классом. Однако при этом возникал диссонанс в нормах поведения, привнесенных из повседневной бытовой жизни соответствующей части общества.

В одном из рассказов В. А. Роткирха, публиковавшегося под псевдонимом «Теобальд», есть эпизод, описывающий попытку крестьянина проехать в вагоне первого класса. Купивший билет и имевший формальное право на такую поездку мужик был не принят сообществом (инженером и офицером, которые «по праву» путешествовали первым классом): «Чего же ты, сиволапый, залез сюда? Туда же, с суконным рылом в калачный ряд! Да ты мне вагон перепачкаешь дегтем и салом! Так вот что я тебе скажу, пьяная ты харя: видишь – тут повсюду шелк? Ежели ты сделаешь хоть бы малейшее пятнышко, я отдам тебя жандармам, и ты заплотишь мне за вагон тысячу рублей»³³⁵. Запуганный и пристыженный крестьянин лег на пол, а через несколько станций и вовсе покинул вагон.

Обратный пример находим в рассказе А. В. Верещагина «Каникулы» (1900 г.), в котором дворянин с большим семейством и слугами переезжал из Петербурга в свое имение по железной дороге, экономя на проезде и покупая билеты в вагон третьего класса. Пассажиры вагона – «простой рабочий народ», приказчики, купцы, ведущие себя привычным для данной среды образом. Так, в разгар путешествия сосед главного героя – «седой мужик в сером кафтане» снял лапти, размотал онучи и начал протирать пальцы на ногах, вызвав тем самым гнев дворянина. Примечателен разговор, последовавший далее:

«– Т-т-ты, б-б-б-ратец, где сидишь? – как всегда заикаясь в минуты гнева, восклицает он, обращаясь к мужику.

– А тебе чего? – спокойно отвечает тот, продолжая ковырять пальцы.

– Разве это можно делать такие гадости, ты видишь, господа сидят! – сердито говорит отец.

³³⁵ Роткирх В. А. Воспоминания Теобальда [псевд.] : ч. 1-5. Вильна : тип. А. Г. Сыркина, 1890. Ч. 5: Воспоминания общие. Ч. 5. тип. М. Р. Ромма, 1890. С. 97-100.

– А ты чего же, коли барин, в наш мужицкий вагон сел? – возражает тот, смеется и посматривает по сторонам, думая найти поддержку своим словам»³³⁶. В данном эпизоде крестьянин ведет себя спокойно и уверенно, полагая, что вагон третьего класса – «крестьянский» и вести себя в нем можно так же, как в крестьянском доме.

Как видим, стратификация пассажиров по сословно-экономическому признаку в России XIX в. приводила к перенесению в железнодорожное пространство привычных для повседневной жизни правил и норм – пассажиры первого и второго классов действовали в соответствии с нормами поведения дворянского общества, дворянского дома, а пассажиры третьего класса организовывали пространство и взаимоотношения, привычные для крестьянской избы.

Важным ракурсом социокультурной характеристики железной дороги являются гендерные взаимоотношения. Общественные отношения XIX в. делили мир на две отдельные гендерные сферы. Женской сферой считался мир частной жизни и, более конкретно, – дом, как средоточие нравственности, носительницей и хранительницей которой должна была быть женщина. Главными характеристиками истинной женщины были набожность, чистота и покорность, главным занятием – обустройство домашней жизни. Приличная женщина не должна была покидать дом без мужчины, оставаться наедине с незнакомым мужчиной, во всем и везде она должна была следовать за мужем. Сферой мужской считался публичный мир (политика, экономика, социальная конкуренция), в котором мужчина должен был добиться успеха, проявляя такие качества, как энергия, агрессия, рационализм.

Два этих мира пересеклись в пространстве железной дороги. Сам по себе данный вид транспорта – воплощение активного, преобразующего мужского начала, однако, перейдя от грузовых перевозок к пассажирским, железная дорога начала приобретать характеристики домашнего очага, связанного с началом

³³⁶ Верецагин А. В. Новые рассказы. Санкт-Петербург : тип. Э. Арнгольда, 1900. С. 17–18.

женским. В замкнутом пространстве железной дороги мужчины и женщины пересмотрели границу между частным и общественным, переосмыслили его, перенесли ценности и нормы частного (женского) дома в общественный (мужской) мир на рельсах. К началу XX в. это пространство представляло собой гибридную форму – социокультурное пространство, разделяемое мужчинами и женщинами, которое Э. Г. Рихтер предложила называть «одомашненной публичной сферой», т.е. публичным пространством, в котором и женщины, и мужчины чувствовали себя как дома³³⁷.

Новое пространство нуждалось в особой регламентации, в установлении норм поведения, особое внимание было направлено на формулирование правил поведения для женщин, отправляющихся в путешествие. В частности, в книгах по этикету, издававшихся в Европе, в Северной Америке, были специальные разделы, посвященные дорожному этикету и содержавшие советы для тех, кто отправлялся в поездку. Такой раздел, например, присутствует в книге Ф. Хартли «Женская книга этикета и Руководство по вежливости (1876 г.) и начинается он с прямого указания на уязвимость путешествующей женщины: «Нет ситуации, в которой дама была бы более незащищена, чем во время путешествия, и нет положения, в котором достойное, женственное поведение было бы более необходимым и вызывало бы больше уважения»³³⁸. Среди советов были рекомендации по правильному выбору одежды и багажа, выбору места в вагоне, поведению с незнакомцами, реакции на грубое и дерзкое поведение попутчиков.

Чтобы не привлекать к себе ненужного внимания, женщина должна была избегать бросающейся в глаза одежды, т.к. пестрое платье может стать поводом для «ложных истолкований». Одежда должна была быть простой, из прочной ткани, нейтральных оттенков, без украшений, такая одежда и достойное поведение «вызовут уважение к женщине, даже если она путешествует одна из

³³⁷ Richter Amy G. Home on the Rails: Women, the Railroad, and the Rise of Public Domesticity (Gender and American Culture). The University of North Carolina Press. March 14, 2005. 296 p.

³³⁸ Hartley F. The ladies' book of etiquette and manual of politeness a complete hand book for the use of the lady in polite society. Boston : J.S. Locke & company, 1876. P. 34.

штата Мэн во Флориду»³³⁹. Таким образом, в поездке воспитанная женщина должна оставаться незаметной, что должно оградить ее от грубостей со стороны и дать возможность проявить свое благочестие. Отметим, что такого рода одежда была еще и практичной, удобной для поездок по железной дороге.

Одетых в соответствии с данными требованиями дам мы встречаем в ряде живописных произведений западных художников второй половины XIX в. Так, на картине Дж. Тиссо «Платформа станции "Виктория"» (1880 г.) изображена стоящая в ожидании молодая женщина, одетая в однотонный плащ песочного цвета, черные шарфик и шляпку с вуалью (все в ее наряде соответствует нормам приличия). Элегантная дама, путешествующая в вагоне первого класса изображена на картине С. Паттайна (1885 г.). Эта работа может служить прямой иллюстрацией цитируемого выше руководства – наряд путешественницы черного цвета, с благородными бордовыми деталями, отсутствуют какие-либо украшения, вуаль шляпки опущена, взгляд героини направлен в окно. Скромнен наряд героини работы Я. Эверта «Выход в мир» (1882 г.) – серая юбка, черные пиджак и шляпка, серый в полоску плащ-пыльник – костюм, который выглядит «пристойно» и не должен привлекать к себе излишнее внимание со стороны противоположного пола. Впрочем, этого героине избежать не удастся – автор изображает на заднем плане картины мужчину, заинтересованно смотрящего на молодую женщину, собирающуюся путешествовать в одиночестве.

В упомянутых выше руководствах по этикету путешествующей женщине предписывалось минимизировать общение со случайными попутчиками, избегать любого продвижения к знакомству, в случае, если мужчина сядет рядом и будет вести себя навязчиво, опустить вуаль и отвернуться от него, либо глядя в окно, либо читая³⁴⁰.

Наглядным примером отражения особенностей гендерных отношений применительно к железной дороге является история создания картины

³³⁹ Там же. С. 36.

³⁴⁰ Hartley F. The ladies' book of etiquette and manual of politeness a complete hand book for the use of the lady in polite society. Boston : J.S. Locke & company, 1876. P. 38.

А. Соломона «Первый класс. Встреча и любовь с первого взгляда». На полотне 1854 г. на первом плане представлены беседующие молодая миловидная девушка и ее случайный попутчик. Отец, путешествующий вместе с дочерью, изображен на заднем плане спящим, погруженным в тень и как будто бы вовсе отсутствующим в купе. Картина вызвала волну возмущения в обществе в связи со своей непристойностью, и художник был вынужден написать другую версию. Композиция картины 1855 г. выглядит иначе – юношу и девушку разделяет фигура отца, именно с ним беседует молодой человек, а девушка лишь скромно смотрит на него из угла купе. Данный вариант был принят публикой благосклонно, т.к. полностью соответствовал принятым в обществе нормам.

В живописи и графике XIX в. нашли отражение распространенные в обществе страхи перед одиночным путешествием женщины по железной дороге. Речь в данном случае шла о ее физической и сексуальной уязвимости перед случайным попутчиком-мужчиной. В литографии «Поцелуй в темноте» (1881 г.) изображен мужчина, пытающийся поцеловать женщину, сидящую за ним, в тот момент, когда поезд проезжает темный туннель. Сложно сказать, была ли такая ситуация распространенной или мы имеем дело с предупреждением о возможности подобного недостойного поведения в отношении женщины, однако факт появления такого изображения говорит о том, что железная дорога мыслилась как потенциально опасная для женской добродетели.

Немецкий художник Б. Вольце в жанровом живописном полотне «Назойливый господин» (1874 г.) представил еще одну сцену железнодорожного путешествия, заставившую публику задуматься о гендерных отношениях в железнодорожном пространстве. Главные герои картины – молодая женщина в скромном черном дорожном костюме и перегнувшийся через деревянную перегородку сиденья, буквально нависающий над ней обеспеченный джентльмен в безупречном костюме с галстуком-бабочкой, с сигаретой в руке. Все детали полотна давали современному зрителю точные представления о социальном положении героев, об их характерах и сути происходящего. Домогательства богатого тщеславного господина, воспользовавшегося ситуацией и пытающегося

продемонстрировать свое превосходство, вызывают отторжение и возмущение у зрителя. Усиливается впечатление реакцией героини на происходящее – она ведет себя абсолютно сдержанно и достойно, лишь скапливающиеся в глазах слезы выдают ее страдание.

К. Л. Кабайо-Лассаль в картине «Любит – не любит» (1878 г.) подобную железнодорожную сцену показывает более мягко. Богато одетый молодой мужчина, судя по костюму и снаряжению, возвращающийся с охоты, пытается ухаживать за молодой случайной попутчицей – беседуя, он опирается своей рукой на сиденье за спиной молодой женщины, практически полуобняв ее. Главная героиня полотна слегка отстраняется от собеседника, но смотрит на него с любопытством и (деталь, определившая название картины) перебирает лепестки ромашки. Неодобрительный взгляд сидящей рядом пожилой дамы демонстрирует неоднозначность изображенной художником ситуации.

Надо отметить, что газеты, журналы, путеводители XIX в. предостерегали женщин от общения с незнакомцами во время путешествия в одиночку, напоминая о необходимости соблюдения добродетельного поведения. Ф. Б. Шенк на основе изучения путевых заметок российских путешественников отмечает, что «для многих пассажиров мужского пола поезд был идеальным местом для флирта с незнакомой женщиной. Описание неизбежных зрительных контактов двоих людей, сидящих друг против друга в купе, принадлежит также к числу столь же прочных топосов русских путевых заметок эпохи железных дорог, как и полные намеки описания сексуальных фантазий при рассматривании незнакомой путешественницы в поезде»³⁴¹. Действительно, в русской литературе достаточно частым является подобный сюжет. Например, автобиографический рассказ В. С. Соловьева «На заре туманной юности...» (1892 г.) содержит описание произошедшего в поезде случайного знакомства героя с некой молодой дамой. Автор описывает романтическую историю, в которой два несвободных молодых человека (она замужем, он едет к невесте) роковым образом встречаются,

³⁴¹ Шенк Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. Москва : Новое литературное обозрение, 2016. С. 307.

испытывают взаимную симпатию, совместно проходят через опасную ситуацию (молодой человек спасает даму от пьяных попутчиков, молодая женщина удерживает его на площадке между вагонами), в короткий срок успевают пережить целую гамму чувств («Я хотел сказать ей это, сказать, что люблю ее, но слова не сходили с языка»; «На следующее утро я был мрачен и угрюм»; «Я злился на нее. Я обвинял ее во всем»; «Я любил новую, всепоглощающую и бесконечную любовью и в ней впервые ощутил всю полноту и смысл жизни»³⁴²) и расстаться («на другой день вся моя встреча представлялась мне как что-то совершенно фантастичное и ужасно далекое»). Как отмечает И. В. Лобанова, данный рассказ дал повод противникам В. С. Соловьева усомниться в его моральном облике³⁴³, хотя подобная трактовка рассказа, все же, весьма сомнительна.

Если произведение В. С. Соловьева – скорее о взрослении молодого человека, о духовном развитии личности, то рассказ А. П. Каменского «Четыре» (1907 г.) – о выходе из существующих нормативных рамок, о высвобождении сексуального начала в отношениях между мужчиной и женщиной. Действие рассказа происходит преимущественно на железной дороге, дающей большие возможности герою для знакомства и соблазнения женщин. Гвардейский поручик Нагурский – по словам автора, молодой, здоровый, самовлюбленный – намеренно покупает билет в вагон для некурящих, т.к. именно в нем ездит больше женщин, а «потому больше шансов на интересное приключение или знакомство»³⁴⁴. Он уверен, что «нет ни одной женщины, которой бы он не мог овладеть быстро, находчиво и страшно смело»³⁴⁵, а совершаемые им действия – забавны и скорее похожи на анекдот. Соблазнение молодой попадьи, гимназической учительницы в стремительно несущемся поезде было для главного героя столь же стремительным, мимолетным и как будто моментально убегающим в прошлое

³⁴² Наш девятнадцатый век : Хрестоматия : в 2 т. Т. II. Москва : ПТО «Центр», 1995. С. 464, 466.

³⁴³ Лобанова И. В. «На заре туманной юности»... Письма Владимира Соловьева к Е. Романовой // Русская история. Журнал : сайт. URL : <https://rus-istoria.ru/component/k2/item/1464-na-zare-tumannoy-yunosti-pisma-vladimira-soloveva-k-e-romanovoyu> (дата обращения 06.01.2025).

³⁴⁴ Каменский А. П. Мой гарем. Москва : Научно-издательский центр «ЛАДОМИР», 1999. С. 187.

³⁴⁵ Там же. С. 188.

вместе со станциями, вагонами, качающимися железными площадками, полутемными коридорами и закрытыми купе. Все железнодорожное пространство в этом рассказе описано как место, предрасполагающее к пороку, чем герой и пользуется.

Время от времени поезд становился и местом преступлений. В полицейских отчетах сохранились данные о насилии и убийствах, совершавшихся на железной дороге (как в Российской империи, так и в других странах), что нашло свое отражение в гравированных иллюстрациях к газетным и журнальным статьям. В графическом листе «Дикое нападение в железнодорожном вагоне» (1887 г.) проиллюстрирована реальная история нападения случайного попутчика на женщину (школьную учительницу Кэтрин Скрэгг) и ее невероятного спасения. Событие, всколыхнувшее всю Англию, вызвало общенациональные дебаты о безопасности железных дорог. Думается, дополнительным фактором возникавшего беспокойства (и даже страха) по этому поводу было противоречие между действительностью и тем образом комфортного и уютного дома, который активно создавался и рекламировался железнодорожными компаниями и прививался в обществе.

В качестве решения проблемы предлагалось выделение отдельных «женских» вагонов, доступ в которые был бы запрещен мужчинам. Такие вагоны вводились и в России, и в Европе, в Америке, однако, как пишут исследователи, по разным причинам они не пользовались большой популярностью и железнодорожные компании от них отказывались. Женщины предпочитали ездить в купе с попутчиками, что казалось более безопасным, хотя в то время и противоречило нормам морали.

Большим испытанием для нравственности стало появление спальных вагонов. Если на первых порах весь путь путешественникам приходилось преодолевать сидя, часто плечом к плечу с незнакомцами, но хотя бы формально сохранять дистанцию и, соответственно, нравственность, то спальный вагон предполагал полный переход домашнего, частного, пространства в железнодорожную сферу. В 1865 г. Pullman Palace Car Company начала

производство спальных вагонов, в которых не разделялись мужское и женское пространство, все пассажиры спали в непосредственной близости друг с другом и могли увидеть друг друга не в том виде, в котором полагалось представлять в обществе, перед чужими людьми. К. Адэр, описывая путешествие по железной дороге, делится своим потрясением от вида «дам с распущенными волосами и в халатах, идущих тихо по центру вагона от своей секции до уборной, сквозь ряды полуодетых мужчин»³⁴⁶. На гравюре 1874 г. изображена сидящая в вагоне поезда молодая женщина, занимающаяся совершенно частным делом, не предназначенным для чужих глаз – она расчесывает свой парик (накладку для волос), при этом шляпка снята и лежит на соседнем сиденье, в собственные волосы вдет большой гребень. В данном случае мы видим не критику неподобающего поведения, а отображение реальности, свидетельство того, как постепенно «одомашнивалось» железнодорожное пространство.

Правила этикета XIX в. регламентировали и другие аспекты железнодорожного путешествия. Так, например, в книге «Жизнь в свете, дома и при дворе», изданной в Санкт-Петербурге в 1890 г., описывались правила, связанные с питанием в поезде. В частности, указывалось, что «в вагонах неприлично есть публично, особенно какие-нибудь пахучие кушанья, так как некоторые запахи для многих невыносимы. Если есть и пить совершенно необходимо, то это делается как можно скромнее, причем нельзя ничего предлагать соседям, если они еще не знакомы. Если уже прежде был разговор, то им можно предложить фрукты или конфеты; принявший угощение должен при первой возможности в свою очередь что-нибудь спутнику»³⁴⁷.

К концу XIX в. постепенно культурные нормы начали трансформироваться – то, что было приемлемо только для частной, интимной домашней жизни, постепенно проникало в общественное железнодорожное пространство. Особенно активно трансформация происходила в XX в. В первой половине XX столетия

³⁴⁶ Цит. по: Richter Amy G. Home on the rails: women, the railroad, and the rise of public domesticity. Chapel Hill : University of North Carolina Press, 2005. 272 p.

³⁴⁷ Жизнь в свете, дома и при дворе : издание редакции журнала «Вестник моды». Санкт-Петербург : Тип. брат. Пантелеевых, 1890. С. 113.

происходило революционное изменение социальных и домашних ролей женщины. Женское движение с его акцентом на защиту прав женщин привело к изменению традиционной патриархальной социальной структуры, деятельность, интересы женщин становились важной частью культурного ландшафта России, Европы, Америки. Трансформация социальной структуры приводила к уменьшению социальной дистанции между людьми, соответственно, менялись социальные нормы, общество становилось менее формальным, предписания – не столь жесткими.

Обозначенные изменения нашли свое отражение в художественной культуре – так, на картинах XX в. мы видим пассажиров разного пола, свободно лежащих и сидящих в железнодорожном вагоне (на полотне Т. В. Толстой «В пути», 1955 г., девушка сидит в свободной позе, подтянув ноги на сиденье и обхватив колени руками, в работе В. А. Тевяшова «В пути», 1986 г., изображены боковые места плацкартного вагона, на них – лежащая рядом с ребенком женщина и сидящий у нее в ногах мужчина, спящий над ними на верхней полке молодой человек); обнимающиеся в общем вагоне пары (картина 1944 г. «Любопытная» американского художника Н. Роквелла, на которой практически в центре композиции находятся обнаженные женские ноги, заброшенные на сиденье, располагающееся напротив), мужчин с обнаженным торсом (картина С. В. Одайника «В пути», 1981 г.). Отныне знакомство и зарождение любви на железной дороге – не запретная тема, а принимаемая обществом романтическая история, которой, например, посвящено множество кинематографических сюжетов (советские фильмы «Девушка с характером», 1939 г., «Поезд идет на восток», 1947 г., «Девушка без адреса», 1957 г., «Москва слезам не верит», 1979 г., «Вокзал для двоих», 1982 г., «На железной дороге», 1988 г. и т. д.).

Так железнодорожное пространство окончательно заполнилось стандартами домашней жизни, то, что некогда считалось исключительно личным, закрытым от посторонних глаз, со временем приобрело черты общественного.

В современной культуре в пространстве железнодорожного вагона сложились особые нормы и традиции, объединившие нормы общественные и

частные (домашние). Эти нормы неформальные, однако в книгах по этикету, а также в сети Интернет достаточно часто встречаются разъяснения о том, как вести себя в железнодорожной поездке. Если обобщить, то основное правило – вести себя максимально внимательно и вежливо по отношению к окружающим (не досаждают разговорами, не открывать окно без согласия попутчиков, аккуратно размещать свой багаж и т.д.), некоторые правила сохранились с XIX в. – например, пожелание не есть сильно пахнущую пищу, какие-то появились совсем недавно – не разговаривать громко по телефону, смотреть фильмы на планшете, используя наушники. Отметим, что эти правила – для всех пассажиров, не разделяемых по какому-либо признаку.

Коротко отметим еще один аспект, позволяющий рассматривать поезд в качестве дома как социокультурного пространства. Если состав ранних поездов был однородным, то с течением времени структура поезда усложнялась, помимо основной функции перемещения в пространстве поезд начал выполнять множество других, изначально связанных с домашней сферой. Как и в доме, в поезде стали выделяться места для сна, для проведения досуга, для приема пищи. Они могли объединяться в одном пространстве, а могли быть разведены, так появились спальные вагоны, вагоны-рестораны, вагоны-салоны, вагоны-библиотеки. Изображения таких вагонов находим в гравюрах второй половины XIX в., служивших иллюстрациями к журнальным и газетным статьям («Интерьер вагона-ресторана на железной дороге», 1869 г., еженедельник Харпера; «Пассажиры, путешествующие по континенту в вагоне-ресторане Тихоокеанской железной дороги», 1870 г., иллюстрированная газета Фрэнка Лесли; «Новый вагон-салон на железной дороге Лондона, Брайтона и Южного побережья», 1873 г.; «Соблюдение воскресенья в поезде Тихоокеанской железной дороги», 1876 г., «Интерьер вагона Пульман», 1884 г.; «Жизнь вагона-салона», 1888 г., Scribner's Magazine и др.). Далее появлялись вагоны, больше связанные с общественной жизнью человека – вагоны-церкви (гравюра «Вагон-церковь "Святой Антоний"», 1909 г.), в России времен гражданской войны – агитационные вагоны, а далее – агитационные поезда (живописное полотно В. В. Монастырского «Агитпоезд

революции», 1981 г.), и даже вагон-школа (здесь вспомним стихотворение С. Я. Маршака:

*За перегоним – перегон,
Леса, озера, села.
Бежит по рельсам наш вагон –
Кочующая школа.
Здесь нет на полках багажа,
А вместо лавок – парты.
И шелестят, слегка дрожа,
Развешанные карты.
Стоит иль мчится паровоз, –
У нас идет ученье.
И славно вторит гром колес
Нам на уроках пенья.
Отцы и матери у нас –
Ремонтная бригада.
И в тех местах стоит наш класс,
Где им работать надо)³⁴⁸.*

Так или иначе все вагоны собираются в один состав и движутся в одном направлении, затрачивая на поездку одно и то же время, проезжая мимо одних и тех же пейзажей за окном, как это описывает герой И. А. Бунина: «Сзади нас склонялось к закату солнце и в упор освещало эту быстро обгонявшую нас, бегущую в сторону города как бы заводную игрушку – маленький, но заносчивый паровозик, из головастой трубы которого валил назад хвост дыма, и зеленые, желтые и синие домики с торопливо крутящимися под ними колесами»³⁴⁹.

Таким образом, анализ образа железной дороги как воплощения концепта «дом» позволяет раскрыть особенности понимания внутреннего пространства железной дороги, рассмотреть его как сферу социальных коммуникаций. В

³⁴⁸ Маршак С. Я. Школа на колесах. Москва : Детгиз, 1951. 16 с.

³⁴⁹ Бунин И. А. Жизнь Арсеньева. Повести. Рассказы. Москва : Правда, 1989. С. 97.

художественном образе железной дороги отразился процесс трансформации нормативов, связанных с внедрением железнодорожных путешествий в повседневную жизнь, образ железнодорожного вагона приобрел устойчивое значение «одомашненного» социокультурного пространства со своим набором норм и традиций, позволяющих человеку ощущать данное пространство как «свое», «освоенное», а значит, «домашнее».

Основные выводы по главе 2.

1 Освоение художественной культурой железной дороги можно рассматривать как яркий пример того, как художественная культура осваивает новый объект. Первоначально такой объект просто фиксируется в произведениях искусства, дается его описание, делаются попытки встраивания его в окружающую среду, в уже имеющуюся культурную систему. Далее новый образ наполняется определенными смыслами, подвергается символизации. Показателем того, что объект освоен культурой, является формирование многоуровневой системы связанных с ним смыслов, где прямые (прагматические) смыслы дополняются символическими.

2 Основными направлениями художественного осмысления железной дороги являются создание образа железной дороги как технической системы, как дороги, как дома, при этом все три направления имеют свой спектр смыслов, подчас противоположных.

3 Образ железной дороги как технической системы разрабатывался представителями разных видов искусств в контексте двух исследовательских позиций, сложившихся в XIX в. и получивших развитие в XX в., – техницизма и антитехницизма. С одной стороны, железная дорога стала величайшим техническим изобретением, которое должно было решать не только практические задачи (скоростное перемещение грузов и пассажиров), но и социокультурные (расширение возможностей человеческой цивилизации, прогрессивное развитие человечества). С другой стороны, она несет в себе деструктивное начало, имея возможность разрушать как физически (гибель природной среды, человека), так и

духовно (дегуманизация общества, культуры). Оба направления развивались в искусстве практически одновременно.

4 Ключевые смыслы образа железной дороги, создававшегося в рамках техницизма, лежат в русле идеи прогресса – железная дорога представляется в художественных произведениях как яркий пример технического прогресса, как объект, способный изменить к лучшему человека и общество, символ движения в идеальное будущее, как явление планетарного масштаба, положительно влияющее на мировоззрение человека.

5 Идеи антитехницизма привели авторов к созданию деструктивного образа железной дороги. Понимание поезда как объекта, имеющего разрушительный потенциал, родилась еще на стадии строительства железных дорог и воплотилась в произведениях с сюжетом разрушения окружающего ландшафта (строительство железной дороги означало вторжение в природную среду, ее трансформацию и частичное уничтожение), уничтожения культурных ценностей и традиций (разрушение традиционного патриархального уклада, вытеснение духовности механистичностью, прагматичностью), физической гибели человека.

6 Железная дорога является одним из типов дороги, потому на нее был перенесен ряд смыслов, связанных с пониманием дороги как таковой. Исторически сложившийся комплекс смыслов и символов, связанных с понятием «дорога», в данном случае был трансформирован – художественное воплощение получили лишь некоторые из них, при этом часть смыслов усилилась, часть отошла на второй план либо практически не получила развития.

7 Ключевой характеристикой образа железной дороги в художественной культуре стало его понимание как символа жизненного пути. Такие свойства человеческой жизни, как направленность и ограниченность во времени, диалектические размеренность и непредсказуемость, зависимость от неожиданного воздействия внешних факторов и возможность сделать самостоятельный выбор получили свое закрепление и осмысление в ряде художественных произведений.

8 В художественных произведениях железнодорожной тематики нашло свое отражение понимание дороги как промежуточного, пограничного пространства. В данной интерпретации железная дорога выступает как граница между своим и чужим (в частности, традиционной культурой осваиваемой территории и технической цивилизацией), между жизнью и смертью (основной сюжет – проводы на войну), между прошлым и будущим (вокзал, вагон – как пространство, в котором оказывается человек, ожидающий перемен в жизни), между центром и периферией (железная дорога как проводник столичной культуры в провинцию, а вокзал – как место встречи двух культур).

9 Важным аспектом символического наполнения образа железной дороги в художественной культуре является характеристика образа железной дороги как воплощения концепта «дом». В данном случае анализ железнодорожного объекта (в основном вагона, поезда) позволяет раскрыть особенности его внутреннего пространства как защищенного пространства и пространства социальных коммуникаций.

10 Символика дома как антропологического пространства, т.е. места реализации и концентрации различных проявлений сущности и природы человека, «человеческого вообще», в художественном образе железной дороги создается такими характеристиками, как «обжитое пространство», «обустроенное человеком для жизни», «защищенное пространство», «уютное пространство». В данное пространство переносится деятельность, связанная с бытовой жизнью, в частности, прием пищи, с домашним досугом – чтение, беседы, музицирование.

11 Символическая интерпретация железной дороги как дома в качестве социокультурного пространства характеризует ее как место реализации социальных отношений, задающего особые формы коммуникации, определенные нормы и традиции. В данном случае железнодорожное пространство в художественной культуре представлено как пространство, которое, с одной стороны, отражает наличие в обществе сословного и гендерного разделения, с другой стороны, трансформирует взаимоотношения социальных групп, заставляя вырабатывать новые нормативы.

ГЛАВА 3 ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: МОДИФИКАЦИИ И ТРАНСФОРМАЦИИ СМЫСЛОВ

К теме железной дороги обращались представители всех видов искусства, создавая ее образ с помощью доступных им способов формообразования. Наиболее полно и многогранно образ железной дороги представлен в живописи, графике, скульптуре, архитектуре, литературе, музыке, театре и кино. К этим видам искусства мы и обратимся в данной главе, разделив их на три группы – пространственные, временные и пространственно-временные искусства.

Данная классификация разрабатывалась во второй половине XX в. М. С. Каганом, отстаивавшим такое разделение видов искусства на основе онтологического критерия – характера материального бытия произведения искусства в пространстве и времени³⁵⁰. Произведения пространственных видов искусства (живописи, графики, скульптуры, архитектуры) объективно находятся в пространственной среде, имеют пространственные характеристики, воспринимаются зрением. Произведения временных видов искусства (музыки, литературы) разворачиваются во времени, воспринимаются (или могут восприниматься) слухом. Для произведений пространственно-временных видов (театра, кино) характерно единство указанных характеристик, дающее возможность более полного воссоздания мира в искусстве.

За рамками нашего исследования остались некоторые виды искусства, в которых образ железной дороги не получил своего развернутого осмысления, железнодорожная тематика появлялась изредка и фрагментарно. В частности, мы не рассматриваем декоративно-прикладное искусство, которое в силу своей специфики не отображает действительность, не создает целостный художественный образ (изображения на поверхности декоративных предметов являются, скорее, результатом некоего синтеза декоративно-прикладного искусства и живописи). Кроме того, мы не затрагиваем хореографию в силу

³⁵⁰ Каган М. С. Морфология искусства. Историко-теоретическое исследование внутреннего строения мира искусств. Ленинград : Искусство. Ленинградское отделение, 1972. 440 с.

крайне немногочисленного количества произведений интересующей нас тематики, не дающего возможности делать какие-то обобщения и выводы (хотя отдельные произведения были выявлены в ходе исследования).

Характеризуя интерпретацию образа железной дороги в разных видах искусства, мы обращаемся к мировому художественному наследию, не разграничивая специально отечественное и западноевропейское искусство, т.к. в исследуемый нами период художественные процессы в российской и западной культурах в целом имели общую логику развития. Характеристика особенностей создания художественного образа железной дороги потребовало обращения к творчеству представителей разнообразных художественных школ, течений, стилей, часто выражавших противоположные идейные установки, вырабатывавших различающиеся способы восприятия и изображения окружающей действительности и, соответственно, предлагавших различающиеся способы воплощения образа железной дороги. Однако сам факт обращения к данному образу представителей всех стилей XIX-XXI вв. говорит о значимости, укорененности данного объекта в культуре.

3.1 Железная дорога в пространственных искусствах

3.1.1 Железная дорога в живописи^{351 352}

Живописное наследие железнодорожной тематики весьма велико и разнообразно по стилистике, смысловому содержанию. В течение примерно двух

³⁵¹ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е.А. Образ железной дороги в живописи модернизма // Вестник культуры и искусств. 2020. № 4 (64). С. 73–81.; Мальцева Е. А. Железная дорога в европейской живописи: символика и смыслы // Мир науки. Социология, филология, культурология. – 2021. – № 2. URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/15KLSK221>.; Мальцева Е.А. Железная дорога в живописи: разнообразие жанров // Художественное произведение в современной культуре: творчество – исполнительство – гуманитарное знание: сборник статей и материалов. Челябинск : ГБОУ ВО «ЮУрГИИ им. П. И. Чайковского», 2023. С. 73–74.; Мальцева Е. А. Техника и ностальгия (железнодорожные образы в творчестве современных художников) // 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

³⁵² Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении А «Каталог произведений живописи».

столетий представители разных стилей и направлений предлагали свою интерпретацию яркого и сложного объекта культуры.

Первые живописные изображения железной дороги появились в период, когда данный вид транспорта только начинал свое развитие, осваивая пространство в мире, в обществе, в жизни человека. Представители изобразительного искусства давали свой отклик на техническое новшество, пытались осмыслить, как оно будет встраиваться в привычный мир, какие изменения принесет. Наиболее частым в данном случае является обращение художников к пейзажу, что вполне объяснимо. Железная дорога была искусственно включена в природный ландшафт, изменила его, заставила художников по-новому посмотреть на окружающий мир, задуматься над соотношением технического и природного в нем.

Наиболее значимые пейзажи железнодорожной тематики первой половины XIX в. были написаны в рамках *романтизма* – стиля бурных эмоций, чувств, фантазий. Именно романтизм сделал пейзаж значимым жанром, по словам В. С. Турчина, «эффектно положил начало» XIX веку как столетию пейзажа, при этом «мастера начала века увидели конфликт между производственной деятельностью человека и природой»³⁵³.

Самым известным романтическим железнодорожным пейзажем является уже упоминавшаяся нами работа У. Тернера «Дождь, пар и скорость» (1844 г.), в которой в единое целое слились техника и природа. Те же дым, пар и скорость – на эффектной картине А. Менцеля «Железная дорога Берлин-Потсдам» (1847 г.). Иначе выстраивает свою работу К. Шпицвег – в картине «Гном наблюдает за поездом» (1848 г.) автор создает ироничное изображение маленького гнома с седой бородой, стоящего на выходе из пещеры и задумчиво наблюдающего за движущимся вдалеке железнодорожным составом. Картина написана вполне в духе романтизма – здесь есть контрасты света и тени, живописные природные мотивы, одинокий созерцатель на фоне панорамного пейзажа, обращение к

³⁵³ Турчин В. Взгляд на природу у романтиков. Мир как пейзаж, пейзаж как мир // Искусствознание. 2013, № 3–4. С. 106.

фольклорному мотиву, все это делает картину невероятно привлекательной. Композиция выстроена так, как будто предлагает зрителю присоединиться к главному герою, встать рядом и задуматься о том, как меняется мир благодаря технологиям.

Во второй половине XIX в. расширился спектр жанров, к которым обращались художники, менялась стилистика. В русской живописи данного периода железнодорожная тематика развивалась *в реалистической традиции*. В творческом наследии И. И. Левитана присутствует несколько пейзажей, включающих изображение железной дороги, художник был одним из первых живописцев в России, обратившихся к данной тематике. В 1879 г. им была написана картина «Вечер после дождя» (1879 г.) – поэтичное, наполненное тишиной и покоем изображение железнодорожной платформы. В ранней работе Левитана уже присутствует особый подход к пейзажу, сформулированный художником в очерке, посвященном А. К. Саврасову – желание «отыскать и в самом простом и обыкновенном те интимные, глубоко трогательные, часто печальные черты, которые так сильно чувствуются в нашем родном пейзаже и так неотразимо действуют на душу»³⁵⁴. Художник изображает пустынный полустанок – небольшое здание билетной кассы, влажную от только что прошедшего дождя платформу, рельсы, деревянный настил для прохода через них и лишь угадывающийся приближающийся паровоз. Вся эта железнодорожная атрибутика вписана в великолепно написанный природный пейзаж, в котором главное – грозное небо. Удивительно гармонично выглядит на полотне взаимодействие природы и техники. Тот же подход сохраняется и в других работах Левитана – «Полустанок» (1880 г.), «Поезд в пути» (1890-е гг.), «Серый день» (середина 1890-х гг.). Нехарактерная для железной дороги безлюдная тишина, лишь намеченный в глубине композиции железнодорожный состав и поэтичный русский пейзаж объединяют эти работы.

³⁵⁴ Левитан И. И. По поводу смерти А. К. Саврасова // Русские ведомости. 1897 г., № 274. 4 октября. С. 4.

Похожие по композиции и содержанию работы создают и другие художники-реалисты – В. Г. Казанцев («На полустанке. Зимнее утро на Уральской железной дороге», 1891 г.), В. Д. Поленов (Железная дорога близ станции Тарусская», 1903 г.), создающие в своих произведениях ощущение бескрайнего зимнего простора, как будто звенящего холодного воздуха и застывшей природы, в которую вносит жизнь железная дорога с динамично написанными рельсами и дымящими паровозами. На картине А. А. Киселева «Старый Сурамский перевал» (1891 г.) поезд едва заметен. Художник сосредоточился на воспроизведении величественного кавказского пейзажа. Достаточно большое по размерам полотно (130.9 x 214 см) написано в темных приглушенных тонах, с высокой точки зрения, позволяющей показать панораму горного ущелья. Светлыми пятнами являются полоска постепенно светлеющего неба и серебристый дым паровоза, как будто спешащего навстречу заре. Так художники приметы технической современности вписывали в традиционный пейзаж, создавая новый жанр пейзажа индустриального.

В тот же период образ железной дороги разрабатывается *художниками-передвижниками* в жанровой живописи. Жанровые картины давали возможность обратиться к разным сторонам жизни железной дороги – от ее строительства до разных аспектов функционирования. Одной из первых жанровых картин железнодорожной тематики в русской живописи является работа К. А. Савицкого «Ремонтные работы на железной дороге» (1874 г.). Данная картина, прежде всего, посвящена теме народа, не зря А. Н. Бенуа отмечал, что она близка «по теме и духу» «Бурлакам на Волге» И. Е. Репина³⁵⁵. Однако для нашего исследования важна привязка к железнодорожной тематике, которая не могла быть случайной. Замысел картины родился в результате наблюдения за ремонтными работами путей Московско-Курской железной дороги, художник внимательно изучал натуру и сумел воплотить в живописи подробности тяжелого труда. Усиливает впечатление от картины сопоставление достаточно высокоразвитой технологии,

³⁵⁵ Бенуа А. Н. История русской живописи в XIX в. Москва : Республика, 1995. С. 279.

каковой была железная дорога, и примитивного ручного труда, применяемого для ее ремонта. Актуальная тема, ее глубокое раскрытие и при этом несомненные художественные достоинства – сложность композиционного решения, особая передача световоздушной среды, тщательно прописанные детали и при этом цельность общего решения полотна – сделали эту картину значимым явлением в художественной жизни России.

Мастера критического реализма обращались к разным ситуациям в жизни железных дорог. И. Е. Репин («Железнодорожный сторож», 1882 г.), М. М. Гермашев («Стрелочник», до 1918 г.) изобразили спокойные рабочие будни на железной дороге, К. А. Савицкий – драматичные проводы новобранцев («На войну», 1888 г.), Н. А. Ярошенко создает более тихий, но не менее драматичный сюжет проводов на железнодорожной платформе («Проводил», 1891 г.), И. А. Владимирова запечатлевает сцену железнодорожной аварии («Катастрофа», 1900.). Пожалуй, самым излюбленным сюжетом был железнодорожный вагон с пассажирами. Выше уже были описаны работы С. В. Иванова «Переселенка» (1886 г.) и в «Вагоне 4-го класса» (1888-1889 гг.), Н. А. Ярошенко «Всюду жизнь» (1888 г.), связанные с крестьянской темой. Н. А. Ярошенко («В вагоне», 1890 г.) и Л. О. Пастернак («К родным», 1891 г.), описывая утомительную железнодорожную поездку, обращаются к теме материнства, изображая задумчивых молодых женщин, вынужденных отправиться в путь с маленьким ребенком. С. В. Иванов касается популярной среди передвижников темы народничества в картине «Агитатор в вагоне» (1885 г.). В целом для данных картин характерны стремление к внимательному изучению действительности и ее достоверному изображению. Таким образом, в жанровых картинах художников-передвижников отразились разные аспекты бытования железной дороги, которая к данному времени постепенно осваивалась обществом и становилась частью обыденной жизни.

Революционные преобразования в европейском искусстве последней трети XIX в. произвели *импрессионисты*. Отказ от условностей академической живописи, желание зафиксировать «впечатление» от происходящего вокруг,

восхищение современностью и новая живописная техника позволили создать новый образ железной дороги. Железная дорога привлекла внимание художников своей способностью менять мир вокруг себя. Облака дыма, пара, которыми паровоз заполнял пространство, создавали меняющиеся на глазах цветовые сочетания, воздействие света преображало эту атмосферу и порождало эффекты, восхищавшие художников.

В работе К. Писсарро «Станция Лордшип-Лейн, Далвич» (1871 г.) нет особого сюжета, особых героев или эмоций. Есть написанный приглушенными красками традиционный пейзаж – зеленые холмы, невысокие строения и уводящий вглубь картины рельсовый путь. Однако художник ломает логику движения в композиции, изображая поезд идущим в обратном направлении, навстречу зрителю. Маленький (по сравнению с изображенным окружением) паровозик деловито тянет за собой довольно небрежно написанные коричневые вагоны, оставляя в воздухе столб бело-серого дыма. В этой картине не стоит искать какую-либо символику. Это изображение современной художнику жизни, в которой железная дорога все больше становилась повседневностью, частью обыденной (отнюдь не героической) жизни. Написанная в 1875 г. К. Моне картина «Поезд в снегу, Аржантёй» близка по содержанию и исполнению – здесь те же просторный пейзаж, миниатюрный поезд и шлейф дыма, написанные динамичными мазками.

На картине Э. Мане «Железная дорога» (1873 г.) сама железная дорога обнаруживается не сразу. На первом плане изображены молодая женщина с девочкой, на заднем – жилой дом и только между ними – белое облако пара от только что прошедшего поезда. Вокзал Сен-Лазар, рядом с которым происходит действие, с его движением, суетой, разнообразными эмоциями, оказался за металлической решеткой, скрытым паром, а главные героини картины отстранены от событий, они лишь пассивно наблюдают.

Вокзал Сен-Лазар и его окрестности неоднократно изображались художниками, однако самой известной стала серия картин, написанных К. Моне в 1877 г. Полотна разнообразны по своему сюжету. Часть написана полностью на

месте (известна история о том, как Моне получил разрешение на работу внутри вокзала), часть, возможно, дописывалась в мастерской и потому оказалась более проработанной, при этом работы точно воспроизводят топографию местности. Каждый из холстов имеет своеобразие – свет, тени, тон, перспектива меняются от работы к работе, но во всех сохраняется ощущение жизни большого вокзала с особыми звуками, атмосферой, движением, вплоть до дрожания земли под огромными колесами. Дым, пар, сажа, солнце смешиваются в невообразимой густоте красок и создают важный для художников-импрессионистов эффект сиюминутности происходящего.

К. Моне увидел поэзию в железной дороге, уловил красоту, мощь, скорость нового технического объекта. Об этих изображениях восторженно писал Э. Золя: «Мы слышим рев въезжающих поездов, мы видим клубы дыма, катящиеся под огромными ангарами. Вот что такое картина сегодня... Наши художники должны найти поэзию станций, как их отцы находили поэзию лесов и рек»³⁵⁶.

Художники-постимпрессионисты продолжили железнодорожную тему в живописи. Отказавшись от импрессионистической спонтанности, размывания формы и объема, авторы нового поколения возвращали миру материальность, стремились запечатлеть длительные состояния окружающего мира. Заметный интерес к теме железной дороги проявил В. Ван Гог, для которого картины были прежде всего формой выражения эмоций, психологического состояния, а не буквальным представлением окружающего мира. Яркие контрастные цвета, широкие цветные мазки, искаженная перспектива создают психологически напряженные образы, передают особый взгляд художника на действительность. В работах мастера («Мосты через Сену в Аньере», 1887 г., «Железнодорожные вагоны», 1888 г., «Железнодорожный мост через авеню Монмажур», 1888 г., «Голубой поезд (Виадук в Арле), 1888 г., «Пейзаж с каретой и поездом», 1890 г.) железнодорожные объекты не находятся в центре композиции, они сдвинуты в

³⁵⁶ Zola E. Notes parisiennes. Une exposition: les peintres impressionnistes // Le Sémaphore de Marseille, 19 Avril 1877. URL : <https://www.retronews.fr/journal/le-semaphore-de-marseille/19-avril-1877/1191/3064173/1>

верхнюю часть, частично обрезаны краем картины, что придает композиции внутреннюю динамику и эффектность.

Искусство XX в. рождалось как альтернатива классическому взгляду художника на окружающий мир. В это время изменился сам мир – научные открытия, переворачивающие представления человека о мироздании, технические изобретения, ворвавшиеся в повседневную жизнь человека, с одной стороны дополнили окружающую человека реальность, с другой – переконструировали, деформировали ее, придали ей новый облик. В обновленном мире искусство не могло оставаться прежним, а потому начались поиски новых задач, нового языка, новых образов.

Образ железной дороги достаточно часто оказывался в центре внимания представителей различных направлений искусства модернизма³⁵⁷, дававших свою, подчас неожиданную, трактовку этого образа, его включенности в окружающий мир, взаимоотношений с человеком. Резко изменилась эстетическая реакция на железную дорогу, обозначился принципиально иной подход к ее изображению, усложнилось содержание ее художественного образа.

В искусстве предыдущего, XIX в., железная дорога преимущественно изображалась в пейзажных работах (ландшафтный и городской пейзаж), что представляется логичным – изучая новый технический объект в реальном пространстве, художники встраивали его в пространство художественное, подвергали осмыслению его существование в природной и городской среде. Художники начала XX в., казалось бы, продолжают данную традицию, однако в их произведениях пейзаж меняет свои очертания – он не передает «дословную» картину действительности, а дает ее некую интерпретацию, образ железной дороги эту интерпретацию усиливает.

В. Кандинский в своих ранних работах еще не полностью отвергает реалистичное изображение действительности, но начинает его трансформировать. В работе «Вид Мурнау с железной дорогой и замком» (1909 г.) железнодорожный

³⁵⁷ Здесь и далее термин «модернизм» будем использовать в широкой трактовке, как общее название направлений в искусстве XX в., отказавшихся от традиционных форм и эстетики реализма.

состав темным длинным пятном выдвигается на ярко освещенное пространство, отбрасывая столь же темную тень, ритмично прорываемую просветами между колесами, что дает ощущение движения. Поезд уподобляется живому существу, медленно, но верно захватывающему окружающее природное пространство. В работе «Пейзаж с паровозом» (1909 г.) все более активным и смелым становится цвет, автор строит композицию большими цветовыми пятнами, таким отдельным темным пятном в картине становится паровоз, движущийся по диагонали из нижнего угла картины, оставляющий за собой шлейф белого дыма.

Таким образом, в работах зарождающегося *абстракционизма* образ железной дороги еще не утратил своей материальности, технический объект вписывается в окружающую действительность, однако начинает трансформироваться вместе с ним. В работе «О духовном в искусстве» В. Кандинский о возможности трансформации мира художником пишет так: «Нынче мы еще слишком привязаны к этой внешней природе и из нее вынуждены черпать наши формы. Весь вопрос сводится к тому: как можно это делать? то есть как далеко мы можем пойти в свободе изменения этих форм и с какими связывать их красками? В этой свободе мы можем уйти так далеко, как далеко нас пускает чувство художника»³⁵⁸. В дальнейшем искусство модернизма будет не только трансформировать существующий мир, но и создавать свой.

П. Клее в работе «Станция L 112» (1923 г.) создает такой особый мир, состоящий из геометризованных фигур. Абстрактные структуры заполняют пространство – широкие полосы, прямоугольники, треугольники живут своей жизнью, но среди них всплывают узнаваемые объекты, точнее – воспоминания об этих объектах, которые становятся частью этого другого мира. «Искусство не воспроизводит видимое, но делает его видимым»³⁵⁹ – писал автор в статье «Творческое кредо», объясняя, что создание особой реальности в картине –

³⁵⁸ Кандинский В. О духовном в искусстве. Полное критическое издание с дополнениями и другими текстами о науке об искусстве : в 2 т. Т. 1. О духовном в искусстве. Москва : БуксМАрт, 2020. С. 139.

³⁵⁹ Klee, P. Schöpferische Konfession // Tribüne der Kunst und der Zeit. Eine Schriftensammlung, Band XIII. P. 28–40. URL: https://de.wikisource.org/wiki/Sch%C3%B6pferische_Konfession:_Paul_Klee (дата обращения 17.10.2020)

процесс объективный. В анализируемом изображении Клее, действительно, создает новый мир, в котором элементы железной дороги присутствуют очень гармонично.

Экспрессионизм в образе железной дороги нашел объект, добавляющий напряжение и эмоциональность в пейзаж, и использовал его достаточно часто. Так, в работе «Дым поезда» (1900 г.) Э. Мунка локомотив врывается в природный пейзаж, прорезает его насквозь, наполняя пространство белыми клубами пара. Плоскостная композиция, искривленное пространство, «кричащие» цветовые сочетания создают особый, эмоционально насыщенный мир.

К железнодорожной теме не раз обращался Э. Кирхнер. Художник родился в доме напротив железнодорожного вокзала, который стал его первым детским впечатлением и повседневным зрелищем, нашедшим свое отражение уже в ранних рисунках, осмысленным в зрелом творчестве. «Железнодорожный переход (в Берлине)» (1914 г.), «Трамвай и железная дорога» (1914 г.) – работы, в которых железная дорога представляется некой грубой технической силой,рывающейся в город, наполненный одиночеством. В работах «Железная дорога в Таунус» (1916 г.), «Железнодорожная станция Кёнигштайн» (1917 г.) искаженная перспектива, жесткие цветовые сочетания, резко очерченные силуэты создают тревожную атмосферу, чувство беспокойства и напряжения, а движущиеся по искривленной траектории поезда эту тревожность усиливают. По словам К. Пуркар: «через мотив железнодорожной периферии эстетика экспрессионизма открывает красоту в беспокойстве и напряжении», описывает процесс поиска человеком своего места в мире как мучительный и тревожный³⁶⁰.

Символом нового мира – мира движения и скорости, стала железная дорога для *футуризма*. Ф. Маринетти, провозглашая эстетику футуризма в манифесте 1909 г., подчеркивал ориентированность нового стиля на движение: «Наш мир стал еще прекраснее – теперь в нем есть скорость»³⁶¹. В манифесте 1910 г.,

³⁶⁰ Purcar C. At Home by the Tracks. Domesticity in Proximity of Railway Space in (Early) Modern Art // Acta Technica Napocensis: Civil Engineering & Architecture Vol. 58, No. 4 (2015). 67-79.

³⁶¹ Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX в. Москва : Прогресс, 1986. С. 160.

подписанном У. Боччони, Л. Руссоло и К. Карра, Дж. Балла, Дж. Северини, звучит яростный призыв к обновлению живописи: «Движение, которое мы хотим воспроизвести на полотнах, не будет более закрепленным мгновением всемирного динамизма. Это будет само динамическое ощущение... Пространство больше не существует... Наши чувства в живописи нельзя больше шептать. Мы хотим, чтобы отныне они пели и звучали на наших холстах, подобно оглушительным триумфальным фанфарам»³⁶².

Центральным персонажем такого триумфального динамизма стал локомотив. В работе Л. Руссоло «Динамизм поезда» (1912 г.) железнодорожный состав неумолимо движется, разрывая окружающее пространство. Это движение подчеркивается многократно изображенными колесами (принцип симультанности) и разлетающимися по ходу движения яркими лучами света. Подобная идея – в работе И. Паннаджи «Скоростной поезд» (1922 г.). Геометрические фигуры, своеобразными волнами расходящиеся от поезда, подчеркивают его стремительное движение. Таким образом находит свое воплощение идея футуристов о техническом прогрессе, насильственно уничтожающем старый, отживший мир. Символом этого прогресса становится поезд.

Русский футуризм был не настолько агрессивен, хотя так же экспериментировал с живописными формами, деформируя объекты действительности, ломая пространственные связи, активно изображая движение. Таким интересным экспериментом стала работа Н. Гончаровой «Аэроплан над поездом» (1913 г.), все пространство которой занимают пересекающиеся элементы технических устройств. Рельсы, колеса, крылья аэроплана перемешиваются и становятся неким фантастическим существом, вибрирующим в ярко-синем пространстве. Ироничный отклик на картину создал К. Малевич в

³⁶² Манифесты итальянского футуризма : Собрание манифестов Маринетти, Биччони, Карра, Руссоло, Балла, Северини, Прателла, Сен-Пуан. Москва : тип. Рус. т-ва, 1914. С. 13.

литографии «Смерть человека одновременно на аэроплане и железной дороге» (1913 г.).

В картине «Поезд отходит от станции (Паровоз)» (1913–1914 гг.) Н. Гончарова, продолжая работать в стиле кубофутуризма, создает достаточно оптимистичный образ железной дороги – многоцветный паровоз везет почти игрушечные раскачивающиеся в пространстве вагоны по как-то лихо закручивающимся рельсам, оставляя позади окрашенные в розовый цвет здания. Движение на полотне подчеркивается резко прочерченными линиями, клубами паровозного дыма, поддерживается энергично шагающим носильщиком с тележкой на первом плане.

Так, переосмысливая идею пространства и движения, через образ железной дороги футуристы описывали воздействие на мир технического прогресса, взаимодействие человека и техники, которое подчас становилось весьма драматичным. После Первой мировой войны бурлящий поток футуризма затих, но железнодорожная тематика была подхвачена представителями других художественных течений. В этот период рождается «*метафизическая школа*», выступавшая за возвращение классического наследия как первоисточка творчества. Метафизические полотна, по словам В. А. Мизиаго, воссоздавали «не природные явления, а их артефакты, знаковые воплощения, не реальные ландшафты, а географические карты, не реальные города – а театральную сценографию, не человеческих персонажей – а их тени, черные силуэты, статуи, манекены»³⁶³.

В творчестве основоположника «метафизической живописи» Дж. де Кирико изображение железной дороги появляется не раз, при этом создаваемый образ принципиально отличается от того, что делали футуристы. Движение, которое было ключевым в творчестве предыдущего поколения мастеров, останавливается, мир, который художник создает в своих работах, замирает и погружается в меланхолию. Особо странной в этом мире выглядит железная дорога.

³⁶³ Мизиаго В. А. Поэтика «метафизической живописи» (Дж. Де Кирико, Дж. Моранди, К. Карра): автореферат дис. ... канд. искусствоведения: 17.00.04. Москва : 1989. С. 6.

Динамичная, шумная по своей сущности, здесь она свои особенности утрачивает. Наверное, самой показательной в этом смысле является картина «Вокзал Монпарнас (Меланхолия отъезда)» (1914 г.). В ней нет суеты, движения, типичных для железнодорожной станции, в ней лишь застывшее пространство, разделенное на две части. В нижней части – натюрморт со связкой бананов, в верхней – высокая бетонная терраса, стена вокзального здания, башня с часами и почти незаметный паровоз, выпускающий клубы белого пара. Все указывает на то, что жизнь на вокзале остановилась, время замерло, поедет ли куда-то поезд – неизвестно, возможно, он навсегда замер в этом безжизненном пространстве.

Крошечный дымящий паровоз достаточно часто встречается в работах Кирико, он вновь и вновь обнаруживается в картинах «Трансформированная мечта» (1913 г.), «Пьяцца д'Италия» (1913 г.), «Тревожное путешествие» (1913 г.), «Радость возвращения» (1916 г.) и др. Этот образ нелогичен, он не вступает во взаимодействие с другими изображенными объектами, локомотив становится некой «вещью в себе», недоступной для понимания разумом.

Такая нелогичность работ де Кирико является выражением высказывавшихся автором идей о красоте вещей вне контекста, вне предпосланного образа, представлений о том, что «метафизический мир – это тот мир, который не существует для нас, он находится вне сферы наших знаний, а потому недоступен восприятию мозгом»³⁶⁴. Разрывая логические связи, де Кирико сочетает несочетаемое – изображаемые в одном пространстве античные аркады и скульптуры, фруктовые натюрморты и паровоз, и порождает особое ощущение таинственности и тревожности у зрителя.

Творчество де Кирико с его идеей объединения в композиции несовместимых объектов, смешения фантастических и реалистических образов, с царящей в полотнах атмосферой необъяснимой тревожности, оказало значительное влияние на искусство сюрреалистов.

³⁶⁴ Rostova N. N. Metaphysical painting of Giorgio de Chirico and F. Nietzsche's philosophy // *Voprosy filosofii i psikhologii*, 2018, 5(1). P. 39.

Главным теоретиком *сюрреализма* можно считать А. Бретона, опубликовавшего в 1924 г. «Манифест сюрреализма», и описавшего в нем основной творческий метод нового художественного направления: «Сюрреализм основывается на вере в высшую реальность определенных ассоциативных форм, которыми до него пренебрегали, на вере во всемогущество грез, в бескорыстную игру мысли. Он стремится бесповоротно разрушить все иные психические механизмы и занять их место при решении главных проблем жизни»³⁶⁵. Свои произведения сюрреалисты строили на обострении алогичности, на соединении принципиально несоединимого, создавая тем самым иные, почти мистические миры. Железной дороге в этих мирах также нашлось место.

В творчестве П. Дельво, не считавшего себя сюрреалистом, но в целом работавшего в русле данного направления, тема железнодорожной дороги стала одной из ведущих. В некоторых работах она приобретала определенный драматизм, как, например, в картине «Железный век» (1951 г.), где автор в одной композиции совмещает изображение современной Венеры на своем ложе (явно отсылая зрителя к классическим образцам подобного изображения) и железную дорогу. Локомотив гипотетически должен проехать через спальню обнаженной красавицы, две реальности – уходящее классическое прошлое и «железное» будущее должны пересечься.

Однако в зрелый период из творчества художника уходит драматизм, а изображаемые железнодорожные вокзалы, небольшие станции, платформы, обретают особую красоту: «Сегодня я бы хотел нарисовать красоту, но таинственную красоту... обычная улица, или та, которая кажется обычной, когда ходишь по ней каждый день, не обращая внимания, вдруг станет чрезвычайно поэтичной, если художник, почувствовавший ее красоту, сумеет зафиксировать ее на холсте. Вся проблема заключается в том, чтобы почувствовать скрытую красоту, которая поэтому и остается незамеченной, и подчеркнуть ее так, чтобы

³⁶⁵ Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX в. Москва : Прогресс, 1986. С. 56.

она поразила тех, кто ничего не видел и не чувствовал... Сколько раз я слышал: "Я не знал, что это так красиво!" Вот одна цель и одно значение живописи»³⁶⁶.

Но красота, создаваемая П. Дельво, таинственна и тревожна. В картинах «Ночной поезд» (1957 г.), «Ночной сторож» (1963 г.) и др. – неестественная для железнодорожного мира тишина, включенные в композицию женские фигуры кажутся пришедшими из сновидений, весь железнодорожным мир – миром фантазии, воображения.

Освобождение подсознания, стирание границ между сном и явью – этот путь сюрреалистов привел к совершенно неожиданным трактовкам образа железной дороги. Даже если идея ее изображения возникала в связи с конкретными жизненными обстоятельствами (детские воспоминания, личные переживания, железнодорожные катастрофы), она обязательно трансформировалась фантазией художника.

Например, В. Дегтярев³⁶⁷ связывает рождение картины Р. Магритта «Пригвожденное время» (1938 г.) с историей крушения поезда на вокзале Монпарнас, во время которого не успевший затормозить поезд пробил стену фасада и буквально вылетел со второго этажа на привокзальную площадь. Фотография этой катастрофы стала достаточно популярной и вполне могла натолкнуть Магритта на идею нового живописного произведения. Однако в картине художник создает новую художественную реальность – некую парадоксальную ситуацию столкновения домашнего очага и «железного монстра». Правда, на этом парадоксы не заканчиваются – комната выглядит не слишком уютной (в зеркале над камином ничего не отражается, там пустота), а монстр оказывается слишком маленьким, превращаясь практически в детскую игрушку.

Искажение действительности в принципе характерно для сюрреализма. Упомянем С. Дали, который в картине «Преждевременно окостеневшая

³⁶⁶ Purcar C. «A Fabulous Painting in which I Would Live». Paul Delvaux's Pictorial Poetic of the Railway Periphery between Art and Urban History // sITA Studies in History and Theory of Architecture, 2016. Vol. 4. P. 71.

³⁶⁷ Дегтярев В. Железная дорога и абстракция // Новый мир. 2020. № 4. URL: http://www.nm1925.ru/Archive/Journal6_2020_4/Content/Publication6_7443/Default.aspx (дата обращения: 06.01.2025)

железнодорожная станция» (1930 г.) останавливает время (похоже, что стрелки на расплывающихся часах застыли навсегда), деформирует пространство, человеческие фигуры. Мы видим железнодорожный вокзал, который, кажется, изнывает и плавится от зноя, томится в ожидании поезда, который, возможно, никогда не придет. Изображая вокзал, художник использовал сюрреалистический прием изъятия сцены повседневной жизни из привычного пространственного и временного окружения, создания новой реальности, отличной от привычной, поверхностной.

Так в творчестве сюрреалистов железная дорога постепенно становится неким мистическим пространством, которое не сразу открывается зрителю. Совмещение сакрального и реального, духовного и материального происходит в произведении Р. Магритта «Соловей» (1962 г.). В нижней части полотна изображены железнодорожные пути, стремительно выезжающий из глубины картины на зрителя поезд и пустынный промышленный пейзаж вокруг. А над этим бездушным пейзажем – большое облако с фигурой Бога-отца. Чем-то эта композиция напоминает центральную часть триптиха И. Босха «Воз сена» (1500–1502 гг.), где за лихорадочной и греховной людской суетой из облака, так же подняв руки, наблюдает Всевышний.

По пути наполнения образа железной дороги религиозными смыслами идет и С. Дали, что мы видим, в частности, в работе «Станция Перпиньян» (1965 г.). Данная станция была значима для художника – она была своего рода границей между домом (рыбацким поселком Порт-Льигат, где Дали жил и работал) и «большим миром» (например, Парижем). Здесь Дали появлялся регулярно во время своих переездов, здесь, по утверждению мастера, его посещали особые идеи: «Именно на Перпиньянском вокзале, в тот момент, пока Гала регистрирует картины, которые следуют с нами поездом, мне всегда приходят самые гениальные мысли в моей жизни»³⁶⁸.

³⁶⁸ Дали С. Дневник гения. Санкт-Петербург : Азбука, 2003. С. 251.

В картине присутствует целый комплекс разнообразных смыслов и образов. В композицию включены персонажи произведения Ж.-Ф. Милле «Анжелюс», Гала, эротическая сцена, железнодорожный вагон, одинокая лодка у морского берега, несколько раз повторенная взлетающая фигура самого художника, а в центре – не сразу замечаемая, а как-то постепенно проявляющаяся фигура распятого Христа. Каким-то невероятным образом он объединяет все разрозненные объекты этой композиции. Железнодорожная станция становится моделью Вселенной, именно так описывал Дали вокзал в Перпиньяне: «Итак, сегодня, 19 сентября, я пережил на Перпиньянском вокзале нечто вроде космогонического экстаза, по силе превзошедшего все предыдущие. Мне привиделась точная картина строения вселенной. Оказалось, что вселенная, будучи одной из самых ограниченных вещей из всего сущего, по своей структуре, соблюдая все-все пропорции, точь-в-точь похожа на Перпиньянский вокзал»³⁶⁹.

Таким образом, художники-модернисты прошли путь от трансформации пространства, в частности, путем включения в него такого специфического объекта, как железная дорога, до конструирования пространства нового – алогичного, мистического, строящегося в том числе и на основе переработки железнодорожных образов. Время в таких произведениях то ускоряло свой ход, подчас приобретая невероятную скорость, то замирало и фактически исчезало, делая пространство абсолютно неподвижным.

Для отечественной художественной культуры XX в. стал временем серьезных испытаний, многообразных трансформаций, сложных взаимоотношений между художником и властью. Искусство претерпевало серьезные изменения, попадая под влияние власти и ее идеологии, исторических событий и реакции общества на них, при этом формировалась и закреплялась определенная система образов, отражающих жизнь и мировоззрение советского общества. Образ железной дороги оказался очень востребованным мастерами советского искусства.

³⁶⁹ Дали С. Дневник гения... С. 251.

В дореволюционную эпоху и первые годы советской власти, когда искусство искало новый язык, новое назначение и пути развития, паровоз стал символом таких поисков. Он был ярким представителем новой эпохи, нового – машинного – мира, который по мысли мастеров искусства должен был «встряхнуть» общество, «перекроить» окружающее пространство, повести человека в светлое будущее. В. В. Кандинский, Н. С. Гончарова, А. В. Лентулов, К. С. Малевич обращались в своих творческих поисках к изображению железной дороги как к объекту, который даже своим присутствием начинал трансформировать мир, вносить в него новые смыслы.

В пестрой картине художественных стилей 1920-х гг. появляется и становится все более значительным *реалистическое направление*, создаваемое художниками объединения АХРР (Ассоциация художников революционной России). Живописцы заявляли о стремлении запечатлеть революционную историю, изобразить современную жизнь рабочих, крестьян, красноармейцев. Создавая летопись современности, авторы не раз обращались к теме железной дороги, создавая ее героическую интерпретацию.

Паровоз становится символом социалистического будущего. Такие работы, как «Транспорт налаживается» Б. Яковлева (1923 г.), «Первомай. Подарок пролетариата» И. Ф. Колесникова (1926 г.), «Паровозный завод. Ярославская железная дорога» Н. И. Шестопалова (1930 г.) «Ремонт паровоза» А. Самохвалова (1931 г.), «Конец разрухи на транспорте» Н. Б. Терпсихорова (1933 г.), через изображение процесса наведения порядка в железнодорожной сфере демонстрируют идею наведения порядка во всей стране. Железнодорожная техника становится символом нарастающей мощи молодого государства – художники изображают несущиеся на всех парах локомотивы, восхищающие своей силой, красотой, неумолимой скоростью.

Деятельность АХРР, как и других художественных объединений в СССР, была прекращена 23 апреля 1932 г. Постановлением ЦК ВКП(б) «О перестройке литературно-художественных организаций». Объявление *метода социалистического реализма* как единственно возможного способа изображения

действительности остановило новаторские поиски мастеров и наделило искусство мощной идеологической функцией – «искусство превращалось в иллюстрацию политических доктрин», по словам Н. С. Степанян³⁷⁰. Характерные для социалистического реализма идеализация действительности, символическая насыщенность, однозначность интерпретации сюжета, яркие насыщенные цвета, активная фактура, в полной мере нашли свое воплощение в многочисленных «железнодорожных» картинах 1930-1980-х гг.

Жанровая направленность работ, посвященных железной дороге, имела определенное разнообразие. Это индустриальный пейзаж, историческая картина революционной и военной тематики, портрет и его разновидность портрет-тип, бытовой жанр, натюрморт.

Особый интерес авторов был направлен на главный объект железной дороги – паровоз. Понимающийся как символ социалистического строительства, обновленного общества и государства, он достаточно часто становился центральным объектом изображения. Так, например, работы «Паровоз И.С.» П. Смукровича (1934 г.), «Сверхмощный паровоз» А. Рылова (1935 г.), «Паровозы ФД, ИС и СУ» Л. Б. Януша (1937 г.), «В паровозном депо» (1950 г.) и «Синий паровоз» Г. Г. Нисского (1955 г.) создают реалистичный образ локомотива, благодаря композиционным и колористическим решениям доминирующего на полотне, воспринимающегося как символ мощи и энергии.

Исторический жанр был одним из наиболее значимых в живописи соцреализма. Тема революции, гражданской войны часто раскрывалась через обращение к железнодорожным сюжетам. Монументальные многофигурные композиции должны были передать героический пафос событий недавнего прошлого. Художники обращаются к теме участия железнодорожников в революционном движении («Всеобщая железнодорожная забастовка. Октябрь 1905 года» Г. К. Савицкого, 1930 г.), в событиях гражданской войны («Приезд бронепоезда в Баку» Ф. А. Модорова, 1930 г.), восстановлении разрушенного

³⁷⁰ Степанян Н. С. Искусство России XX в. Взгляд из 90-х. Москва : ЭКСМО-Пресс, 1999. С. 131.

хозяйства («Конец разрухи на транспорте» Н. Б. Терпсихорова, 1931 г.), запечатлевают и пропагандистский образ И. В. Сталина («Сталин в железнодорожных мастерских в Тбилиси» И. М. Тоидзе, 1926 г., «И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов на Царицынском фронте», В. В. Хвостенко, 1934 г., «И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов в районе станции Зимовники» П. И. Жигимонта, 1940 г.).

Тематическая картина получила развитие в портретном жанре – живописцы создают портреты железнодорожников, стараясь передать типические черты представителя железнодорожной профессии, изображая их в железнодорожной форме, часто в рабочей обстановке – в будке паровоза, на подножке вагона, на фоне огромных колесных пар и т.д. Большая часть этих портретов была написана в советский период, когда стояла задача создать в искусстве оптимистичный, положительный образ человека труда, строителя коммунизма. Портреты могли быть сугубо индивидуальными, передавать внешнее сходство, давать психологическую характеристику (например, работы В. П. Ефанова «Портрет железнодорожника А. М. Секретарева», 1942 г.; Г. В. Павловского «Портрет машиниста П. А. Федорова», 1949 г.), а могли не иметь в названии имени портретируемого и представлять типичные черты железнодорожника (картины «Портрет машиниста» Г. М. Шегалья, 1934 г.; «Обходчик» Е. Д. Лученко, 1954 г.; «Локомотивная бригада» А. И. Курнакова, 1957 г.; «Машинисты» В. И. Селезнева, 1960 г.).

Предметом изображения неоднократно становилась будничная жизнь железной дороги. В рамках бытового жанра художники как будто выхватывают истории из жизни железной дороги и тех, кто с ней связан. Подобные работы весьма разнообразны по сюжету. Это может быть изображение повседневного труда железнодорожных рабочих (полотна «У стрелки» В. А. Ветрогонского, 1957 г.; «Рабочие на железнодорожных путях трех вокзалов» П. А. Плахотного, 1959 г.; «Путевой обходчик» Ю. И. Филиппова, 1963 г.), сцены из жизни пассажиров («В новую жизнь» Э. И. Ребане, 1959 г., «На курорт» Ю. В. Волкова, 1960 г., «На вокзале» М. И. Бородкина, 1965 г.), изображение сторонних

наблюдателей за жизнью железной дороги (работы П. Гавриленко «Эшелон идет», 1957 г.; В. Магальяса «На железнодорожном переезде», 1984 г.) и др.

Предметная среда железной дороги также оказалась привлекательной для живописцев. Знакомые всем путешествовавшим по железной дороге объекты могут быть собраны в интересные и о многом говорящие композиции – натюрморты. Железнодорожный натюрморт – это обычно столик в купе с разложенными на нем предметами («На Западно-Карельской» Б. Поморцева, 1977 г.) или атрибуты профессии, такие, как фонарь и молоток путевого обходчика, вагонные ключи проводника («Станция» В. Бураканова, 1962 г.).

В недолгий период «хрущевской оттепели» стал возможным отход от утвержденной государством стилистики, постановка новых идейно-образных задач. В живописи и графике, например, рождается «суровый стиль», который создал новый художественный язык – лаконичный, экспрессивный. Художники стремились передать тяжесть и напряженность физического труда, без напыщенности и многословности изобразить рабочего человека и создаваемую им новую среду жизнедеятельности.

Тема труда в целом приобрела новое осмысление в данном направлении – создавая образ рабочего человека, художники отказывались от индивидуальных характеристик в пользу обобщенного изображения представителя определенной профессии. Так, В. С. Манин отмечал: «Личность, нивелируясь, перерастает в типологическое представление о человеке или в какие-либо его типологические качества. В людях труда... выявляются специфические свойства их трудовой принадлежности, а также характерность, родовые признаки их облика»³⁷¹. Стремление к типизации проявилось даже в названиях картин мастеров, стремившихся создать обобщенный образ железнодорожного рабочего, тяжелого железнодорожного труда (например, «Путейцы» И.Г. Бройдо, 1959 г.). Пейзажи в новом направлении обретают внутренний психологизм и драматизм, эти характеристики подчеркиваются в том числе и введением в композицию

³⁷¹ Манин В.С. О некоторых типологических свойствах советского искусства конца 50-х – начала 70-х гг. // Советское искусствознание'79. Вып. 2. Москва : Советский художник, 1980. С. 12.

изображения железной дороги («Утренний эшелон» Т. Салахова, 1958 г.; «Поезд на мосту» В. Е. Попкова, 1958 г.).

В два последующих за оттепелью десятилетия произошло разделение отечественного искусства на искусство официальное и *андеграунд*. Неофициальное искусство 1970–80-х гг. искало альтернативу традиционным образам, идейно-эстетическим принципам, оно было «нонконформизмом и одновременно – вторым авангардом»³⁷². В поисках собственного пути в искусстве мастера создавали новый художественный язык. Так, С. Н. Файбисович, опираясь на метод фотореализма (или гиперреализма), создавал работы, в которых железнодорожное пространство стало повседневностью. Для героев его работ «В дачной электричке» (1990 г.), «Серый день» (1990 г.), «Есть жилье, есть и...» (1990 г.) вагоны утренних электричек – каждодневные унылые будни, символ неспешной, почти медитативной жизни. Такие работы стали переходом к новой эстетике постсоветского искусства.

XXI в. отметился новым витком интереса мастеров искусств к железнодорожной тематике. В частности, в живописных работах вновь и вновь появляются изображения паровозов, старых вокзалов, зачастую создающимися представителями поколения, видевшего локомотивы, движущиеся на паровой тяге, только в раннем детстве или в документальных и художественных фильмах. Что заставляет художников обращаться к объекту, уже ушедшему в прошлое, замененному на более совершенные? Предположим, что в данном случае срабатывает эффект ностальгии.

Н. И. Ламохина предложила идею, согласно которой интерес к уже вышедшей из употребления технике является процессом активного воспроизводства прошлого, т.е. проявлением ностальгии, когда паровоз «возвращает нас в эпоху пара, иллюзорный миф, где преобладала механистическая картина мира Исаака Ньютона, когда железо становилось

³⁷² Нонконформисты. Второй русский авангард. 1955-1988. Материалы Круглого стола (Москва, ГТГ, 23. 07. 1996 г.) // Вопросы искусствознания. 1997. №1 (X). С. 8.

основным материалом, характеризующим все сферы жизни, в том числе эстетику»³⁷³ и в результате становится идеальным образом прошлой эпохи.

О ностальгии в современных исследованиях пишется достаточно много, при этом авторы зачастую вкладывают в данный термин разные смыслы. Яркую концепцию ностальгии разработала С. Бойм, описавшая ее как составную часть современности, попытку «вернуть время вспять, преодолеть необратимость его течения, превратить историческое время в мифологическое пространство»³⁷⁴. Автор выделяет два типа ностальгии – реставрирующую и рефлексивную. Первая направлена на буквальное восстановление культурных практик прошлого, вторая – на творческое осмысление этого прошлого, своего рода игру с прошлым и настоящим. Обратим внимание на то, что во втором случае результатом становится конструирование новой реальности (на основе реконструкции прошлого и анализа настоящего рождается новый художественный образ).

Обращение к современной живописи (ограничимся кругом картин, созданных в XXI в.) позволяет выявить целый ряд произведений, посвященных не просто железной дороге, а ее прошлому и конкретно – образу паровоза как главного объекта и символа развития железных дорог прошлого. Стилистически эти работы различаются – к железнодорожной тематике обращаются художники, работающие как в реалистической, так и постмодернистской традициях.

А. С. Капчиков посвятил свое творчество техническим средствам передвижения – прежде всего, железной дороге. В его работах отсутствует человек, все внимание сосредоточено на изображении паровозов. Любовь к этому металлическому исполину выражается в изображении его как живого существа – в картинах художника паровозы живут – дышат, выпускают пар, движутся или отдыхают. Художник как будто каждый раз пишет портрет своего любимого героя – с деталями, подробностями, с характером. Одну из своих работ художник

³⁷³ Ламохина Н. И. Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии // Вестник СПбГИК. 2020. № 2 (43). С. 40.

³⁷⁴ Бойм С. Будущее ностальгии / С. Бойм // Неприкосновенный запас. 2013. № 3. URL: <https://magazines.gorky.media/nz/2013/3/budushhee-nostalgii.html> (дата обращения 06.01.2025)

так и называет («Портрет», 2019 г.), создавая почти антропоморфное изображение паровоза.

Поезда, старые заброшенные железнодорожные ветки, тоннели – любимые объекты американского художника Ч. Хантера. Для своих почти монохромных, похожих на старые фотографии, картин художник находит вдохновение на приходящей в запустение станции Беллоуз-Фолс (2018 г.). Отказываясь от традиционной пленэрной лексики, используя минимальный набор художественных средств, Хантер создает мягкие, слегка размытые изображения, как будто выплывающие из прошлого. Каждая его работа – воспоминание, имеющее некоторый оттенок таинственности, требующей вдумчивой расшифровки.

Иначе видит железную дорогу М. Б. Воробьев, его железнодорожный мир – яркий и экспрессивный. Художник разрабатывает тему технического прогресса XX в. – века стремительных скоростей и технологий. Среди серий работ, посвященных разнообразным техническим объектам («Старый завод», «Эпоха манометров», «Автомобили») есть серия «Паровозы», объединяющая изображения некогда мощных, а теперь дряхлеющих и погибающих машин. Написанные преимущественно в красно-бордовых тонах, искореженные, прорастающие травой, но все еще живые, локомотивы становятся символом времени, его быстротечности (на зря в названиях работ доминирует тема заката и ночи – «Вечерний поезд» 1997 г.; «В ночи», 1998 г.; «Фиолетовый закат», 2016 г.; «Закат», 1997 г. и др.). Результат деятельности человеческого гения превращается в мираж, в котором соприкасаются прошлое и настоящее.

Воспоминаниями о детстве наполнены живописные работы М. В. Алдашина. В 2008 г. автор написал несколько работ, посвященных паровозам, о рождении замысла автор пишет так: «Я не собирался писать паровозы, и тут они как поперли, засопели, загудели... в мозгу. Попросились на холст. Пришлось писать. Тем более, что мой папа был железнодорожником. Он был электромехаником. И способствовал исчезновению паровозов, электрифицируя Сев.-Кав.ж.д. И появились могучие электровагоны. Но все равно

маневровые паровозики долго еще пыхтели у нашего дома и пускали сквозь забор свой горячий туман в нашу песочницу»³⁷⁵. Простым и ясным языком наивного искусства М. В. Алдашин создает яркие, наполненные солнечным светом композиции, в которых каждый объект наполнен весомостью и значимостью. Его герои – красочные паровозики, деловито тянущие за собой составы, спокойные и уверенные в себе машинисты, похожие на мультипликационных героев своей однозначностью, определенностью (что неудивительно для творчества режиссера-мультипликатора), символичностью («Наш дом», «Паровоз и пароход», «Паровоз в пейзаже», 2008 г.).

Сюрреалистический взгляд на железнодорожные объекты предлагает испанский художник А. Алемани. Его пейзажи правдоподобны и нереальны одновременно, автор создает особую реальность, в которой совмещаются разные временные пласты – ушедшая в прошлое техника, архитектура настоящего и вневременные пустынные пейзажи. В работе «Поезда» (2013 г.) автор изображает как будто застывшую во времени железнодорожную станцию с проржавевшими конструкциями и поросшими травой путями. В работе «Последний поезд в Цинциннати» (1986 г.) в спокойный городской пейзаж примерно середины XX в. вписан почти постапокалиптический сюжет – застывший на заросшем пути поезд и взломанные выросшим деревом рельсы.

Для Д. А. Кустановича обращение к техническим образам прошлого становится своего рода разговором о вечных истинах. В серии «Старые труженики» (2017 г.) художник изображает технику, прошедшую тяжелый трудовой путь и доживающую свой век в воспоминаниях о прошлом. Входящую в серию картину «Паровоз» искусствовед М. Штольц называет портретом машины, отмечая, как «через достоверную и подробную передачу внутреннего устройства этого механизма, художник как бы стремится передать его историю, его характер,

³⁷⁵ Алдашин М. В. Выставка 4. Паровозы : электронный ресурс // URL: <https://aldashin.livejournal.com/319325.html> (дата обращения: 06.01.2024).

поведать нам его судьбу»³⁷⁶. Сдержанный колорит, фронтальная композиция, размытость деталей помогают создать образ уходящего времени.

Таким образом, железная дорога получила многообразную интерпретацию в творчестве живописцев. Представители всех стилей, рождавшихся и развивавшихся в соответствующую эпоху, 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.

3.1.2 Железная дорога в графике^{377 378}

Мастера графики практически первыми обратили внимание на новый объект и представили его облик зрителю. Создавая образ железной дороги, художники прежде всего обращались к печатной графике, считающейся наиболее демократичной в силу своей доступности широкой аудитории. Графические листы, имея большую тиражность и невысокую стоимость, были доступны представителям разных слоев населения, получали большое распространение, а значит, знакомили с техническим новшеством многочисленную аудиторию,

³⁷⁶ Штольц М. О серии картин «Старые труженики» Дмитрия Кустановича // Официальный сайт художника Дмитрия Кустановича. URL: <https://dkust.com/about/article/staryie-truzheniki.html> (дата обращения: 16.12.2024).

³⁷⁷ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Maltseva E. Railroad Theme in Soviet Poster // *Transportation Research Procedia*. V. 61. 2022. P. 240–247. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.040>; Мальцева Е. А. Железная дорога в карикатуре // *Мир культуры: искусство, наука, образование* : сборник научных статей. Вып. 11. Челябинск : ГБОУ ВО «ЮУрГИИ им. П. И. Чайковского», 2022. С. 90–93.; Мальцева Е. А. Железнодорожный плакат в культуре России советского периода // *Культура и цивилизация*. 2022. Том 12. № 3А. С. 5–20.

³⁷⁸ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении Б «Каталог произведений графики».

представляя ей облик нового транспортного средства, создавая визуальный образ, постепенно наделявшийся определенными смыслами и символами. Кроме того, художниками создано значительное количество произведений уникальной графики – рисунков, создававшихся в качестве набросков, быстрых зарисовок, фиксирующих образ железной дороги, мимолетное впечатление от общения с ней.

Анализируя особенности воплощения образа железной дороги в графике, обратимся к ее классификации по назначению, выделив станковую графику и прикладную, в которой отдельно выделим книжную и газетно-журнальную иллюстрацию, промышленную графику, плакат, карикатуру, экслибрис.

Станковая графика имеет самостоятельный характер и охватывает широкий спектр сюжетов, связанных с железной дорогой. Это изображения 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.

Первые графические листы железнодорожной тематики появились практически одновременно с запуском первых железных дорог. Не имея особой художественной образности, они прежде всего фиксировали облик паровоза, железнодорожного состава, железнодорожных путей. Главной задачей данных произведений было знакомство публики с новым видом транспорта, пока еще достаточно загадочным и неоднозначно оцениваемым. Такие работы мы встречаем как в европейской, так и в российской графике.

В частности, И. Шоу младший создал ряд гравюр, на которых представил железнодорожную технику и ее интеграцию в природную и культурную среду. Главной задачей листов «Нортумбрийский паровоз» (1830 г.), «Планета» (1831 г.) было зафиксировать облик первых паровозов, потому «герои» изображения располагаются крупным планом в центре листа, посреди лишь намеченного пейзажа. Автор выбирает низкую точку зрения, что возвеличивает паровозы, делает их значимыми. На гравюре «Открытие Ливерпульско-Манчестерской железной дороги» (1831 г.) представлена сцена отправления первых локомотивов.

Нарядная публика, красочные вагоны, флаги создают праздничное настроение, замыкает пространство и придает торжественность происходящему огромная арка, через которую должны пройти составы.

В том же ключе создавались гравюры в течение 1830–1850-х гг. – изображались железнодорожный состав как главный элемент композиции, нарядная публика, наблюдающая за происходящим, намечалось окружающее пространство. Первое время мастера гравюры только осваивали новый объект, изображения тяготели к плоскостности и некой условности, были достаточно лаконичны. Таковы гравюры «Путешествие по Ливерпульско-Манчестерской железной дороге» (Х. Остин, 1831–1835 гг.), «Вид на первый американский железнодорожный поезд» (1832 г.), «Вид на железную дорогу через Чат-Мосс» (Т. Бери, 1833 г.), «Царскосельская железная дорога» (Гоберт, 1841 г.), «Поезд Царскосельской железной дороги» (К. П. Беггров, 1840-е гг.), «Отправление из Москвы по Санкт-Петербургско-Московской железной дороге» (Е. Яковлев, 1852 г.) и др.

Работы данного периода тяготеют к народной традиции, в частности, к традиции лубка. При этом и сам по себе данный жанр не обошел вниманием железную дорогу. Лубок в XIX в. играл роль «иллюстрации русской действительности», при этом наибольший интерес был обращен к чему-то необычному (Ю. М. Лотман пишет, что в народном сознании данного периода «новость – всегда сообщение о событии аномальном и странном. Носитель фольклорного мышления если и читает газету, то лишь в поисках "происшествий" и "странных" событий»³⁷⁹). Таким чудом железная дорога представлена в ряде лубочных листов, посвященных открытию Николаевской железной дороги. На гравюре 1857 г. изображены готовые к отправке вагоны, заполненные гвардейцами (именно они стали первыми пассажирами данной дороги), на гравюрах 1865 г., 1867 г., – движущийся поезд и наблюдающая за ним публика. Грубоватые, довольно примитивные изображения, напоминающие детский

³⁷⁹ Лотман Ю. М. Художественная природа русских картинок // Лотман Ю. М. Статьи по семиотике культуры и искусства (Серия "Мир искусств"). Санкт-Петербург : Академический проект, 2002. С. 337.

рисунок, сопровождаются одним и тем же текстом (с небольшими вариациями). Это песня «Близ Красных ворот», текст которой рассказывает о диковинной железной дороге, о «дивной лошадке, которая тащит тысячу пудов, ест дрова, пьет много воды и никогда не отдыхает»:

*Близ Красных ворот
Что налево поворот.
Место чудо просветилось,
Там диковинка явилась,
Там на месте, на пустом,
Вырос вдруг огромный дом
По державной воле Царской,
Дом возрос чудесный барский.
Башня на дому стоит
Каждый час звенит, гудит
Самозвон замысловатый
Чай заморский пребогатый
А на двор когда войдешь
И не то еще найдешь.*

*Там увидишь кой что много
Там железная дорога
Небывалая краса
Просто диво, чудеса,
По путям летят машины
Не на паре – на парах,
Посмотреть, так право страх.
Деньги лишь отдал на месте,
Поглядишь – и верст за двести
Очутился ты как раз
Через полчаса или час.*

Интересен лубок 1883 г. с названием «Железная дорога». В изображении отсутствует передача глубины пространства, оно располагается несколькими сюжетными поясами. В верхней части изображен холмистый пейзаж и парящие над ним аэростаты, ниже – плывущий по волнам пароход, в средней – поезд, движимый паровозом, на первом плане – группа людей. Эти планы не взаимосвязаны друг с другом, лишь формально показывая разные виды транспорта, рисунок прост и обобщен. Текст, сопровождающий лубок, имеет живые интонации балаганного зазывалы, приглашающего подивиться чем-то необыкновенным, что с одной стороны, передает театрализованную природу лубка, с другой стороны, демонстрирует, что железная дорога пока еще не стала обыденностью, воспринимается как нечто диковинное: «Здравствуйте, ребятушки, сизые голубятушки! Не пешком пришел, а по железной прискакал, холоду не видал и нужды не слыхал. Вчера по Нижнему со сбитнем ходил, а наутро в Белокаменную прикатил. Чудная лошадка, и дорога по ней гладка».

По мере освоения публикой железной дороги ее графическое изображение развивалось в русле профессионального искусства и постепенно переходило от простой визуализации образа железной дороги к ее осмыслению. Более разнообразной становится тематика и стилистика таких произведений.

Художников первой половины XX в. продолжает интересовать образ локомотива, железнодорожного состава, однако на смену сухому, почти документальному, изображению гравюр XIX в. приходит художественная интерпретация, авторское осмысление присутствия железнодорожной техники в культуре.

Ярким примером нового графического осмысления образа локомотива являются работы Л. Фейнингера, созданные в 1906 г. В литографии «Старый локомотив» показанный с очень низкой точки зрения паровоз производит впечатление уже немолодого живого существа, медленно и аккуратно пробирающегося по прогибающимся рельсам. Художник внимательно прорисовывает детали, подчеркивающие старость паровоза (покосившаяся труба, слегка покореженный тендер, клепанные «заплатки»), и мягкими пятнами лишь

намечает окружающее пространство, акцентируя внимание на главном герое, который, будучи сдвинутым к правому срезу листа, как будто вот-вот покинет и пространство композиции, и этот мир.

Противоположный эффект создает автор в гравюре «Локомотив». Главный объект изображен так же, как и окружающее пространство – резкими параллельными штрихами, темными и плотными в передней части и все более разреженными к задней. Особым образом изображенные фары создают впечатление обращенных к зрителю глаз, что придает антропоморфный характер главному герою изображения. Создается образ молодого любопытного существа с огромными распахнутыми глазами, бесстрашно движущегося среди ненастья.

Целую серию работ, посвященных локомотивам, создает в 1920-е-1930-е гг. американский художник Р. Марш. Созданные в разных техниках (литография, офорт, акварель), они, с одной стороны, достаточно точно передают внешний облик паровозов разных модификаций, а с другой стороны, создают обобщенный образ мощной, пышущей паром и дымом, машины, уверенно движущейся по прорезающим пространство рельсам.

От реалистичных изображений американских художников отличается работа советского автора В. С. Орлова, создавшего в 1932 г. почти плакатный образ паровоза. Без лишних деталей, крупными обобщенными формами, сочетая жесткие линии, передающие металлические конструкции, и мягкие волнообразные, передающие идущий из трубы пар и холмы на заднем плане. В целом изображение напоминает воздвигнутый на постамент монумент, прославляющий паровую машину.

В работах советских художников второй половины XX в. локомотив, поезд не просто вписываются в природный ландшафт, а включаются в деятельность человека, в созданную им индустриальную и социальную среду. Таковы работы И. Н. Масленниковой «Станционные огни» (1959 г.), И. П. Обросова «Байкал», Ю. И. Голубева «Утро» (1963 г.), К. И. Ильина «Утро лесного поселка» (1963 г.) и др.

Достаточно часто мастера станковой графики обращаются к теме человека в железнодорожном пространстве. Авторы обращают свой взгляд внутрь вагона или железнодорожного вокзала и создают сюжеты, уже описанные нами выше – вагонные беседы, чтение, музицирование, томительное ожидание, сон, т.е. большой спектр сюжетов, связанных с пребыванием человека на железной дороге в качестве пассажира. При этом художники не обошли вниманием и тему труда на железной дороге, изображая представителей разных железнодорожных профессий. Это литография И. П. Обросова «Ремонтная бригада» (серия «Военные годы», 1959 г.) с жестким контрастным рисунком; цветная автолитография Н. И. Витинга «Путевой обходчик» (1968 г.), минимальными средствами передающая уверенность знающего своего дело железнодорожного рабочего; автолитография Ю. Г. Бигаева «Машинист тепловоза» (1969 г.), создающая напряженный образ на контрасте света и тени; литография В. А. Ветрогонского «Нина-стрелочница» (1971 г.), буквально несколькими штрихами формирующий очень гармоничный образ женщины-железнодорожницы. Отметим серию гравюр Ю. Г. Бигаева «Железнодорожники Кавказа» (1962 г.), объединившую работы, посвященные разным железнодорожным специальностям. В них царит дух спокойствия, деловитости, уверенности в важности своего дела, что достигается использованием спокойного линейного рисунка, крупного плана, соразмерности человеческих фигур и элементов техники.

Помимо сюжетной станковой графики, создающейся в реалистической традиции, существуют работы, созданные в традициях модернизма и постмодернизма, в них сюжетная линия чаще всего отсутствует либо присутствует номинально, при этом создается некий общий образ железной дороги или ее компонентов. Например, создатель так называемого «механического искусства» Ф. Леже в работе «Вокзал» (1959 г.) условный образ вокзала передает через изображение разнообразных вокзальных часов, изображенных в присущей художнику декоративной манере. П. Класен переосмыслил образ вагона («Железнодорожный вагон», 1981 г.) в коллаже стиля

поп-арт, собрав в композицию малопонятные с первого взгляда знаки, надписи и механизмы. О. Кудряшов в абстрактной работе «Казанская железная дорога» создает объемную бумажную композицию с условными цветом, штрихом, игрой света и тени.

Иллюстрация как отдельный вид *прикладной графики* призвана сопровождать литературный текст, создавая при этом собственную, параллельную тексту, художественную реальность. По словам В. А. Фаворского, перед художником, создающим иллюстрацию, «стоит задача всеми доступными пространственному искусству средствами дать пространственное существование слову и расширить область темы»³⁸⁰. Данная задача по-разному решалась в газетно-журнальной и книжной графике, при этом железнодорожная тематика присутствует и там, и там.

Во второй половине XIX в. газетно-журнальные иллюстрации составляли значительную часть среди создаваемых графических произведений. Иллюстрированные газеты и журналы публиковали тысячи иллюстраций, которые позволяли читающей публике воспринимать информацию с большей полнотой, получать помимо текстовой еще и визуальную информацию. Сюжетное многообразие таких изображений было также достаточно велико, печатные издания обращались к отображению сенсационных событий (стихийные бедствия, военные действия, катастрофы), к описанию технических изобретений, общественных мероприятий и спортивных событий, к освещению обыденной жизни; публиковались жанровые зарисовки, портреты, карикатуры, юмористические сценки, планы и карты, репродукции произведений искусства и т. д. Среди изображений присутствуют и изображения железной дороги, которая с одной стороны в этот период постепенно становилась частью обыденной жизни, а с другой – время от времени источником сенсаций (железнодорожные катастрофы неизменно находили свое отражение в иллюстрированных заметках).

³⁸⁰ Фаворский В. А. Литературно-теоретическое наследие. Москва : Советский художник, 1988. С. 286.

Рождение, а далее расцвет газетно-журнальной иллюстрации в XIX в. был связан с рождением торцовой гравюры, позволявшей создавать достаточно детализированные изображения с тонкими линиями и штриховками, передающими сложные тональные отношения, печатать одновременно изображение с текстом и получать несколько сотен тысяч оттисков.

«The Illustrated London News», основанная в 1842 г., стала первой газетой, на постоянной основе публиковавшей иллюстрации. Ежедневная газета обращалась к самым разным сторонам жизни общества, железнодорожная тематика также нашла свое отражение в статьях и иллюстрациях к ним.

В рамках данного исследования невозможно провести подробный анализ всех публикаций даже одной газеты, потому лишь обозначим основные направления отображения образа железной дороги в иллюстрациях, проанализировав выпуски одной газеты за один год. Изучение подборки номеров еженедельной газеты «The Illustrated London News» за произвольно выбранный 1864 г. показал наличие десяти иллюстрированных заметок разного содержания интересующей нас тематики³⁸¹.

В тринадцати иллюстрациях представлен многообразный мир, создаваемый железной дорогой. Так же, как и в живописи данного периода, в иллюстрациях присутствуют пейзажи, в которые вписаны железные дороги и движущиеся по ним поезда. В гравюре «Железная дорога Вальпараисо и Сантьяго. Виадук Макус» (6 февраля 1864 г.) изображены величественные горные массивы, прорезанные красиво изгибающейся железной дорогой, едущий по виадуку поезд кажется совсем миниатюрным. Работа заставляет восхищаться тем, как мастерски человеческий разум вписал технический объект в природную среду. Тот же посыл присутствует в гравюрах «Железная дорога Вальпараисо и Сантьяго. Склон Табон» (6 февраля 1864 г.), «Виадук Таррадейл на железной дороге Мельбурн и Сандхерст, Австралия» (13 августа, 1864 г.), «Мост Альберта Элварда железной дороги Коулбрукдейл через Северн» (5 ноября 1864 г.). В одном из номеров была

³⁸¹ The illustrated London news. Vol. 44. Jan-June 1864 // INTERNET ARCHIVE. URL : <https://archive.org/details/illustratedlondov44lond/page/628/mode/2up> (дата обращения 06.01.2025).

размещена и проиллюстрирована заметка об открытии железной дороги в Южной Африке. В гравюре «Открытие Кейптаунско-Веллингтонской железной дороги: прибытие первого поезда на станцию Веллингтон» (16 января 1864 г.) представлено традиционное для подобных сюжетов действие – станционные здания с развивающимися флагами, прибывающий поезд и приветствующая его нарядная публика. Подобный сюжет – в работе «Для пассажиров Кристал Пэлас» (13 августа 1864 г.), описывающей экспериментальную дорогу совершенно необычной конструкции. Повседневная жизнь железной дороги нашла свое воплощение в гравюрах «Железная дорога Чаринг-Кросс» (13 февраля 1864 г.), «Железнодорожная станция на нефтеперерабатывающем заводе Франклина» (30 июля 1864 г.). Не обошелся указанный год и без катастроф – на гравюре «Эмеральд-Хилл. Пригородная железная дорога» (27 февраля 1864 г.) видны разрушенные наводнением железнодорожные пути; на иллюстрации «Война в Дании: руины железнодорожного моста Лангаа в Ютландии, недавно разрушенного пруссаками» (23 июля 1864 г.) изображены обрушившиеся в результате военных действий конструкции; в работе «Недавняя авария на большой восточной железной дороге, недалеко от Брэдфилда, Эссекс» (23 июля 1864 г.) автор представляет страшные последствия схода поезда с пути.

Как видим, интерес издателя и читающей публики к железнодорожной тематике был постоянным и разносторонним. Возможности газетной иллюстрации позволяли создавать достаточно подробные изображения, с большим количеством деталей, которые, по-видимому, должны были привлекать дополнительный интерес у читателя. Подобные иллюстрации сопровождали статьи и в других газетах и журналах – *Frank Leslie's Illustrated Newspaper*, *La Ilustración Española y Americana*, *Harper's Weekly*, *Century Magazine*, *The Railway Magazine*, «Всемирная иллюстрация», «Живописное обозрение».

Harper's Weekly, издававшаяся в Нью-Йорке, так же неоднократно обращается к железнодорожной теме. Возможно, стилистика работ этого издания несколько отличается (гравюры выполнены более мягким и плотным штрихом, создаются более контрастные изображения), однако сюжеты похожи, хотя и с

поправкой на историческую ситуацию. Так, в выпусках того же 1864 г. (в разгар гражданской войны) газета ориентируется на военную тематику и, например, показывает читателям поезд-госпиталь «Санитарный поезд из Чаттануги в Нэшвилл», «Интерьер санитарного вагона» (27 февраля 1864 г.)³⁸².

С конца XIX в. массовые периодические издания все более охотно стали обращаться к искусству фотографии, которая в итоге заменила ксилографию. XX в. стал веком расцвета книжной иллюстрации. Многообразие книжной иллюстрации, связанной с железнодорожной тематикой достаточно велико, потому также обозначим лишь ключевые моменты, обратившись к иллюстрациям одного самого известного в России и потому неоднократно иллюстрировавшегося литературного произведения. Это стихотворение Н. А. Некрасова «Железная дорога».

Ставшее сейчас хрестоматийным произведение Н. А. Некрасова в момент своего появления существенно отличалось от того, что к тому моменту было написано о железной дороге. Эту мысль подчеркивает К. И. Чуковский в развернутом анализе стихотворения, по его мнению, автору удалось заговорить от имени строителей железной дороги, показать народный созидательный труд, создать подлинно русское произведение («"Железная дорога" Некрасова вся от первой до последней строки – русская поэма о России, о русском народе»³⁸³). Для иллюстратора обращение к такому яркому и значимому тексту становилось интересной и сложной задачей.

Исследование, проведенное В. Адарюковым в 1935 г., показывает, что прижизненных иллюстраций «Железной дороги» Н. А. Некрасова не было³⁸⁴. В качестве первой иллюстрации в статье приводится работа И. К. Винцмана, «Поэт, генерал и Ваня», опубликованная в журнале «Нива» в 1902 г. В данном издании было размещено три иллюстрации – «Поэт, генерал и Ваня», «Белорус-землекоп»

³⁸² Harper's Weekly. Vol. 8. // INTERNET ARCHIVE. URL : <https://archive.org/details/harpersweeklyv8bonn/page/116/mode/2up> (дата обращения 06.01.2025).

³⁸³ Чуковский К. И. Мастерство Некрасова // Чуковский К. И. Собрание сочинений: В 15 т. Т. 10: мастерство Некрасова. Статьи 1960-1969. Москва : Агентство ФТМ. Лтд, 2012. С. 359.

³⁸⁴ Адарюков В. (с дополнениями М. Холодовской). Иллюстрированный Некрасов // Звенья. Сборники материалов и документов по истории литературы, искусства и общественной мысли XIX в. Вып. V. Москва – Ленинград : «ACADEMIA», 1935. С. 541–570.

и «Подрядчик»³⁸⁵. Художник изобразил три ключевые сцены стихотворения – эпитафия, в котором присутствуют и беседующие мальчик с генералом, и поэт, прислушивающийся к разговору; замерший под насыпью с несущимся паровозом «высокорослый больной белорус»; сцена с купцом, выставившим рабочим бочку вина. В работах автор следует за текстом стихотворения, стараясь в изображении максимально точно передать мысль автора, выстраивая в ограниченном количестве листов определенную драматургию.

Заключительную сцену с купцом иллюстрирует Г. К. Савицкий в акварели (1921 г.), находящейся в коллекции Всероссийского музея им. А. С. Пушкина. Художник создал многолюдную красочную композицию, в которой ключевыми фигурами являются мужики-строители дороги (впрягшийся в повозку вместо коня, сидящий на земле с хомутом на плечах, кланяющийся до земли купцу) и возвышающийся над ними купец, жестом благодетеля предлагающий бочку вина. На заднем плане изображена уже работающая железная дорога – деловито дымящий паровоз, тянущий за собой вагоны и платформы. Быстрыми движениями кисти, яркими мазками автор передал трагизм происходящего.

В темных, почти черных акварельных иллюстрациях В. Д. Замирайло (1931 г.) есть что-то фантазмагорическое, потустороннее (которое, впрочем, присутствует в тексте Некрасова, описывающем появление «толпы мертвецов»). В работах художника-символиста угадываются очертания поезда и заполняющие пространство вокруг него страшные призраки. Автор как будто отстраняется от литературного текста и представляет мир, навеянный собственными представлениями и переживаниями. Э. Ф. Голлербах пишет о художнике строки, которые объясняют специфику таких работ: «их значение довольно темно и, если угодно, ничтожно, они пробуждают немислимое волнение в зрителе, если зритель умеет видеть, если он способен взглянуть на вещи глазами художника»³⁸⁶.

³⁸⁵ Литературный альбом. «Железная дорога» // Иллюстрированный журнал литературы, политики и современной жизни «Нива». 1902 г., № 44. С. 865, 868, 869.

³⁸⁶ Голлербах Э. Ф. Одинокий фантаст // Виктор Дмитриевич Замирайло. Живопись. Графика. Книжная графика. Архивные материалы. Воспоминания современников : в 2 кн. Санкт-Петербург, 2018. Кн. 1. С. 468–469.

Иллюстрации Д. А. Шмаринова (1946 г.), А. В. Кондратьева (1958 г.), Д. Б. Боровского (1985 г.) более традиционны, в них в реалистичной манере изображена сцена тяжелого труда строителей железной дороги. Детали изображения – изможденные суровые лица, большие натруженные руки, согбенные фигуры, тяжелые лопаты и тачки, раскрывают текст Некрасова: «Мы надрывались под зноем и холодом, / С вечно согнутой спиной...»³⁸⁷. Работа И. С. Глазунова (1970 г.) представляет главных героев стихотворения иначе. Теперь это мощная созидательная сила, строители дороги изображены стоящими плотной группой на фоне победно движущегося поезда, распрямившими плечи, прямо и открыто смотрящими на зрителя. Это тот народ, который «Вынесет все – и в широкую, ясную / Грудью дорогу проложит себе»³⁸⁸.

Обратим внимание на еще одну работу, отличающуюся своей стилистикой. Это иллюстрация, созданная Н. Ф. Вихревым и Е. Н. Вихревым (1970 г.). Сюжет – все та же заключительная весьма горестная сцена с купцом, однако решена она в стилистике палехской миниатюры (авторы работали именно в этой традиции, были мастерами палехской живописи). Яркие цвета на черном фоне, удлиненность форм, насыщенность композиции движением, тонкая прорисовка деталей, характерные для лаковой миниатюры Палеха, стали отличительными чертами данной иллюстрации. В ней можно усмотреть и иконописные традиции, сохранившиеся в народном промысле – пейзаж в виде характерных для иконы «горок», совмещение в одной композиции разновременных сюжетов – здесь и сцена работы на строительстве железной дороги, и окончание работ в сцене вокруг бочки с вином, и результат – движущийся на всех парах железнодорожный состав. Так в одной иллюстрации переплелись религиозное, народное и профессиональное искусство, в результате чего сложился яркий визуальный образ литературного произведения.

³⁸⁷ Некрасов Н. А. Полное собрание сочинений : в 15 т. Т. 2. Стихотворения 1855-1866 гг. Ленинград : Наука – Ленинградское отделение, 1981. С. 169.

³⁸⁸ Там же. С. 170.

Плакат является неотъемлемой частью городского пространства с конца XIX в., именно тогда он стал не просто массовым явлением, но и начал осознаваться как уникальное явление в изобразительном искусстве. Будучи индикатором культурных реалий своей эпохи, плакат обращался к актуальным темам и сюжетам, создавал соответствующие образы. Образ железной дороги также нашел свое воплощение в искусстве плаката. Практически все обнаруженные нами в процессе исследования плакаты железнодорожной тематики относятся к XX в. и четко делятся на две имеющие серьезные различия традиции – советский плакат и плакат западный.

В развитии советского плаката можно выделить несколько периодов: 1920-е гг. (период рождения и становления советского плаката); 1930-е гг. (плакаты периода утверждения культа личности Сталина); 1941 - 1945 гг. (плакаты Великой Отечественной войны); 1946–1950-е гг. (послевоенные плакаты); 1960–1980-е гг. (плакаты периодов «оттепели» и «застоя»). Каждый этап характеризуется своей стилистикой, тематической направленностью, образной сферой. Образ железной дороги присутствует в плакатах каждого периода, что позволяет проследить его эволюцию.

Первые революционные плакаты появились в России в начале XX в., получили распространение в годы Русско-Японской и Первой мировой войн. Однако наибольшего распространения политический плакат достиг в послереволюционный период. Такие характеристики, как наглядность и яркость образов, ясность изобразительных средств, возможность быстро реагировать на происходящие события, делали плакат важнейшим средством пропаганды революционных идей. Как отмечает М. Арбутнот, «Советский политический плакат мыслится как посредник в диалоге между государством и зрителем, в котором государство, опасаясь неприятия и непонимания, стремилось быть понятным своими собеседниками, апеллировать к ним и трансформировать их в процессе просмотра»³⁸⁹.

³⁸⁹ Arbuthnot M. The People and the Poster: Theorizing the Soviet Viewer, 1920–1931. *Slavic Review*. 2019. Vol. 78(3). P. 717–737. DOI:10.1017/slr.2019.231

В первых же плакатах, создававшихся в период становления молодой советской власти, появилось изображение железнодорожного состава, и это изображение было прежде всего связано с военной тематикой. На плакате «На фронт. Срочный возврат» (П. Ванин, 1918 г.) изображен солдат, выглядывающий из вагона и жестом обращающийся к зрителю. Железнодорожный состав везет пополнение на место боевых действий, а его политическая принадлежность подчеркивается яркими деталями. Это развивающийся флаг с надписью «Вся власть Советам» и первые строчки «Интернационала» в нижней части плаката.

В ряде плакатов звучит призыв к железнодорожникам включиться в революционную борьбу: «Железнодорожник! Учись владеть винтовкою, в этом залог победы» (1919 г.). Примечательна дополнительная надпись на плакате – «Товарищ! Переведи стрелку жизни на новый путь!». Это одно из первых использований в советском плакате метафоры «железная дорога – жизненный путь».

На плакате «Бей врага транспортом!» (неизв. худ., 1920 г.) уже не железнодорожник с винтовкой, а железнодорожная техника вступает в бой. Три паровоза, как три сказочных богатыря, мощно движутся по рельсам, давя разбегающихся в панике белогвардейцев. Трактовка плаката может быть двоякой. С одной стороны – как изображение реально участвовавшей в боях железнодорожной техники. С другой стороны – представление поезда как символа нового государства, активно утверждающегося на территории бывшей царской империи. Черно-красная цветовая гамма плаката способствует созданию достаточно сильного и емкого образа.

Однако чаще вклад железнодорожников в победу в гражданской войне мыслился как обеспечение бесперебойной работы транспорта. Плакаты «Красная армия геройски сражается на фронте. Красный тыл должен помочь красному фронту» (В. М. Стржеминский, 1920 г.), «Победа начинается в мастерских, катится по рельсам и кончается на фронте ударом штыка» (неизв. худ., 1920 г.) наглядно передают эту идею.

Одним из условий преодоления разрухи в стране, было восстановление работы железной дороги. Призыв восстанавливать разрушенную транспортную систему звучит в большом количестве плакатов: «Всё для транспорта! В разрухе транспорта – наша смерть. В налаженном транспорте – наша жизнь» (неизв. худ., 1920 г.), «Время не ждет! Оно идет незаметно... оно летит... Не медли, железнодорожник! Помни, что в 4 ½ года ты должен возродить транспорт, возродить страну» (С. Иванов, 1920 г.), «Кто против голода, кто за горы хлеба, беритесь за молот весело и молодо, чтобы ни один паровоз не починен не был» (М. М. Черемных, 1920 г.), «Могучим трудом мы уничтожим оковы разрухи» (В. В. Кудряшов, 1921 г.). Центральные объекты в таких композициях – паровоз и мощные фигуры рабочих.

В те же годы мастера плаката активно разрабатывают идею изображения железной дороги как символа революции и устремления в счастливое будущее. Так, в 1920-е гг. в плакатах появляется символический образ мчащегося по мосту железнодорожного состава под красным флагом. Например, мы видим его в плакате «Год за годом, пролет за пролетом поезд мчится, все высится мост...» (неизв. худ., 1920 г.). В пролеты моста вписаны годы советской власти (с 1917 по 1921), т.е. мост – это путь, по которому стремительно движется молодое государство, а железнодорожный состав – его олицетворение. Данная символика поддерживается и стихотворным текстом с тем же смыслом.

«Паровоз революции» изображается в плакатах как сила, способная разрушить остатки прошлого и двигать страну вперед. Это отмечает В. Томашик, описывая плакат Ю. И. Пименова «За промфинплан. За пятилетку в 4 года. Против религии» (1930 г.): «те, кто пытаются остановить поезд (или замедлить его движение), определяются как «классовые враги» или «вредители» от старого режима. Многочисленны железнодорожные композиции, показывающие конфликт между прогрессивными силами и защитниками враждебного прошлого»³⁹⁰. В данном плакате художник наглядно изображает растянутые

³⁹⁰ Tomasik W. The railway in communist symbolism (Some observations on Soviet and Polish art). Blok. 2002. No 1. P. 61–81.

поперек железнодорожного полотна путы – «религия», «вредительство», «пьянство», «прогулы», «брак». Несущийся на них состав ярко-красного цвета не оставляет сомнений в том, что путы будут разорваны, поставленные правительством задачи будут решены.

В. В. Слепухин подчеркивает, что «борьба двух миров, нового – социалистического, и «старого» – буржуазно-империалистического, была постоянной темой плакатного искусства»³⁹¹. На плакате «Кто – кого? Догнать и перегнать» (неизв. худ., 1929 г.) – не просто утверждение движения вперед нового государства, а демонстрация противостояния социалистического СССР и капиталистического Запада, которое, в соответствии с идеологией, должно закончиться победой страны социализма. Две противостоящие политические системы изображены как стремительно движущиеся паровозы – красный со звездой и темно-зеленый со свастикой.

В 1930-е гг. усиливается идеологическая направленность железнодорожного плаката, на сюжеты влияет установившийся культ личности Сталина. Так к образу локомотива добавляется фигура машиниста. А. Писч дает характеристику метафоры «машинист» в советском искусстве и обращает внимание на то, что задачей машиниста является поддержание работы двигателя, управление скоростью и торможением. При этом машинист ведет состав по заранее проложенному маршруту с известным пунктом назначения. «Это делает поезд особенно подходящей метафорой для коммунистического путешествия. Согласно марксистской теории, историей управляют научные законы, и конечный пункт назначения коммунизма неизбежен. Лидер заботится о государстве до тех пор, пока оно больше не станет ненужным и не угаснет. Как только пункт назначения будет достигнут, ни поезд, ни машинист не понадобятся»³⁹². Однако на пути к коммунизму ведущая роль Сталина представляется в плакатах неоспоримой. И если в плакате Б. Крюкова «По графику Маркса локомотив истории поставили на

³⁹¹ Slepkhin V. V. The Soviet Poster 1920-1930s // Texts. 2019. No. 1. P. 47.

³⁹² Pisch A. The personality cult of Stalin in Soviet posters, 1929 - 1953: archetypes, inventions and fabrications. Australia : ANU Press, 2016. P. 191–290. URL : <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1q1crzp.9>.

рельсы и повели вперед Ленин и Сталин» (1935 г.) еще называются два руководителя, ведущих локомотив истории, то в плакате П.П. Соколова-Скаля «Поезд идет от ст. Социализм до ст. Коммунизм» (1939 г.) машинист уже один. Это «испытанный машинист локомотива революции т. Сталин».

В течение 1930-х гг. были достигнуты значительные успехи в реконструкции и развитии железнодорожного транспорта, расширился парк паровозов. Наверное, не было преувеличением утверждение, зафиксированное в плакате 1939-го года: «СССР – великая железнодорожная держава!» (А. К. Волошин). Плакат выполнен в технике фотомонтажа. Верхняя часть композиции включает портреты руководителей, среди них два ключевых – И. Сталина и Л. Кагановича. В нижней части плаката представлены пять моделей локомотивов, в центре – паровоз «Иосиф Сталин», получивший Гран-При на Всемирной выставке в Париже в 1937 г.

Однако не все было гладко в организации работы железной дороги. Проблемы, а точнее, попытки решения некоторых проблем нашли свое отражение в плакате. Выделяется целая серия работ 1930-х гг., посвященных борьбе за трудовую дисциплину. Эти плакаты прямолинейно и однозначно указывают на пороки, которые необходимо было ликвидировать. Это прогулы, пьянство (плакаты «Свистки паровозов полны тревоги – очистим от пьянства железные дороги», 1931 г., И. И. Громицкий, «Катастрофический машинист», Кукрыниксы, 1934 г.), невыполнение профессиональных обязанностей (плакаты «Падение труддисциплины разрушает транспорт», 1931 г.; «Небрежность несет большую угрозу и транспорту, и колхозу», П. Н. Меринов, 1931 г.). Авторы в таких работах создавали яркие визуальные образы, которые благодаря образности, композиции, цветовым соотношениям были понятны зрителю и без сопровождающего текста.

Новой темой в железнодорожных плакатах 1930-х гг. стала реклама. В рекламном плакате нашла свое отражение и железная дорога – и как рекламируемый объект, и как один из элементов художественной композиции, работающий на общую идею. В плакате, рекламирующем ГУМ (А. М. Родченко, 1923 г.), железнодорожный состав, разбитый на отдельные вагоны, по

окружности, сверху вниз, устремляется от слов «из городов и сел» к названию магазина и его изображению, демонстрируя правильный путь для человека, ищущего качественный и дешевый товар. Данный плакат – пример гармоничного единства текста, изображения и фотографии, приема, добавлявшего плакату достоверности, документальности. В результате рекламное сообщение приобрело экспрессивный, динамичный, современный характер.

Железнодорожные образы также нашли свое воплощение в плакатах Интуриста – организации, созданной в 1929 г. с целью формирования положительного образа СССР у зарубежных туристов. Плакаты различаются по своей технологии. Это мог быть полностью рисованный плакат, например, плакат «See USSR» (М. М. Литвак-Максимов, 1930 г.). В композицию автор включил символическое изображение земного шара, на нем – ключевые достопримечательности страны, а в нижней части – движущийся по диагонали паровоз, именно он добавляет в композицию динамику. Фотомонтаж – еще один прием, использовавшийся в плакатах Интуриста, в частности, его применяли для рекламы Транссибирской магистрали. Сочетание в композиции фотографий железнодорожных объектов, их изображений, графических схем пути давали возможность сделать плакаты более разнообразными, нетривиальными, а значит, привлекающими интерес и внимание у целевой аудитории.

Период Великой Отечественной войны стал особой страницей в истории советского плаката. Графический лист рассматривался как еще один вид оружия, направленного на врага. Яркие образы, выразительные тексты призывали к подвигу, к борьбе с фашизмом и делали это очень убедительно. Художники-плакатысты обращались к разным темам жизни фронта и тыла. Нашла свое отражение и тема железной дороги.

Большое количество плакатов военного периода содержат призыв быть бдительным, охранять железнодорожные объекты от шпионов и диверсантов. Наиболее часто встречающаяся композиция таких плакатов – железнодорожник, останавливающий врага на фоне железнодорожных путей. Их противостояние подчеркивается разницей в стилистике изображения. Железнодорожник всегда

преувеличенно суров, его сильная, мощная фигура доминирует в композиции. Противник же изображался в яркой негативной трактовке, часто карикатурно. Рисунок всегда сопровождался ярким призывом, текстом, иногда развернутым.

При этом художники не всегда действовали шаблонно, они искали интересные, неожиданные решения для того, чтобы привлечь внимание к плакату. Например, А. М. Зайков в графическом листе «Железнодорожник, будь начеку! Вылавливай и уничтожай шпионов и диверсантов!» (1941 г.) показывает, как внешне обычный пассажир на станции отбрасывает тень врага в каске с фашистской свастикой. А. Н. Коробкова изображает только руки («Железнодорожники, рабочие, колхозники! Охраняйте советский транспорт, оберегайте его от шпионов и диверсантов!», 1941 г.). Одна – хищная, больше похожая на лапу животного, со свастикой на повязке, пытается разрушить рельсы. Вторая – сильная мужская рука символически красного цвета мощно сжимает руку врага, не оставляя даже возможности сопротивляться.

Но главной задачей железнодорожников была четкая организация работы транспорта – перемещение войск, доставка грузов, перевозка раненых бойцов. Значение данной работы железнодорожного транспорта для борьбы с врагом подчеркивалось в целом ряде плакатов: «Транспорт – родной брат Красной армии» (И. И. Громицкий, 1941 г.), «Громить врага четкой бесперебойной работой железнодорожного транспорта» (А. В. Ложкин, 1941 г.), «Железнодорожник, срочной отправкой грузов бей врага!» (Г. С. Замский, 1941 г.). На этих плакатах мы видим все тот же типаж железнодорожника с суровым, напряженным лицом, изображенного крупным планом на фоне железнодорожной техники.

Сам поезд в годы войны также становился грозным оружием. Бронепоезд, появившийся еще на рубеже XIX-XX вв. как особый вид военной техники, в период Великой Отечественной войны продолжал оставаться на вооружении Красной Армии. Подвиги бойцов бронепоездов нашли отражение в военных плакатах. В частности, в работе К. М. Зданевича «Грозный бронепоезд» (1942 г.) изображен бронепоезд, вступивший в бой с фашистскими танками и авиацией. На

плакате имеется развернутый текст с описанием подвига на русском и грузинском языках, в целом он выполнен в традициях дореволюционного лубка.

В плакатах, созданных в послевоенные годы, авторы возвращаются к стилистике 1930-х гг. Главной идеей становится прославление победоносной армии, И. В. Сталина и призыв восстанавливать экономику страны. Воплощается идеология с использованием все тех же образных схем – красные знамена, портрет руководителя страны, улыбающиеся идеализированные представители разных профессий. Авторы возвращаются к использованию паровоза как символа развития, движения вперед.

Паровоз, символизирующий движение вперед по пути социализма, изображен на плакате «Два мира – два итога» (В. М. Брискин, 1955 г.). Автор противопоставляет стремительно движущийся по диагонали вверх паровоз с надписью «страны социалистического лагеря» и медленно ползущую черепаху, символизирующую промышленность капиталистических стран. Противопоставление подчеркивается и цветовым решением плаката. Вся верхняя часть плаката выполнена красным цветом. Он сам по себе яркий и выразительный, при этом несет и смысловую нагрузку, являясь символом социалистической революции. Нижняя часть плаката – серая, а потому невзрачная и унылая. Так автор продвигает идею преимущества социалистического общества перед капиталистическим.

Постепенно железнодорожная техника менялась, паровоз уходил в прошлое, ему на смену приходила более современная техника. Интересен плакат на эту тему, созданный В. Игнатьевым (1957 г.). На железнодорожных путях изображена «встреча» разных типов рельсового транспорта. Это старый паровоз, электровоз, тепловоз, турбовоз и советская мечта – атомовоз. Техника изображена частично антропоморфной – каждый герой улыбается, а паровоз имеет фуражку и держит в руке флажок передачи эстафеты. В это же время в плакатах звучит призыв активнее переходить к использованию новой техники, как, например, в плакате «Переведем к 1965 году 100000 железных дорог на электрическую и тепловозную тягу!» (А. Н. Мордовин, 1959 г.). Автор изображает глобус, дважды опоясанный

красной линией железных дорог, и массивные ярко-красные электровоз и паровоз, прибывшие по этой дороге.

Железнодорожная тематика 1970-х гг. в основном связана со строительством Байкало-Амурской магистрали. Эти плакаты схожи по своей композиции. Часто они включали изображение молодого строителя на железнодорожном пути новой магистрали в окружении таежного леса: «БАМ. Где сегодня тайга, завтра – солнечные города!» (В. Б. Корецкий, Ю. В. Кершин, 1974 г.), «Даешь магистраль века! (И. А. Коминарец, 1975 г.), «Дорогу в будущее проложим!» (А. Б. Арсеньев, 1977 г.). Изображения трудно назвать высокохудожественными, они не вызывали большого резонанса в обществе. Наверное, это была последняя большая идея, которую государство пыталась продвинуть в общество с помощью плаката.

С началом «перестройки» искусство плаката претерпело серьезные изменения. Исчезла жесткая государственная цензура, авторы почувствовали свободу самовыражения, обрели самостоятельность в выборе тем, сюжетов, стилистики. Через искусство плаката мастера пытались выразить свое отношение к советскому прошлому. Это отношение было критическим, иногда – достаточно жестким. Переосмысление советской истории происходило в том числе и через переосмысление советской символики. Поезд, бывший когда-то символом прогрессивных преобразований, становится в этих работах символом репрессий. Такую трактовку мы видим, например, в работе А. В. Лозенко «1935...1940» (1988 г.). Автор изображает движущийся в абсолютно пустом сером пространстве поезд с бесконечным количеством вагонов. На фоне ближнего вагона – тени репрессированных. В плакате «Комсомольцам 30-х посвящается» (К. В. Гераймович, 1989 г.) – все та же тема страшных репрессий. Красный сияющий паровоз движется по рельсам, уложенным по телам людей, тех самых комсомольцев, самоотверженно строивших новое советское государство. Эти плакаты очень жесткие, даже шокирующие, они были совершенно непривычными для публики. Правда, и рассчитаны они были не на массовую аудиторию –

плакаты не издавались огромными тиражами, как когда-то. Они были предназначены скорее для выставок и галерей.

Первые европейские железнодорожные плакаты были простыми информационными листами с описанием услуг. Изображения на плакатах появились в конце XIX в. в связи с развитием рекламы железнодорожных компаний. Выполненные в характерном для рубежа XIX–XX вв. стиле модерн, плакаты данного периода достаточно яркие по колориту, в них отчетливо выражено стремление к декоративности, орнаментальности. С точки зрения содержания первые рекламные плакаты железных дорог могли совсем не содержать изображение самого средства передвижения или уделять ему минимальное пространство в композиции. В основном они показывали те места, в которых публика могла побывать, воспользовавшись железнодорожным транспортом. Многочисленные плакаты изображали прекрасные горные массивы, морские побережья, живописные луга и только текст давал пояснение о том, каким образом можно увидеть эти ландшафты (например, плакат «Восточные железные дороги», Б. Гевис, 1898 г.). Если поезд и появлялся в пейзаже, то его изображение было очень незначительным на фоне величественной природы (плакаты «Ретийская железная дорога», Э. Шлаттер, 1911 г.; «Энгельбергская железная дорога», 1918 г. и др.).

Ситуация изменилась в 1920-е – 1930-е гг., в период, который называют «золотым веком» железнодорожного плаката³⁹³. В плакатах все чаще стали делать акцент на самой железной дороге и, прежде всего, на стремительно движущемся железнодорожном составе. Его движение сравнивают с полетом птицы («Шотландия как ворон летит кратчайшим и самым прямым путем к границе», Н. Ховард, 1924 г.), с мифологическим существом – богом Меркурием («Американский железнодорожный экспресс», 1927 г.) или создают самостоятельный образ мощной машины («Голландские Ост-Индийские железные дороги», 1930-е гг.). В этот же период создаются плакаты,

³⁹³ Hopkin Dieter W., Cole B. The railway poster in Britain // Japan Railway & Transport Review. Vol. 17, June 1998. P. 21–31.

запечатлевающие величественный и торжественный вид новых железнодорожных вокзалов («Union Terminal Cleveland», Л. Рэган, 1924 г.; «Центральный вокзал Нью-Йорка», Ч. Боунстелл, 1938 г.).

В 100-летию железных дорог создается целая серия плакатов на юбилейную тему, в них появляются изображения первых паровозов («LNER Наше столетие 1825–1925», Ф. Тейлор, 1925 г.), первых пассажиров («Пассажиры прошлого – Отцы-пилигримы», О. Купер, 1929 г.) или сравниваются технологии прошлого и настоящего («Тогда и сейчас. Летучий шотландец», А. Томсон, 1930 г., «Тогда и сейчас. 200 вагонов-ресторанов в поездах LNER», А. Томсон, 1931 г.).

Отметим, что железнодорожные компании, заказывая рекламные плакаты, относились к ним как произведениям искусства, так, британская компания LNER (London North Eastern Railway) регулярно выставляла их в галереях, а художественные общества (в частности, Королевский институт акварелистов, Королевский институт британских архитекторов) представляли их на своих выставках³⁹⁴.

Плакаты, созданные во второй половине XX в., более разнообразны по содержанию. Помимо работ, рекламирующих саму железную дорогу, создаются изображения, в которых образ железной дороги используется для других товаров (Afri Filter. Естественно чистый ... хорошая тяга», Г. Мюллер, 1960–1965 гг.; «Шоколад Виллар», М.Пейкерт, 1961 г.), сюжетные композиции, иллюстрирующие повседневную жизнь железных дорог («Ранняя смена», Т. Кунео, 1948 г., «Прокладка пути ночью» Т. Кунео, 1950 г.; «Ночные службы», Д. Шеперд, 1955 г.), плакаты, предупреждающие об опасности, которую могут нести железные дороги (серия из 8 постеров «Фриц Рэйл спит в страхе перед авариями», В. Векерле, 1953 г.; «Мистер Stupid. Держитесь подальше от линии и оставайтесь в живых», Р. Харгривз, 1977 г.).

Отдельной темой, достойной своего самостоятельного исследования, можно выделить афиши железнодорожной тематики. По сути это рекламные плакаты,

³⁹⁴ Watts D. C. H. Evaluating British railway poster advertising. The London & North Eastern Railway between the wars // The Journal of Transport History 25/2. P. 23-56. DOI: 10.7227/TJTH.25.2.2

привлекающие внимание зрителя к театральным и кинематографическим премьерам, художественным выставкам, музыкальным концертам и фестивалям и т.д., однако они также могут иметь значительную художественную составляющую и создавать определенный художественный образ. В качестве интересных примеров назовем яркие авторские афиши спектакля «Джим Кнопф и Лукас, машинист локомотива» городского театра Берна (Х. Йост, 1972 г.), фильма «Волшебное наследие» (Я. Томанек, 1985 г.), фестиваля кукольного театра для взрослых «Сила удивления» (Э. Путц, К. Брукнер, 2005 г.), 24-го Стамбульского международного кинофестиваля «General» (Ю. Алтынташ, 2005 г.).

Карикатурой называют изображение, основанное «на применении выразительных свойств стилистической фигуры – гиперболы»³⁹⁵. По словам Б. Р. Виппера, карикатура должна обладать такими качествами, как «одностороннее преувеличение или подчеркивание (непрерменно в сторону уродства, безобразия, низости) и непременно с насмешкой», «отклонение от нормы, нарушение естественности, но до известной границы», «какое-то сходство, родство с человеком»³⁹⁶. Главной задачей карикатуры является высмеивание, осуждение личности, факта, какого-либо явления. Оформившись в самостоятельный жанр в XVIII в., карикатура достигла своего расцвета в XIX в., в дальнейшем активно развиваясь в периоды социальных потрясений, каких-либо переломов в общественной жизни.

Строительство железных дорог стало достаточно серьезным потрясением для западного и российского общества, новый вид транспорта активно трансформировал разные сферы жизни, менял представления о времени и пространстве, о социальных нормах и т.д., что нашло многогранное осмысление в искусстве – от восхищения новым изобретением человеческого гения до ужаса перед техническим «монстром». Карикатуристы предложили свой взгляд на новую технологию и ее существование в обществе.

³⁹⁵ Власов В. Г. Карикатура / В. Г. Власов // Власов В. Г. Большой энциклопедический словарь изобразительного искусства : в 8 т. Т. 3. Санкт-Петербург : ЛИТА, 2000. С. 529.

³⁹⁶ Виппер Б. Р. Введение в историческое изучение искусства. Москва : Изобразительное искусство, 1985. С. 59.

Ранние сатирические изображения железной дороги стали появляться в британской графике 1830-х гг. (буквально с первых лет работы нового вида транспорта) и поднимали тему ее возможной деструктивности. В карикатурах подчеркивалась динамичность паровоза, мощность его двигателя, способная разрушить и поезд, и пассажиров. Так, в офорте «Удовольствия железной дороги – демонстрация неудобств, связанных с взрывом» (1831 г.) Х. Хьюз изображает взрывающийся паровой котел и разлетающихся в разные стороны пассажиров. Кроме того, авторы выражали скептицизм в отношении возможностей технической новинки, например, сопоставляя застрявший на путях паровоз и свободно движущийся традиционный дилижанс.

Британские карикатуристы 1840-х гг. активно отреагировали на ситуацию железнодорожной мании (или железнодорожного пузыря) – создание большого количества акционерных обществ, выпускавших акции под строительство новых железных дорог, приведшее к обрушению рынка ценных бумаг и банкротству многочисленных инвесторов. Карикатуру, высмеивающую тех, кто инвестировал деньги в железные дороги, создал британский художник-карикатурист Дж. Лич для журнала «Панч». В работе «Железнодорожный джаггернаут» (1845 г.) он изобразил паровоз, въезжающий в толпу поклоняющихся ему людей. Мужчины и женщины падают на колени, бросают банкирам наполненные золотом мешочки, а вокруг собирается «нечистая сила» – выползают крокодилы в адвокатских париках, слетаются грифы, дьявол обнимает дымящуюся трубу паровоза. Семейное благополучие разрушает железная дорога в работе Дж. Крукшенка «Железнодорожный дракон» (1845 г.) – паровоз с горящими глазами врывается в обеденную комнату зажиточной семьи с угрозой съесть обед, ужин и самого человека. Совмещение реалистического изображения накрытого для обеда стола с фантастическим образом паровоза-монстра создает необходимый карикатурный эффект, который дополняется острыми характеристиками разбегающихся в ужасе членов семьи.

Во второй половине XIX в. сюжеты железнодорожных карикатур меняются, они отражают жалобы пассажиров на плохое обслуживание и их страхи перед

железнодорожным путешествием. Дж. Лич создал целую серию гравюр, изображая тревожные будни железной дороги. Так, высмеивая не вполне обоснованный страх пассажиров перед поездкой, он изображает гробовщика, передающего свои координаты собирающемуся сесть в поезд пассажиру. О. Домье жало сатиры направляет на неудобства поездки в вагонах третьего класса – литография «Впечатления от путешествий и компрессий» (1843 г.) посвящена невероятной скорости поезда, заставляющей пассажиров падать, сбиваться в одну общую массу и даже вылетать из вагонов. В гравюре «Поезда удовольствий» (1864 г.) мастер саркастически изображает пассажиров, буквально штурмом завоевывающих места в вагонах «прогулочного поезда», отправляющегося к морю. Подпись к карикатуре («Когда после десяти бесплодных штурмов удастся, наконец, завоевать место в фургоне, испытываешь первое очень живое удовольствие») дополняет визуальный образ и наделяет ее дополнительным смыслом.

Железные дороги играли значительную роль в общественной, экономической, политической жизни Соединенных Штатов Америки в XIX в. и, соответственно, породили большое количество карикатур, подмечающих проблемы, связанные с развитием данного вида транспорта.

Яркой страницей американской карикатуры стали работы, направленные против злоупотребления властью железнодорожными магнатами. Владельцы железных дорог использовали не всегда достойные методы для увеличения своего состояния, а также стремились приобрести политическое влияние, которое позволило бы принимать удобные для железнодорожного бизнеса законы. Многочисленные карикатуры разоблачают владельцев железнодорожных компаний в их алчности, финансовой и политической нечистоплотности. Л. Д. Брэдли представил финансиста и президента железнодорожной компании Э. Г. Гарримана в виде огромной головы (имеющей портретное сходство), поглощающей американские железные дороги (1907 г.).

В работах американских мастеров карикатуры железная дорога как крупная монополия могла принимать облик чудовищного железнодорожного робота,

попирающего права американского народа. Ф. Беллью публикует две работы с названием «Американский Франкенштейн» (1873 г. и 1874 г.), в которых создает образ, комбинирующий фигуру человека и железную маску паровоза с дымящейся трубой. Этот монстр пытается уничтожить американскую конституцию и топчет мелких людей, попадающих ему под ноги, тем самым обратившись против своего создателя – человека.

В искусстве России XIX в. карикатур, связанных с железнодорожной тематикой, обнаруживается крайне немного. Приведем лишь один пример – рисунок неизвестного художника конца XIX в. «Опять окаянная обошла!», в которой автор сатирически описывает ситуацию с обходом г. Томска линией Транссибирской железнодорожной магистрали. Железнодорожный путь прошел южнее губернского центра, что определило его дальнейшую историю. На рисунке Томск в образе огромной фигуры не то купца, не то мещанина в шубе и ушанке смотрит вслед проходящему вдалеке поезду.

Расцвет железнодорожной карикатуры в отечественной культуре приходится на XX в., наиболее яркой страницей ее истории являются карикатуры Кукрыниксов, созданные в 1930-е гг. Коллектив художников в составе М. В. Куприянова, П. Н. Крылова, Н. А. Соколова создавал острые, смелые, подчас беспощадные карикатуры, удерживая данный жанр на уровне лучших образцов сатирического жанра в мировой культуре.

В 1933–1934 гг. Кукрыниксы совершили поездки по стране по заданию редакции газеты «Правда», основным объектом в этих поездках стала железная дорога. Результатом поездки стала серия карикатур, публиковавшихся в газете, а позднее изданных в альбоме «Горячая промывка». Сочетая портретное сходство с гиперболой, художники с одной стороны сумели создать жизненные, узнаваемые образы, с другой стороны – выйти за пределы конкретной ситуации, подняться до уровня обобщения, вскрыть проблемы организации работы железнодорожного транспорта. Кукрыниксы изображают транспортников ст. Свердловск, бесцельно гонящих по бильярдному столу вагоны между лузами «Сортировочная», «Пассажирская», «Товарная» («Дуплет в угол», 1933 г.); путейцев, играющих в

карты возле деформированного полотна и не замечающих приближающийся поезд («Непутевые пути», 1933 г.); ремонтника, отказывающего в помощи «больному» вагону («Транспортная хирургия», 1933 г.); целый коллектив станции «Семейниково», превративших железнодорожную станцию в личное подсобное хозяйство и забывших о профессиональных обязанностях («Станция Семейниково», 1933 г.) и др.

Советские карикатуры послевоенного периода также нередко поднимали проблемы железнодорожного транспорта. В частности, в сатирическом журнале «Крокодил» публиковали работы, достаточно жестко и остроумно высмеивавшие бюрократизм, бесхозяйственность, пьянство на железной дороге. Мастера карикатуры подмечали проблемы, заостряли их, делали их достоянием широкой публики и тем самым пытались влиять на способ существования железной дороги в культуре.

Давая характеристику *эклибриса*, Б. Р. Виппер пишет, что это «маленькая, периферийная область графики, и все-таки, она представляет общий интерес, так как вскрывает специфические особенности графического стиля»³⁹⁷. С точки зрения исследователя художественная сущность *эклибриса* многозначна, она является и печатью владельца, и орнаментальным, декоративным украшением книги, и идейным назначением, связанным с личностью собственника библиотеки³⁹⁸. Оценить, насколько *эклибрисы* железнодорожной тематики связаны с личностью владельцев, в рамках данного исследования достаточно сложно и не входит в нашу задачу, в нашем случае интерес представляет тематическая и художественная составляющие – каким образом в утилитарной по своему назначению миниатюре интерпретирован образ железной дороги.

Сюжетно-тематические *эклибрисы* (а *эклибрисы* железнодорожной тематики относятся именно к этому виду) получили популярность уже в XIX в. Однако обнаруженные нами работы относятся ко второй половине XX в. (не

³⁹⁷ Виппер Б. Р. Введение в историческое изучение искусства. Москва : Изобразительное искусство, 1985. С. 72.

³⁹⁸ Там же. С. 73

будем утверждать, что более ранние работы интересующей нас тематики отсутствуют, возможно, они не сохранились либо пока недоступны для исследования), в связи с чем выводы об особенностях формирования образа железной дороги в экслибрисе будет касаться данного периода.

Образ железнодорожного состава или локомотива является самым ярким и презентативным для темы железной дороги, потому подавляющее большинство экслибрисов данной тематики содержат именно их изображения. Движущиеся по рельсовому полотну, замершие на станции, представленные как самостоятельный объект без какого-либо окружения, они выполнены в разной стилистике и индивидуальной манере. При этом доминирует изображение паровоза, несмотря на то, что во второй половине XX в. данный вид локомотивов был заменен на электровозы и тепловозы, а значит, стал историей.

Первый паровоз, изображенный в стилистике гравюр XIX в., изображен на экслибрисе И. Зетти (1969 г.). Четкая линия, сухой рисунок практически превращают изображение в чертеж, что, возможно, обусловлено профессиональной деятельностью владельца экслибриса (в текстовой части присутствует изображение циркуля, явно относящееся к ее характеристике). Подобное изображение первого паровоза находим в экслибрисе О. Кюхенбауэра (1978 г.). Отсылка к гравюрам XIX в. (и даже более – к лубочным картинкам) присутствует в экслибрисе М. Э. Леброни (1977 г.) – в нем противопоставляются два вида транспорта – гужевого и железнодорожного, паровоз оказывается впереди, а огромные клубы выпускаемого им дыма заполняют всю верхнюю часть композиции и становятся полем для текста. К фольклорной традиции обращается Дж. Л. Убольди в экслибрисе 1986 г., украсив паровоз цветочным орнаментом и посадив в него в качестве машиниста зайца.

Характерное для эпохи постмодернизма смешение стилей проявилось в работах мастеров экслибриса. Обнаруживается и продолжение реалистической традиции, создающей традиционный, узнаваемый образ (Л. Л. Надь, 1974 г.; Б.-Й. Пжедпельская, 2021; С. Чинелато, 2021; В. Маринова, 2021 г.), и усиление декоративности (В. Якубовский, 1967 г.; М. Королько, 1971 г.), и стилизация под

некое «ретро» (А. Хачула, 2013 г., Ч. Барберо, 2006 г.), и стимпанк (Э. Сенгул, 2022 г.).

Присутствует в экслибрисе иносказание (вырывающаяся рука из хаоса пассажирских вагонов в экслибрисе Дж. Кальдероне, 2021 г.; балансирующий на натянутых на пальцы нитях паровоз в работе М. А. Дански, 2021 г.), символизация (наполненный символами книжный знак А. Капските-Сараускиене, 2021 г.), ирония (оседлавший паровоз как коня мужчина в костюме, фуражке и с книгой в руке в гравюре В. Тёниссона, 1981 г.; герой, тянущий за собой на веревке паровозик в экслибрисе Я. Макарова, 2021 г.), игра (литературная героиня Алиса, путешествующая в поезде в окружении фантастических существ в работе И. Тарасюка, 2001 г.), т.е. определенное разнообразие подходов к осмыслению образа железной дороги. При этом практически все они обладают теми чертами, которые определил в качестве характерных для экслибриса как вида графики В. Ф. Ерошкин: «Они ассоциативны и при этом лаконичны, тяготеют к образной точности, ритмической напряженности и четкой внутренней системности»³⁹⁹.

В качестве примера *промышленной графики* приведем конфетные обертки, производившиеся в 1900-е гг. для так называемого «дорожного юмористического шоколада» фабрики Д. И. Филиппова. Обертки содержали изображение юмористических сцен, связанных с поездками по железной дороге. Такие поездки в начале XX в. стали массовыми и привычными, а потому ситуации, представленные в изображениях, с одной стороны, были понятны покупателям, а с другой стороны, вызывали интерес и привлекали внимание к продукции. Героями сюжетов были пассажиры, пытающиеся протащить через окно вагона слишком большой багаж, жена, уговаривающая мужа съесть неимоверно большой запас еды, взятой в дорогу, муж, не желающий остаться в вагоне наедине со сварливой женой и т.д. Изображения содержат долю гротеска, близки к карикатуре.

³⁹⁹ Ерошкин В. Ф. Экслибрис как графическая композиция // Омский научный вестник. 2014. №4 (131). С. 201–205. С. 201.

Анализ столь разнообразных по назначению произведений графики показывает наличие устойчивого интереса к образу железной дороги с момента ее зарождения и до настоящего времени. Локомотив, поезд, железнодорожные рабочие становились как самостоятельными объектами изображения (выступали центральным образом в работах), так и вспомогательными (дополняли образы действительности). Важная способность графики быстро откликаться на события дает возможность мастерам оперативно создавать актуальные изображения бытия железной дороги, а тиражность – обращаться к массовой аудитории. Лаконизм, ясность и простота языка данного вида искусства позволяет авторам вычленять и фиксировать ключевые особенности образа железной дороги и при этом передать индивидуальное отношение к создаваемому образу.

3.1.3 Железная дорога в скульптуре^{400 401}

Тематически скульптура является более ограниченным видом искусства, чем живопись и графика. Скульпторы традиционно не создают пейзажи и натюрморты, редко обращаются к жанровым композициям, уделяя основное внимание созданию образа человека. Технические образы также не часто встречаются в данном виде искусства, однако железнодорожная тематика обнаруживается в ряде скульптурных произведений – от крупных монументов до мелкой пластики.

Часто железнодорожная техника становится своеобразным «памятником самой себе». В исторических местах, на вокзалах, возле зданий учебных заведений, готовящих специалистов для железной дороги, устанавливают

⁴⁰⁰ В данном разделе использованы материалы исследования, частично опубликованные автором ранее: Мальцева Е. А. Образ железной дороги в скульптуре // 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.; ООМНИИ им. М.А. Врубеля; науч. ред. Ф.М. Буреева; ред. И.И. Бабикова. Омск : ООО "Издатель-Полиграфист", 2014. С. 60–62.; Мальцева Е. А. Железная дорога как часть культуры в контексте художественного осмысления / Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2010. Вып. 24. С. 122–129.; Мальцева Е. А. Образ железной дороги в произведениях искусства, посвященных Великой Отечественной войне // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. 2020, № 2(8). С. 92–98.

⁴⁰¹ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении В «Каталог произведений скульптуры».

исторические образцы железнодорожной техники либо их точные копии. Однако примеры художественной интерпретации образа железной дороги (во всех ее проявлениях) все же присутствуют в искусстве ваiania и пластики.

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. Отечественными и зарубежными авторами создан ряд произведений, воссоздающих исторический облик железнодорожной техники, запечатлевающих важные события, связанные со строительством, открытием вокзалов, железнодорожных веток, мостов.

Сложные многофигурные композиции исторического жанра сложно создать в круглой скульптуре, обычно они создаются в *рельефе*, позволяющем воспроизводить развернутые сцены, размещать изображаемые объекты в природном или архитектурном пейзаже. Таков барельеф Н. А. Рамазанова на постаменте памятника Николаю I в Санкт-Петербурге – «Открытие императором Веребьинского моста Петербург-Московской железной дороги в 1851 г.» (1859 г.). Обращение к типу живописного рельефа позволило скульптору создать объемную многоплановую композицию с индустриальным пейзажем в глубине пространства и отделяющимися от него фигурами на первом плане. В работе железнодорожный мост (на тот момент самый высокий и длинный в России) с движущимся по нему составом является своего рода обрамлением для большой группы людей, присутствующих на открытии моста, среди которых – Николай I с приближенными, инженеры и простой люд – строители дороги.

Рельефные композиции оформляют постамент памятника С. И. Мамонтову, установленного возле железнодорожной станции Ярославль-Главный (С. Скала, 2008 г.). В бронзовых панно представлены самые крупные вокзалы основанной знаменитым промышленником и меценатом Северной железной дороги. В барельефах скульптор изобразил посадочные платформы вокзалов Ярославля, Вологды и Рыбинска. В изображении дебаркадера рыбинского вокзала автор предложил художественную переработку дореволюционной фотографии,

обобщив архитектурные формы, но сохранив историческую достоверность. Пространство дебаркадера с одной стороны ограничивается стеной вокзала, с другой – стоящими вагонами, несколько человеческих фигур оживляют достаточно строгий и сухой архитектурный пейзаж. Композиция двух других панно похожа, в них диагональ железнодорожного пути с железнодорожным составом делит пространство на две части – с одной стороны располагается здание вокзала с узнаваемыми деталями (высокими арочными окнами, пилястрами), с другой – свободное пространство платформы с несколькими фигурами пассажиров. Центральным, доминирующим объектом является эффектно дымящий паровоз.

Традиция создания на постаменте скульптуры рельефа, содержательно дополняющего основную композицию, присутствует и в западной скульптуре. Например, на постаменте скульптуры «Монарх равнин», установленной в 1967 г. в штате Канзас (П. Фельтен, США), обращается к истории строительства железной дороги на американском континенте. Сам памятник – 18-тонная статуя бизона – призван быть напоминанием об огромных стадах этих животных, некогда населявших данную территорию и практически уничтоженных человеком. В рельефной композиции скульптор демонстрирует влияние железной дороги на сокращение численности животных, изображая буквально прорезающий пространство железнодорожный состав и бегущих от него бизонов.

В ряде самостоятельных рельефных композиций, созданных современными российскими скульпторами, запечатлены важнейшие события отечественной истории, связывающие военную и железнодорожную тему.

1 августа 2014 г., в день столетия вступления России в Первую мировую войну, перед Витебским вокзалом в Санкт-Петербурге был открыт памятник «Русской гвардии Великой войны» (М. В. Переяславец, А. И. Игнатов). Скульптура представляет собой объемный крест, стилизованный под проем железнодорожного вагона, из которого выглядывают солдаты, отправляющиеся на фронт. Созданный авторами горельеф содержательно пересекается с текстом песни «Прощание славянки», получившей популярность в годы Первой мировой

войны и ставшей символом проводов воинов на войну: «Летят, летят года. Уходят во мглу поезда. А в них солдаты, а в небе темном горит солдатская звезда».

Той же теме проводов солдат на войну посвящена композиция М. В. Переяславца «Священная война», установленная в 2005 г. на фасаде здания Белорусского вокзала (г. Москва) и посвященная первому исполнению песни 26 июня 1941 г. Скульптор изобразил главный подъезд вокзала, представив его триумфальной аркой, величественный порталом, объединяющим солдат, отправляющихся на фронт, и музыкантов, провожающих их торжественной и суровой песней.

Вкладу железнодорожников в победу в Великой Отечественной войне посвящен памятник «Железнодорожникам фронта и тыла», установленный в Тюмени (С. В. Титлинов, А. Ф. Медведев, 2015 г.). Мощная арка сложена из исторических рельсов времен Великой Отечественной войны (левый пилон из фронтовых, привезенных с мест боев, правый – из тыловых, взятых в восточных областях России). Во внутренних углах пилонов расположены барельефы с историческими сюжетами – это семьи, провожающие солдат на фоне отъезжающего от депо поезда с военнослужащими; работницы тюменского депо, трудившиеся на производстве минометов; стоящий у Вечного огня старый железнодорожник. Скульптура посвящена работникам Свердловской железной дороги, но стала данью памяти всем железнодорожникам, внесшим свой вклад в победу.

Теми же авторами в 2018 г. была создана масштабная работа «Железная дорога в истории России» (г. Екатеринбург). В барельефе общей площадью 92 кв. м. запечатлены ключевые исторические вехи: первый паровоз Черепановых, строительство Николаевской железной дороги, Транссибирской магистрали, восстановление и развитие железных дорог после Гражданской войны, труд железнодорожников во время Великой Отечественной войны, строительство высокоскоростных магистралей и производство современных поездов, новые поколения железнодорожников. Все части композиции как будто нанизаны на ось

из рельсов, что является воплощением идеи об объединяющей роли железной дороги в культуре и истории страны.

У *круглой скульптуры* по сравнению с рельефом меньше возможностей в создании многофигурных композиций, передачи элементов пейзажа, однако она обладает объемностью и большей реалистичностью, позволяя мастеру в полной мере выразить свои идеи и вызвать эмоциональный отклик у зрителя. Круглая скульптура в состоянии в полной мере взаимодействовать с окружающим пространством, становиться частью архитектурного ансамбля, городской повседневности, что усиливает художественное и идейное воздействие произведения.

Анализ круглой скульптуры железнодорожной тематики показывает некоторое разнообразие – здесь также, как и в рельефе, активно разрабатывается историческая тема, создаются памятники строителям и работникам железной дороги, даются различные интерпретации образа поезда и локомотива и др.

Исторический жанр представлен по большей части в монументальной скульптуре, в памятниках, установленных в значимых общественных местах, часто – в непосредственной близости с железнодорожными станциями или техническими музеями. Памятник одной из известнейших железнодорожных аварий, случившейся в 1895 г. в Париже на вокзале Монпарнас, установлен в тематическом парке «Мир пара» (г. Канела, Бразилия, 1991 г.). Композиция детально воспроизводит фотоснимки, сделанные очевидцами последствий крушения поезда, въехавшего в здание вокзала, пробившего стену и рухнувшего на привокзальную площадь с десятиметровой высоты. В данной работе не стоит искать художественную образность и выразительность, здесь скорее присутствует желание запечатлеть для истории яркое и в определенной мере курьезное событие из жизни железных дорог.

Истории транспорта посвящена композиция, созданная А. В. Васнецовым («История транспорта», г. Тольятти, 1979 г.). Выполненные из кованного металла и являющиеся отдельными самостоятельными композициями воздушный шар, пароход и паровоз представляют стилизованные транспортные средства начала

XX в. Интерес к деталям в сочетании с декоративностью характеризуют и композицию в целом, и отдельную ее часть – изображение паровоза с машинистом. Как отмечает Ю. И. Постоногов, художественный образ паровоза значительно отличается от истинной модели паровоза Е. А. и М. Е. Черепановых, «в тольяттинском варианте довольно много декоративных, чисто художественных деталей, которые порой трудно объяснить и понять зрителю рационального мышления»⁴⁰². Действительно, автор, используя специальные художественные приемы (масштабные пропорции, пространственные соотношения, сочетание статики и динамики, фактурная обработка поверхности), предложил достойную художественную интерпретацию технического объекта.

Идея увековечивания в камне и металле истории развития железнодорожного транспорта получила свое воплощение в ряде скульптур, посвященных юбилейным датам. Подобные работы присутствуют как в отечественной, так и в западной традиции. В 1985 г., к 140-летию первого поезда в Вюртемберге, на привокзальной площади железнодорожного вокзала Бад-Каннштатт в Штутгарте был установлен памятник, созданный скульптором К.-Х. Франке. Колесные пары по рельсовому пути резко поднимаются вверх, верхнее колесо, установленное по центру, похоже на победный венок. В окрашенной в красный цвет композиции автору удалось передать динамику и экспрессию железной дороги.

Памятник, посвященный 140-летию российской Юго-Восточной железной дороги, был установлен в 2006 г. в г. Лиски (И. П. Дикунов, Э. Н. Пак, М. И. Дикунов, А. И. Дикунов) и стал воплощением идеи динамично развивающейся железной дороги. Центром композиции является установленная на высокий постамент колонна, оформленная символами железной дороги: – молот и разводной ключ на постаменте; – колесо и крылья в навершии колонны. Справа и слева от колонны расположены две бронзовые фигуры железнодорожников – это энергично шагающие путеец XIX в. с фонарем и длинным молотком в руках и современный машинист в форменной одежде с

⁴⁰² Постоногов Ю. И. Памятники г. Тольятти. Самара : Самарский государственный педагогический университет, 1999. С. 71.

портфелем. Постаменты оформлены барельефными изображениями соответствующих эпохе локомотивов с вагонами. Авторы памятника путем создания столь сложной композиции стремились подчеркнуть преемственность поколений, работающих на железной дороге.

Та же идея связи времен и поколений в истории железнодорожного транспорта воплощена в посвященной 170-летию железных дорог России и 110-летию Транссибирской магистрали стеле, установленной в 2007 г. перед пригородным вокзалом г. Омска. Работа С. Соколкова представляет собой объемное воспроизведение очертаний контура территории Омской области с находящимся под ним фрагментом железнодорожного полотна, у подножия размещено изображение железнодорожника в форме XIX в.

К 100-летию открытия движения по Малому кольцу Московской железной дороги в депо «Лихоборы» была установлена скульптурная композиция (С. А. Щербаков, 2008 г.), состоящая из трех частей – стела с символическим изображением Москвы, окруженной кольцом железной дороги, и две модели локомотивов, использовавшихся на данном участке дороги. На центральном изображении размещен символ Москвы – Московский Кремль, опоясанный кольцом железной дороги с движущимися по нему поездами, на отдельных постаментах установлены достаточно хорошо детализованные бронзовые модели паровоза и тепловоза, в чугунное ограждение включены медальоны с рельефными изображениями вокзальных комплексов 14-ти основных станций Московской окружной дороги.

Давая характеристику рельефов, мы уже обращались к памятникам, посвященным основателям железных дорог. Тема основателей и строителей транспортных магистралей достаточно активно разрабатывается отечественными скульпторами, создающими как памятники-портреты исторических личностей (они лишь косвенно относятся к разрабатываемой нами теме), так и символические монументы в честь непосредственных строителей железных дорог.

Давая характеристику отечественной скульптуры конца XX – начала XXI вв.,

М. Н. Золотоносов отмечает, что железнодорожная тема является особой для русской культуры и описывает целый ряд работ, посвященных отдельным личностям, связанным с деятельностью железной дороги: «...бюст Николая I, помимо всего прочего – русского железнодорожного демиурга, и его барельефы объединяются в рамках этой темы с памятниками А. Бетанкуру (2003) около здания Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, с обелиском, посвященным началу строительства высокоскоростной магистрали Петербург-Москва (1993), наконец, с целой Аллеей Героев (1995-2003) около здания Военно-транспортного университета железнодорожных войск РФ (Петродворец), составленной из бюстов выпускников университета»⁴⁰³.

К обозначенной череде работ добавим еще несколько. Это портрет Ф. А. фон Герстнера, установленный в Световом зале Витебского вокзала (С. А. Щербаков, 2007 г.). Автор и строитель первой железной дороги в России изображен в полный рост, бережно держащим макет паровоза «Проворный», купленного для Царскосельской железной дороги в Англии и использовавшегося около двадцати лет. Памятник министру путей сообщения Российской империи М. И. Хилкову (А. М. Таратынов) установлен в 2022 г. у входа в Музей железных дорог России. Выдающийся государственный деятель, прошедший путь от железнодорожного рабочего до министра, руководивший созданием Транссибирской магистрали, изображен в движении – широко шагающим по железнодорожному пути. Групповой портрет организаторов российских железных дорог создал С. А. Щербаков, собрав в одну композицию фигуры русских изобретателей Е. А. и М. Е. Черепановых, строителя Царскосельской железной дороги Ф. А. фон Герстнера, первого министра путей сообщения и одного из авторов проекта железной дороги Санкт-Петербург – Москва П. П. Мельникова, министра путей сообщения и одного из вдохновителей строительства Транссибирской магистрали С. Ю. Витте, министра путей сообщения М. И. Хилкова и отдав центральное

⁴⁰³ Золотоносов М. Н., Калиновский Ю. Ю., Овчаров О. И. Бронзовый век. Иллюстрированный каталог памятников, памятных знаков и декоративной скульптуры Ленинграда – Петербурга 1985–2007. Санкт-Петербург : Новый Мир Искусства, 2010. С. 15.

место бюсту императора Николая I. Композицию дополняют атрибуты, связанные с деятельностью изображенных героев – макеты паровозов, свиток документов, карта Российской империи. Памятник открыт в 2013 г. на площади перед Казанским вокзалом в г. Москве.

Обобщенные образы строителей железных дорог неоднократно изображали как отечественные, так и зарубежные скульпторы. Скульптурная композиция «Железнодорожники» (Т. Фрид, 1965 г.) является памятником строительству железной дороги Мальмбанан в Кируне (Швеция). Изображение четырех рабочих, несущих железнодорожных рельс, выполнены в обобщенной форме, без детализации. В отлитых в бронзе фигурах сохранена грубая, шероховатая лепка моделей, что придает скульптуре выразительность, подчеркивает тяжесть труда железнодорожных рабочих.

Строителям железной дороги посвящен памятник в г. Торонто (Канада, 1989 г.), выполненный по проекту Э. Гарне и Ф. ле Бутилье в виде мощной строительной конструкции черного цвета, на которую рабочие с помощью канатов поднимают шпалу. Мемориал был воздвигнут в память о китайских иммигрантах, трудившихся на строительстве Канадской тихоокеанской железной дороги и выполнявших самые тяжелые и опасные работы. Надпись на мемориальной доске гласит: «Не имея возможности вернуться в Китай, когда их труд стал не нужен, тысячи людей бродили в нищете по построенной ими трассе».

В советской скульптуре тема строителей железных дорог делится на два сюжетных направления: мемориалы строителям военных железных дорог периода Великой Отечественной войны и памятники строителям Байкало-Амурской магистрали.

Тема строительства железной дороги в Великую Отечественную войну нашла свое воплощение в изображении рабочих, по большей части женщин и подростков, трудившихся на прокладке железнодорожных путей. Так, например, в г. Старый Оскол установлены две работы скульптора А. А. Шашкова, посвященные строительству железнодорожному пути «Старый Оскол – Ржава». Строительство данной дороги в 1943 г. имело огромное стратегическое значение в

период сражений на Курской дуге и стало настоящим трудовым подвигом женщин и подростков. В 2008 г., к 65-летию Курской битвы, был установлен памятник женщинам – строителям железнодорожной ветки Старый Оскол – Ржава. Скульптурная композиция состоит из трех бронзовых фигур женщин, укладывающих железнодорожное полотно, и вертикально поставленных, как будто устремляющихся в небо, рельсов, окрашенных в символический красный цвет. В 2023 г. был открыт памятник строителям «Дороги мужества», натуралистично изображающий женщину, ребенка и железнодорожника с рабочими инструментами.

Железнодорожникам, трудившимся в тылу и ушедшим на фронт, посвящен монумент С. А. Щербакова «Ветеранам Великой Отечественной войны – воинам спецформирований Народного комиссариата путей сообщения и труженикам тыла» (2020 г., г. Москва). Пять представителей основных рабочих профессий – машинист, женщина – монтер пути, дорожный мастер, стрелочница, руководитель дороги, расположены на низком гранитном цоколе. Во втором ярусе расположены рельефы с изображением ремонтных работ на железной дороге, паровоза и бронепоезда. Сложная композиция призвана запечатлеть собирательные образы людей, обеспечивавших работу железнодорожного транспорта во время войны.

Говоря о работах, посвященных строительству Байкало-Амурской магистрали, назовем лишь некоторые: памятник «Строителям БАМа, открывшим путь к несметным богатствам Якутии» в виде угольной глыбы с прорубленным в ней отверстием, формой напоминающим срез железнодорожного рельса (1977 г., п. Беркакит); памятник «Бамовцы», изображающий шагающих по рельсам молодых строителей (Кирюхин О. С., 1982 г., г. Улан-Удэ); памятник строителям БАМа на ст. Куанда, представляющий собой два 12-метровых пилона с похожими на рельсы указателями, на которых перечислены ключевые станции БАМа и рельефным изображением медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали» в основании; памятник первостроителям БАМа, включающую в себя композицию из тачки с грунтом, рабочих инструментов, каски и элементов, напоминающих о студенческих отрядах, работавших на строительстве – гитара и

куртка студенческого отряда (Неведомский Н., 2017 г., г. Тында). В целом в произведениях отсутствуют какие-либо сложные аллегории, они ясно и достаточно прямолинейно передают идею прославления труда строителей.

Идея увековечивания памяти о строительстве одной из крупнейших магистралей в мире реализуется и в современных скульптурных проектах. В 2023 г. Фондом развития науки и культуры «Таволга» при поддержке ОАО «РЖД» был проведен всероссийский конкурс на лучшую концепцию мемориала создателям «Байкало-Амурской магистрали «Строители БАМа», пяти финалистам которого предложено продолжить работу над проектами и воплотить их в жизнь. Предложенные проекты, очень разнообразные по своему пластическому решению, содержат аллегории победы человеческого духа, единства судеб людей, единства участвовавших в строительстве пятнадцати советский республик, преемственности поколений⁴⁰⁴.

Обобщенным памятником всем железнодорожникам мира стала установленная в 2022 г. работа И. Авербуха «Монумент их памяти» (Национальный исторический парк «Голден Спайк», США). Изображение колоссального железнодорожного пути поднимается от земли вверх к небу. Поднимаясь вверх, он постепенно уменьшается, создавая ощущение расстояния, пока не достигает точки схода. Образ исчезающего железнодорожного полотна создает своего рода лестницу между земным и небесным.

Локомотив, будучи основной единицей железной дороги, неоднократно становился объектом изображения в скульптуре. Наиболее часто изображается паровоз как первый (исторический аспект) и наиболее эффектный (эстетический аспект) вид локомотива. Данный образ нашел свое воплощение как в монументальной, так и в станковой скульптуре.

Интересны несколько работ, сопоставляющих паровоз с природным началом, представляющих этот вид техники вырывающимся из земли и как будто

⁴⁰⁴ Строители БАМа. Всероссийский конкурс на лучшую концепцию памятника, посвященного 50-летию Байкало-Амурской магистрали // Строители БАМа : сайт. URL : <https://xn--50-6kcd0d.xn--p1ai> (дата обращения 06.01.2025).

стремящимся на свободу. Необычный по материалу и идее памятник локомотиву Миллард (одному из самых известных в истории паровозостроения) установлен в Великобритании (Д. Макс, 1994 г.). Мировой рекордсмен по скорости среди паровых локомотивов, паровоз построен из неожиданного материала – красного кирпича. Масштабная конструкция (длина памятника – 40 м., высота – 7 м.) напоминает гигантское чудовище, выползающее из земляного холма. В композиции «Поезд в небо» (2010 г., г. Вроцлав, Польша) А. Яродски использовал настоящий паровоз 1944 г. выпуска, установив его почти вертикально и направив по рельсам в направлении неба. В работе «Услышите, как приближается мой поезд» (Банкли Б., 2011 г., Уонгануи, Новая Зеландия) локомотив поднимается из-под земли, возможно, символизируя возрождение, казалось бы, устаревшего вида транспорта.

Необычная кинетическая конструкция в стиле стимпанк установлена в Стоктон-он-Тисе в 2016 г. (Хиггс Р., Стоктон-он-Тис, графство Дарем, Англия). Будучи посвященной первому локомотиву, прибывшему в город в 1825 г., она лишь отдаленно напоминает паровоз. Сложная конструкция из металла спрятана в каменном постаменте, из которого поднимается один в раз в день, при этом движется, выпускает дым и свистит, удивляя горожан, наподобие своего прообраза.

Скульптура П. Фельтена «Локомотив» (2020 г., г. Хейс, США) является редким примером изображения технического объекта в камне. Выполненная из грубо обработанного известняка модель паровоза создана по образу тех локомотивов, которые курсировали по городу в конце XIX в. и составили важную часть его истории.

Воплощение в скульптуре помимо локомотива получил и железнодорожный состав. Создавая памятник целому поезду, мастера вынуждены решать сложную задачу воплощения огромного механического объекта в уменьшенном формате, чаще всего из того же материала (металла), конструируя новый образ, наполняя его художественным смыслом. Назовем несколько примеров работ подобного рода.

В центре г. Сен-Томас (Канада) установлена художественная инсталляция «Настойчивость» в виде 25-тонного поезда с паровозом, тянущим за собой грузовой и пассажирский вагоны (скульптор С. Маккей, 2017 г.). Железнодорожный состав изображен объемным, движущимся по изогнутым рельсам, постепенно уменьшающимся к хвосту поезда. Поставленный на металлические опоры, он отрывается от земли, активно разворачивается в пространстве, создавая яркий, динамичный образ, с одной стороны отсылающий к железнодорожному происхождению города, с другой, олицетворяя устойчивость развития города, его процветание в будущем.

Железная скульптура в г. Вальдесе (скульптор Г. Мастин, 2018 г., США) изображает поезд и выходящих из него пассажиров, символизируя прибытие первых вальденсов в этот район и основание города. Автор изготовил полномасштабные плоские силуэтные фигуры локомотива с вагоном и людей, расставив их в пространстве, тем самым создав иллюзию трехмерности. Грубая сварка металла, заклепки, приваренные поручни и рычаги создают брутальный образ машины, доставившей в данную местность основателей города.

Идея прославления машин и людей, трудившихся на железной дороге, заложена в композиции «Небесный поезд» М. Булфина (2002 г., парк Лох-Бура, Великобритания). Представитель ленд-арта (стиля, расширившего границы искусства за счет использования природного материала и размещения произведений в природной среде) разместил поезд на земляном холме так, чтобы ажурная конструкция изгибалась и, освещенная заходящим солнцем, казалась похожей на радугу. Так мастер примирил технику и природу, собрав их в единый образ.

В городских ландшафтах помимо монументальной присутствует так называемая городская скульптура – более камерная, обращающаяся к сюжетам повседневности. Интерес к созданию городской скульптуры железнодорожной тематики можно отметить в творчестве мастеров самых разных национальных школ. Создавая обобщенные образы людей, так или иначе причастных к железной дороге, авторы оживляют городское пространство (в основном – привокзальные

территории), создают позитивные образы, привлекая внимание к жизни железных дорог.

Наиболее распространенными являются изображения железнодорожных рабочих и служащих. Изображая представителей разных профессий, скульпторы, с одной стороны, показывают их общую специфику, с другой стороны, создают индивидуализированные образы, зачастую наделенные и особым характером, и настроением.

Знаковыми для г. Липецка стали скульптурные группы, созданные для оформления железнодорожного вокзала Е. А. Вольфсоном. «Начальник и обходчик», «Дама и носильщик» (1994 г.) выполнены автором в особой манере – они похожи на фигуры, вырезанные и сложенные из бумаги, а после переведенные в металл. Причудливые, немного гротескные образы авторской иронией переводят серьезную железнодорожную сферу в область повседневности.

Памятник носильщику установлен перед главным вокзалом Гейдельберга (скульптор А. Гутер, 2001 г., Германия). Реалистичное изображение пожилого мужчины (имеющего реальный исторический прообраз) в форменной одежде, с чемоданом у ног, устойчиво и уверенно стоящего возле вокзала, стало своего рода символом верности истории, стабильности, характерной для железнодорожного сообщения.

В скульптуре В. И. Жбанова, установленной на платформе железнодорожного вокзала г. Могилева, воплощен обобщенный образ станционного смотрителя (2009 г., Белоруссия). Железнодорожная форма, плащ-накидка, в руках – керосиновый фонарь и часы на цепочке – именно так выглядел встречавший поезд смотритель железнодорожного вокзала в начале XX в. Однако автору удалось создать неофициальный образ. Автор добавляет лишь некоторые детали – съехавшие на нос очки, немного нескладная фигура, чуть криво поставленные ноги, и герой приобретает индивидуальность, даже некую легкость и лиричность (в целом свойственные работам данного автора).

Скульптуры, изображающие представителей разных железнодорожных профессий, установлены на площадке перед Музеем истории, науки и техники Свердловской железной дороги, находящимся в историческом здании екатеринбургского вокзала (2006 г., г. Екатеринбург). Ю. В. Крылов и А. А. Кокотеев изобразили начальника станции, ударом в колокол возвещающего о прибытии поезда, путейских рабочих, несущую чай проводницу. Яркие, характерные образы дополняются натуральными музейными экспонатами, расположенными рядом – тележкой путейцев для перевозки шпал, семафором, шлагбаумом, что добавляет работам жизненности, правдоподобия, а зрителя готовит к просмотру музейной экспозиции внутри здания.

Помимо железнодорожников, екатеринбургские авторы изобразили и группу пассажиров, покидающих вокзал и спешащих на поезд. К изображению железнодорожных пассажиров отечественные и зарубежные скульпторы обращаются достаточно регулярно. Простое и далеко не полное перечисление городов, в которых установлены памятники пассажирам, – Краков, Гомель, Витебск, Глазго, Лондон, Карлсруэ, Прага – подтверждает внимание скульпторов к этому образу. В таких работах может обыгрываться бытовая сюжет спешащих к вагону пассажиров, а могут звучать темы встреч и расставаний, иногда – мечтаний, одиночества.

Встречу двух влюбленных – англичанина и француженки изобразил П. Дэй в работе «Место встречи» (2007 г., вокзал Сент-Панкрас, Лондон). Специалисты встретили скульптуру резкой критикой («Скульптура влюбленных Сент-Панкраса – это катастрофа»⁴⁰⁵), однако она приобрела популярность у публики. «Вечным пассажиром» станции Сент-Панкрас стал поэт Дж. Бетджеман, защищавший здание вокзала от сноса (скульптор М. Дженнингс, 2007 г., вокзал Сент-Панкрас, Лондон). Одетый в костюм, макинтош и шляпу, герой, запрокинув голову, смотрит на потолок вокзала, как будто замороженный викторианской

⁴⁰⁵ Jones J. Public art has gone off the rails // The Guardian. Fri 16. Nov 2007. URL: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.dcc5ec65-65478a9c-b0c045d4-74722d776562/https/www.theguardian.com/artanddesign/jonathanjonesblog/2007/nov/16/pu_blicarthasgoneoffthera? (дата обращения 06.01.2025)

архитектурой. В данных скульптурах присутствует движение, они активно включены в суету вокзальной повседневности.

Иной вариант предлагают скульпторы, создавая образ одинокого пассажира, либо только что прибывшего в новое для себя место (таков «Пассажир» Д. Кляйне, установленный в 2014 г. в канадском г. Уайт-Роке – стоящий, небрежно прислонившись к скамейке, он с любопытством всматривается в окружающее пространство, знакомится с ним), либо ожидающего отправления (как «Путешественник» Э. Уркуло, созданный в 1993 г. для испанского г. Овьедо – закутанный в плащ мужчина, стоящий в окружении многочисленного багажа и мрачно глядящий перед собой). Лирикой проникнута работа В. К. Долгова «Чемоданное настроение» (2008 г., Гомель, Белоруссия). Щуплый человек, сидящий на огромном чемодане с названиями разных городов, грустно взирает на вокзальную суету, контрастируя с той суетой, которая обычно характерна для привокзальной территории. При установке памятника автор пояснял, что это памятник не конкретному человеку или профессии, эта работа – о состоянии души: «В своей жизни каждый хотя бы раз пребывал в "чемоданном" настроении, и в памяти обязательно хранится нескучный дорожный сюжет. Получился путешественник из 70-х годов прошлого века. Все нужное при нем: чемодан, какие были у наших бабушек и дедушек, книжка, зонтик...»⁴⁰⁶.

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, требующие обобщения и отказа от деталей и подробностей. Таковы, например, работы «Поезд с бурбоном» Дж. Кунса (1986 г.), выполненная из хорошо отполированной нержавеющей стали подробная модель железнодорожного состава, впервые показанная на выставке «Роскошь и деградация» наполненной виски; «Поезд»

⁴⁰⁶ Дралюк В. Вечный пассажир // Беларусь сегодня : сайт. 18.04.2008. URL : <https://www.sb.by/articles/vechnyy-passazhir.html> (дата обращения 06.01.2025).

Я. Дендриноса (2006 г.), представляющая технический объект в стиле стимпанк, где общий реалистичный облик сочетается с футуристическими деталями.

Многогранный образ железнодорожного локомотива вызывает у скульпторов подчас противоположные ассоциации. Два своеобразных полюса в восприятии паровоза представлены в работах двух современных художников – С. Чернова (Прибытие поезда, 2018 г.) и М. Сенна (Drahtobjekte, 2013 (?) г.). Первая – воплощение мощи, тяжеловесности, брутальности объекта, выполненного из жестких геометрических деталей, соединенных грубой сваркой, вторая – как будто мираж, воспоминание, сотканное из ажурной проволоки.

Интересная объемная композиция была создана на пекинском заводе Искусств и ремесел в 1974 г. – из слоновой кости была выполнена скульптура «Железная дорога Чэнду-Куньмин». Она достигает 180 см в длину, 64 см в ширину и 110 см в высоту, включая основание. Необычайно тонкая работа позволяет разглядеть даже пассажиров движущегося поезда. Обладая истинным национальным колоритом, она была преподнесена в дар Организации Объединенных Наций.

К скульптуре малых форм принадлежат произведения медальерного искусства, среди которых немало медалей, выпущенных в связи с важнейшими событиями и юбилейными датами истории железной дороги. Назовем лишь некоторые: памятная медаль по случаю открытия Царскосельской железной дороги (1837 г.); медаль «Железные дороги» (Пруссия, 1844 г.); памятная медаль в честь 50-летия голландской железной дороги (Нидерланды, 1889 г.); памятная медаль Хиджакской железной дороги (1900 г.), почетная медаль Железных дорог (Франция, 1913 г.); памятная медаль Международного Конгресса Общественного Транспорта (Тель-Авив, 1965 г.), памятная медаль в честь 100-летия начала движения поездов в Израиле (1994 г.), юбилейная медаль «В память 60-летия Улан-Баторской железной дороги» (2009 г.) и др.

На всех перечисленных медалях присутствует изображение движущихся составов, иногда, как в случае с израильской медалью 1965 года, сопоставляются старый и новый вид транспорта (локомотив и верблюды на аверсе и реверсе), воплощается идея изменения железнодорожной техники, например, на

французской медали 1913 года в изображении на реверсе сопоставлены паровоз и электровоз, движущиеся в одном направлении. Интересным представляется введение мифологических, символических образов (фигура Минервы в российской медали 1837 года, изображение Республики во фригийском колпаке на фоне рельсов на аверсе французской медали).

Таким образом, образ железной дороги получил свое воплощение во всех видах скульптуры. Как и подобает данному виду искусства, скульптура по большей части создавалась для увековечивания памяти о строительстве и строителях железных дорог, о героических событиях, связанных с работой железнодорожников, в бронзе и камне запечатлевая облик самой дороги, ее объектов и тружеников. Более лиричная городская скульптура не затрагивает сложные темы, она ближе к человеку (даже визуально, т. к. часто не имеет постамента), обращается к изображению повседневных сюжетов, связанных с жизнью железной дороги. Станковая скульптура обращает внимание на конкретные объекты – по большей части это локомотив, который может изображаться как в виде реалистичной модели, с подробно проработанными деталями, сохранением пропорций, так и в виде абстрактной композиции, позволяющих выразить общую идею, передать символику.

3.1.4 Железная дорога и архитектура^{407 408}

Железнодорожное строительство предполагает создание целого комплекса сооружений разного назначения, однако в данном разделе речь пойдет исключительно о зданиях вокзалов, т.к. именно они являются произведениями архитектуры (т.е. имеют художественную составляющую). В эпоху железных дорог вокзал возник как новый тип общественного сооружения. Среди зданий театров, музеев, мэрий он занял свое достойное место и во многом стал

⁴⁰⁷ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее – Мальцева Е. А. Архитектурный образ российских вокзалов // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре технического университета. 2017. № IV-2 (32). С. 73–82.

⁴⁰⁸ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении Г «Каталог архитектурных сооружений».

определять архитектурный облик города, становясь его «визитной карточкой». Проектирование вокзалов стало вызовом для архитекторов XIX в., т.к. им приходилось решать совершенно новую задачу – построить многофункциональное здание, которое будет обеспечивать работу технической системы, решать вопросы временного размещения пассажиров, создавать некий художественный образ, соответствующий эстетическим установкам эпохи. Кроме того, перед архитекторами стояли серьезные градостроительные задачи, связанные с определением места размещения вокзала, встраиванием его в городскую структуру, поисками соотношения здания вокзала с уже существующей архитектурной средой, разработкой типологии вокзалов. Результатом работы стало возведение целых комплексов зданий и сооружений, позволявших решать поставленные задачи. В дальнейшем, с распространением железных дорог и других видов транспорта, архитекторы, используя имевшийся опыт и опираясь на новые технологии и передовые инженерные решения, создавали великолепные образцы архитектуры – транспортные узлы, решающие как технические, так и художественные задачи, создающие новую художественную образность.

Характеристику железнодорожного вокзала в контексте настоящего исследования необходимо давать на основе выявления архитектурного образа. Термин «архитектурный образ» не очень распространен в исследовательской литературе, искусствоведческие словари не дают его определения, однако ряд авторов употребляет данный термин и дает ему характеристику. Единственное найденное нами определение приведено в терминологическом словаре для строителей и является достаточно общим и имеющим прикладной характер: «Архитектурный образ – обобщенное художественное выражение функционального назначения и идейного содержания архитектурного произведения в его общем облике»⁴⁰⁹. А. И. Некрасов, посвящая ему отдельную главу своей теоретической работы об архитектуре, не дает окончательного

⁴⁰⁹ Терминологический словарь по строительству на 12 языках. Москва : «Русский язык», 1986. С. 637.

определения архитектурного образа, однако приводит читателя к пониманию его как «синтеза впечатлений, произведенных формальными средствами выражения»⁴¹⁰, утверждая, что «все ощущения в процессе восприятия и все чувственные выражения содержащихся в архитектурном произведении свойств входят в состав образа архитектуры»⁴¹¹, в чем и заключается полнота художественно-архитектурного образа. А. В. Иконников в монографии «Функция, форма, образ в архитектуре» раскладывает образ в архитектуре на «образ-замысел», «образ-восприятие» и «образ-процесс» и указывает на то, что наиболее значительную роль в формировании архитектурного образа играют знаки и символы «языка» архитектуры⁴¹². Е. А. Бирюкова посвящает свою работу установлению содержания данного термина и приходит к выводу о том, что «архитектурный образ является не только образом художественным, но и образом культурным, образом национально-эстетическим, образом глобально отражающим национальные, культурные предпочтения через эстетические понятия и категории»⁴¹³. В. Г. Щукин, практически продолжая данную мысль, метафорически сравнивает вокзал с книгой, которую можно читать, рассматривая облик здания и его детали: «скульптуры, барельефы, фрески и мозаичные полотна – рассказывают о том, куда можно поехать с этого вокзала, о городе или регионе, в котором он расположен, об исторических событиях и замечательных людях, как связанных, так и несвязанных с локальным дискурсом»⁴¹⁴. При этом первым российским автором, давшим анализ развития архитектурного образа вокзала, был теоретик и практик железнодорожного строительства И. Г. Явейн⁴¹⁵.

Опираясь на подход данных авторов к пониманию образности архитектурного сооружения вообще и железнодорожного вокзала в частности,

⁴¹⁰ Некрасов А. И. Теория архитектуры. Москва : Стройиздат, 1994. С. 404.

⁴¹¹ Там же. С. 400.

⁴¹² Иконников А. В. Функция, форма, образ в архитектуре. Москва : Стройиздат, 1986. С. 135.

⁴¹³ Бирюкова Е. Е. Архитектурный образ как выразитель сущности архитектурного пространства. (К вопросу рассмотрению содержания категории «Архитектурный образ» в курсе «Объемно-пространственная композиция» специальности 2901 «Архитектура») // Владимирский государственный университет имени А. Г. и Н. Г. Столетовых. Центр дистанционного обучения : сайт. URL : http://de.cdo.vlsu.ru/distantsionnoe_obuchenie/publikatsii/?eid=519 (дата обращения 06.01.2025)

⁴¹⁴ Щукин В. Г. Вокзал как книга и здесь-пространство // Лабиринт. 2015. № 3. С. 7.

⁴¹⁵ Явейн И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Москва : Издательство Всесоюзной академии архитектуры, 1938. 304 с.

будем рассматривать архитектурный образ как более широкий вариант образа художественного (включающий помимо эстетической составляющей духовно-практическую, социально-культурную) и обозначим основные этапы эволюции архитектурного образа вокзала, выделим ключевые образные характеристики.

Первоначальные поиски при проектировании железнодорожных вокзалов шли в двух направлениях – разработка нового типа здания, решающего специфические задачи, отличающие его от других общественных сооружений (создание, как пишет И. Г. Явейн, «вокзальности» архитектурного облика⁴¹⁶), и решение стилистических задач, встраивание здания вокзала в уже имеющееся архитектурное пространство. За сравнительно небольшой период ключевые решения были найдены, железнодорожный вокзал обрел свое узнаваемое лицо, свое место в городском пространстве.

Первые вокзалы появились вместе с железной дорогой – самым ранним считается вокзал на линии Стоктон – Дарлингтон (1825 г.), в России первыми стали вокзалы в Царском селе (1837 г.) и Павловске (1838 г.). Первые российские вокзалы совмещали основную функцию железнодорожной станции с развлекательной – для увеличения пассажиропотока здание вокзала задумывалось и как помещение для проведения балов и концертов. Публику привлекали возможностью приятного отдыха на лоне природы, различными увеселениями, такими, как балы, маскарады, танцы, концерты; центром развлечений и должен был стать «воксал». О конструкции построенного А. И. Штакеншнейдером Павловского вокзала пишет Ф. А. фон Герстнер: «Здание строится полукружием на протяжении 350 футов и состоит из круглого зала 35 фут в поперечнике, из большого зала, коего одна ось имеет в длину 119, другая 63 фута: этот зал предназначается для балов, концертов и вместе столовою; по сторонам два меньших зала, длиною в 35 фут, шириною в 21 фут; далее 3 зимних сада, в обоих флигелях 40 жилых комнат для найма и 12 комнат для хозяина гостиницы с

⁴¹⁶ Явейн И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. Москва : Издательство Всесоюзной академии архитектуры, 1938. С. 251.

прислугою»⁴¹⁷. Архитектором был создан образ увеселительного заведения, легкого и светлого.

Открытие вокзала состоялось 22 мая 1838 г., а уже 5 января 1839 г. сюда был приглашен профессиональный оркестр под управлением Й. Германа. В набравшем популярность зале выступали известные музыканты – вокалисты, инструменталисты, концертные программы постепенно теряли увеселительный характер, здесь можно было услышать лучшие классические произведения в исполнении величайших мастеров. Достаточно перечислить имена лишь некоторых из них (А. К. Глазунов, Р. М. Глиэр, Ф. И. Шаляпин, Л. В. Собинов, С. С. Прокофьев), чтобы понять – Павловский вокзал в XIX в. стал одним из центров петербургской музыкальной жизни, своего рода филармонией.

Здание вокзала в Царском Селе строилось по проекту архитектора Г. Фоссати с той же целью, что и в Павловске, здесь также некоторое время проводились танцевальные вечера и концерты, но большого признания они не получили и постепенно прекратились. Облик же вокзала был гораздо строже и серьезнее. Здание, выполненное в английском готическом стиле, представляло собой двухэтажное кирпичное сооружение с четырехугольной башней, на которой развевался государственный флаг, и боковыми одноэтажными деревянными пристройками. Здесь же были навесы, опиравшиеся на внушительные чугунные столбы и кованые фигурные кронштейны. Симметрия, строгость, лаконичность постройки создавали совершенно особый образ вокзала, отличающийся от Павловского, – деловой и солидный. Здание трижды перестраивалось, но его первоначальный облик нам известен, в частности, благодаря реконструкции Л. И. Коренева.

Вокзалы XIX в. весьма многообразны по своей стилистике, что объясняется господством в архитектуре эклектики, перерабатывавшей историческое наследие на основе новых технологических возможностей. Присущие эклектике многовариантность, ретроспективизм оказали большое влияние на развитие

⁴¹⁷ Финдейзен Н. Ф. Павловский музыкальный вокзал. Исторический очерк (1838–1912). Санкт-Петербург : Издательский дом «Коло», 2005. С. 22.

архитектурного образа железнодорожного вокзала в указанный период. В первых проектах вокзалов отразился и постепенно уходящий в прошлое классицизм, например, вокзал Юстон в Лондоне (арх. Ф. Хардвик, 1838 г.), проход к которому был оформлен торжественными пропилями дорического ордера – так называемой «аркой Юстона», и неоготика, в частности, вокзал Сент-Панкрас в Лондоне (арх. Дж. Г. Скотт, 1868 г.), изобилующий отсылающими к средневековью декоративными деталями, и неоренессанс, представленный в архитектурном решении центрального вокзала Амстердама, Центральный вокзал Амстердама (арх. П. Кейперс, 1889 г.) с рациональным членением фасада, башнями, каменными рельефами.

Ярким примером обращения к неоренессансу в железнодорожном строительстве России является возведение в 1851 г. двух однотипных станционных зданий в Санкт-Петербурге (Московский вокзал) и Москве (Ленинградский вокзал), конкурс на строительство которых выиграл К. А. Тон. Облик вокзалов напоминает европейские городские ратуши с двухъярусной башней в центре здания, на которой располагаются часы и флагшток. К итальянскому Ренессансу отсылают декоративные колонны в каждом из этажей, сводчатый вестибюль, большие венецианские окна. Вокзалы строились одновременно и архитектурно объединили два города, создав своего рода арку, огромный величественный портал с пилонами-вокзалами. Таким образом вокзал приобрел новую – символическую – функцию.

Во второй половине XIX в. архитекторы вырабатывают канонический тип здания железнодорожного вокзала, его специфической чертой становится функциональность – архитектурно-художественное решение соответствует практическому назначению здания, в архитектурной композиции выделяются просторные залы ожидания, арочные перекрытия дебаркадеров, удобные входы. Важной особенностью вокзалов становится усиление композиционной связи дебаркадера и здания вокзала – в лучших образцах дебаркадер, который ранее, как за ширмой, скрывался за фасадом здания, теперь визуально проходил сквозь здание и образовывал огромную остекленную арку в центре вокзального фасада.

Согласимся с гипотезой И. М. Петуховой о том, что «этот выразительный образ появился, по всей видимости, из осознания инженерной конструкции не только как утилитарной вещи и символа прогресса, но и самостоятельного носителя эстетической ценности, достойного быть продемонстрированным городу»⁴¹⁸. Примерами таких вокзалов, в которых арка дебаркадера стала играть структурообразующую роль в архитектуре здания вокзала, его фасада, являются парижский вокзал Монпарнас (арх. В.-Б. Ленуар, 1852 г.), лондонский Кинг-Кросс (арх. Дж. Тернбулл, Л. Кабитт, 1852 г.) и др. С этого времени масштабная арка на фасаде стала традиционным элементом архитектурного образа вокзала.

Во второй половине XIX в. в связи с мощным развитием железнодорожной сети в России родилась идея создания «образцовых» железнодорожных вокзалов, в жизнь она была воплощена, в частности, Р. А. Желязевичем. Вокзальные сооружения делились на четыре класса – в крупных городах строились вокзалы I и II классов с большими объемами и развитой инфраструктурой, между ними возводились промежуточные станции III и IV классов, рассчитанные на меньший пассажиропоток и потому более компактные. Таким образом происходило сочетание двух методов строительства – типового, использовавшегося для станций магистральных железных дорог, и индивидуального, применявшегося при строительстве вокзалов в крупных городах. Наиболее яркие объекты, несущие в себе художественную образность, безусловно, создавались во втором случае.

Одним из наиболее крупных вокзалов, построенных во второй половине XIX в. в России, был пассажирский вокзал в Одессе. По удобству планировки и богатству отделки он не уступал лучшим европейским железнодорожным станциям. Здание было построено в 1884 г. по проекту В. А. Шретера, руководил строительством А. О. Бернардацци. Будучи достаточно современным по композиционной схеме, функциональному решению (огромный дебаркадер,

⁴¹⁸ Петухова И. П. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 - 1910-е годы : диссертация ... кандидата искусствоведения : 17.00.04. Санкт-Петербург, 2010. 49 с.

раздельные боковые павильоны прибытия и отбытия, большой объем главного зала), в оформлении он обращался к стилистике прошлого – три огромные арки-портала на главном фасаде, дорические колонны, шпили над башенками.

Общей чертой центральных вокзалов второй половины XIX в. были масштаб, значимость, помпезность, что, по словам В. М. Батырева, олицетворяло «то прочное положение, которое занимали железные дороги в жизни общества»⁴¹⁹.

На рубеже XIX–XX вв. вокзал окончательно утвердился в роли «ворот в город», став своего рода «визитной карточкой» города. В это время в искусстве рождается стиль модерн, вдохновивший архитекторов на строительство ярких и выразительных вокзальных комплексов. Для модерна в отечественной архитектуре характерно обращение к традиционным русским мотивам, не остались в этом смысле в стороне и авторы вокзальных зданий. Один за другим возводятся вокзалы, похожие на терема допетровской Руси с кокошниками, поребриками, резными наличниками. При этом авторы учитывали архитектурные традиции того региона, в который отправлялись поезда, т.е. здание вокзала уже своим обликом готовило пассажира к путешествию в определенном направлении, к встрече с определенной культурной информацией.

Так, Ярославский вокзал, являющийся начальным пунктом Транссибирской магистрали, в 1902–1904 гг. был реконструирован Ф. О. Шехтелем и принял облик русского сказочного терема с барельефами, изображающими моржей, белых медведей, чаек, с растительным орнаментом на декоративных керамических панно, с шатровыми башнями. Романтический образ русского Севера рождается в синтезе архитектуры, скульптуры, живописи, созданном талантливыми мастерами. В. Г. Щукин сравнивает здание вокзала со сказочным теремом, напоминающим «не то огромную русскую печь, не то сказочное чудовище, вытаращившее слуховые окна-глаза и разинувшее пасть центральный вход, то и дело глотающий и выплевывающий пассажиров»⁴²⁰.

⁴¹⁹ Батырев В. М. Вокзалы. Москва : Стройиздат, 1988. С. 69.

⁴²⁰ Щукин В. Г. Вокзал как книга и здесь-пространство // Лабиринт. 2015. № 3. С. 19.

В 1912 г. вокзал во Владивостоке (завершающем пункте магистрали) перестраивается по подобию Ярославского вокзала в Москве. Своим образом здание, построенное под руководством инженера В. А. Плансона, напоминает русский терем XVII в. В результате так же, как и в случае с вокзалами Т. А. Тона, возникла символическая арка, объединившая два города на концах великого железнодорожного пути, арка, опирающаяся на архитектурно похожие здания вокзалов. Интересно применение геральдики во владивостокском здании – на западном фасаде был размещен герб Москвы с Георгием Победоносцем, на восточном – герб Приморской области с сопками и царской короной, что несло явный символический подтекст – единство российской территории, Дальнего Востока и центральных районов, их опора на традиции русской культуры.

Если Ярославский вокзал был воротами на русский Север, то воротами на Восток, связывающими Европу и Азию, стал Казанский вокзал, построенный по проекту А. В. Щусева. Автор умело соединил мотивы русской и восточной архитектуры, в частности, стилизовав башни главного павильона под башню Сююмбике Казанского Кремля. При строительстве здания было применено много новаторских идей и приемов, позволивших удачно спланировать и организовать внутреннее пространство огромного вокзального ансамбля. В целом данное сооружение принято оценивать как значительное в истории строительства российских вокзалов. Однако не все оценки были оптимистичны. Так, К. С. Малевич в статье «Архитектура как пощечина бетоно-железу», ярко и эмоционально называя вокзал нервным пульсом трепета, живой веной, трепещущим сердцем, описывает строящийся Казанский вокзал как проявление «русского умершего стиля», заявляет, что на этом месте должно было быть возведено «стройное, могучее тело, могучее принять напор быстрого натиска современности»⁴²¹.

⁴²¹ Малевич К. Архитектура как пощечина бетоно-железу // Малевич К. Черный квадрат. Санкт-Петербург : Азбука-классика, 2008. С. 39.

Малевич смотрел в будущее. Время таких вокзалов, соответствующих стремительному напору железнодорожной техники, придет позже. А пока отечественные архитекторы вновь и вновь обращались к древнерусским традициям – мотивы русского зодчества ярко звучат в здании старого вокзала г. Екатеринбурга (арх. П. П. Шрейбер, 1878 г.), Виндавского вокзала в Москве (арх. С. А. Бржозовский, 1901 г.), вокзалов Благовещенска (1913 г.), Хабаровска (1926 г.) и др.

С началом XX в. наметился переход к новым средствам выразительности, отказ от исторических стилей и поиск образности через применение новых материалов и выявление функциональной структуры вокзала. Ярким примером формирования новой образности является Центральный вокзал Штутгарта (арх. П. Бонатц, Ф. Шолер, 1927 г.), отличающийся строгими и четкими формами, аскетичностью, минимумом средств выразительности, при этом сохраняющим уже ставшими традиционными для вокзала высокую арку и башню с часами (символом движения времени).

В 1930-е гг., время поисков новых путей в искусстве в целом и в архитектуре в частности, эксперименты в области новых форм, пространственных и конструктивных решений привели к созданию транспортных сооружений в стилях рационализма, функционализма, конструктивизма. Строгость и простота форм, лаконичность, асимметрия, функциональность, характерные для архитектуры рационализма, нашли свое воплощение в здании вокзала Санта Мария Новелла во Флоренции (группа тосканских архитекторов, 1934 г.). Подчеркнутая горизонтальность здания, строгая геометрия, отсутствие декора с одной стороны, резко контрастирует с окружающей исторической застройкой, а с другой стороны, не соперничает с ней.

В Советском Союзе 1930-е гг. – время творческих дискуссий и теоретических разработок новых концепций транспортной архитектуры. Поиски путей решения новых задач, связанных с необходимостью строительства железнодорожных узлов в крупных городах, велись в русле функционализма и конструктивизма. Архитекторами предлагались сложные конструктивные

решения – многоуровневые развязки, объединение магистрального и городского транспорта, однако ни один из конструктивистских проектов не был реализован. Осуществленные же проекты были выполнены скорее в традиционном русле – в канонах классицизма (например, вокзалы Новосибирска, Алма-Аты) или историзма (вокзал в Баку).

Первоначальный проект новосибирского вокзала принадлежит Н. Г. Волошинову, в процессе строительства он несколько раз менялся, к работе привлекались различные архитекторы, в том числе новосибирские. Изначально проектировалось строгое, лаконичное здание в духе конструктивизма (получившего интересное развитие в архитектуре Новосибирска), но в дальнейшем облик вокзала был переосмыслен в идеологически выдержанном стиле так называемого «сталинского ампира» – центральная часть здания приобрела облик торжественной триумфальной арки с тосканскими пилястрами. Однако в целом сохранился первоначально задуманный образ стремительно несущегося паровоза.

Послевоенное десятилетие в Советском Союзе отмечено массовым восстановлением и строительством вокзалов, при этом по большей части архитекторы обращались к традиционным схемам, заполняя фасады большим количеством декора, не связанного с конструкцией здания. Характеризуя советские вокзалы данного периода В. М. Батырев применяет эпитеты «вокзал-дворец», «свадебный торт», отмечая их пышность и декоративность, подчас чрезмерную⁴²². Однако в этот период был создан ряд значимых вокзальных комплексов, отличавшихся выразительными архитектурно-художественными решениями.

Легкие, светлые, воздушные вокзалы, хорошо передающие атмосферу городов-курортов, построены в это время в Симферополе (1951 г.) и Сочи (1952 г.) по проектам А. Н. Душкина. С опорой на национальные традиции был построен вокзал Новгорода (арх. И. Г. Явейн, 1953 г.). Будучи в прошлом

⁴²² Батырев В. М. Вокзалы. Москва : Стройиздат, 1988. С. 94.

конструктивистом, архитектор сумел создать гармоничный образ, синтезирующий архитектурные традиции русского Севера и русского авангарда 1920-х гг. «При этом вокзал задуман как "ворота города", как собирательный образ древнего Новгорода – образ, соединяющий в себе архитектуру новгородских звонниц, белых Врат, монастырских стен с рельефами ладьи и Александра Невского – воителя. Темы храмовой архитектуры здесь были переведены в разряд общекультурных и общенациональных»⁴²³.

В западной архитектуре послевоенный период – время доминирования так называемого интернационального стиля, отказавшегося от национальных культурных особенностей в пользу прямолинейных форм, легких плоских поверхностей, открытых внутренних пространств. Рационализм, функциональность, технологичность стали основой для сложения нового образа железнодорожного вокзала – делового, строгого, дисциплинированного, прогрессивного. Среди построек данного периода выделим вокзал Термини в Риме (арх. Л. Калини и Э. Монтуори; М. Кастеллацци, В. Фадигати, А. Пинтонелло и А. Вителлоцци, 1950 г.), ставший одним из самых значительных модернистских зданий Рима, образ которого строится на контрасте между перспективой длинных линий, покрытых травертином, и изогнутой формой волнообразной консольной крыши.

В советской архитектуре в 1960-е гг., после постановления «о борьбе с архитектурными излишествами» облик железнодорожной архитектуры кардинально меняется и далее развивается в том же интернациональном стиле. Предельная простота, лаконизм архитектурных деталей, смелость форм, монументальность становятся характерными чертами вновь строящихся зданий вокзалов. В целом в данный период образность уступает место функциональности. В архитектуре доминирует идея первичности строительного производства, а значит, технология берет верх над архитектурной формой,

⁴²³ Явейн О. И., Явейн Н. И. Железнодорожный вокзал в Новгороде (к истории замысла, строительства и реставрации // Всероссийское общество охраны памятников истории и культуры : сайт. URL: http://voorik.ru/doc/region/novgorodskoe_otdelenie/01.pdf (дата обращения: 16.12.2024).

лидирующую роль играют инженеры. Характерные примеры – Финляндский вокзал в Санкт-Петербурге (арх. П. А. Ашастин, Н. В. Баранов, Я. Н. Лукин, 1960 г.), Московский вокзал в Нижнем Новгороде (арх. М. А. Готлиб, 1965 г.), вокзал в Челябинске (арх. Л. М. Чуприн, П. Ф. Красицкий, С. И. Крушинский, 1965 г.). Масштабное здание челябинского вокзала со сплошным остеклением главного фасада, венчающими крышу усеченными куполами со световыми фонарями воплотило в себе новаторские архитектурные идеи модернизма.

Отечественные архитекторы занимаются поисками нового языка архитектуры, основанного на связи с городской средой, с новыми социокультурными установками. Индивидуальный образ вокзала строится в опоре с одной стороны на уже существующие архитектурные традиции, с другой – на современную градостроительную ситуацию. Несомненный интерес в этом смысле представляет здание вокзала во Владимире (арх. М. А. Готлиб, В. Я. Евстигнеев, Ю. Я. Малюшкин, Е. Н. Кмитович, 1976 г.). Авторы проекта использовали современные пластические методы организации архитектурного пространства, но при этом сумели увязать их с окружающим пространством – памятниками древнерусской архитектуры. Облицовка белым известняком, скульптурность форм создают мощный монументальный образ, не вступающий в противоречие с лучшими образцами владими́ро-суздальского зодчества.

Одной из тенденций транспортного строительства данного периода становится совмещение в одном архитектурном пространстве разных общественных объектов. Так, вокзал в Набережных Челнах (арх. В. Ф. Савинов, В. А. Никольская, 1991 г.) обслуживает как железнодорожное, так и автобусное сообщение. Хорошо организованное пространство имеет главную доминанту – часовую башню. В целом здание вокзала создает образ маяка посреди достаточно открытого, свободного пространства.

Особой страницей в истории строительства российских вокзалов являются железнодорожные станции Байкало-Амурской магистрали. Большинство из них имеют общий признак – контраст в цветовом решении, построенный на сочетании красного цвета кирпича и белого цвета архитектурных деталей. Художественная

образность многих станций формировалась на основе территориальных культурных особенностей и обладала большой долей визуализации – похожая на огромный парусник или волну с гребнем станция в Северобайкальске (арх. В. П. Авксентюк, 1983 г.), напоминающее раскинувшего крылья лебедя здание в Тынде и др. (впрочем, такая визуализация некоторыми авторами оценивается как излишняя и противоречащая конструкции).

С конца XX в. железнодорожная архитектура переживает «вокзальный ренессанс» – ремонтируются и модернизируются крупные исторические станции, возводятся новые современные сооружения, объединяющие несколько видов транспорта в единую систему, вписывающиеся в окружающую городскую среду и становящиеся произведениями архитектурного искусства. Как отмечает Е. М. Кидо, происходит масштабная трансформация – станции не просто адаптируются к новым технологиям, а приводят к изменениям целых кварталов вблизи железнодорожных сооружений⁴²⁴. Вокзал становится «городом в городе».

Ряд интересных решений был найден российскими архитекторами. Так, в 2001 г. завершилось возведение первой очереди вокзала железнодорожной станции Самара (арх. Ю. В. Храмов, В. И. Жуков, А. В. Ткачев, З. Л. Пырина, Ю. И. Харитонов, Д. Ю. Храмов, А. М. Корякина, 2001 г.), получившей на Международном архитектурном фестивале «Зодчество-2002» диплом за уникальное архитектурное решение и использование новейших строительных материалов. Корпус здания выполнен из сочетания металлоконструкций и затемненных стеклопакетов и выглядит скорее как деловой центр или солидный банк, доминирующий над окружающим городским ансамблем. Интересной идеей стало обустройство смотровой площадки на высоте 95 метров и создание исторического музея Куйбышевской магистрали на втором этаже здания.

Основная мировая тенденция современного строительства в данной сфере – создание крупных многофункциональных железнодорожных вокзальных комплексов, объединяющих множество зданий и сооружений нашла свое

⁴²⁴ Kido E. M. Modern Railway Stations as New Sophisticated Urban Spaces. IABSE Congress Report. 2012. Vol. 18(28), P. 389–397. DOI:10.2749/222137912805110637.

воплощение в ансамбле Санкт-Петербургского Ладожского вокзала (арх. Н. И. Явейн, 2003 г.), объединивший вокзал дальнего следования, пригородный вокзал, станцию метрополитена, площадку для городского транспорта. По замыслу архитектора вокзал должен был поддержать образность петербургских вокзалов конца XIX в. Однако среди его прототипов называют не только вокзалы-дебаркадеры конца XIX в., но и римские термы, триумфальные арки, даже своды готических соборов, однако трактовка форм, использованные материалы (сочетание гранита, металла, стекла), рациональная функциональность подчеркивают современность сооружения. Здание пронизано духом индустриальной эстетики. В. Фролов пишет о брутальности образа вокзала, сравнивает его с фабричным зданием, видя в цилиндрах над стеклянным объемом фабричные трубы, а в большом зале – пространство огромного цеха⁴²⁵.

Иначе решен другой вокзал, спроектированный группой архитекторов под руководством Н. И. Явейна к Зимним Олимпийским играм 2014 г., – «Олимпийский парк» в г. Сочи («Студия 44», 2013 г.). Легкий, парящий, он вызывает двойную ассоциацию – это не то птица, устремляющаяся в полет, не то бурлящий водный поток. Авторы стремились обыграть тему воды, вписывая здание в окружающий ландшафт. «Как две волны, бегущие навстречу друг другу, навесы над пассажирскими платформами сливаются воедино и вздымаются буруном над центральным объемом. Затем, резко изменив свое направление, они ниспадают вниз козырьком, который укрывает привокзальную площадь от солнца и словно выплескивает очередную порцию посетителей в Олимпийский парк» – так Н. И. Явейн представляет свой проект⁴²⁶.

Еще одно сооружение, обязанное своим рождением Олимпиаде 2014 г., – вокзал в Адлере (архитектурная группа под руководством А. П. Даниленко, 2013 г.). Проект продолжает тему морской волны, в данном случае звучащей особенно ярко, т.к. один фасад здания выходит на береговую линию. Впрочем,

⁴²⁵ Фролов В. Ладожский вокзал в Санкт-Петербурге // Проект РОССИЯ. 2003. № 29 (3). С. 18–19.

⁴²⁶ Явейн Н. И. Вокзал «Олимпийский парк» // Архитектурный Петербург. 2014. № 3. URL: <http://archpeter.ru/arkhiv/2014/03/vokzal-olimpijskijj-park/> (дата обращения: 16.12.2024).

есть и еще одна образная ассоциация, порождаемая данным строением – огромное крыло птицы. Грандиозное сооружение оказалось удачно вписанным в пространство, стало его яркой доминантой.

Архитекторы современных вокзалов все дальше уходят от рациональных геометрических конструктивных решений в направлении к природным формам, обращаясь к идеям архитектурной бионики. С точки зрения архитекторов данного направления пространство вокзала должно не уводить человека из мира природы, а наоборот, возвращать в него через установление глубоких связей между законами развития природы и архитектуры. Как отмечают М. Госчиняк и К. Янушкевич, характеризуя данную тенденцию, целью проектирования архитектурного пространства является «не только облегчение повседневной деятельности, но и обеспечение символических и эмоциональных впечатлений, которые могут играть важную роль в привлечении к нему людей... Архитектура, вдохновленная природой, – это искусство, дающее такие впечатления»⁴²⁷.

Одним из ярчайших представителей направления био-тек является С. Калатрава. Вокзал в Люцерне (1989 г.), железнодорожная станция аэропорта Лион – Сент-Экзюпери (1994 г.), вокзал Ориент в Лиссабоне (1998 г.), станция Льеж-Гильмен (2009 г.), станция Реджо-Эмилия (2014 г.), транспортный узел Всемирного торгового центра (2016 г.) – эффектные, наполненные светом, постройки из бетона, металла и стекла, своим обликом совершенно не передающие функцию сооружения, но несущие яркий художественный образ. Необычные деревья, морские волны, взлетающие птицы кажутся самостоятельными, почти скульптурными, объектами, движущимися в пространстве. Работы С. Калатравы выразительны и драматичны, легки и утонченны, они как будто парят в воздухе, создавая при этом целостные отношения между архитектурой, природой и человеком.

⁴²⁷ Gosciniak M., Januszkiewicz K. Architecture inspired by Nature. Human body in Santiago Calatrava's works. Sophisticated approach to architectural design. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Vol. 471, Issue 8. DOI 10.1088/1757-899X/471/8/082041/

Станции фуникулерной железной дороги Хунгербург в Инсбруке (арх. З. Хадид, 2007 г.) напоминают природные формы, покрытые льдом, что гармонирует с окружающим пейзажем. Легкая конструкция из двойного изогнутого стекла создает футуристический образ легкой, прозрачной, подвижной архитектуры, противоположной монументальным внушительным вокзалам предыдущей эпохи.

Дополнительно отметим, что к архитектурному облику вокзала могут добавляться культурные смыслы, связанные с историей бытования, идеологией, политикой власти, народным движением и т.п. Так, станция Астапово стала местом памяти великого русского писателя (на этой станции умер Л. Н. Толстой), Финляндский вокзал в Санкт-Петербурге стал символом революции и частью ленинианы (сюда в апреле 1917 г. вернулся из Германии В. И. Ленин), Белорусский вокзал в Москве считается символом Победы (отсюда на фронт отправлялись эшелоны с военными частями, здесь впервые была исполнена песня «Священная война», сюда возвращались победители), вокзал Фридрихштрассе в Берлине вошел в историю как символ разделенной Германии (в нем был размещен контрольно-пропускной пункт между западным и восточным Берлином, названный позднее «Дворцом слез», здесь прощались с уезжавшими на Запад родственниками члены семей, разделенных Берлинской стеной), Центральный вокзал в Берлине, построенный в 2006 г., при открытии назвали символом объединенной Германии и единой Европы.

Вокзальное здание не является суверенной территорией железной дороги, оно является частью городской архитектуры, более того – архитектурной доминантой города, со временем становится историческим памятником, в связи с чем существует тенденция не сносить здания в случае прекращения использования по прямому назначению, а наполнять новым содержанием, новыми функциями. Так, в здании парижского вокзала Орсе ныне располагается всемирно известный музей изобразительных искусств, в здании Гамбургского вокзала в Берлине – Музей современности, железнодорожный вокзал Хаапсалу преобразован в Музей железной дороги и связи, вокзал Джулио Простес в Сан

Паулу переоборудован в концертный зал (лучший в Латинской Америке), в здании терминала Юнион в Цинциннати открыт центр искусств и культуры, вокзал Юнион в Сент-Луисе трансформирован в высокочеловеческий отель, Варшавский вокзал в Санкт-Петербурге – в торгово-развлекательный комплекс. Как видим, из многочисленных дополнительных характеристик вокзала (вокзал как технический объект, арт-пространство, как дом, как место социальных контактов) в случае утраты главной характеристики усиливается какая-либо другая и вокзал продолжает свое существование как культурный объект нового назначения.

Итак, вокзал за свою относительно короткую историю проделал серьезный эволюционный путь от небольшого здания, решавшего не столько транспортную, сколько эстетическую функцию, до масштабного многофункционального комплекса. К этому привел целый ряд факторов: рост пассажиропотока, развитие технологий, изменение окружающей застройки, новые идейные установки, появившиеся требования по гуманизации среды и т.д. Решая новые задачи, каждый раз встраиваясь в конкретную градостроительную ситуацию, архитекторы вновь и вновь перерабатывали художественно-образную организацию зданий. Трансформация прошла 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. На этом история вокзала не заканчивается. В данный момент определяются пути дальнейшего развития, делаются шаги на пути нового осмысления такого яркого культурного феномена, как железнодорожный вокзал.

3.2 Железная дорога во временных искусствах

3.2.1 Железная дорога в литературе^{428 429}

Техника нашла свое отражение в художественной литературе достаточно поздно. М. П. Алексеев отмечает, что в западноевропейской поэзии первой половины XIX в. делаются лишь первые попытки обратиться к теме индустриализации, появляются первые отклики на технические новинки, постепенно входившие в бытовую жизнь⁴³⁰. Исследователь называет ряд авторов, в творчестве которых случайным образом появляются упоминания металлургических заводов, движимых паром кораблях, железной дороги и т.д. Во Франции это Ж.-Ж. Ампер, А. де Виньи, О. Барбье, в Англии – У. Вордсвот, в Германии – поздний И. В. Гете. Обращение же к русской литературе позволяет сделать автору вывод о том, что она «скорее и легче откликнулась на разнообразные явления технического прогресса, укоренявшиеся в быту 20-30-х годов»⁴³¹, паровые машины достаточно быстро стали предметом литературных размышлений, техническая терминология быстро закрепилась и пополнила русский словарь.

Интересны исследования, затрагивающие специфику употребления железнодорожных терминов в литературе XIX в. Первое время специальные железнодорожные термины считались непоэтичными, а потому не использовались, заменялись метафорами. Э. М. Грант описал первоначальный ужас поэтов перед такими словами, как «железная дорога», «тоннель», «экспресс» и их желание избегать данных неологизмов посредством применения особых фигур речи – «чугунный конь», «огненный дракон», «воспламененный гиппогриф», «сказочный курьер» и т. д. В приложении к своей книге автор

⁴²⁸ Материалы данного раздела были ранее опубликованы автором – Мальцева Е.А. Железная дорога в культуре детства (на примере отечественной культуры XX–XXI вв.) // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. 2020. № 3 (28). С. 20–25.

⁴²⁹ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении Д «Каталог литературных произведений».

⁴³⁰ Алексеев М. П. Пушкин и наука его времени: (Разыскания и этюды) // Пушкин: Исследования и материалы / АН СССР. Ин-т рус. лит. (Пушкин. Дом). М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1956. Т. 1. С. 9-125. С. 103.

⁴³¹ Там же. С. 104.

разместил словарь технических терминов с указанием на их первое употребление во французской поэзии⁴³².

Первое железнодорожное произведение в европейской литературе, по утверждению Г. Ю. Филипповского и Л. И. Зимин⁴³³, было написано в 1830 г. А. фон Шамиссо (выше уже давалась характеристика его стихотворения «Паровой конь» как обращения к сфере фантастики). Одним из первых поэтических откликов на появление железной дороги в России была «Попутная песня» Н. В. Кукольника (1840 г.). Текст, написанный на мелодию М. И. Глинки, с одной стороны, выражал волнение, восторг и ликование («Пестрота, разгул, волнение, / Ожиданье, нетерпенье»), с другой стороны – некоторые опасения («Коварные думы мелькают дорогой, / И шепчешь невольно: "О Боже, как долго!"»⁴³⁴), что отражает полярность отношения литераторов к появлению железной дороги.

Рассматривая отражение темы железной дороги в русской и европейской литературе, Г. Ю. Филипповский обращает внимание на то, что «концепт *железная дорога* в литературной традиции романтиков XIX века на русской почве – это прежде всего тексты П. А. Вяземского, Е. А. Баратынского и Ф. Н. Глинки, теоретиков русского романтизма, ранних русских поэтов-романтиков⁴³⁵». Романтизм как основное направление первой половины XIX в. по сути и дал первый отклик на появление нового вида транспорта, внеся в литературу новые образы и, прежде всего, образ паровоза. Этот образ наделяется рядом характеристик, ставших устойчивыми:

– поезд огромен и тяжел («Как дрожат под ним поля! / Чай, тяжел! Под этой ношей / Как не ломится земля!»⁴³⁶ В. Г. Бенедиктов, Локомотив, 1865 г.);

⁴³² Grant E. M. French Poetry and Modern Industry, 1830-1870 // A Study of the Treatment of Industry and Mechanical Power in French Poetry During the Reigns of Louis-Philippe and Napoleon III. Harvard Studies in Romance Languages. Vol. 6. Cambridge, MA : Harvard University Press, 1927. 218 p.

⁴³³ Филипповский Г. Ю., Зимина Л. И. Метафорическое пространство концепта железная дорога в текстах русских и европейских романтиков XIX в // Верхневолжский филологический вестник. 2019. № 2. С. 12.

⁴³⁴ Кукольник Н. В. Попутная песня [Электронный ресурс]. URL : http://az.lib.ru/k/kukolxnk_n_w/text_0010.shtml (дата обращения 06.01.2025).

⁴³⁵ Филипповский Г. Ю. «Железная дорога» Н. А. Некрасова: типология, влияния, взаимодействия // XX Свято-Троицкие ежегодные международные академические чтения в Санкт-Петербурге 27–30 мая 2020 г.: сборник научных статей и материалов. Санкт-Петербург : Изд-во РХГА, 2020. С. 91.

⁴³⁶ Бенедиктов В. Г. Стихотворения. Ленинград : Советский писатель, 1983. С. 516.

– он создан из металла («Он в латах, он весь – из металлов нетленных – / Из меди, железа...»⁴³⁷ В. Г. Бенедиктов, Локомотив, 1865 г., «Бьют железные копыта / По чугунной мостовой»⁴³⁸ П. А. Вяземский, Ночью на железной дороге между Прагою и Веною, 1853 г., «Мчится, мчится железный конек! / По железу железо гремит»⁴³⁹ Я. П. Полонский, На железной дороге, 1868 г.);

– летит с большой скоростью («Мы через дебри и овраги / На змее огненном летим»⁴⁴⁰ А. А. Фет, На железной дороге, 1859 или 1869 г., «Он летит неукротимо, / Пролетит – и нет следа»⁴⁴¹ П. А. Вяземский, Ночью на железной дороге между Прагою и Веною, 1853 г.);

– он связан с огненной стихией («Наш поезд огненный летит»⁴⁴² П. А. Вяземский, Петр Алексеевич, 1867, «Мы через дебри и овраги / На змее огненном летим» А. А. Фет, На железной дороге, 1859 или 1869 г., «То горделивая чугунка // С своим пожаром подвижным», Ф. Н. Глинка, Две дороги (Куплеты, сложенные от скуки в дороге), 1869 г.);

– часто олицетворяется («Зверь чудовищно огромный, / Весь он пар, и весь огонь!» П. А. Вяземский, Ночью на железной дороге между Прагою и Веною, 1853 г., «И, словно змей крылатый, // Грозит чугунной грудью» Л. А. Мей, Леший, 1861 г.).

Новые образы потребовали особых средств выразительности. М. С. Акимова выявляет художественные средства, способствующие созданию единого образа технического новшества. Это «сравнение незнакомого со знакомым как средство его познания, идентификации, приспособления друг к другу и отчасти в целях подчинения себе»; прием нагнетания через повтор значимых лексем; игра

⁴³⁷ Бенедиктов В. Г. Стихотворения... С. 515.

⁴³⁸ Вяземский П. А. Стихотворения. Ленинград : Советский писатель, 1986. С. 310.

⁴³⁹ Полонский Я. П. Стихотворения. Москва : Советская Россия, 1981. С. 124.

⁴⁴⁰ Фет А. А. Полное собрание стихотворений. Ленинград : Советский писатель, 1959. С. 283.

⁴⁴¹ Вяземский П. А. Стихотворения. Ленинград : Советский писатель, 1986. С. 310

⁴⁴² Вяземский П. А. Петр Алексеевич Полное собрание сочинений князя П. А. Вяземского. Издание Графа С. Д. Шереметева : [в 12 т.]. Т. XII : 1863–1877. Санкт-Петербург : Типография М. М. Стасюлевича, 1896. С. 299–301.

корнями, словами, понятиями; использование художественного потенциала фонетических средств (аллитерация, ассонанс) и т.д.⁴⁴³

Передав первые впечатления от железной дороги, создав ее первичный образ, романтики идут дальше, сопоставляя природу и цивилизацию, исследуя взаимоотношения внутри треугольника «человек – машина – природа». Железная дорога становится символом новой эпохи, носителем цивилизации, а далее – возможной угрозы природе, традиционному укладу жизни, самому человеческому существованию (данный аспект анализировался во 2 главе). В текстах находит отражение рождающееся опасение перед наступающей механизацией, автоматизацией человеческих отношений: «Весь мир становится машиною, / Где люди – гайки да винты»⁴⁴⁴, Ф. Н. Глинка, 1850-1860-е гг.; «Есть отречение личной воли, / Чтоб быть винтом в паровике»⁴⁴⁵ П. А. Вяземский, Послушать: век наш – век свободы, 1860 г.

Противоречивое отношение к железной дороге отмечается и в европейском романтизме. Философские размышления о влиянии технологии на судьбу природы, мира, человека, звучат в немецкой поэзии, демонстрируя как положительное влияние железной дороги, например, возможность объединить разделенные территории в единое государство («Эти рельсы – обручальные кольца»⁴⁴⁶, К. И. Бек, Железная дорога, 1838 г.), так и отрицательное, в частности, грубое вмешательство в привычный образ жизни – как в мир природный («Землю роя, лес губя, / Верный твой приют, / Гости, злые для тебя, – / Рельсы – так и прут. / Скрежет, визг – не подходи!»⁴⁴⁷ Н. Ленау, К весне 1838 года, 1838 г.), так и в мир человеческий («Вправду ль радость подарит / Людям та страна? / Или в этот райский сад / Людям не войти, / И лишь прибыль да разврат / Миру по пути? / Иль

⁴⁴³ Акимова М. С. Образ технической цивилизации в литературе второй трети XIX в. // Вестник славянских культур. 2012. № 2. С. 55.

⁴⁴⁴ Цит. по: Горбачева С. Русский пастельный портрет // Искусство. 2002 г., № 14. URL: <https://art.1sept.ru/article.php?ID=200201401> (дата обращения: 06.01.2025)

⁴⁴⁵ Вяземский П. А. Стихотворения. Ленинград : Советский писатель, 1986. С. 361.

⁴⁴⁶ Beck K. I. Die Eisenbahn // Beck K. I. Nächte. Gepanzerte Lieder. Leipzig, Wilhelm Engelmann, 1838. P. 31.

⁴⁴⁷ Левик В. В. Избранные переводы : в 2 т. Т. 2. Москва : Художественная литература, 1977. С. 60.

не шпалы все вперед / Гонит плут-кузнец, / А для мира цепь кует / Из конца в конец?»⁴⁴⁸ ⁴⁴⁹.

В англоязычной литературе периода романтизма основной тематикой были споры о взаимодействии новой технологии и природного мира. Так, У. Вордсворт выразил двойственные чувства по поводу технического прогресса, в частности, в стихотворении «Пароходы, виадук и железные дороги» (1833 г.), используя форму сонета, он с одной стороны, пишет о том, что технологии разрушают природу, с другой стороны, выражает надежду, что машины будут приняты природой как «искусство человека». Э. Дикинсон в стихотворении «Люблю смотреть как мила жрет...» (1891 г.) вписывает поезд в окружающую среду, олицетворяя его, представляя в образе полуфантастического коня – запыхавшегося, немного неуклюжего, но послушного и могучего⁴⁵⁰. Самой стихотворной формой автор описывает движение железнодорожного состава – произведение представляет собой одно длинное незавершенное предложение, в котором присутствует единственный знак препинания – тире, словно передающее движение поезда во времени и пространстве.

Важный шаг в осмыслении темы железной дороги сделал Н. А. Некрасов в получившем широкую известность стихотворении «Железная дорога» (1864 г.). Г. Ю. Филипповский отмечает, что это произведение продолжает традиции романтизма и указывает на ряд характерных для романтиков приемов, использованных Некрасовым⁴⁵¹. Это контрастные приемы (например, патриотизм – космополитичность), наличие видений (волшебная картина осенней природы, мертвецы – строители железной дороги), наличие единого романтического космоса⁴⁵². Однако в созданном в эпоху радикальных социальных перемен

⁴⁴⁸ Левик В. В. Избранные переводы... С. 60.

⁴⁴⁹ Развернутый анализ эволюции мотива железной дороги в немецкой литературе предлагает Й. Мар – Mahr J. Eisenbahnen in der deutschen Dichtung: Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und beginnenden 20. München: Jahrhundert. Fink, 1982. 342 p. URL: https://digi20.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb00040758_00001.html?zoom=0.50

⁴⁵⁰ Дикинсон Э. Стихотворения. Москва : Радуга, 2001. С. 207.

⁴⁵¹ Филипповский Г. Ю. «Железная дорога» Н. А. Некрасова: типология, влияния, взаимодействия // XX Свято-Троицкие ежегодные международные академические чтения в Санкт-Петербурге 27–30 мая 2020 г.: сборник научных статей и материалов. Санкт-Петербург : Изд-во РХГА, 2020. С. 91.

⁴⁵² Там же. С. 90.

произведении усиливается социальная составляющая, появляются черты реалистической литературы, железная дорога показана в том числе и через создание приземленных образов и сцен (в частности, сцена с подрядчиком, который по окончании работ спаивает рабочих).

К концу XIX в. железнодорожный транспорт существенно изменил повседневную жизнь, стал ее привычной частью, писать о нем стали иначе – стремясь правдиво и точно изобразить действительность, реального человека, типичные ситуации. В творчестве виднейших писателей-реалистов железная дорога стала и местом действия, и основой сюжета, и сложным полисемантическим символом.

Среди писателей последней трети XIX в., обращавшихся к разработке темы железной дороги, особое место занимает Л. Н. Толстой, для которого образ железной дороги стал сквозным. Исследованию данного образа в творчестве Толстого в целом и более конкретно – в романе «Анна Каренина», посвящено достаточно большое количество работ⁴⁵³, что уже говорит о его значимости. Авторы выделяют:

– социальный контекст появления железной дороги в творчестве писателя (М. С. Альтман пишет о роли железных дорог в жизни российского общества в 1870-е гг., о бурном строительстве новых транспортных магистралей как символе нового, рвущегося к власти, класса буржуазии);

⁴⁵³ Альтман М. С. «Железная дорога» в творчестве Л. Н. Толстого // Толстовский сборник. Тезисы докладов и сообщений к Толстовским чтениям. Тула, 1964. С. 65–71.; Эйхенбаум Б. М. Лев Толстой. Семидесятые годы // Эйхенбаум Б. М. Лев Толстой: исследования. Статьи. Санкт-Петербург : Факультет филологии и искусств СПб, 2009. С. 680.; Бабаев Э. Г. «Анна Каренина» Л. Н. Толстого. Москва : Художественная литература, 1978. 155 с.; Набоков В. В. Лекции по русской литературе. Санкт-Петербург : Издательская группа «Азбука-классика», 2010. 448 с.; Степаненко А. К. Мотив железной дороги в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина» // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки. 2005. № 2. С. 36–39.; Захарова Л. В. Мотив железной дороги в романах Л. Н. Толстого «Анна Каренина» и Б. Л. Пастернака «Доктор Живаго» // Толстовский сборник-2012. Творческое наследие Л. Н. Толстого в контексте развития современной цивилизации: Материалы XXXIII международных Толстовских чтений. Тула : Изд-во Тул. Гос. Пед. ун-та им. Л. Н. Толстого, 2012. С. 175–179.; Павлова И. Б. К вопросу о символике «Железной дороги» в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина» // Дом Бурганова. Пространство культуры. 2015, № 2. С. 148–154.; Бикеева И. А. Образ железной дороги в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина»: семантика и контексты // Наука в мегаполисе Science in a Megapolis. 2021. № 9 (35). URL : <https://mgpu-media.ru/issues/issue-35/literary-studies/image-railway.html> (дата обращения 08.02.2024).; Ленникvist А. Путешествие вглубь романа. Лев Толстой: Анна Каренина. Москва : Языки славянской культуры, 2010. 128 с.

– психологический аспект (В. В. Набоков, раскрывая особенности внутренней жизни Анны и Вронского, пишет об объединяющих их «тяжелой железной идее», о связанном с железной дорогой «двойном кошмаре» героев и куске железа (поезде), уничтожившем героиню; И. Б. Павлова обращает внимание на «катастрофическое, гибельное начало, воплощенное в железной дороге»);

– символическое значение (Б. М. Эйхенбаум отмечает: «Железная дорога вообще играет в романе какую-то зловещую, мистическую роль – от начала (раздавленный сторож – "дурное предзнаменование", по словам Анны) и до конца. Это тоже какой-то символ, воплощающий в себе и зло цивилизации, и ложь жизни, и ужас страсти»);

– композиционную роль (Э. Г. Бабаев подчеркивает, что жизнь героев романа так или иначе связана с железной дорогой; Б. Леннkvист, обозначая железную дорогу в качестве хронотопа отношений Вронского и Анны, наделяет ее сюжетобразующим значением, подчеркивает, что ключевые моменты романа происходят на железной дороге, «железная судьба Анны, явленная во множестве деталей и ситуаций романа, окончательно воплощается в чугунном колесе»).

Важным этапом развития европейского реалистического искусства стало творчество Э. Золя, в частности, утверждавшего, что реалистический (в определении Золя – «натуралистический») роман является «современным орудием познания»⁴⁵⁴. Подлинным исследованием напряженной жизни железнодорожной магистрали стал роман «Человек-зверь» (1890 г.). Золя задумывал новое произведение как судебный роман, но в процессе работы добавил вторую тему: «Мне главным образом хочется передать живое ощущение стремительного движения большой магистрали, связывающей две огромные станции... Мне хочется заставить жить в романе особый мир железной дороги: чиновников, начальников вокзалов, поездные бригады, начальников поездов, кочегаров, машинистов, обходчиков, служащих почтовых вагонов, телеграфистов.

⁴⁵⁴ Золя Э. Натурализм в театре // Золя Э. Собрание сочинений : в 26 т. : пер. с фр. Т. 24. Москва : Гослитиздат, 1966. С. 335.

В моих поездах люди будут делать все: есть, спать, любить. Там произойдут роды и случится смерть»⁴⁵⁵.

Железная дорога стала для Золя и новым элементом реальности (на исследование которой писатель потратил много сил и времени), и символом прогресса. В романе автор создает великолепные индустриальные пейзажи, раскрывает эстетическую сторону таких железнодорожных объектов, как железнодорожные платформы, переплетенье рельсов, огни подъездных путей, дым паровоза, багажные тележки и т.д., создает звуковую картину происходящего на железной дороге: «...из недр этого моря мглы доносились различные звуки – оглушительное, хриплое, лихорадочное дыхание, пронзительные свистки, напоминавшие отчаянные крики насилуемых женщин, жалобы далеких сигнальных рожков, и все это сливалось с рокошующим гулом соседних улиц»⁴⁵⁶.

В реалистической литературе постепенно нарастало «одомашнивание» железной дороги, перевод ее на человеческий уровень, изображение ее как части обыденной жизни, что, например, получило яркое выражение в творчестве А. П. Чехова. В десятках произведений писателя действие так или иначе связано с железной дорогой. Чехова интересовали разные грани жизни, потому его повести и рассказы стали своего рода энциклопедией железнодорожного мира. Железнодорожный мир Чехова наполнен людьми – самыми разными с точки зрения положения в обществе, богатства, возраста, образования и т.д., однако имеющих общее сходство – по словам В. Березина, все они – «люди железного века», постоянно находящиеся в движении («Даже те герои, что навек застряли в провинциальном городе, рвутся сдвинуться с места – чемодан – вокзал – Москва»⁴⁵⁷).

В дорогу отправляются по делу (в рассказе «Холодная кровь» (1887 г.) старик с сыном везут скот на продажу и сталкиваются с жесткими реалиями российской дороги), едут на дачу (герои рассказа «Дачники» (1885 г.) большим

⁴⁵⁵ Золя Э. Собрание сочинений : в 26 т. : пер. с фр. Т. 13. Москва : Гослитиздат, 1964. С. 651.

⁴⁵⁶ Золя Э. Человек-зверь // Золя Э. Собрание сочинений : в 26 т. : пер. с фр. Т. 13. Москва : Гослитиздат, 1964. С. 262.

⁴⁵⁷ Березин В. Настоящий Чехов // Знамя. 2010. № 9. С. 195-201.

семейством приезжают на дачу и разрушают идиллическое существование своих родственников), следуют в свадебное путешествие (рассеянный новобрачный из миниатюры «Счастливчик» (1886 г.) садится не в тот поезд, при этом ощущением счастья заражает всех своих случайных спутников), отбывают на лечение за границу (путешествие прокурора в сценке «Стража под стражей» (1885 г.) превращается в мучение и побуждает его к побегу от жены) и т.д. Обратим внимание на то, что, основная задача рассказов – юмористическое изображение типичных характеров и действий героев вне зависимости от окружающего пространства, решалась на основе сюжетов, которые могли произойти только на железной дороге.

Все оттенки комического, от иронии до сарказма, присутствуют в работах Чехова. С иронией автор описывает незадачливого кондуктора в рассказе «Ну, публика!» (1885 г.), не дающего уснуть пассажиру, насмешку вызывает мелочная и расчетливая дама из рассказа «Загадочная натура» (1883 г.), с сарказмом автор пишет о проблемах в работе железной дороги, например, о взяточничестве и «кумовстве» в произведении «Список лиц, имеющих право на бесплатный проезд по русским железным дорогам» (1886 г.).

Анализируя литературу «серебряного века», Е. А. Ковалева доказывает, что в этот период складывается новый тип дискурса – «"железнодорожный", в терминах которого стали осмысляться самые разнообразные явления»⁴⁵⁸ и дает определение «железнодорожного дискурса» как совокупности «интерпретационно-тематически и культурологически связанных текстов, представляющих в своем "лексиконе" один из "возможных" миров, центральным концептом которого выступает концепт "железная дорога", его концептуальные слои и концептуальные признаки»⁴⁵⁹. Та же автор обоснованно утверждает, что данный концепт закрепился по большей части в поэтических текстах, и называет следующие элементы «железнодорожного дискурса» в поэзии серебряного века:

⁴⁵⁸ Ковалева Е.А. «Железнодорожный дискурс» в поэзии Серебряного века: кажущийся парадокс // Известия ВУЗов. Поволжский регион. Гуманитарные науки. 2011. №2. С. 86.

⁴⁵⁹ Там же.

«вокзал, платформа, станция, перрон, буфет, залы, железная дорога, полотно, путь, рельсы, шпалы, стрелки, переезд, шлагбаум, состав, поезд, трамвай, электричка, метро, паровоз, локомотив, вагон, дым, семафор, свет, огни, пар, свист, свисток, звон, гудок, шум, гул, колеса, подножка, площадка, окна, стекла, двери, пассажиры, куклы, тени, погорельцы, утесы, муравьи, проводник, кондуктор, машинист, стрелочник, вагоновожатый, станционный сторож»⁴⁶⁰.

В рамках «железнодорожного дискурса» нарастает апокалиптическая тематика, связанная не столько с самой железной дорогой, а с общей атмосферой эпохи, предчувствием надвигающейся катастрофы («Я знаю – пышущий дракон, / Весь занесен пушистым снегом, / Сейчас порвет мятежным бегом / Завороженной дали сон», И. Ф. Анненский, 1908 г.). Отметим также присущее поэтам «серебряного века» обостренное чувство слова, выявление его новых возможностей. И. Ф. Анненский в 1905 г. в очерке, посвященном К. Д. Бальмонту, писал о складывающемся новом языке поэзии: «...нужен более беглый язык намеков, недосказов, символов: тут нельзя ни понять всего, о чем догадываешься, ни объяснить всего, что прозреваешь или что болезненно в себе ощущаешь, но для чего в языке не найдешь и слова»⁴⁶¹. В произведениях рубежа XIX – XX вв. ведется лексическая разработка «железнодорожного дискурса», происходит усиление символики, приращение смыслов, рождение новых ассоциаций.

В поэтических строках усиливается идея олицетворения железной дороги, наделение ее антропоморфными и зооморфными чертами («Загудят, запоют заунывно по свету, тоскуют в ущельях холодные рельсы», А. К. Гастев, Рельсы, 1913 г.; «И гибли молодые лягушки / Под рукопожатьем колес, / А паровоз жесточе пушки / Свои мозоли дальше нес» В. Хлебников, Бунт жаб, 1913–1914 гг.; «Сосед соседу тихо шушукал / В лад бега железного скользкой змеи. / Испуг вдруг оживил меня. Почудилось, что жабры / Блестят за стеклами в тени» В. Хлебников, Змей поезда, 1910 г.; «Но снова из глубин бешено вырывается неугомонный

⁴⁶⁰ Король Е. А. «Железнодорожный дискурс» в поэзии Серебряного века: постановка проблемы // Мир науки, культуры, образования. 2014. № 6(49). С. 394.

⁴⁶¹ Анненский И. Ф. Книги отражений. Москва : Наука, 1979. С. 102.

поезд, дышит пламенем, поет сталью, колотит и режет камни, врывается прямо в утесы, сверлит их грудью» А. К. Гастев, Экспресс. Сибирская фантазия, 1916 г.).

В то же время рождается и новая образность:

– связанная с природной стихией (И гложет свисток повторенный, / А издали вторит другой, / И поезд метет по перронам / *Глухой многогорбой пургой*», Б. Пастернак, Вокзал, 1913 г.);

– отсылающая к музыке («И снова, паровозными свистками / Разорванный, *скрипичный* воздух слит», О. Э. Мандельштам, Концерт на вокзале, 1921 г.; «Ночи скрипка часто визгом нарушает тишину / Прижимается ошибка к темноглазому вину» Д. Бурлюк, Крики паровоза, 1914 г.);

– обращая к образу книги/алфавита («Есть опасность, что железными дорогами, как *непонятными буквами непонятого языка*, не было бы начертано на знакомых и понятых страницах слово «глупость» (дурь). Слова другого значения: расчет, разум», В. Хлебников, Рыв о железных дорогах, 1918 г.).

Подобная образность присутствует и в западной литературе данного периода. Так, написанная в 1913 г. «Проза о Транссибирском экспрессе и маленькой Жанне Французской» Б. Сандрара стала воплощением идеи о кровавом крушении старого мира («Мир вытянулся и растянулся и вновь / сократился, наподобие аккордеона во власти / садистской руки. / Обезумев, / локомотивы к расщелинам неба несутся, / в провалах небесных / колеса, рты, голоса, / Псы несчастья нам лают во след»⁴⁶²), поезда автору представляются дьявольской игрушкой («поезда – бильбоке сатаны»⁴⁶³). М. Яснов отмечает, что эта книга стала первой, сочетающей авангардную поэзию с актуальным искусством, в ней Сандрар «ввел в обиход "длинную поэму", написанную свободным прозаизированным стихом <...>, сочетая собственно поэтическое видение и

⁴⁶² Сандрар Б. По всему миру и вглубь мира / Перевод М. П. Кудинова ; Статья и примеч. Н. И. Балашова. Москва : Наука, 1974. С. 19.

⁴⁶³ Там же. С. 22.

восприятие мира со скрупулезным, чуть ли не журналистским расследованием обстоятельств жизни, попадавших в поле его зрения»⁴⁶⁴.

Б. Сандрар применяет художественные приемы, позволяющие создать полновесный образ железной дороги, так, ритм свободного стиха, чередование нерифмованных куплетов передают ритм движения поезда. Музыкальная образность, отмеченная выше в творчестве русских авторов, ярко выражена и здесь («лязг железный, / фальшивый аккорд»⁴⁶⁵; «И в непрерывном лязге колес / Различал я безумия ноты / И литургии вечной рыдания»⁴⁶⁶; «И узнаю поезда по их стуку колес. / Поезда Европы четыре четверти в такте имеют, / а в Азии – пять или шесть четвертей. / Другие едут под сурдинку / они колыбельные / песни»⁴⁶⁷).

Литература XX в. развивалась в условиях утверждения трагического мироощущения, в период социально-политических катастроф, гуманитарных проблем, разрыва с традиционным мировоззрением, утраты целостной модели мира. Для литературы, как и для искусства в целом, это было время экспериментов, рождения новых эстетических систем, сложения разнообразных школ, группировок и т.д. Не ставя перед собой задачи осветить все литературные направления данного периода, обозначим лишь отдельных авторов и работы, в которых образ железной дороги получил свое отражение и развитие.

В литературе 1920-х гг. активно разрабатывалась техническая проблематика, связанная с идеей построения светлого будущего, в основе которого будет лежать индустриальное производство, действующая во благо человечества Машина. Традиционная оппозиция человека и машины была снята, машина (а в нашем случае – паровоз), становится проявлением творческой сущности человека (герой повести «Происхождение мастера» (1927 г.) А. П. Платонова наслаждается мыслью о том, «какой дорогой подспудная кровная сила человека объявляется вдруг в волнующих машинах, которые и по размеру, и

⁴⁶⁴ Яснов М. Блез Сандрар (1887-1961). Проза о Транссибирском экспрессе и маленькой Жанне Французской. Вступительная статья // Новый мир, 2015, № 6. С. 118.

⁴⁶⁵ Там же. С. 20

⁴⁶⁶ Там же. С. 27.

⁴⁶⁷ Там же. С. 29.

по смыслу больше мастеровых»⁴⁶⁸) и средством трансформации действительности (даже строительство узкоколейки в романе Н. А. Островского «Как закалялась сталь» (1930 г.) мыслится как прокладывание дороги в будущее).

В данный период закладываются основы философии техники, как отечественные, так и зарубежные мыслители обращаются к проблеме взаимоотношений человека и техники. А. А. Антипов, рассматривая развитие основных положений философии техники в художественных текстах, делает вывод о художественном воплощении этого «планетарного интереса к технике» в произведениях А. П. Платонова⁴⁶⁹. В своих произведениях Платонов показывает разные варианты отношения человека к технике, важнейший из которых – очеловечивание машины, когда, по словам С. Г. Бочарова, происходит «не уподобление паровоза и человека», «не метафора – метаморфоза»⁴⁷⁰. Для героев Платонова паровозы – живые существа, живущие рядом с человеком: «Одиноким Захар Петрович и не был – машины были для него людьми и постоянно возбуждали в нем чувства, мысли, пожелания»⁴⁷¹; «Семья Петра Савельича была небольшая: она состояла из него самого, его жены и паровоза серии "Э", на котором работал Петр Савельич»⁴⁷².

Образ железной дороги устойчиво присутствует в детской литературе 1920–1930-х гг. Анализ коллекции Российской государственной детской библиотеки показывает многообразие книг данной тематики, изданных в этот период. Перечислим лишь некоторые – «Книжка с картинками о паровозах» М. Луганского (1924 г.), «Паровоз» С. Т. Григорьева (1925 г.), «Паровозы на дыбы» П. П. Орловца (1925 г.), «Паровой конь» А. Л. Слонимского (1925 г.), «Победа над сушей» П. И. Лопатина (1925 г.), «Железный конь. Что такое

⁴⁶⁸ Платонов А. Происхождение мастера: Роман, повести. Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1989. С. 34.

⁴⁶⁹ Антипов А. А. Философия техники Андрея Платонова: идеи и образы в пространстве взаимоинтерпретации // Российский гуманитарный журнал. 2017, Т. 6, № 2. С. 145.

⁴⁷⁰ Бочаров С. Г. «Вещество существования». Мир Андрея Платонова // Бочаров С. Г. Вещество существования: Филологические этюды. Москва : Русский мир, 2014. С. 354.

⁴⁷¹ Платонов А. Происхождение мастера: Роман, повести. Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1989. С. 32.

⁴⁷² Платонов А. Жена машиниста: повести и рассказы. Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1979. С. 257.

железные дороги» В. Д. Никольского (1926 г.), «О чем пели колеса» М. Гинзбурга (1927 г.), «Поехали» О. М. Гурьян (1928 г.), «Машинист» Г. К. Никифорова (1928 г.), «Поезд» Л. Е. Остроумова (1928 г.), «Железная дорога» А. И. Введенского (1929 г.), «Железная дорога» В. А. Щепотева (1930 г.), «На стальных путях» Л. Липовецкого (1931 г.), «Повесть о Турксибе» С. К. Крушанского (1931 г.), «Сигнал» В. М. Гаршина (1937 г.) и др.⁴⁷³

Такое количество произведений можно объяснить особой значимостью образа железной дороги для культуры и искусства двух первых десятилетий советской власти. Железная дорога постепенно обретала символику движения в светлое социалистическое будущее, становилась символом построения нового общества. Данная идеология транслировалась через литературу и на детскую аудиторию разного возраста. Соответственно, железная дорога в детской литературе представлялась как однозначно положительный образ, паровоз – как полезный объект, который нужно освоить молодому поколению. Образ железной дороги позволял раздвигать перед детьми границы мира, представлял мир как открытый, структурированный, организованный, зовущий человека к конструктивной деятельности.

Идеализированное представление о советском мире воплотилось в идиллической картине путешествия по железной дороге в детском рассказе А. П. Гайдара «Чук и Гек» (1939 г.). В нем присутствует описание вагона со спящими пассажирами, пейзажа за вагонным окном, ощущений мальчика, оказавшемся в почти таинственном пространстве. Все это складывается в некую сказочную рождественскую историю (именно так интерпретирует рассказ О. И. Плешкова⁴⁷⁴), в которой, тем не менее, помимо лирического начала проявляется и героическое (стоящий на разъезде бронепоезд и охраняющий его красноармеец).

⁴⁷³ Российская государственная детская библиотека. Национальная электронная детская библиотека. Архив оцифрованных материалов. URL: <https://arch.rgdb.ru/xmlui/> (дата обращения: 22.08.2020).

⁴⁷⁴ Плешкова О. И. Фольклорно-мифологические элементы в рассказе А. П. Гайдара Чук и Гек // Культура и текст. 2005. № 8. С. 70-76.

Лирическое и героическое – две важные линии, присутствующие в «железнодорожной» литературе 1930–1940-х гг. Яркий пример «железнодорожной» лирики находим в творчестве К. М. Симонова, который в уже упоминавшемся нами цикле «Дорожные стихи» (1938–1939 гг.) изобразил романтического странника, легко покидающего дом и отправляющегося в дорогу («Нам всем, как хлеб, нужна привычка / Других без плача провожать, / И весело самим прощаться, / И с легким сердцем уезжать»⁴⁷⁵). Стихотворение «Вагон» из этого цикла И. Н. Коржова называет «выразителем философского кредо раннего Симонова»⁴⁷⁶, обращая внимание на то, как из бытового описания железнодорожной поездки оно преобразуется в метафору жизненного пути. Такой же вечный скиталец, не желающий покоя, изображен в стихотворениях Е. А. Долматовского «Комсомольская площадь» (1938 г.) («Как уеду, так тянет к далекому дому. / А едва подойду к дорожному порогу – / Ничего не поделаешь – тянет в дорогу»⁴⁷⁷), Я. В. Смелякова «Я сам люблю дорожную тревогу» (1939 г.) («Я сам люблю дорожную тревогу – / Звонки, свисток и предотъездный гам. / Я сам влюблен в железную дорогу – / В движение вагона по путям»⁴⁷⁸). Ориентированные на широкого читателя стихи были внятными и достаточно однозначными, для них характерны простота слога и определенная прозаизация.

Героическая линия усиливается с началом Великой Отечественной войны. В искренних и выразительных строках находят свое воплощение ключевые смыслы образа железной дороги. Поезд *увозит героев на войну* («из объятий, из слез, из недоговоренных слов / Сразу в пекло, на землю, / В заиканье пулеметных стволов»⁴⁷⁹ К. Симонов, «Из дневника», 1941 г.); под бомбежками *перевозит грузы* («Если хищник вблизи обнаружится, / если с неба сорвется гроза, – / не

⁴⁷⁵ Симонов К. М. Мурманское направление. Мурманск : Мурманское книжное издательство, 1972. С. 16.

⁴⁷⁶ Коржова И. Н. Традиции Н. С. Гумилева в поэзии К. М. Симонова: мотив пути // Словесное искусство Серебряного века и Русского зарубежья в контексте эпохи («IV Смирновские чтения») : материалы IV Международной научной конференции, Москва, 06–07 февраля 2020 года. Москва : Московский государственный областной университет, 2021. С. 101.

⁴⁷⁷ Долматовский Е. А. Комсомольская площадь // Русская советская поэзия. 1917–1952. Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1954. С. 561.

⁴⁷⁸ Смеляков Я. В. Я сам люблю железную дорогу // Страницы русской поэзии. 20–30 годы. Томск : Издательство Томского университета, 1988. С. 420.

⁴⁷⁹ Симонов К. М. Из дневника // Симонов К. М. Стихотворения и поэмы. Ленинград : Ленинградское отделение: Советский писатель, 1982. С. 119.

изменит суровое мужество, / не сдадут на ходу тормоза»⁴⁸⁰ Н. Н. Асеев, «Поезда», 1942 г.); *бьет врага* (Вот он бьет изо всех орудий, / И в лощинах меж зимних сёл / Узнают, улыбаясь, люди, / Что «Борис Петрович» пришёл» Е. Долматовский, «Борис Петрович»⁴⁸¹, 1942 г.); *становится временным домом для бойцов* (Теплушка что? Теплушка – дом, / Пусть в ней не вековать, / Но все ж неплохо в доме том / Солдатам проживать»⁴⁸² А. А. Прокофьев, «Россия», 1943-1944 гг.). Лозунговые, декларативные строки стихотворных произведений несли особый эмоциональный заряд, хорошо понимались и принимались аудиторией.

Тема железной дороги продолжает свое развитие в творчестве шестидесятников. В работах обнаруживаются характерные для авторов периода «оттепели» публицистическая направленность, диалогичность, большее, чем в литературе предыдущего периода, техническое разнообразие, усложнение художественного языка. Взгляд автора направляется как внутрь самого себя (лирическому герою этого периода особенно присуща рефлексия), так и вовне, в попытке через железнодорожную образность описать мир как Вселенную. Так, через железнодорожную символику происходит осмысление себя в этом мире, здесь и *выбор жизненного пути* («У тебя из многих, / как ты ни крути, / будут две дороги, / будут два пути»⁴⁸³ Р. И. Рождественский, «В поезде», 1956 г.; «Пусть душно и пыльно в вагоне, – / нет, я не устану / за ветром бросаться в погоню!»⁴⁸⁴ Р. И. Рождественский, «Выбор», 1956 г.), и *оценка того, что в жизни сделано* («Я врезался в возраст учета / Не сдавшихся возрасту прав, / Как в город из-за поворота / Железнодорожный состав <...> И кто я пред этой дорогой? / И чем похвалиться могу?»⁴⁸⁵ А. А. Тарковский, «Дорога», 1964 г.), и *осознание конечности существования в этом мире* («Эту ношу / транзитного жителя / выдержу я... / Жаль, / всё чаще/ и всё неожиданней / сходят друзья! <...> И

⁴⁸⁰ Асеев Н. Н. Поезда // Асеев Н. Н. Собрание сочинений: В 5 т. Т. 4. Стихотворения и поэмы. М. : Художественная литература, 1964. С. 41.

⁴⁸¹ Долматовский Е. А. Борис Петрович // Долматовский Е. А. Товарищ мой.... Стихи и поэмы. Москва : Воениздат, 1988. 382 с. https://litmir.club/br/?b=175616&p=29#section_135

⁴⁸² Прокофьев А. А. Россия. Стихи и поэма. М. : Правда, 1985. С. 18.

⁴⁸³ Рождественский Р. И. Собрание стихотворений, песен и поэм в одном томе. Москва: Эксмо, 2014. С. 24.

⁴⁸⁴ Рождественский Р. И. Собрание сочинений в 3-х т. Т. 1. Стихотворения. Поэмы. Песни. 1951–1964. Москва : Художественная литература, 1985. С. 29.

⁴⁸⁵ Тарковский А.А. Стихотворения. Москва : Художественная литература, 1974. С. 214.

однажды / негаданно / затемно / сдавит в груди. / Вдруг пойму я, / что мне обязательно / надо сойти! / Здесь. / На первой попавшейся станции. / Время пришло... / Но в летящих вагонах / останется / и наше / тепло»⁴⁸⁶

Р. И. Рождественский, «Спелый воздух дохнул напористо», 1976 г.), и *прощание с этим миром* («Свисаю с вагонной площадки, / прощайте...»⁴⁸⁷

А. А. Вознесенский, «Осень в Сигулде», 1961 г.). И в то же время авторы через железнодорожные образы описывали весь мир, в котором обитает человек («Лучше всего / спалось на Савеловском. / В этом / полузабытом сержантами / тупике Вселенной / со спартански жесткого / эмпээсовского ложа / я видел только одну планету: / оранжевую планету циферблата»⁴⁸⁸ И. А. Бродский, «Лучше всего спалось на Савеловском», 1960 г.).

Железная дорога является композиционным стержнем поэмы В. В. Ерофеева «Москва – Петушки» (1969 г.), по утверждению М. Н. Липовецкого, обладающей уникальным статусом: «пожалуй, ни один текст неофициальной культуры не имел и не имеет большего резонанса»⁴⁸⁹. Поэма стала символом русского андеграунда 1970-х гг., началом отечественного постмодернизма. В ней есть характерные для постмодернизма ирония, словесная игра, смешение противоположностей – вымышленного и реального, низменного и возвышенного, девиантного и нормального, смехового и трагического.

Герой поэмы движется в электричке по реально существующему маршруту, от одной станции к другой, при этом жизнь протекает на перегонах, во время остановок поезда она как будто ставится на короткую паузу, с тем, чтобы продолжиться после отправления (это замечательно делает автор путем незаконченного предложения в конце главы и его продолжением в начале следующей). Электричка становится связующим звеном между двумя мирами – порочным материальным миром (Москва) и райским местом (Петушки), при этом

⁴⁸⁶ Рождественский Р. И. Собрание сочинений в 3-х т. Т. 3. Стихотворения. Поэмы. Песни. 1970–1985. Москва : Художественная литература, 1985. С. 488.

⁴⁸⁷ Вознесенский А. А. Вознесенский А. А. Стихотворения и поэмы. Москва : Профиздат, 2001. С. 17.

⁴⁸⁸ Бродский И. А. Сочинения Иосифа Бродского. Т. 1. Санкт-Петербург : Культ.-просветит. общество «Пушкинский фонд», «Третья волна», 1992. С. 34.

⁴⁸⁹ Липовецкий М. Н. Паралогии: Трансформации (пост)модернистского дискурса в русской культуре 1920–2000 годов. Москва : Новое литературное обозрение, 2008. С. 285.

она сама является особым пространством, в котором собирается самая разнообразная публика, вступающая в диалоги (не то реальные, не то воображаемые) с героем. В этом же пространстве возможно и наступление Апокалипсиса: «А когда очнулся – в вагоне не было ни души, и Петр куда-то исчез. Поезд все мчался сквозь дождь и черноту. Странно было слышать хлопанье дверей во всех вагонах: оттого странно, что ведь ни в одном вагоне нет ни души... <...> Я бежал и бежал, сквозь вихорь и мрак, срывая двери с петель, я знал, что поезд "Москва – Петушки" летит под откос...»⁴⁹⁰. Железная дорога не привела героя в лучший мир, его путешествие (а это жизненный путь) закончилось там же, где и началось, и закончилось трагически.

Самостоятельную линию развития образа железной дороги создавала детективная и фантастическая литература. Такие характеристики железной дороги, как точное расписание, регулярное движение, жесткая привязка дороги к местности, анонимность пассажиров, их изолированность от внешнего мира, с одной стороны позволяет воображаемому преступнику хорошо спланировать преступление, а с другой стороны, детективу – раскрыть его (например, знание расписания, наличие или отсутствие билета часто дают ключ к разгадке). У авторов же появляется возможность через образ железной дороги выстроить драматичный, напряженный сюжет.

В цикле А. Конан Дойла о Шерлоке Холмсе путешествие по железной дороге является неотъемлемой частью ряда сюжетов, поезд часто служит транспортом для главных героев, он дает возможность персонажам быстро и с комфортом перемещаться, уединяться в купе. В развитии самого сюжета железная дорога выполняет скорее вторичную функцию, но в целом становится символом мобильного общества.

В детективах А. Кристи путешествие по железной дороге становится сюжетообразующим мотивом, определяющим характер совершаемого по воле автора преступления и возможность его раскрытия. Писательницей написано

⁴⁹⁰ Ерофеев В. В. Москва – Петушки. Москва : Вагриус, 2000. С. 172.

несколько произведений, действие которых связано с передвижением на поезде, самые известные – «Убийство в Восточном экспрессе» (1934 г.), «В 4.50 из Паддингтона» (1957 г.). По ним можно судить, какие разные типы путешествий описывает А. Кристи. В первом случае это комфортабельное путешествие в роскошном международном экспрессе, во втором – прозаичная поездка в пригородном поезде. При этом в данных произведениях есть общий момент – раскрытию преступления способствует некий сбой в работе железной дороги – вместо того, чтобы ожидаемо двигаться, поезд внезапно останавливается и дает возможность героине увидеть совершаемое преступление («В 4.50 из Паддингтона»), а Э. Пуаро – раскрыть совершенное («Убийство в Восточном экспрессе»). Созданные автором напряженные, динамичные тексты не лишены и философского обобщения: «Поезда безжалостны, правда, месье Пуаро? Люди в них умирают, их там убивают, а поезда продолжают идти как ни в чем не бывало <...> Да, да, я понимаю. Жизнь подобна поезду, мадемуазель. Она вечна. И хорошо, что это так»⁴⁹¹.

Железная дорога менялась, но сохраняла свои основные характеристики и продолжала привлекать мастеров детектива. Так, например, в романе современного автора – П. Хоккинс, «Девушка в поезде» (2015 г.) анонимность железнодорожной поездки становится центральной точкой сюжета, в котором главная героиня – лишь мелькающее лицо в быстро движущемся поезде.

Фантастическая литература подхватывает и развивает основные смыслы, содержащиеся в образе железной дороги, делая это по законам своего жанра⁴⁹². В фантастике, обладающей своим «фантастическим типом образности со свойственными ему высокой степенью условности, откровенным нарушением реальных логических связей и закономерностей, естественных пропорций и форм изображаемого предмета»⁴⁹³, железная дорога многократно усиливает свои

⁴⁹¹ Кристи А. Тайна «Голубого поезда». Новосибирск : Гермес, 1993. С. 390.

⁴⁹² Данную разновидность литературы будем рассматривать как цельное явление, не подразделяя на такие виды, как научная фантастика, магический реализм, фэнтези и др.

⁴⁹³ Муравьев В. С. Фантастика // Литературная энциклопедия терминов и понятий. Москва : НПЦ «Интелвак», 2001. С. 1121.

возможности, наделяется новыми, зачастую сверхъестественными, свойствами, помещается в разные эпохи.

В ряде фантастических произведений на всем протяжении рассматриваемого периода (с начала XIX в. до конца XX в.) продолжается развитие образа железной дороги как символа прогресса, ведущего к формированию высокотехнологической цивилизации (в повести Дж. Лаудон «Мумия! Или история двадцать второго века», 1828 г., дома передвигаются с места на место по железнодорожным путям; в романе Ж. Верна «Париж XX в.», 1860 г., поезда метрополитена передвигаются на сжатом воздухе, в его же рассказе «Курьерский поезд будущего», 1888 г., мощная струя воздуха движет вагоны в тоннеле на дне океана; в романе Х. Гернсбека «Ральф 124С 41+», 1911 г., вагоны движутся в результате действия силы притяжения магнитов в туннеле, проложенном сквозь Землю между Европой и Америкой; в серии романов К. С. Робинсона «Марсианская трилогия», 1992 г., колонизация Марса происходит в том числе и с помощью железных дорог и т.д.).

Деструктивная символика также нашла свое отражение в фантастической литературе (в книге У. Гроува «Крушение мира», 1889 г., через образ самовоспроизводящихся локомотивов, пытающихся уничтожить людей, передается идея «бунта машин»; в романе Г. Г. Маркеса «Сто лет одиночества», 1967 г., железная дорога в Макондо приносит все пороки большого города, а затем становится транспортом для тел тысяч погибших рабочих; в рассказе С. В. Лукьяненко «Поезд в теплый край», 1992 г., железная дорога трансформируется из символа надежды в символ отчаяния и оказывается дорогой, ведущей к смерти; в романе «Станция Йокогама SF» Ю. Исукари, 2016 г., разумная железнодорожная станция разрастается, захватывая японские острова и т.д.).

В фантастической литературе обнаруживается и особым образом переосмысленная символика железной дороги как жизненного пути человека или человечества («Желтая стрела» В. О. Пелевина, 1993 г.); как границы между своим и чужим («Поезд в ад» Р. Блоха, 1958 г.), прошлым и будущим («Дракон»

Р. Брэдбери, 1955 г.), миром и войной («Сон войны» А. Р. Рубана, 1993 г.); как дома, затерявшегося во времени и пространстве («Фирменный поезд "Фомич"» В. Д. Колупаева, 1979 г.).

Итак, рождение железной дороги совпало с периодом расцвета европейской и отечественной литературы. В первой трети XIX в. на смену классицизму с его нормативностью, интересом к античности, стремлением к воплощению универсального знания о мире и человеке, пришел романтизм, для которого характерны антинормативность, интерес к символизму, внимание к современности, желание выразить индивидуальные мысли, чувства, впечатления. Представляется логичным обращение представителей нового направления к техническому изобретению, вызвавшему большой интерес и неоднозначную реакцию у общественности. Постепенно представителями разных литературных направлений был разработан весь комплекс символических значений образа железной дороги, к началу XX в. сформировался особый «железнодорожный дискурс», в терминах которого стала описываться действительность. Авторы XX-XXI вв., работая в разных жанрах, разрабатывали сложившуюся символику железной дороги, трансформируя ее, принося новые смыслы.

3.2.2 Железная дорога в музыке^{494 495}

Появление железной дороги с ее невиданными доселе скоростями, ритмической организованностью и эффектными звуковыми проявлениями произвело впечатление на музыкантов. О звуках, издаваемых первыми поездами пишет Р. Шаффер: «они были богатыми и характерными: свисток, звонок, медленное пыхтение паровоза при трогании с места, внезапное ускорение при пробуксовке колес, затем снова замедление, внезапные взрывы убегающих колес, пар, скрип колес, грохот вагонов, удары по окну от проезжающего в

⁴⁹⁴ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Лесовиченко А. М., Мальцева Е. А. Железная дорога в музыке и изобразительном искусстве // Железнодорожный транспорт. № 5, 2012. С. 72–77.

⁴⁹⁵ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении Е «Каталог музыкальных произведений».

противоположном направлении поезда – все это были незабываемые звуки»⁴⁹⁶. С точки зрения исследователя, эти звуки порождали самые привлекательные ассоциации из всех звуков промышленной революции.

Железная дорога стала источником вдохновения для большого числа композиторов, работавших в различных стилях и жанрах. Помимо звуков, четких ритмов и возможности воспроизвести их с помощью музыкальных инструментов, привлекательными для музыкантов становились такие характеристики железной дороги, как движущееся во времени движение, имеющее начало, развитие и остановку, этим похожее на композицию музыкального произведения; способность вызвать у человека сильные, разнообразные переживания и эмоции, доступные к воплощению в музыкальном произведении с помощью соответствующих выразительных средств.

И в России, и в Европе открытие железных дорог отмечалось созданием музыкальных произведений. Это были и произведения, специально сочинявшиеся к открытию железнодорожных линий, и спонтанные отклики на появление необычного вида транспорта, и музыкальные впечатления от путешествия на поезде, и музыка, написанная для исполнения на железной дороге (например, на вокзале) и т.д.

Среди написанных в XIX в. произведений достаточно много композиций, связанных с железной дорогой только названием и общим настроением, при этом не создающих ее образ. По большей части это танцевальная музыка (вальсы, польки, галопы), написанная для балов и банкетов, так или иначе связанных с жизнью железной дороги. Яркие композиции такого рода создали австрийские композиторы XIX в. Й. Ланнер, династия Штраусов, Й. Гунгль, Ф. Фарбах. В 1829 г., еще до появления железной дороги в Вене, Й. Ланнер написал «Вальс прибытия», который, вероятно, стал одним из первых откликов на рождение нового вида транспорта. Железнодорожную линию в вальсе продолжила династия

⁴⁹⁶ Schafer R. Murray. The soundscape : our sonic environment and the tuning of the world. Rochester, Vt. : Destiny Books, 1994. P. 81. URL: https://monoskop.org/images/d/d4/Schafer_R_Murray_The_Soundscape_Our_Sonic_Environment_and_the_Tuning_of_the_World_1994.pdf.

Штраусов. Этому способствовали и собственный опыт путешествий по железной дороге, и желание привлечь интерес публики модной на тот момент темой, и специфика некоторых концертных площадок (о концертах И. Штрауса-младшего в Павловском вокзале мы писали выше). Вальсы венских композиторов, имея прежде всего прикладной характер, становились образцами высокого искусства, как пишет Е. И. Мейлих, «они развлекают, но и приучают к тонкому вкусу; они танцевальны, но и поэтичны; это музыка прикладная, но полностью отвечающая требованиям художественности»⁴⁹⁷.

В вальсе И. Штрауса-отца «Удовольствие от железной дороги» (1936) уже присутствует некоторое подражание звукам, издаваемым паровозом. Композиция, как и принято было в 1830-е гг., состоит из вступления, 5 вальсов и коды. Звуки начинающегося путешествия слышны во вступлении в повторяющихся аккордах медных инструментов и тремоло у струнных, в постепенно нарастающей динамике к ярким последним аккордам. Вальсы написаны в классическом размере $\frac{3}{4}$, они довольно быстрые, мелодичные, а звучащие большую часть времени в аккомпанементе опорный бас первой доли и более слабые аккорды второй и третьей долей напоминают звуки пыхтящего поезда, передают ритм его движения, в звуках валторны можно услышать гудок паровоза. Отметим, что первое исполнение произведения состоялось на фоне специально заказанных Штраусом декораций, изображавших железнодорожное путешествие. Почти десять лет спустя, в 1847 г., И. Штраус написал кадрили для карнавала, организованного руководством Северной железной дороги кайзера Фердинанда. Произведение получило название «Сувенир карнавала 1847 года» и представляет собой композицию из шести частей достаточно ритмичной танцевальной музыки.

Новый вид передвижения, энергия и динамика паровоза нашли свое отражение в вальсах и польках И. Штрауса-младшего, Э. Штрауса. Об этом говорят как названия – «Ускорение», «Спиральи», «Без тормоза», «Искры огня», так и применяемые средства музыкальной выразительности – медленный в начале

⁴⁹⁷ Мейлих Е. И. Иоганн Штраус. Из истории венского вальса. Ленинград : Музыка, 1975. С. 52.

и постепенно ускоряющийся темп, нарастающие крещендо по мере ускорения, подражающие гудку паровоза звуки деревянных духовых инструментов, струнные тремоло, пассажи восходящей хроматической гаммы. В произведениях «передается ощущения человека, стоящего рядом с огромной паровой машиной. Сердце словно бьется в унисон с набирающим скорость паровозом, который все ускоряет свой бег, подавляет мощью»⁴⁹⁸.

Композиторы активно пользуются возможностями оркестра для имитации звуков, издаваемых паровозом при движении. Так, польку Э. Штрауса «Путь открыт» (1869 г.) часто начинают со свиста, производимого разными возможными способами, полька «Без остановки» (1874 г.) того же композитора во многих исполнениях начинается звоном колокола (обычно извещавшего об отправлении поезда со станции) и заканчивается пронзительным звуком флейты-пикколо (возможно, имитирующей предупредительный свисток станционного служащего). В польке «Поезд удовольствия» (1864 г.) И. Штраус-младший, вдохновленный открытием Австрийской южной железной дороги и запуском по ней прогулочных поездов, использует треугольники и валторны для передачи звуков поезда, а синкопированные аккорды – для имитации предупредительных сигналов поезда, мчащегося через сельскую местность.

Галоп – танец, пик популярности которого пришелся на первую половину XIX в., также оказался связанным с железнодорожной тематикой. Характерные для галопа хорошо очерченная мелодия, «отбивающиеся» в аккомпанементе четверти, а часто и восьмые доли, придают пьесам ритмичное, немного скачкообразное, звучание, которое можно связать с образом движущегося поезда. Три пьесы, написанные в честь открытия скандинавских железных дорог, были созданы в данном жанре. Галоп «Первая паровая железная дорога в Копенгагене» Х. К. Лумбю (1847 г.) был написан в честь открытия первой железнодорожной линии в Дании из Копенгагена в Роскилле, «Железнодорожный галоп» Ф. Хойера (1862 г.) – к открытию первой финской железной линии Хямеенлинна –

⁴⁹⁸ Мейлих Е. И. Иоганн Штраус... С. 66.

Хельсинки, «Железнодорожный галоп» Ж. Майера (1868 г.) – к запуску линии Стокгольм – Гетеборг. Каждая пьеса начинается с преувеличенно замедленного и постепенно ускоряющегося темпа, тем самым изображая постепенно набирающий скорость поезд, далее следует переход к быстрой части, завершается композиция замедлением музыки, полной остановкой. Ударные инструменты (например, щеточки) удачно используются для передачи звуков движущегося поезда.

Среди первых «железнодорожных» музыкальных произведений в России принято называть «Попутную песню» М. И. Глинки из цикла «Прощание с Петербургом» (1840 г.) на стихи Н. В. Кукольника. В этом небольшом произведении намечены выразительные средства фиксации железнодорожных образов. Композитор использует быстрый темп, мажорный лад, двухдольный размер, создавая при помощи этих средств ощущение направленного стремительного движения в бодром настроении. В развитии возникает несколько затемненная кантиленная мелодия, но она лишь оттеняет оптимизм основного образа. Важную роль играет периодически повторяющийся тонический аккорд на сильной доле фортиссимо, который подчеркивает четкость движения.

Внедрение железных дорог не прошло и мимо французских композиторов. В 1844 г. появляется этюд для фортепиано «Железная дорога» Ш. Алькана, в котором, также как у М. И. Глинки, доминирует бурное движение, виртуозные средства фортепианной игры, праздничное настроение. Есть в этюде и лирический напев. Алькан явно пытается передать звуковые эффекты, ассоциирующиеся со звуками железной дороги: так, отчетливо сигнальный смысл имеет одиночный аккорд в крайнем верхнем регистре инструмента (в эстетике музыки XIX века без специальной задачи такие эффекты не использовались). Окончание пьесы передает процесс постепенного торможения состава.

Ироничное отношение к технической новинке демонстрирует Дж. Россини в фортепианной пьесе «Маленький поезд удовольствий» из сборника «Грехи старости» (1857–1868 гг.). Особенностью данного произведения является наличие комментариев, которыми автор сопровождает нотную запись. Начинается пьеса имитацией движения поезда («Вагон трогается», «Вперед машина»), он уходит,

медленно набирая скорость, ярким акцентом звучит трель на сфорцандо («Сатанинский свист»), звучит нисходящая хроматическая гамма, она затихает и останавливается («Нежная мелодия тормозов»), далее следует лирическая мелодия («Парижские львы протягивают руки ланям, чтобы те вышли из вагона»), путешествие поезда продолжается и приводит к катастрофе, передающейся цепочкой напряженно звучащих уменьшенных септаккордов («Ужасное крушение поезда»), далее – переворачивающие традиционные значения мажора и минора восходящее минорное арпеджио («Первая смерть в раю»), нисходящее мажорное арпеджио («Первая смерть в аду»), напоминающие похоронные марши тихие медленные аккорды («Похоронное песнопение») и неожиданно беззаботная легкая мелодия («Острая боль наследников»), завершающаяся яркими аккордами в до мажоре («Все это более чем наивно, но это правда»).

Так Россини выстраивает драматургию путешествия-катастрофы, используя изобразительные возможности музыки, создавая комическую театрализованную пьесу. Театральность пьесы уловил композитор XX в. – А. Корги, в 1991 г. написавший музыку к балету «Маленький поезд удовольствия» для двух фортепиано и ударных, опираясь на музыку Россини, но при этом полностью ее переработав, вступив в своего рода постмодернистский диалог с композитором прошлого. По утверждению Л. Арагоны, возможность такого диалога уже была заложена в наполненной иронией и гротеском музыке Россини⁴⁹⁹.

Стоит упомянуть короткую, но яркую симфоническую пьесу П. Грейнджера «Музыка поезда» (1906 г.), где передается радостное настроение, надо полагать, пассажира. Характерной особенностью пьесы является резкая внезапная остановка (этим композиция и завершается). Если слушать пьесу, не зная названия, только этот механистический обрыв и настраивает на образ технического объекта.

В названных произведениях образ железной дороги представлен, по существу, латентно, музыкальные приемы, передающие звуки поезда, еще только

⁴⁹⁹ Aragona L. Rossini andata e ritorno. Un petit train de plaisir di Azio Corghi // Itinera - Rivista di Filosofia E di Teoria Delle Arti. 2020. № 20. P. 20–60. DOI: 10.13130/2039-9251/14916.

вырабатываются. Однако композиторы XIX – начала XX в., изображая зарождающуюся машинную цивилизацию, которая и очаровывала, и восхищала, и пугала, уже начали создавать новую – техническую – образность в музыке и тем самым готовить почву для более глубокого музыкального осмысления образа железной дороги композиторами XX в.

Значительно ближе к звуковому первоисточнику образы, созданные в авангардистские 1920-е гг. Одним из ведущих направлений данного периода был конструктивизм, вдохновленный идеями урбанизма, индустриализма, стремящийся передать дух «железного», «стального» века. Конструктивизм в музыке обратился к созданию динамичных образов работающих механизмов, к отражению динамики машинного мира, и это уже не просто звукоподражание, «за аудиоэффектом встают ярчайшие зрительные образы, слушатель оказывается эмоционально захвачен процессом нагнетания скорости и страстным восторгом от работы чего-то поистине гигантского»⁵⁰⁰. Представляется логичным, что именно образ стремительно движущегося поезда оказался в центре внимания конструктивистов.

Своего рода эталоном конструктивизма является симфоническая пьеса А. Онеггера «Пасифик-231» (1923). Хотя изначально композитор работал над музыкально-технической задачей, видимо, его любовь к паровозам сказалась на поиске художественного образа «Симфонического движения №1» («Пасифик» является одной из частей триптиха), ассоциировавшегося с механическим объектом до такой степени, что композитор смог дать своему произведению программное название. В слушательском восприятии пьеса Онеггера – замечательное воплощение образа движущегося поезда с его остинатными стуками колес, свистками и хрипами различных деталей машины, которые передаются как метро-ритмическими средствами, краткими мелодическими формулами, специфическими аккордовыми сочетаниями (часто нетерцевой

⁵⁰⁰ Меликсетян С. В. Русский музыкальный конструктивизм : автореферат дис. ... кандидата искусствоведения : 17.00.02. Мjcrdf, 2011. С. 15.

структуры), тембровыми решениями, где важнейшую роль играют медные духовые и ударные инструменты.

Отметим, что Онеггер, признавая свою любовь к локомотивам («Я всегда любил локомотивы. Для меня это живые существа, я всегда любил их, как другие любят женщин и лошадей»⁵⁰¹), говорил, что попытался наполнить музыку визуальным впечатлением и чувством физической радости. Сам автор описывал ее динамику следующим образом: «Музыка начинается с объективного созерцания – тихого дыхания покоящейся машины. Затем следует напряженный старт, набирающая скорость, переход от настроения к настроению, когда трехсоттонный поезд мчится сквозь темную ночь, мчась со скоростью сто двадцать миль в час»⁵⁰². В целом автор пошел дальше простой звукоизобразительности, создав, по словам С. Э. Павчинского, общую картину гораздо более широкого звучания, картину, воспевающую «силу человеческого духа и радость покорения мощной стихии»⁵⁰³.

Фортепианная фантазия американского авангардиста Ч. Айвза «Небесная железная дорога» (1924) является музыкальной версией одноименного рассказа Н. Хоторна, в котором главный герой во сне отправляется в паломнический путь по железной дороге, якобы проложенной в Небесный город, но оказавшейся обманом дьявольских сил. Сложная для исполнения пьеса имеет и сложную музыкальную структуру – она включает отсылки к классическим произведениям, религиозным гимнам, регтаймам, популярным американским песням. Образ движущегося поезда передается диссонирующими аккордами, плотной ритмической текстурой, нарастающей динамикой. Т. Бродхед называет пьесу «высоким образцом ярких красок, энергии и юмора»⁵⁰⁴.

Близкий подход демонстрирует В. М. Дешевов в фортепианной пьесе «Рельсы» (1926), которая стала одним из музыкальных символов железной

⁵⁰¹ Цит. по: Setting locomotives to music // The Literary Digest, October 25, 1924, P. 29. URL : <https://www.unz.com/print/LiteraryDigest-1924oct25-00029>.

⁵⁰² Там же.

⁵⁰³ Павчинский С. Э. Симфоническое творчество А. Онеггера. Москва : Советский композитор, 1972. С. 60.

⁵⁰⁴ Brodhead Thomas M. Ives's Celestial Railroad and His Fourth Symphony. American Music. 1994. Vol. 12, №. 4. P. 419. DOI: 10.2307/3052341.

дороги. Здесь используются похожие средства остиной организации ритма, «сигнально» выделенные повторения больших секунд, короткие пробеги по фрагментам хроматической гаммы и по звукам диссонирующих аккордов, квартаккорды, резкие динамические контрасты и т. д. О. В. Синельникова и А. Л. Акуленко, анализируя пьесу, обращают внимание на наигрыш-напев, появляющийся в середине, выделяющийся ясной тональной основой: «внедрение короткой мелодической линии подобного типа – это яркое событие в произведении, оно выделяется из всего контекста, будто замысел автора состоит не только в изображении "бездушной машины", но и в иллюстрации того, кто управляет ей, напевая подобный мотив»⁵⁰⁵.

С увлечением конструктивизмом связывают одноактный балет «Стальной скак» (1925), созданный С. С. Прокофьевым для труппы С. Дягилева. Новаторская и смелая эстетика соответствовала духу новой индустриальной эпохи. Б. В. Асафьев писал, что в балете выражен «подлинный стиль нашей эпохи, потому что здесь вполне можно говорить о кованных ритмах, об упругих как сталь интонациях и о музыкальных и отливах, подобных дыханию гигантских мехов»⁵⁰⁶. Первая часть балета происходит на вокзале и изображает различных персонажей, наполняющих перрон – матросов, оратора, комиссаров, жуликов, папиросниц, мешочников, создающих вокзальную суету. Ярким музыкальным фрагментом является эффектное скерцо «Поезд с мешочниками», с характерными для композитора приемами – остротой звучания, гротескностью.

Произошедшая в 1930-е гг. в советском искусстве смена эстетических критериев заставила многих композиторов адаптироваться к новым реалиям, перейти на позиции социалистического реализма. Пафос преобразований, создания нового общества, устремленность в светлое социалистическое будущее, как отмечалось выше, в искусстве часто связывали с образом железной дороги. Строительство новых дорог, а в данном случае Туркестано-Сибирской

⁵⁰⁵ Синельникова О. В., Акуленко А. Л. Эволюция «музыки машин» сквозь призму времени // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. 2023. № 62. С. 80.

⁵⁰⁶ Савкина Н. П. Сергей Сергеевич Прокофьев. Москва : Музыка. 1982. С. 82.

магистрала, должно было демонстрировать преимущество нового строя, нового быта, победу советского человека над силами природы. Решая пропагандистскую задачу, представители разных видов искусства отразили это событие в своих произведениях. Музыкальный вариант представил М. Штейнберг в симфонии «Турксиб» (1933 г.). О. И. Луконина отмечает актуальность конструктивистских идей в произведении и одновременное воплощение концепции государственного заказа⁵⁰⁷. В симфонии звучат и «романтика машин» (конструктивность, изображающие движение паровоза сонорные эффекты), и бытовая музыкальная речь (переработанные мелодии казахских народных песен), завершается она мощным фанфарным звучанием, символизирующим торжество человека над природой.

Западных музыкантов второй половины XX в. поиски нового пути в искусстве привели к отказу от исторической преемственности, традиционной музыкальной эстетики, обращению к новым композиторским техникам, новым источникам звучания, новому звуковыражению, даже нотная запись часто становилась принципиально иной. Открытиями музыкального мышления стали додекафония, алеаторика, сонорика, полистилистика и пр. Музыкальные эксперименты преследовали разные цели, не всегда приводили к эстетически полноценному результату, но прокладывали путь новому искусству, закладывали основы новой музыкально-эстетической парадигмы⁵⁰⁸.

Экспериментами в области микрохроматики и адаптации к ней музыкальных инструментов занимался Г. Парч. В инструментальной композиции «Американский скоростной экспресс: Музыкальное описание трансконтинентального путешествия бродяги Слива» (1943 г.) композитор использует пестрый набор инструментов, среди которых адаптированная гитара, особым образом настроенная гармоника (хромелоден), огромная кифара (собственная 72-струнная версия древнегреческого инструмента), настроенные на авторский

⁵⁰⁷ Луконина О. И. Максимилиан Штейнберг: личность и творчество в контексте отечественной культуры первой половины XX века : автореферат дис. ... доктора искусствоведения : 17.00.02. Ростов-на-Дону, 2013. С. 37.

⁵⁰⁸ Холопов Ю. Н. Новые парадигмы музыкальной эстетики XX века // Наука без границ : Сборник статей к 15-летию журнала «Musiqi dūnyasi». Москва : ООО Издательство «Композитор», 2015. С. 244–266.

звукоряд. Частью музыкального текста стали произносимые оратором фрагменты разговоров, замечаний, надписей, которые Парч собирал во время своих скитаний по железным дорогам.

Одним из направлений, в рамках которых велись творческие поиски, стала «конкретная музыка», появившаяся в конце 1940-х гг. и использовавшая все звуки окружающего мира, в том числе звуки индустриального происхождения. Идея не имитировать звуки, а непосредственно вводить их в ткань произведения родилась еще в начале XX в., но теоретически и практически оформилась позже – в творчестве П. Шеффера. Новшество показалось интересным ряду авторов и породило ряд произведений, в том числе и связанных с железной дорогой.

Первым произведением конкретной музыки стала серия композиций П. Шеффера «Пять шумовых этюдов» (1948 г.), в которой первым был «Железнодорожный этюд». По своей сути это коллаж, составленный в студии из записей, сделанных на парижском вокзале с помощью машинистов, работавших на паровозах по инструкциям автора. В коротком произведении звучат пыхтение, шипение и свистки шести паровозов, наложенные друг на друга, с меняющейся скоростью и громкостью. Создавая композицию, Шеффер пытался оторвать звук от его источника, заставить слушателя услышать «чистый» звук, без семантической составляющей, оценивая такие характеристики произведения, как ритм, окраска тона, высота звучания, т.е. фактически стремясь уйти от железнодорожной темы к музыкальности: «Надеюсь, что однажды соберется публика, которая отдаст предпочтение теоретически менее интересным эпизодам, где о поезде придется забыть и будут слышны только звуковые краски, изменения времени и тайная жизнь ударных инструментов»⁵⁰⁹.

Экспериментом стала и композиция «Разные поезда» С. Райха (1988 г.). Произведение родилось из детских воспоминаний композитора о поездках на поезде между Лос-Анджелесом и Нью-Йорком в конце 1930-х – начале 1940-х гг. Автор противопоставляет эти захватывающие и романтические путешествия

⁵⁰⁹ Schaeffer P. In Search of a Concrete Music, trans. Christine North and John Dack. (Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2012. P. 14.

поездкам на поездах Холокоста, которые могли стать его судьбой, окажись он в то же время в Европе. Пьеса написана для струнного квартета и магнитофона, который воспроизводит записи звуков поезда, сирен, предупредительных гудков и речи – фрагментов интервью с людьми, переживших войну (в 2016 г. в Ливерпуле на концерте, посвященном 80-летию композитора, был добавлен и видеоряд).

Используя сэмплер, Райх обработал записанные звуки, что позволило включить их в ритмическую и гармоническую схему произведения. В результате пронзительные повторяющиеся мотивы из шестнадцатых нот оказываются безошибочно связанными с грохотом поезда, гудки сигнализируют об изменении тональности, темп музыки соотносится со скоростью звучащих фраз (некоторые фразы еще и зацикливаются – повторяются по несколько раз), а музыкальные фразы имитируют человеческую речь, предваряя их звучание (Райх описывал метод работы так: «чтобы объединить записанную на пленку речь со струнными инструментами, я отобрал небольшие речевые фрагменты, которые были более или менее четко выражены, а затем записал их как можно точнее в нотной записи»⁵¹⁰). В итоге произошло соединение документальной и музыкальной реальностей.

Особый интерес представляет работа Дж. Кейджа «В поисках утраченной тишины. Поезд» (1978 г.), являющаяся примером музыкального хеппенинга. Хеппенинг в музыке, по словам Т. С. Кюрегян, это «своего рода "движущееся произведение", где окружающая среда и предметы (в том числе музыкальные инструменты, трактуемые часто лишь как предметы) играют не меньшую роль, чем живые участники, свободно ими манипулирующие»⁵¹¹. Характерные для данной формы искусства импровизационность, стирание границы между искусством и жизнью, изменение статуса слушателя на статус участника, расширение пространства, в котором исполняется произведение, в полной мере проявились в указанном произведении.

⁵¹⁰ Fox Ch. Steve Reich's «Different Trains» // Tempo, 1990. №. 172. P. 7.

⁵¹¹ Кюрегян Т.С. Алеаторика // Теория современной композиции. Москва : Музыка, 2007. С. 422.

Хеппенинг Кейджа длился три дня и проходил в поезде, наполненном пассажирами, музыкантами и электронным музыкальным оборудованием. Поезд двигался из Болоньи в Равенну, Римини и Поретто с остановками на станциях, где его встречали оркестры, из динамиков звучали заранее подготовленные звуки. На протяжении поездки играющие музыканты ходили по вагонам, разрешалось музицировать пассажирам, ко всему добавлялись естественные звуки железной дороги. На обратном пути поездка сопровождалась только механическими звуками поезда, а конечная ночная станция должна была встретить «потерянной» тишиной.

Тема железной дороги оказалась интересной джазовым композиторам. В частности, ряд пьес посвятил ей Д. Эллингтон, который, по утверждению ряда биографов, любил поезда и провел в них множество часов во время гастрольных поездок. Как отмечает Дж. Л. Коллиер, «в XIX веке, да и в XX тоже, поезд был для черных американцев почти мистическим символом. Во власти поезда было увезти тебя от страданий – от хлопковых плантаций, от неверных возлюбленных или же, наоборот, прочь из холодного города домой, к нежно любимым родителям»⁵¹². Популярность приобрели такие композиции, как «Old Man Blues» (1930 г.), вызывающая ассоциации со стоящим на станции и выпускающим пар поездом; «Daybreak Express» (1933 г.), с помощью разнообразных музыкальных приемов создающая яркую картину медленно выползающего, постепенно набирающего ход, мчащегося на максимальной скорости и останавливающегося поезда; ставшая джазовым стандартом «Take The "A" Train» (1939 г., написана аранжировщиком оркестра Б. Стрейхорном), передающая ритмичное движение локомотива. Сочетания 2-3 инструментальных групп, контрасты тембра, хроматические пассажи, сложный упругий ритм создают достоверный звуковой образ железной дороги.

Стоит упомянуть также популярную композицию Г. Уоррена, записанную оркестром Г. Миллера для фильма «Серенада солнечной долины» – «Поезд на

⁵¹² Коллиер Дж. Л. Дюк Эллингтон. Пер. с англ. Москва : Радуга, 1991. С. 192.

Чаттанугу» (1941 г.). Здесь меньше, чем у авангардистов, отражены технические звуки поезда. Акцентирован лирический образ встречи красавицы на перроне, но определенная железнодорожная механистичность передана остигательным ритмом, жесткими созвучиями в тембрах труб и тромбонов, использованием сурдины «уа-уа», резкими «прочерками» у саксофона.

Интерес к железной дороге проявился в ряде вокальных сочинений. Помимо вышеназванной «Попутной песни» М. И. Глинки был создан большой ряд сольных и хоровых произведений в разных стилях и жанрах.

В 1846 г. появилась небольшая кантата Г. Берлиоза «Песнь железных дорог» (стихи Ж. Жанэ) для тенора, смешанного хора и симфонического оркестра, премьера которой состоялась на открытии Лилльского вокзала. Это рондообразная композиция, где рефрен построен на стремительной сумрачной музыке в быстром темпе в «покачивающемся» (6/8) метре. В кантате присутствуют лирические эпизоды (первый созерцательный, далее – гимнообразный), общая направленность движения – к апофеозному прославлению индустриального общества, мира машин и труда.

Железная дорога занимала особое место в творчестве Э. Кшенека, как отмечает Дж. Л. Стюарт, «железные дороги и железнодорожные перевозки очаровывали Кшенека и имели для него временами символическое, почти мистическое значение»⁵¹³. Ярким произведением стал цикл для голоса и фортепиано «Баллада о железных дорогах» (1944 г.), в нем, по признанию самого композитора, отражены его собственные душевные переживания и чувства: «чувства оторванного от родины человека,веряющего себя поездам, ищущего новый дом в чужих краях; надежды и страхи, порожденные идеей путешествия; агония разлуки и ожидания; пожизненное притяжение Юга и Запада; прибытие в землю обетованную на берегах Тихого океана, что отождествляется с потерянным раем детства»⁵¹⁴. В атональном произведении отсутствует имитация звуков

⁵¹³ Stewart John L. Ernst Krenek : the man and his music. Berkeley : University of California Press, 1991. P. 252. URL: https://archive.org/details/bub_gb_-5RqK8C__ysC/page/n277/mode/2up.

⁵¹⁴ Там же. С. 252.

поезда, однако есть общее ощущение движения от первой песни к финальной – от первых трелей к замедляющимся, затихающим аккордам. Фортепиано и голос являются в произведении равноправными партнерами, создавая сложный непрерывно развивающийся музыкальный текст. Написанное в той же атональной технике произведение для смешанного хора *a cappella* «Санта Фе» (1945 г.) построено на перечислении железнодорожных станций между Альбукерке и Лос-Анжелесом, при этом напоминает религиозные песнопения, изучением которых увлекался Кшенек.

В песенном цикле для высокого голоса и фортепиано Б. Бриттена «Зимние песни» (1954 г.) поезд представляется метафорой перехода от детства к взрослой жизни и связанным с этим осознанием страданий и невзгод мира. Размышления о течении жизни и ее недолговечности, присутствующие в стихах Т. Харди, углублены музыкой. Мелодическими линиями, динамикой, диссонансными аккордами Бриттен усилил довольно мрачную атмосферу текста, добавив яркие мотивы, в том числе и характеризующие «железнодорожную» тематику. Например, это мотив гудка поезда (восходящие трели), несколько раз повторяющийся во второй песне «Полночь на Грейт-Вестерн», который также можно интерпретировать как символ «неизведанного мира», к которому движется странствующий мальчик.

Железнодорожная тема активно разрабатывалась в популярной и рок-музыке. Количество песен настолько велико, что невозможно даже их простое перечисление. Ряд песен содержит образ железной дороги только в текстах, музыка же не передает никакой специфики, в некоторых присутствует имитация звуков и ритмов железной дороги. Упомянем лишь некоторые произведения:

– песни советского периода отечественной музыки – «Пассажиры поют» (муз. О. Б. Фельцмана, сл. Я. А. Хелемского), «Свистит чугунка» (муз. Т. Н. Хренникова, сл. А. М. Файко), «Машинист» (муз. А. Н. Пахмутовой, сл. С. Т. Гребенникова и Н. Н. Добронравова), «На разъезде» (муз. И. О. Дунаевского, сл. М. И. Рудермана), «Дальняя сторожка» (муз. И. О. Дунаевского, сл. Е. А. Долматовского), «Скорый поезд» (муз. Д. Тухманова, сл. В. Харитонова),

«Последняя электричка» (муз. Д. Ф. Тухманова, сл. М. И. Ножкина), «БАМ» (муз. О. Б. Фельмана, сл. Р. И. Рождественского), «Дорога железная» (муз. В. Я. Шаинского, сл. М. С. Пляцковского) и др.;

– произведения отечественной рок-музыки – «Мчится поезд» (А. Романов), «Электричка» (В. Цой), «10 000 км» (Г. Сукачев), «Железнодорожник» (В. Бутусов, И. Кормильцев), «Железнодорожник» (Ю. Шевчук), «Поезд» (А. Башлачев), «Снова поезд» (С. Чигарков) и др.;

– зарубежная рок-музыка – «Rock'n'Roll Train» (группа AC/DC), «The Train Kept A Rollin'» (группа The Yardbirds), «Hear My Train A Comin'» (Дж. Хендрикс), «Crazy Train» (О. Осборн), «Locomotive Breath» (группа Jethro Tull), «Slow Train» (Б. Дилан) и др.

Таким образом, появление железной дороги расширило тематику музыкальных произведений, привело к появлению новых выразительных средств, новых темброво-ритмических и звукоподражательных эффектов. Ключевыми при создании образа железной дороги стали остинатный ритм, повторяющиеся короткие мелодические мотивы, диссонирующие аккорды, резкие контрасты, волнообразная динамика с эффектом постепенного нарастания и спада, доминирование медных и ударных инструментов, включение шумовых эффектов, а далее – использование помимо традиционных инструментов новых звуковых комплексов, электронных технологий. Все это позволило создавать яркую и разнообразную образность, передавать его разнообразную семантику.

3.3 Железная дорога в пространственно-временных искусствах

3.3.1 Железная дорога в театральном искусстве^{515 516}

Путешествие по железной дороге радикально изменило представления человека о пространстве и времени, в какой-то мере передвижение на поезде стало похоже на театральную постановку, когда «картинка» за окном быстро меняется, а время «сгущается», позволяя за короткий период пережить многообразные эмоции. Первые путешественники описывали поездку на поезде в театральных терминах, отмечая, что при движении поезда точка зрения на окружающий мир непрерывно меняется и разворачивается своего рода театральное представление, в котором перед путешественником предстают разнообразные сцены. Железнодорожный транспорт театрализовал путешествие, превратив путешественников в зрителей, которые, находясь в защищенном пространстве, могли рассматривать окружающий мир в сконцентрированном виде. Способность сокращать расстояния и уплотнять время объединила театр и железную дорогу, определила их взаимодействие.

Первым железнодорожным представлением можно назвать аттракцион, построенный в 1808 г. Р. Тревитиком вблизи одного из лондонских скверов. По кольцевой железной дороге передвигался прототип локомотива под названием «Catch Me Who Can» (Поймай меня, кто сможет). Пассажиры, приобретя билеты, получали возможность прокатиться по кругу на диковинном транспортном средстве и таким образом по сути поучаствовать в эффектном театрализованном событии. «Паровой цирк» Тревитика представил рождение железной дороги как театральное событие, по словам К. Джиллетт, «по амбициям и смелости

⁵¹⁵ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Железная дорога и русский театр // Политранспортные системы: материалы XI Международной научно-технической конференции (12–13 ноября 2020 г.). Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2020. С. 824-829.; Мальцева Е. А. Железная дорога в театральном дискурсе // «Диалоги о культуре и искусстве»: материалы X Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Пермь, 15–17 окт. 2020 г.). В 3 ч. : ч. 2. Пермь, 2020. С. 168–173.

⁵¹⁶ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении Ж «Каталог театральных произведений».

сопоставимое с первыми футуристическими представлениями столетия спустя»⁵¹⁷.

Анализ репертуара отечественных и зарубежных театров позволяет выделить три основных направления разработки образа железной дороги в театре. Первое, традиционное для других видов искусства, – спектакли, в которых железная дорога присутствует в самом тексте произведения (как место действия, как элемент драматургии, даже как один из персонажей). Второе направление (и оно специфично именно для театра) – постановки, в которых железная дорога отсутствует в первоисточнике (пьесе), но появляется в сценическом действии в результате режиссерского замысла, становится неким новым пространством для разворачивания событий, действий героев. Третье направление – относительно молодая тенденция в развитии театрального искусства – перенос постановки из театрального здания в иную обстановку, в данном случае – на объекты железной дороги. Спектакли играют на железнодорожном вокзале, платформе, в движущемся вагоне, в таких спектаклях реальная дорога со своими звуками, запахами, движением становится декорацией, а зрители – участниками действия.

Первой отечественной пьесой, посвященной железной дороге, стал водевиль П. С. Федорова «Поездка в Царское село по железной дороге», поставленный в Александринском театре в 1838 г. По содержанию данная пьеса была классической «комедией положений» – любовной историей с куплетами и танцами. Но это была форма, наполненная новым содержанием. Во втором действии на сцене появлялся совершенно непривычный герой – железная дорога со своими многочисленными персонажами, введенными автором в сюжетную канву «исключительно для того, чтобы должным образом "прорекламировать" новое для русского народа явление – горделивую магистраль новой "чугунки", понимаемой еще как модное русское развлечение»⁵¹⁸ и главным героем – паровозом, воспринимавшимся публикой в качестве чуда, дивной игрушки.

⁵¹⁷ Gillette K. *Railway Travel in Modern Theatre: Transforming the Space and Time of the Stage*. McFarland, 2014. P. 7.

⁵¹⁸ Руссков С. Ю. Любовь и паровоз: начало «железнодорожной» темы в массовой литературе // Вестник НовГУ. 2010. № 57. С. 71.

Железная дорога быстро стала символом прогресса, а потому разделила общество на тех, кто видел в ней зло, путь к разрушению, и тех, кто связывал с железной дорогой надежду на обновление. В произведениях, написанных для театра, это противостояние проявилось вполне отчетливо, при этом авторы чаще были на стороне технического развития. Так, в известном диалоге Феклуши и Кабанихи из пьесы «Гроза» (1859 г.) А. Н. Островский высмеивает героинь, видящих в поезде огненного змия («Да чего, матушка Марфа Игнатьевна, огненного змия стали запрягать: все, видишь, для-ради скорости... А я, матушка, так своими глазами видела; конечно, другие от суеты не видят ничего, так он им машиной показывается, они машиной и называют, а я видела, как он лапами-то вот так (растопыривает пальцы) делает. Ну, и стон, которые люди хорошей жизни, так слышат»⁵¹⁹).

В театральных пьесах конца XIX – начала XX вв. железная дорога предстает техническим новшеством, ломающим привычный уклад жизни, становится символом противостояния старого и нового мира. Данный мотив звучит, например, в произведениях А.П. Чехова «Вишневый сад» (1903 г.), М. Горького «Варвары» (1905 г.), А. П. Вершинина «Инженеры» (1909 г.), И. Н. Потапенко «Только сильные» (1913 г.).

В пьесе А.П. Чехова «Вишневый сад» символами двух миров становятся вишневый сад, который олицетворяет уходящую дворянскую Россию, мир живых чувств, обычаев, переживаний, и железная дорога, как воплощение нового мира – неумолимого, жесткого, бессердечного. Столкновение этих миров порождает конфликт – «герои «Вишневого сада» все время опаздывают на поезд или поезд постоянно задерживается, а будущее не сулит ничего хорошего»⁵²⁰.

Для героев пьесы М. Горького «Варвары» железная дорога – реальная угроза, подобравшаяся к городу. «Город-то... красота! ... Проведут железную

⁵¹⁹ Островский А. Н. Гроза // А. Грибоедов. Горе от ума. А. Сухово-Кобылин. Пьесы. А. Островский. Пьесы. «Библиотека Всемирной литературы», Москва : Художественная литература, 1974. С. 447.

⁵²⁰ Шелемаха К. С. Топос железной дороги в творчестве А.П. Чехова 1890–1900-х годов // Культура и цивилизация. 2017. № 2А. С. 520.

дорогу – все испортят»⁵²¹ – утверждает один из героев пьесы. А в необходимости менять и город, и его жителей уверены приехавшие строить железную дорогу инженеры: «Надо строить новые дороги... железные дороги... Железо – сила, которая разрушит глупую, деревянную жизнь»⁵²². Эта метафора железной дороги, разрушающей старый уклад и приносящей новую, лучшую жизнь, нашла свое воплощение в постановке данной пьесы Пермским театром драмы (реж. Б. Мильграм, 2006 г.) – в конце первого акта рабочие разбирают деревянный настил и открывают рельсы, которые станут частью дальнейшего действия.

Подобную идею находим и в западной драматургии – в пьесе Г. Ибсена «Столпы общества» (1877 г.) жители сонного провинциального норвежского городка не готовы к встрече с чем-то новым, ломающим привычное мироустройство. Таким нововведением должна стать железная дорога, возможность строительства которой обсуждается в обществе. Мещане говорят о ней с настороженностью – до железной дороги «здесь было так спокойно и мирно!», а продвигает идею делец, бизнесмен, истинной мотивацией которого становится желание приобрести деньги и власть, – власть не только над согражданами, но и над самой природой: «Каким это послужит могучим рычагом для подъема всего нашего общества! Подумайте только, какие лесные уголья станут доступными, какие богатые рудники откроются для разработки. А горные речки с бесчисленными водопадами? Какое широкое поле для фабричной деятельности!»⁵²³.

Разрушительное начало в железной дороге продолжали видеть и драматурги XX–XXI в. Так, в пьесе С. И. Виткевича «Безумный локомотив» (1923 г.) паровоз называется главным героем «бестией», которая дышит, сопит, оглушительно ревет, эта машина мчится в пространстве «как бык, чтобы напороться на клинок судьбы»⁵²⁴. В футуристической трагикомедии Виткевича отвергается мораль в

⁵²¹ Горький М. Варвары // Собрание сочинений. Том 3. Рассказы. Пьесы. Москва : Художественная литература, 1940. С. 460.

⁵²² Там же. С. 514.

⁵²³ Ибсен Г. Столпы общества // Собрание сочинений : в 4 т. Т. 3. Москва : Искусство. 1957. С. 291.

⁵²⁴ Виткевич С. И. Безумный локомотив // Дюбал Вахазар и другие неэвклидовы драмы. Москва : ГИТИС; ВАХАЗАР, 1999. URL: <https://megapredmet.ru/1-33695.html> (дата обращения: 10.08.2023).

пользу скорости, механизации, олицетворением которой становится локомотив. Два преступника, опьяненные скоростью, мчат поезд навстречу гибели, к «суду Божьему». Неизбежность гибели вызывает безумный восторг у персонажей, правда, задуманная ими вселенская катастрофа не случилась – пассажиры поезда, пробравшиеся в машинное отделение, не смогли предотвратить крушение, но сбили пафос происходящего. В эпилоге пьесы – куча искореженного металла, оставшаяся от разбитого локомотива, и бродящие вокруг него уцелевшие пассажиры.

Пьеса «Поезд-призрак» А. Ридли написана в 1923 г. и с тех пор неоднократно была поставлена западными труппами. Ставший классическим триллер был написан после того, как автор провел ночь на пустынной станции, вслушиваясь в звуки пронсящегося по параллельной линии безостановочного экспресса. Идея зловещего невидимого поезда (поезда-призрака) была воплощена в истории о путешественниках, оказавшихся на отдаленном вокзале и оставшихся в нем на ночь, не смотря на предупреждение начальника вокзала о призраке поезда, некогда потерпевшего крушение, а теперь убивающего любого, кто его увидит. В определенный момент пьеса превращается из напряженной драмы в шпионское приключение, мистическая история о поезде-призраке – в сюжет о контрабанде оружием, однако железнодорожная составляющая продолжает играть определяющую роль, а звуковой ряд, имитирующий проходящий мимо поезд, становится самостоятельным персонажем.

В спектакле «Анна. Трагедия», поставленной уже в XXI в. в театре-фестивале «Балтийский дом» по мотивам романа Л. Н. Толстого (пьеса Е. Греминой, реж. А. Галибин, 2016 г.), железная дорога также предстает как объект, угрожающий человеческой жизни. По замыслу сценографа сценическое пространство поделено на две части – деревянные стулья с изогнутыми спинками как символ обыденной человеческой жизни и подвешенный над сценой тяжелый железнодорожный мост, способный эту жизнь в любой момент раздавить. Режиссер спектакля трактует эту декорацию шире: «Это такой железнодорожный

путевой «знак», который может ассоциироваться и с паровозом, и с переходом, и с вагоном»⁵²⁵, т.е. целый ассоциативный ряд, выстраиваемый для зрителя.

Развитие данной символики находим в спектакле «Чук и Гек» Александринского театра (реж. М. Патласов, 2017 г.). Драматургия спектакля строится на рассказе А. Гайдара, дневниках писателя, документальных свидетельствах репрессированных в сталинское время, в результате в спектакле складываются две линии – светлый рассказ о едущих к отцу двух мальчиках и тяжелая история о сталинских лагерях (как пишет О. Комок в рецензии на спектакль, «детский рассказ Аркадия Гайдара встал на игрушечные рельсы и поехал в отнюдь не игрушечную Сибирь на встречу с реальностью, которая кроется за каждым словом классики советской литературы»⁵²⁶). Центральным элементом сценографии стал макет страны с железной дорогой и игрушечным поездом, движущимся от Кремля через всю страну в лагерь с колючей проволокой, так железная дорога стала своего рода соучастницей жестоких событий сталинской эпохи.

Обозначенное ранее представление о железной дороге как о символе светлого социалистического будущего получило свое воплощение в драматических произведениях советского периода. Эмблемой нового общества, нового государства стал поезд, «символизировавший, как правило, социалистическое строительство»⁵²⁷, его изображение приобретает идеологический характер и регулярно воспроизводится в живописных, графических, музыкальных произведениях. Неудивительно, что он в своем предметном, о вещественном виде появлялся и на театральных подмостках, например, в пьесе В. М. Киршона «Рельсы гудят» (1927 г.). Действие в пьесе происходило на паровозостроительном заводе, был показан цех во время работы,

⁵²⁵ Пастернак В. Александр Галибин – «Меня всегда интересовал человек в пограничных проявлениях» // Синемафия : сайт. 8 сентября 2016 г. URL: <https://www.cinemia.ru/posts/675/>.

⁵²⁶ Комок О. Две стороны медали. «Чук и Гек» в Александринском театре // Деловой Петербург. 17 марта 2017. URL: https://www.dp.ru/a/2017/03/17/Dve_storoni_medali (дата обращения: 06.12.2024).

⁵²⁷ Савицкий С. Поезд революции и исторический опыт // Антропология революции. Москва : Новое литературное обозрение, 2009. С. 373–399.

а кульминационным моментом было появление на сцене натуралистичного макета паровоза.

Новое осмысление железнодорожных образов происходит в пьесах второй половины XX в. Так, в 1973 г. М. М. Роцин на основе личных воспоминаний об эвакуации 1941 г. из Москвы в вагоне-теплушке написал пьесу «Эшелон». В эшелоне, который медленно движется на восток, едут эвакуированные семьи рабочих и служащих одного из московских заводов. Ранее незнакомым друг другу людям, с разными привычками, укладом жизни, сложно найти общий язык, но общая беда, необходимость выжить, объединяет их, а вагон, по словам автора, становится своего рода «новым ковчегом», «коробочкой тепла среди холода подстерегающей смерти»⁵²⁸. В 1975 г. одновременно два театра (МХАТ и «Современник») поставили эту пьесу.

Действие пьесы румынского писателя М. Себастиана «Безымянная звезда» начинается на маленьком провинциальном вокзале, мимо которого проносятся роскошные поезда. Неожиданная остановка одного из них и стала завязкой сюжета, в центре которого – столкновение двух миров – роскошной столицы с казино, автомобилями, вечерними платьями и крохотного городка с серой однообразной жизнью, сплетнями, разбитыми дорогами. Вокзал в этом захолустном городке – «это море, это порт, неведомые дали...»⁵²⁹, именно он и стал точкой пересечения тех двух параллельно существующих миров.

Пьеса в Советском Союзе впервые была поставлена в 1965 г. в Большом драматическом театре Г.А. Товстоноговым, а позже многократно ставилась в других театрах и ставится до сих пор. В версии Саратовского драматического театра (реж. Н. Слободяник, 2007 г.) – философская притча о жизни, о внутренней свободе, а железная дорога здесь – бездушная, холодная, создающая атмосферу бездомности и неприкаянности. В версии Новосибирского музыкального театра

⁵²⁸ Роцин М. М. Эшелон // Пьесы / М. М. Роцин. – Москва : Искусство, 1980. С. 345–422.

⁵²⁹ Себастиан М. Безымянная звезда // Электронная библиотека RoyalLib.com : сайт. URL: https://royallib.com/read/sebastian_mihail/bezimyannaya_zvezda.html#0 (дата обращения: 06.01.2025).

(реж. Ф. Разенков, 2017 г.) это яркий мюзикл с изрядной долей романтики, эффектности которому добавляет тема железной дороги.

Отметим еще один символ, воплощенный в спектакле «Эрмон и Рамона» Тбилисского театра марионеток (автор, художник, постановщик Р. Габриадзе, 2007 г.), – символ жизни и любви. Главные герои спектакля – паровозы Эрмон и Рамона представлены как живые существа, которые имеют душу, умеют любить, страдать. Автор спектакля перед премьерой писал: «Кажется, Киплинг говорил: самое нежное, что придумал человек, – это локомотив. Может быть, они в мире техники – травоядные, как слоны? ... Паровозы стыдливы. При заходе солнца пар у них краснеет... Паровозы не молчали, они дышали, как мы, что-то рассказывали вдохами, охами»⁵³⁰. Трогательная история любви заканчивается трагически – смертью героев, но здесь нет прощания с жизнью, наоборот, спектакль возвращает к жизни, к искренним чувствам и переживаниям, к истинной любви.

В пьесе «Два бегущих поезда» О. Уилсона поезда – лишь метафора. Действие в пьесе происходит в 1969 г. в небольшом ресторане, который власти планируют снести. Пьеса – о разделении населения города по цвету кожи и доходам, о чернокожих жителях, оказавшихся в волне социальных перемен. Смысл названия неоднократно обсуждался критиками. В тексте это слова главного героя о том, что каждый день два поезда возвращаются в его родной город Джексон. Он надеется, что вскоре сядет на один из них, чтобы вернуть себе ферму, украденную у него в 1931 году. На обложке издания 1993 г. и в афише бродвейской постановки 1992 г. приводятся слова автора: «Есть только два поезда: поезд жизни и поезд смерти. Каждый из нас пользуется двумя. Прожить жизнь достойно, праздновать и принять на себя ответственность за свое присутствие в мире – это все, чего можно требовать от любого»⁵³¹. При этом можно метафору понять в ключе описания движения чернокожих за гражданские права, как поезда ассимиляции и сепаратизма, как столкновение старых и новых

⁵³⁰ Резо Габриадзе о замысле // Петербургский театральный журнал. 2007. № 49. URL: <http://ptzh.theatre.ru/2007/49/22/> (дата обращения: 06.01.2025).

⁵³¹ Wolfe P. August Wilson. Twayne Publishers, 1999/ 169 p. URL: <https://www.encyclopedia.com/arts/educational-magazines/two-trains-running>

систем ценностей чернокожих американцев. Пьеса была по достоинству оценена критиками и неоднократно ставилась в театрах.

Реальную повседневную жизнь железной дороги позволяет представить на театральных подмостках техника «вербатим», предполагающая «создание текста путем монтажа дословно записанной речи»⁵³². Как отмечает С. М. Болгова, данная техника возникла в 1980-е гг. в английском театре, а в начале XXI в. была подхвачена российскими драматургами, при этом «основным в работе отечественных авторов над текстом становится достоверность, актуальность и острая социальная направленность, задача которой – лишенный художественных подробностей срез общества»⁵³³.

Яркой социальной направленностью обладает вербатим-пьеса «Постоянный путь», написанная британским автором Д. Хэйром и впервые поставленная в 2003 г. Разоблачительный текст произведения стал уникальным документальным исследованием хаоса, возникшего на британских железных дорогах в результате их приватизации в 1991 г. Пьеса содержит материалы многочисленных интервью непосредственных участников событий от пассажиров до министров с очень небольшим авторским материалом. Н. Ашерсон в рецензии на первый спектакль назвал его «театром стенограммы», заставляющим поражаться словам людей, причастных к судьбе железных дорог⁵³⁴, а М. Биллингтон в возобновленном спектакле 2019 г. увидел метафору национального хаоса⁵³⁵. Можно утверждать, что в документальном спектакле железная дорога стала своего рода линзой, через которую исследуются социальные и политические проблемы.

Та же техника «вербатим» была использована при создании спектакля «Транссиб» мастерской Брусникина (реж. Д. Брусникин, С. Щедрин, 2016 г.). Для создания текста спектакля студенты Школы-студии МХАТ проехали на поезде от

⁵³² Болотян И. М. Вербатим // Новый филологический вестник. 2011. № 2. С. 81.

⁵³³ Болгова С. М. Современная документальная драма: к истории вопроса // Известия Самарского научного центра РАН. 2014. №2-2. С. 388.

⁵³⁴ Ascherson N. Whose line is it anyway? // The Guardian. 9 Nov. 2003. URL: <https://www.theguardian.com/uk/2003/nov/09/politicaltheatre.hatfield> (дата обращения 06.01.2025).

⁵³⁵ Billington M. The Permanent Way review – if only Hare's study of railway chaos had dated // The Guardian. 20 Sep. 2019. URL: <https://www.theguardian.com/stage/2019/sep/20/the-permanent-way-review-the-vaults-london-david-hare> (дата обращения 06.01.2025).

Москвы до Владивостока, беседа с попутчиками и записывая их рассказы. Проводники, путешественники, уличные музыканты – самые разные персонажи рассказывают свои истории в спектакле, при этом выстраивается некая сюжетная линия жизни поезда дальнего следования («жизни в раскачивающемся пространстве» по словам одной из героинь), а сам поезд становится метафорой страны, ее общества и ее истории.

В современном отечественном театре достаточно много спектаклей, поставленных по пьесам, в тексте которых железная дорога лишь упоминается или не упоминается вовсе, но по воле режиссера появляется на сцене. Так, например, произошло с пьесой А. Н. Островского «Доходное место» в новосибирском «Первом театре» (реж. П. Южаков, 2010 г.). Действие спектакля перенесено на железную дорогу, которая становится ключевой метафорой спектакля. «Территория РЖД – оазис военизированного порядка среди непроходимой российской неустроенности, модель государства – сетки железных дорог, наложенной на контурные карты бездорожья» – пишет Я. Глембоцкая в рецензии на спектакль, именно железная дорога, по мнению рецензента, «задает виртуальные координаты спектакля»⁵³⁶. Герои Островского по замыслу режиссера работают на железной дороге, а доходным местом является железнодорожная стрелка, управляя которой, можно вершить человеческие судьбы, задавать им направление по своей воле. В результате железная дорога в спектакле становится символом движущейся жизни и определением ее пути.

На железнодорожном вокзале разворачиваются события пьесы М. Булгакова «Зойкина квартира», поставленной в Новосибирском музыкальном театре в 2014 г. (реж. М. Заец). Вокзал здесь – место, в котором не задерживаются надолго, здесь случайным образом встречаются люди с разными судьбами, разными мечтами и устремлениями. Такими видятся герои этого спектакля – они «всего лишь транзитные пассажиры, застрявшие в зале ожидания в связи

⁵³⁶ Глембоцкая Я. РЖД: Россия, Жадов, «Доходное место» // Петербургский театральный журнал. 2010. №2 (60). URL: <http://ptj.spb.ru/archive/60/vstrechi-v-rossii-60/rzhd-rossiya-zhadov-doxodnoe-mesto/> (дата обращения: 06.01.2025).

с неприбытием поезда. Временные они. Поэтому так суетливо живут – быстро, безвкусно и бессмысленно. И все их страсти, любви, разочарования, самопожертвования и подлости – на бегу. И нет у них других Мечты и Цели, как только сесть наконец-то в поезд и выдохнуть»⁵³⁷. И не зря создатели спектакля определили жанр своего произведения как «трагифарс» – поезд так и не приходит, в другую, лучшую по их представлениям, жизнь героям вырваться не удается.

Вокзал является местом действия и в постановке Новосибирского драматического театра под руководством Сергея Афанасьева «С любимыми не расставайтесь» (реж. С. Афанасьев, 2012 г.). Эта пьеса – про любовь, про жизнь, а жизнь авторами спектакля понимается как путешествие по железной дороге с остановкой на вокзале. Кто-то следует мимо него, а кто-то задерживается и остается. Все в спектакле – и загс, и больница, и частная квартира, и танцплощадка, – вокзал, зал ожидания. В этом зале ожидания – затерянные в пространстве люди.

В театральной практике образ железной дороги достаточно часто используется в качестве символа жизненного пути, судьбы человека. Так, все действие спектакля «Возвращение» по рассказу А. Платонова, поставленного в новосибирском театре «Глобус» (реж. О. Юмов, 2010 г.), связано с железной дорогой. Сценическое пространство спектакля – это настоящие рельсы и дрезина, которая становится главным сценическим атрибутом, она и платформа, и паровоз, и обеденный стол, и супружеская кровать. Весь жизненный путь совершается на этой дрезине, а для главного героя спектакля это путь с войны домой.

Еще одна пронзительная история возвращения с войны – в спектакле театра «Современник» «Скажите, люди, куда идет этот поезд...», поставленном по пьесе А. Батуриной «Фронтвичка» (реж. М. Брусникина, 2016 г.). В центре повествования – судьба целого поколения, с трудом находящего себя в мирной жизни. Их жизнь – как поезд, то стремительно мчащийся по своему маршруту, то замедляющий свой ход, преодолевающий препятствия. Куда везет этот поезд

⁵³⁷ Яськевич И. Неприбытие поезда // Петербургский театральный журнал. 2014. № 2 (76). URL: <http://ptj.spb.ru/archive/76/music-theatre-76/nepribytie-poezda/> (дата обращения: 06.01.2025).

главную героиню? Возможно, к счастью, во всяком случае главная героиня на это надеется.

Та же метафора – жизнь человека как железнодорожные рельсы, звучит в спектакле «Незабываемые знакомства» Московского академического театра сатиры (реж. С. Надточиев, 2013 г.). Действие первой части спектакля, поставленной по пьесе Н. Садур «Ехай», происходит на железном пути. На этом пути встречаются три героя – Мужик, решивший завершить жизнь на рельсах под колесами поезда, Машинист, остановивший поезд и безуспешно пытающийся вразумить Мужика, и Бабка, которая по-своему разрешает их конфликт. Проблемы жизни и смерти, добра и зла, смысла жизни и человеческого одиночества раскрываются в пьесе через образ железной дороги. Железнодорожное полотно задает путь, с которого не свернуть, именно так и живет Машинист – не задумываясь движется по накатанной дороге; холодный рельс и локомотив в любой момент могут прекратить жизнь, чем и пытается воспользоваться Мужик; остановившейся поезд дает возможность задуматься, переосмыслить свой жизненный путь, что, собственно, и делают герои пьесы.

В спектакле «Приходи на меня посмотреть, или поезд на Любовь» театра-музея им. М. А. Булгакова (реж. О. Лагутина, 2011 г.) железная дорога становится символом встреч и расставаний. Любовь – вечная странница, она всегда «на чемоданах» – таков лейтмотив спектакля, поставленного на стихи А. Ахматовой. Те самые чемоданы, без которых невозможно путешествие по железной дороге, в спектакле становятся не просто фоном, на котором разворачивается действие, а говорящими героями трагических историй о любви.

Актуальным направлением современного театра является *site-specific* – постановка, перенесенная из театрального зала в любое другое пространство, изначально не предназначенное для театрального действия. Подобная трансформация театральной деятельности позволяет режиссерам экспериментировать с концепцией «сцена – зрительный зал», искать возможности творчества за пределами сценической площадки. Особенность данного жанра состоит в том, что найденное для спектакля пространство становится не просто

местом действия, а его полноценным участником, приобретает художественный смысл и особый статус. При этом предполагается, что спектакль, сыгранный в реальном (живом) пространстве, окажется гораздо более действенным и сильным, нежели тот же текст, но сыгранный в искусственных декорациях театра. Театр *site-specific* делят на два вида – энвайронмент-театр, предполагающий перенос спектакля примерно в ту же среду, где происходит действие по сюжету, и променад-театр, когда зрители следуют за исполнителями спектакля, перемещаясь за ними по городу. Если первый вариант предполагает некую изоляцию актеров и зрителей от окружающей среды, то второй разворачивается в присутствии посторонних людей, которые невольно могут воздействовать на ход спектакля.

Яркий пример энвайронмент-постановки на железнодорожную тему – спектакль «Дети железной дороги» (реж. Д. Круден, по роману Э. Несбит), поставленный в 2008 г. в Лондоне на станции Ватерлоо. Первые показы спектакля проходили в одном из помещений Национального железнодорожного музея (когда-то – локомотивное депо). Действие происходило на железнодорожных путях и двух платформах вокруг них. Одним из главных героев стал 39-тонный паровоз *Stirling Single*, построенный в 1870 г., как писалось в программке театра – «величайшая из приглашенных звезд Йоркского театра, когда-либо выходивших на сцену»⁵³⁸. В 2010 г. спектакль был перенесен на специально подготовленную площадку в бывшем терминале *Eurostar* на вокзале Ватерлоо. Движущийся паровоз, клубы пара, железнодорожные звуки в этой постановке с одной стороны, стали идеальным фоном для истории об обществе, о человеческих взаимоотношениях, с другой стороны – воспоминанием о романтике железнодорожных путешествий, об ушедшей эпохе паровых машин.

Спектакль *site-specific* может стать драматическим напоминанием о трагических событиях в истории железных дорог. К данной теме обращались представители разных видов искусства (о некоторых работах мы писали выше), в

⁵³⁸ Boys C. *The Railway Children* // *British Theatre Guide*. 2008. URL: <https://www.britishtheatreguide.info/reviews/railwaychildren-rev.htm> (дата обращения: 06.01.2025).

том числе и драматические режиссеры. Пражский театр Палмовка (Divadlo pod Palmovkou) воплотил в жизнь историю высылки евреев в концентрационные лагеря, поставив спектакль по роману А. Лустига «Молитва за Екатерину Горовитцову». В 2013 г. он был представлен публике в новом формате – на площадке товарного вагона, стоящего на реальных железнодорожных путях. Премьера проекта «Поезд надежды» (реж. П. Крачик) состоялась в неиспользуемом помещении железнодорожного вокзала в Бубнах – места, откуда евреи Праги отправлялись в лагеря. Атмосфера места оказывала сильное влияние как на актеров в процессе подготовки спектакля, так и на зрителей, посетивших премьеру⁵³⁹. Спектакль был показан на 14 вокзалах Чехии, на железнодорожных станциях в польских городах Краков и Освенцим.

Одним из первых отечественных режиссеров, обратившихся к практике site-specific, стал В. С. Спесивцев. В 1977 г. с актерами Московского молодежного театра-студии на Красной Пресне он поставил спектакль «Моей памяти поезд», используя в качестве сценического пространства вагон московского пригородного поезда, шедшего по своему обычному расписанию от станции Москва-Курская до станции Львовская и обратно. Декорации в спектакле принципиально отсутствовали, реальное и театральное пространства смешивались, зрители становились соучастниками действия, время спектакля задавалось временем движения поезда, что совершенно изменило традиционную театральную схему. Характеризуя спектакль, В. Г. Комиссаржевский писал: «Это спектакль, в котором помимо актеров, исполняющих достаточно сложные роли, «играют» стальные мосты, темные воды рек, березовые рощи, железнодорожные платформы, встречные поезда, да и сам вагон с его покачиванием, перебором колес, хлопаньем дверей, внезапной тишиной остановок»⁵⁴⁰.

В пьесе изображалась поездка Ф. Дзержинского из Польши в Сибирь во время Гражданской войны, которая вызвала у главного героя воспоминания о

⁵³⁹ Navrátil M. Projekt Lustig Train připomíná židovský holocaust [Электронный ресурс] // Železničář. 26.07.2012. URL: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/zpravodajstvi/projekt-lustig-train-pripomina-zidovsky-holocaust/-764/20,0,/> (дата обращения: 06.01.2025).

⁵⁴⁰ Цит. по: Костанзо С. Э. Опыт среды в самодеятельном театре Вячеслава Спесивцева 1970-х годов // Шаги/Steps. 2019. № 4. С. 55.

дореволюционных событиях – сибирской ссылке и побеге. Действие разворачивалось внутри вагона, на станционных платформах, в полях, мимо которых проезжал поезд. Такое решение позволило режиссеру преодолеть статику театра, придало действию кинематографичность. Специфическим дополнением к спектаклю были занимающиеся своими делами железнодорожники и пассажиры других вагонов, которые, по справедливому замечанию С. Э. Костанзо, «вносили свой вклад в общую тему подвижности времени и пространства»⁵⁴¹, соединяя сцены прошлого и современного в единое целое, демонстрируя связь между эпохами.

В 2006 г. ту же идею переноса действия в реальный вагон В. С. Спесивцев разрабатывал для спектакля «Смертельно-смешное путешествие». Музыкальная комедия, поставленная по пьесе Д. Минчека «Смерть в купе», в которой молодые писатели И. Ильф и Ю. Олеша едут из Одессы в Москву на поезде и сочиняют историю убийства, вполне подходила для реализации в формате *site-specific*, позволяющем зрителям максимально почувствовать атмосферу конкретного места, полностью погрузиться в контекст происходящих в пьесе событий. Традиционная постановка спектакля, шедшая на сцене московского театра, предлагала свою версию железнодорожного путешествия – поезд по задумке режиссера переносил героев не только в пространстве, но и во времени: сев в поезд в 1920-е гг., в Москву герои прибывают в начале 1940-х.

Ярким примером спектакля *site-specific* является проект фестиваля «Точка доступа» «Разговоры беженцев» (2016 г., худ. руководитель постановки К. Учитель, реж. В. Кузнецов) – спектакль, поставленный по произведению Б. Брехта. Действие разворачивается в реальном пространстве железнодорожного вокзала (спектакль ставился на Московском вокзале г. Санкт-Петербурга, Ленинградском вокзале г. Москвы, вокзалах г. Челябинска и г. Новосибирска), актеры перемещаются по залам, переходят в кафе, выходят на перрон, ведя разговор рядом с пассажирами, зрители же слушают их через наушники, также

⁵⁴¹ Костанзо С. Э. Опыт среды... С. 63.

свободно перемещаясь по вокзалу, подходя к актерам ближе, или отдаляясь от них. При этом вокзал также становится участником действия, он тоже играет, его жизнь не останавливается во время спектакля, продолжают приходить и уходить поезда, звучат объявления, работают все службы, торговые киоски, приходят и уходят реальные пассажиры. Режиссер, объясняя такой формат постановки, пишет: «У вокзала всегда есть осязаемое человеческое измерение. Это место встреч и расставаний, место, где случается «ожидание», слово, ключевое для экспрессионистов XX века. Люди, которые сидят в зале ожидания, для меня уже – захватывающий спектакль. Вокзал полифоничен, драматичен и невероятно интересен как пространство специфической акустики»⁵⁴², именно в этом месте удивительно сильно и актуально звучит текст Б. Брехта.

Особый способ вовлечения зрителя в действие предлагает иммерсивный театр, в котором «зритель становится не только созерцателем, включенным в той или иной степени в действие, не только участником спектакля "на равных" с актером, а ответственным за тот спектакль, который получится при его участии»⁵⁴³. Полноправными участниками театрального действия становятся зрители документального спектакля-акции «501.503», посвященного строительству заключенными ГУЛАГа железнодорожной Трансполярной магистрали (2020 г., реж. М. Галязимова). В спектакле использованы архивные документы, свидетельства, письма узников лагерей, охранников, местных жителей и других очевидцев строек № 501 и № 503, которые собраны в книгах «История "Мертвой дороги"» В. Гриценко и В. Калинина и «Арктический проект Сталина» В. Калинина. Роли героев исполняют зрители, зачитывая реплики по самостоятельно выбранным карточкам, высказывая свое отношение к звучащему тексту. Полноценной частью спектакля становится видеоряд с документальными кадрами строительства железнодорожной магистрали.

⁵⁴² Учитель К. Разговоры Беженцев. Фестиваль «Точка доступа», Санкт-Петербург : сайт. URL: <https://www.goldenmask.ru/spect.php?id=1464> (дата обращения: 14.07.2020).

⁵⁴³ Ерохина Т. И., Кукушкина Е. С. Феномен иммерсивного театра в современной отечественной культуре // Верхневолжский филологический вестник. 2019. № 1 (16). С. 215.

Как видим, железная дорога в искусстве театра является не случайным объектом изображения, а устойчивым образом, наполненным разнообразными смыслами. В пьесах, обращавшихся к теме железной дороги, ее образ достаточно быстро трансформировался от «забавной игрушки», «чуда техники» к объекту, имеющему сложное символическое содержание. При «осовременивании» классических пьес режиссеры нередко обращаются к железнодорожной тематике, видя в этом возможность показать, с одной стороны, жесткую упорядоченность государства и социума, в котором живут герои, а с другой стороны – ее сложность, неоднозначность, романтичность.

В своих наиболее реалистичных формах театру не хватает формальной способности изображать путешествия по железной дороге с той правдоподобностью, которую могут достичь другие виды искусства, однако это ограничение преодолевает современный театр в новых формах театральной деятельности. Актуальные формы дают режиссерам новые возможности в раскрытии художественного образа железной дороги. Вербатим, энвайронмент-театр, променад-театр, иммерсивный театр придают образу незавершенность, вариативность, возможность достраивания путем смещения границ между пространством театральным и повседневным, художественным и документальным, актером/режиссером и зрителем.

3.3.2 Железная дорога в киноискусстве^{544 545}

Кинематограф на протяжении всей истории своего существования обращался к теме железной дороги и был неразрывно с ней связан. К моменту появления нового вида искусства железная дорога уже вошла в повседневную жизнь человека, нашла свое осмысление в искусстве, приобрела определенную

⁵⁴⁴ В данном разделе использованы материалы исследования, частично публиковавшиеся автором ранее: Мальцева Е. А. Железная дорога и кинематограф // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2013. Вып. 29. С. 67–72.; Мальцева Е.А. Гражданская война и железная дорога в советском кинематографе // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. 2021, № 2 (10). С. 14–19.

⁵⁴⁵ Данные об анализируемых произведениях представлены в Приложении И «Каталог произведений киноискусства».

символику, в частности, стала восприниматься как символ движения. Киноискусство же рождалось в результате решения задачи по фиксации и передаче движения (это закреплено и в самом термине), что и определило интерес создателей первых кинолент к поезду – и как к физически движущемуся объекту, и как к символу движения в целом.

История о восприятии первыми зрителями фильма «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота» братьев Люмьеров стало своего рода мифом, который гласит, что это был первый фильм в истории кинематографии, что зрители в ужасе и панике покидали зал при виде надвигающегося поезда. Исследователи оспаривают данные утверждения, однако возникновение подобных представлений о появлении железной дороги в кино имеет определенные предпосылки. Фильм «Прибытие поезда» действительно произвел большое впечатление на современников, вызвав, по словам С. А. Филиппова, культурный шок, «причем настолько сложный по своей природе (ее полное понимание требовало неплохой искусствоведческой или художественной подготовки), что он плохо поддавался правильному истолкованию, которое в основном было заменено ближайшим естественным – хотя и неверным – объяснением»⁵⁴⁶, что и породило мифологизацию произошедшего.

Ю. Г. Цивьян, говоря о том потрясении, которое испытала публика от первых показов фильма, приводит ряд письменных свидетельств⁵⁴⁷. В частности, известна заметка М. Горького, передающего личные впечатления: «Он мчится прямо на вас – берегитесь! Кажется, что вот-вот он ринется во тьму, в которой вы сидите, и превратит вас в рваный мешок кожи, полный измятого мяса и раздробленных костей и разрушит, превратит в обломки и в пыль этот зал и это здание...»⁵⁴⁸. В памяти зрителей киносеанс зафиксировался как сильное смысловое переживание, сам же фильм, по утверждению Ю. Г. Цивьяна, стал

⁵⁴⁶ Филиппов С. А. Чем страшен паровоз? Миф о «Прибытии поезда на вокзал Ла-Сьота» // Артикульт. 2017. №1 (25). С. 71.

⁵⁴⁷ Цивьян Ю. Г. Историческая рецепция кино: Кинематограф в России 1896-1930. - Рига: Зинатне, 1991. С. 167–168.

⁵⁴⁸ Беглые заметки : [о синемаграфe] / I. M. Pacatus // Нижегородский листок. 1896. 4 июля. С. 3. О первом кинематографическом сеансе на Всероссийской торгово-промышленной выставке. URL: <http://nнов.ngounb.ru/node/19887?fragment=page-2> (дата обращения 04.01.2024)

объектом культурной рецепции, «кодирующим элементом в общей памяти целого поколения кинематографистов и кинозрителей»⁵⁴⁹.

Передача движения возможна в кино благодаря использованию разнообразных приемов, например, монтажа. Одним из первых фильмов, в которых он был применен, является «Поцелуй в туннеле» (реж. Дж. А. Смит, 1899 г.), в котором автор соединил кадры движущегося поезда и студийной съемки в декорациях, изображающих вагонное купе. Сюжет фильма нам уже встречался в графике – поезд въезжает в темный туннель и выезжает из него, в промежутках между этими событиями, воспользовавшись темнотой, мужчина целует сидящую рядом даму. И если в гравюре автор мог изобразить только заключительную сцену, то в фильме режиссер был в состоянии предложить зрителю всю историю, передав движение с помощью монтажа.

Монтаж становился, по определению С. А. Филиппова, «точкой смыкания изображения и повествования в кинематографе»⁵⁵⁰, что происходит в фильме «Большое ограбление поезда» (реж. Э. Портер, 1903 г.). Монтаж позволил автору фильма перемещаться между интерьером и натурой, создать впечатление одновременности разных эпизодов. Движение поезда в фильме решено обратно тому, что было в «Прибытии поезда» – поезд движется от зрителя, по диагонали справа налево. Один из первых вестернов продемонстрировал, как представители «дикого Запада» успешно атакуют поезд – символ прогресса, как новейшая технология оказывалась бессильна перед лошадью и револьвером.

Кинематограф 1920-х гг. предложил новую трактовку образа железной дороги. Появляются фильмы, основанные на сюжетах первой половины – середины XIX в., в которых режиссеры с иронией изображают первые поезда с их старомодным видом и невысокой скоростью. Фильмы все еще были немыми и черно-белыми, а значит, режиссеру нужно было особое внимание уделять выразительности изобразительного ряда.

⁵⁴⁹ Цивьян Ю. Г. Историческая рецепция кино: Кинематограф в России 1896–1930. Рига: Зинатне, 1991. С. 180.

⁵⁵⁰ Филиппов С. А. Два аспекта киноязыка и два направления развития кинематографа. Прологомены к истории кино // Киноведческие записки. 2001. № 54. С. 245–284.

В качестве примера назовем два фильма Бастера Китона. Полнометражный фильм «Наше гостеприимство» (1923 г.) – комедия, события которой разворачиваются в начале XIX в. Большое место в сюжете занимает путешествие главного героя по железной дороге. Для съемок Китон заказал точную копию паровоза «Ракета» Стефенсона, воспроизвел старинные вагоны каретного типа, внимательно отнесся к каждой детали. В результате получилось изображение смешной, наивной «древности», легкой пародии на сельскую железную дорогу, в которой поезд движется резкими толчками, шпалы просто положены поверх земли и при необходимости легко передвигаются в сторону, машинист жарит яичницу в топке паровоза, вокруг бродят домашние животные, собака легко бежит всю дорогу между колесных пар, а люди оставляют свои дела, чтобы посмотреть на пока еще непривычное транспортное средство, больше похожее на аттракцион.

Фильм «Генерал» был снят в 1926 г. и считается вершиной творчества Китона. Сюжет основан на реальных событиях Гражданской войны в США, связанных с угоном паровоза и последующей погоней за ним. Фильм представляет собой органичное сочетание боевика и комедии, в которой главными героями помимо людей стали реальные исторические паровозы. Железная дорога изображается как пространство скорости и опасности, места, где мужчина может продемонстрировать свою отвагу. В фильме используются приемы, которые далее станут обязательными для изображения железной дороги – эффектно движущиеся колеса, клубы пара, пересекающиеся рельсовые пути, множество металлических конструкций, драматическое крушение поезда. Происходит своего рода героизация железной дороги в кинематографе.

Разрабатывавшийся в других видах искусства образ железной дороги как символ прогресса нашел свое воплощение и в кинематографе. В частности, идею технического прогресса, представленную композитором А. Онеггером в оркестровой пьесе «Пасифик 231», перевел на кинематографический язык режиссер М. М. Цехановский в короткометражном фильме с тем же названием (1931 г.). Работа представляется своего рода манифестом музыкально-

кинематографического техницизма, гимном индустриализму. Синтетический образ мощного паровоза, рассекающего пространство, создается за счет применения приема двойной экспозиции – наложения одного изображения на другое. В данном случае режиссер соединил изображения играющих музыкантов (в основном их рук и инструментов) и движущегося паровоза (показанных крупным планом крутящихся колес, мелькающих огней, мчащихся вагонов). Н. Клейман отмечает двойственность созданного образа: «Это экспериментальный фильм, он длится пять минут, он про очеловечивание техники. Хотя это можно было бы трактовать и наоборот – как превращение музыки и оркестра в механизм»⁵⁵¹. Отметим, что в 1949 г. тот же эксперимент по объединению музыки Онеггера и изображения движущегося локомотива в короткометражном фильме повторил французский кинорежиссер Ж. Митри.

Обозначенная Н. Клейманом идея слияния машины и человека развивается в ряде кинофильмов. Яркий пример – снятая по роману Э. Золя кинолента «Человек-зверь» (реж. Ж. Ренуар, 1938 г.). Фильм начинается с длинного фрагмента, демонстрирующего единение локомотива и человека – режиссер показывает слаженную работу двух героев, без слов понимающих друга и не столько управляющих машиной, сколько движущихся с ней как единое целое. Однако постепенно происходит рассинхронизация человека и механизма, кульминацией становится последний рейс, заканчивающийся смертью главного героя. Резкие звуки железной дороги, многочисленные металлические конструкции, сходящиеся и расходящиеся рельсовые пути существуют как самостоятельная реальность, которой человек не особенно нужен. Кажется, что человек неизбежно должен был погибнуть, поезд же продолжит свой путь к следующей станции.

В кинематографе получил распространение особый сюжет, специфический только для данного вида искусства – «поезд-беглец». Режиссеры периодически обращаются к ситуации, когда поезд по какой-либо причине лишается управления

⁵⁵¹ Клейман Н. Советские «независимые»: миф или реальность? // Сеанс : сайт. 05.02.2013. URL: https://seance.ru/articles/soviet_independent_films_lecture/ (дата обращения 06.01.2025)

и движется самостоятельно, становясь угрозой для пассажиров или для окружающего пространства. Один из ранних фильмов данной тематики – лента Л. Хоу «Поездка на поезде-беглеце» (1921 г.). Шестиминутный короткометражный фильм некоторыми изданиями называется триллером (или комическим триллером), хотя зрителем воспринимается скорее как аттракцион, подобный американским горкам. Режиссер не показывает сам поезд, он размещает кинокамеру на локомотиве и заставляет зрителя смотреть на мир вокруг «глазами» движущегося паровоза, который постепенно ускоряется, раскачивается, совершает резкие повороты, пока на всей скорости не въезжает в депо.

С 1980-х гг. выпускается целый ряд фильмов, развивающих данную тему. Например, советский приключенческий фильм «Поезд вне расписания» (реж. А. В. Гришин, 1985 г.) – с одной стороны, приключенческий фильм о взбунтовавшемся поезде, с другой – метафора судьбы человека, оказавшего лицом к лицу с обретенной свободой техникой. В том же году А. С. Кончаловский в Голливуде снял фильм «Поезд-беглец». По жанру это фильм-катастрофа, в котором оснащенные новейшими компьютерными технологиями диспетчеры не могут остановить неуправляемый, стремительно несущийся в неизвестном направлении, состав с беглыми преступниками. В последней сцене главный герой сознательно идет на смерть, не то подчинившись бешеной машине, не то таким образом противостоя ей. В фильме читаются глубинные смыслы – бег от тоталитаризма, бег от мелочности жизни, обретение свободы ценой жизни. В одном из интервью А. С. Кончаловский сам обозначает философскую концепцию фильма: «Люди убегают из тюрьмы и попадают на проходящий поезд. Они на свободе. А поезд остается без машиниста. Машинист умер. И они на полной скорости несутся в этом поезде. Свободны они или нет? Вот вам относительность свободы»⁵⁵².

⁵⁵² Дементьева М. «Остаюсь советским...» // Огонек. 1988, № 51. С. 18.

Развитие событий в вышеназванных фильмах-катастрофах становится возможным благодаря специфической черте железнодорожного транспорта – его герметичности в ситуации нахождения вне станции. Поезда во время движения или внезапной остановки в необжитой местности становятся своего рода капсулой, из которой невозможно выбраться. Данная особенность давала возможность авторам создавать разнообразные сюжеты с ограниченным количеством героев, заключенных в замкнутое пространство на определенное время. Это детективы, триллеры, фильмы ужасов и др.

Классический образец – экранизация романа А. Кристи «Убийство в восточном экспрессе». Было осуществлено несколько постановок, пожалуй, самой известной из них стала лента С. Люмета, снятая в 1974 г. и хорошо передающая ретро-среду 1930-х годов. В данной киноверсии знаменитого детектива режиссер демонстрирует понимание скрытых закономерностей в отношениях небольшого человеческого сообщества, оказавшегося на какое-то время в замкнутой обстановке.

Подобным образом выстроен фильм начала режиссерской карьеры А. Хичкока «Леди исчезает» (1938 г.). Признанный мастер саспенса искусно создает в фильме атмосферу напряженности, ожидания чего-то ужасного, например, пропуская через весь фильм звук гудка паровоза, напоминающего пронзительный женский крик. Данный фильм в целом очень «железнодорожный» – в нем происходит то, что в принципе может происходить только на железной дороге и то, что стало классикой для режиссеров, снимающих фильмы на железнодорожные сюжеты. Это задержанный сошедшей лавиной поезд, разделение пассажиров на классы, гибель машиниста, перебирающийся на ходу из одного вагона в другой герой, отсоединение вагона от основного состава, оказавшиеся вместе незнакомцы, вынужденная близость в замкнутом пространстве, отделенном от меняющегося ландшафта за окном.

Отдельная и обширная тема для кинематографа – тема войны и связанная с ней тема жизни и смерти. Для отечественного кино это две войны XX в., в которых большую роль сыграл железнодорожный транспорт – Гражданская и

Великая Отечественная. Железная дорога во время войны выполняла различные задачи – перемещение армейских частей, перевозка раненых, доставка оружия, топлива и продовольствия и др., все они вошли в сюжеты игровых лент, создававшихся с 1930-х гг. и до настоящего времени.

В военных фильмах железнодорожный состав выступает в различных ипостасях – это и грозное оружие (бронепоезд), и место, спасающее жизни (санитарный поезд), и временное пристанище для вынужденно перемещающихся между фронтом и тылом (знаменитые теплушки), он может стать и в целом символом разрушительной войны (как вариант символа смерти).

В фильме А. А. Миндадзе «Милый Ханс, дорогой Петр» (2015 г.) о русских и немецких инженерах, работавших перед началом войны на советском заводе, эпизоды с железной дорогой организуют ритм фильма, металлическое лязганье, стук колес создают жесткий и тревожный звуковой фон. По словам режиссера, «в фильме война – это некая приближающаяся, как планета, неотвратимая катастрофа, разлом мира»⁵⁵³. Этот разлом, в частности, в фильме показывается через надвигающиеся колеса поезда – колеса будущей войны, которые разрезают, уничтожают возможность примирения между инженерами, между людьми.

Яркий железнодорожный образ в кинематографе – бронепоезд. Родившись на рубеже XIX–XX вв., этот вид военной техники первоначально играл, скорее, вспомогательную роль, но в дальнейшем стал играть значимую роль в военных действиях. Возможность быстро маневрировать, неожиданно появляться в различных местах, надежная защита и огневая мощь делали бронепоезд грозным оружием, такой образ не могли обойти своим вниманием кинематографисты. Так, фильм «Крепость на колесах» (реж. О. Е. Ленциус, 1960 г.) посвящен подвигу команды бронепоезда № 56, совершенному в первые дни войны. Размеры, мощь бронепоезда режиссер передает за счет крупных планов, динамичного движения по диагонали. Кульминацией сюжета становится взрыв мощной машины.

⁵⁵³ Васильева М. Александр Миндадзе: «Я не хотел сдвигать картину «Милый Ханс, дорогой Петр» в сторону публицистики» // PrifiCinema : сайт. 22.06.2015. URL: <https://www.proficinema.com/interviews/detail.php?ID=181642> (дата обращения 06.01.2025).

Противоположный аспект – поезд не убивающий, а спасающий – раскрывается в фильмах о военно-санитарных поездах. Действие фильма «В огне брода нет» (реж. Г. А. Панфилов, 1967 г.) происходит в санитарном поезде времен гражданской войны. Этот фильм – не прославление революции и ее героев, скорее – глубокая рефлексия о судьбах людей в переломные моменты истории, о невозможности достижения любви и счастья в огне междоусобной войны. Кинотеоретик С. Фрейлих пишет об этой картине: «Стиль фильма определяется тем, что создатели его стремятся случай, произошедший в пространстве санитарного поезда, раскрыть как событие революции»⁵⁵⁴. Эмоциональным же мотивом фильма становятся боль и усталость, наполняющие санитарный вагон.

Санитарному поезду посвящена повесть В. Ф. Пановой «Спутники», почти документально рассказывающая о жизни санитарного поезда периода Великой Отечественной войны, о человеческих трагедиях и подвигах. Книга была дважды экранизирована – в 1964 г. режиссером И. А. Хамраевым (фильм «Поезд милосердия») и в 1975 г. режиссером П. Н. Фоменко (фильм «На всю оставшуюся жизнь»), и в книге, и в фильме образ поезда с красным крестом стал символом жизни, движущейся наперекор смерти.

В ряде военных фильмов железнодорожный состав становится основным местом действия, что, с одной стороны, отражает военные реалии, с другой стороны, позволяет изобразить пришедшую в движение страну. В золотой фонд советского кинематографа вошла военная драма Г. М. Чухрая «Баллада о солдате» (1959 г.). Получив отпуск на родину, герой фильма – молодой солдат Алеша Скворцов, несколько дней едет в родное село. Станции, эшелоны, встречи и расставания, первая любовь наполняют этот путь.

Местом встречи людей разной судьбы становится вагон военного поезда в фильме «Самый медленный поезд» (реж. В. А. Краснопольский, В. И. Усков, 1963 г.). В фильме реализована символика дома в образе железной дороги.

⁵⁵⁴ Фрейлих С. И. Теория кино: от Эйзенштейна до Тарковского. Москва : Академический проект, 2015. С. 40.

Железнодорожный вагон представлен как временный дом для случайных попутчиков, которых объединила общая беда – война, которые проживают здесь небольшую частицу своей жизни. Железная дорога становится дорогой из войны в мир, от смерти – к рождению новой жизни. Так в фильмах переплетаются темы жизни и смерти. Упомянем еще один фильм, в котором герой и рождается, и умирает в вагоне поезда – это кинолента «Офицеры» (реж. В. А. Роговой, 1971 г.) и одно из действующих лиц – Егор Трофимов.

Кинокритик В. Шпагин предлагает еще одну метафору, рожденную в отечественных фильмах о войне – поезд как некий рай, спокойствие и освобождение от войны. В нем тепло, уютно, относительно спокойно, он дает духовную силу, позитивную энергию своим пассажирам⁵⁵⁵.

Поезд объединяет не только отдельных персонажей, отдельных людей, но и, метафорически, всю страну. Таков посыл послевоенной киноленты «Поезд идет на восток» (реж. Ю. Я. Райзман, 1947 г.). Поезд, в день Победы отправляющийся из Москвы во Владивосток, пересекает всю страну и собирает в своих вагонах жителей всей страны (режиссер показывает это в сцене в вагоне-ресторане, когда пассажиры ищут своих земляков, громко называя свой регион – Урал, Сибирь, Дальний Восток и т.д.).

Интересно суждение М. Ратгауза о том, какими средствами А. Герман передает идею единой страны (в данном случае – объединенной войной) в фильме «Двадцать дней без войны» (1976 г.). Кинокритик отмечает, каким способом в фильме размыкается пространство поезда (исчезает отмеченная выше герметичность) – режиссер особым образом снимает пейзажи за окном поезда, он создает «чистые пейзажи», без оконной рамы. Герман показывает ночную и дневную страну, лесные и пустынные пейзажи так, как будто пространство страны свободно перемещается из окружающего пространства в поезд, становясь внутри вагона обжитой и человеческой⁵⁵⁶.

⁵⁵⁵ Шпагин В. Железная дорога в кино: про войну [Видео] // РЖД ТВ. 75 лет Великой Победы : сайт. 23.06.2020. URL : <https://rzd.tv/2020/06/23/zheleznaya-doroga-v-kino-pro-voynu/> (дата обращения: 16.12.2024).

⁵⁵⁶ Ратгауз М. От Люмьеров до Пон Чжун Хо: железная дорога в мировом кинематографе. Лекция [Видео] // Arzamas.academy. 19.11.2017. URL : <https://arzamas.academy/offline/rzd/rzd2> (дата обращения: 16.12.2024)

Противоположную трактовку железнодорожного пространства в кино видит В. Громов в фильме «Загадочный пассажир (Поезд)» (реж. Е. Кавалерович, 1959 г.), отмечая, что данная кинолента стала «наравне с фильмами Антониони одним из главных высказываний на тему некоммуникабельности, отчуждения, одиночества»⁵⁵⁷. Режиссер создает ощущение тесноты в вагоне, люди здесь придавлены друг к другу, зажаты, потому им неуютно, неудобно, и не зря почти в каждом диалоге возникает тема заключения, убийства, самоубийства, нормальные взаимоотношения с попутчиками не выстраиваются, несмотря на внешнюю дружелюбность. Фильм является не просто мелодрамой, а настоящей притчей о жизни с множественными подтекстами.

Железная дорога часто становится удобным пространством для создания киносюжетов о человеческих взаимоотношениях. На железнодорожном переезде рождаются красивые и светлые чувства героев фильма «Алешкина любовь» (реж. Г. Б. Щукин, С. И. Туманов, 1960 г.), железная дорога везет героиню фильма «Родня» (реж. Н. С. Михалков, 1981) Марию Коновалову к родным, а потом возвращает их всех вместе домой, знакомит героев в фильме «Москва слезам не верит» (реж. В. В. Меньшов, 1979 г.). В фильме «Вокзал для двоих» (реж. Э. А. Рязанов, 1982 г.) железнодорожный вокзал становится одним из главных героев, здесь он – символ временности, транзитности. У вокзала своя жизнь – неустроенная, неприкаянная, но именно здесь находят друг друга два одиноких человека – Вера и Платон, здесь они становятся свободными и счастливыми.

Размышляя о железной дороге в кино, М. С. Трофименков предлагает рассматривать поезд как макгаффин, т.е. как то, что запускает и поддерживает сюжет⁵⁵⁸. Действительно, начало действия фильма в поезде позволяет свести и даже запереть в одном пространстве самых разнообразных персонажей, таких, которые вряд ли встретились бы в других обстоятельствах. Далее для сюжета это может быть уже не очень важно, главное – режиссер нашел точку пересечения для

⁵⁵⁷ Громов В. Поезд, едущий к морю // Culture.pl. : сайт. 10.06.2019. URL: <https://culture.pl/ru/article/poezd-eduschiy-k-moryu>

⁵⁵⁸ Трофименков М. С. Связанные одним вагоном // Путешествие по железной дороге. Совместный проект РЖД и Коммерсантъ : сайт. 2022. URL : <https://special.kommersant.ru/train-2022/razgovor.php> (дата обращения 06.01.2025)

своих героев и может развивать сюжет, заставляя своих героев взаимодействовать, вступать в диалог (реж. Э. А. Рязанов, «Девушка без адреса», 1957 г.).

О вагонных разговорах и их интерпретации в других видах искусства мы уже писали выше, однако именно в кинематографе они раскрываются наиболее ярко. Рассказ о жизни самоуверенного красавца-актера в фильме «Герой» (реж. С. Рай, 1966 г.) молодой журналистке становится выплеском накопившихся эмоции и переживаний, ранее скрытых от многочисленных поклонников и прессы. Разговор военкора Лопатина и случайного попутчика в фильме «Двадцать дней без войны» превращается в настоящую исповедь, отмахнуться от которой не получится, выслушать которую до конца приходится и собеседнику, и зрителю. Беседы невольных попутчиков в тесном пространстве военного поезда в целом очень характерны для советского кинематографа, назовем лишь некоторые – «Баллада о солдате» (реж. Г. М. Чухрай, 1959 г.), «Поезд милосердия» (реж. И. А. Хамраев, 1964 г.), «Не забудь... станция Луговая» (реж. Н. Ф. Курихин, Л. И. Менакер, 1966), «Яблоки сорок первого года» (реж. Р. И. Батыров, 1969 г.), «На всю оставшуюся жизнь» (реж. П. Н. Фоменко, 1975 г.) и др.

Поезда в кино могут стать не только территорией откровений, но и местом обмана, лицедейства, игры. Так, поездной вор легко обманывает наивную семейную пару («Печки лавочки», реж. В. М. Шукшин, 1972 г.), диспетчер строительного-монтажного управления затевает шумную авантюру в попытке заставить строгую комиссию подписать акт о приемке предприятия («Мы, нижеподписавшиеся», реж. Т. М. Лиознова, 1980 г.), глуповатый владелец ночного клуба оказывается агентом советской разведки («Транссибирский экспресс», реж. Э. М. Уразбаев, 1977 г.), а ведущие следствие милиционеры – безбилетными пассажирами («Презумпция невиновности», реж. Е. М. Татарский, 1988 г.).

Постепенно из кино уходит основная идея, связанная с изображением поезда, – скорость. Железная дорога перестает быть самым быстрым видом транспорта, постиндустриальная цивилизация меняет отношение к технике –

механическое движение уже не удивляет и не восхищает, а в кинематографе рождается новая метафора – «остановившийся поезд». Ее возникновение можно обнаружить в фильме И. Бергмана «Молчание» (1963 г.). Самое начало фильма происходит в поезде, из которого как будто бы удалено движение. Герои находятся в застывшем пространстве, а виды за окном кажутся скорее тенями, чем реальными объектами.

В 1982 г. В. Ю. Абдрашитов снял фильм «Остановился поезд» – казалось бы, производственную драму, но по сути – фильм-метафору все того же «поезда социализма», но затормозившего на пути к «светлому будущему» и уже практически остановившегося. Кинокритик А. С. Плахов, отмечая особое место Абдрашитова в отечественном кинематографе, подчеркивает данную метафору: «...в эпоху идеологических и цензурных бесчинств делать кино про то, что остановился поезд общественной системы, страна лбом столкнулась с паровозом истории, стала жертвой глобальной катастрофы, которую сама же запрограммировала и срежиссировала»⁵⁵⁹.

Еще один вариант сюжета об остановившемся поезде – в короткометражном фильме М. Л. Местецкого «Незначительные подробности случайного эпизода» (2011 г.). Два поезда останавливаются на соседних путях посреди безбрежной воды, в ожидании движения пассажиры обустривают свою жизнь – женятся, рожают детей, переоборудуют вагоны в квартиры и все время ждут отправления. Главные герои наблюдают друг за другом через окна соседних поездов и не решаются выйти из своих вагонов. Длительная остановка поезда – метафора остановившегося развития, «почти фольклорного застревания в провинции, на полустанке, в пространстве на границе между прошлым и будущим, сном и явью, желаемым и действительным»⁵⁶⁰.

Постепенно происходит мифологизация поезда, наделение его удивительными, невероятными возможностями. Таков анимационный фильм

⁵⁵⁹ Плахов А. Скан советской цивилизации // Сеанс : сайт. 20.08.2014. URL : <https://seance.ru/articles/abdrashitov/> (дата обращения 14.01.2024)

⁵⁶⁰ Дондурей Т. Обстоятельство времени. «Незначительные подробности случайного эпизода», режиссер Михаил Местецкий // Искусство кино. № 8, август, 2011. URL: <https://old.kinoart.ru/archive/2011/08/n8-article15> (дата обращения 06.01.2025).

«Полярный экспресс» (реж. Р. Земекис, 2004 г.) о почти переставшем верить в Санта-Клауса ребенке и сказочном поезде, отправляющимся на Северный поезд навстречу новогодним чудесам. Путешествие на поезде должно убедить мальчика в том, что волшебство существует. Такова основанная на книгах Дж. К. Роулинг серия фильмов о Гарри Поттере (2001–2011 гг.), в которой именно поезд, ведомый алым паровозом, перевозит юных волшебников в школу магии. Путешествие по железной дороге становится дорогой из мира повседневного в мир фантастический. Доброй новогодней сказкой, на которой выросло не одно поколение детей, стал мультипликационный фильм «Голубая стрела» по мотивам произведения Дж. Родари (реж. М. Бузинова, И. Доукша, 1985 г.). История о путешествии кукол на игрушечном поезде учит смелости, честности, умению дружить, а сам поезд «Голубая стрела» становится олицетворением сбывающейся мечты.

В мультипликационных фильмах происходит очеловечивание поезда, он наделяется антропоморфными чертами, чувствами и эмоциями. Интересно проследить, как авторы демонстрируют противоположное отношение своих положительных героев к одним и тем же обстоятельствам, таким образом транслируя разные культурные установки. Так, разные ценностные представления демонстрируют советские и американские мультипликаторы, обращаясь к сюжету опоздания поезда.

«Паровозик из Ромашкова», снятый режиссером В. Д. Дегтяревым в 1967 г., – это трогательная история о паровозике, который специально сходит с рельсов для того, чтобы полюбоваться миром, вдохнуть аромат ландышей, послушать соловья, и потому постоянно опаздывает. Однако такие опоздания показываются в положительном ключе, как главенство духовности над утилитарностью. Иным оказывается сюжет трехминутного мультипликационного фильма «Локомотив», снятого американским режиссером С. Голдбергом в 1990 г. Маленький локомотив перевозит грузы и очень боится опоздать в пункт назначения. Препятствие, встретившееся на пути, он героически преодолевает, ужаснувшись самой мысли об опоздании.

Суммирует все ключевые идеи, связанные с изображением железной дороги в кино, фильм «Сквозь снег» (реж. Пон Чжун Хо, 2013 г.). Действие происходит в будущем, когда неудачный эксперимент по изменению климата уничтожил все живое на планете. Спаслись лишь немногие счастливицы, севшие в мчащийся среди снегов поезд Snowpiercer. Поезд в фильме представлен как модель человеческой цивилизации, противопоставленной природе. М. Ратгауз отмечает, что в фильме присутствует и идея герметичности поезда, и его деление на отсеки соответственно классовой структуре общества, и отсылка к истории депортации евреев, и восхваление машины как самостоятельного существа, и нависающая над человеком угроза, исходящая от этой машины⁵⁶¹, что все это объединяется одним словом в полученной главным героем записке – «поезд».

Представляется интересным сравнение самого кинематографа с поездом, которое делает М. С. Трофименков, рассуждая о киноальманахе – парафразе знаменитых кинолент – «Прибытие поезда» (реж. А. Ф. Хван, Д. Д. Месхиев, А. О. Балабанов, В. И. Хотиненко, 1995 г.): «А может быть, сам кинематограф – всего лишь поезд? Рожденный, как и он, холодным, рациональным, хищным, по выражению Манделштама, девятнадцатым веком. Перетаскавший, как и он, на своем горбу за сто лет кучу мусора и кучу сокровищ, страстей, смертей, любовей и кровей. Уставший и состарившийся, как и он, вчера еще суперсовременный, а ныне трогательный и старомодный»⁵⁶².

Итак, изображение железной дороги в кино оказалось достаточно разносторонним, железная дорога стала не фоном для происходящих событий, а самостоятельным образом, активным действующим объектом. Режиссеры использовали все возможности кинематографа для создания сложного образа железной дороги, продемонстрировав его амбивалентность. Образ железной дороги раскрывается через такие антиномии, как жизнь – смерть, скорость – статика, единство – отчуждение, доверие – обман, духовность – материальность,

⁵⁶¹ Ратгауз М. От Люмьеров до Пон Чжун Хо: железная дорога в мировом кинематографе. Лекция [Видео] // Arzamas.academy. 19.11.2017. URL : <https://arzamas.academy/offline/rzd/rzd2> (дата обращения 14.08.2024)

⁵⁶² Трофименков М. Железная дорога [Электронный ресурс] // Сеанс. № 14. 1996. URL: <https://web.archive.org/web/20080926064138/http://seance.ru/n/14/rezhisser-film-kritik/pribyitie-poezda/zheleznaya-doroga/> (дата обращения 14.01.2024)

что подтверждает идею о сложности и динамичности данного образа, о его многозначности, о сложной включенности в мир культуры.

Основные выводы по главе 3.

1 В пространственных искусствах непосредственным предметом художественного познания является железная дорога как физический, материализованный, объект, зафиксированный прежде всего в своем реальном бытии. Однако помимо исследования внешней стороны бытования железной дороги в культуре, в произведениях данных видов искусства раскрывается и символический аспект, происходит семантизация образа железной дороги – наделение ее дополнительными смыслами, символами, метафорами, аллегориями. При этом в живописных произведениях чаще отражаются субъективные представления человека, рождающиеся во взаимодействии 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.

2 Образ железной дороги в живописи, будучи представленным во всех стилях от романтизма XIX в. до современного полистилизма, с одной стороны, оказался чрезвычайно многообразным с точки зрения внешней интерпретации (создание визуального образа железнодорожных объектов, передача их реального облика), с другой стороны получил сложное внутреннее наполнение (разнообразные смыслы и символы), в результате различных способов работы художников с цветом, формой, композицией и т.д. Обращение к разным жанрам (исторический, бытовой, пейзаж, портрет, натюрморт) позволило художникам передать многоаспектность присутствия железной дороги в культуре.

3 В графических произведениях авторам удается быстрее откликнуться на вызовы времени – зафиксировать появление нового технического объекта,

отобразить его особенности, предложить его художественную интерпретацию, создать художественный образ и максимально быстро донести его до большой аудитории. В области прикладной графики обращение к образу железной дороги помимо художественной задачи решало и задачу утилитарную, в частности, воздействие рекламы, плакатов на зрителя усиливались благодаря наличию в них такого эстетически и эмоционально привлекательного образа, как паровоз.

4 Создание образа железной дороги в скульптуре предполагает по большей части обращение к прошлому. Это увековечивание памяти о создателях железных дорог, о процессе их строительства, о героических страницах военной истории железной дороги (монументальная скульптура); изображение железнодорожных служащих и пассажиров прошлых эпох (городская скульптура); фиксация юбилейных дат истории железной дороги (скульптура малых форм).

5 Железнодорожный вокзал, как самое яркое и представительное архитектурное сооружение на железной дороге, претерпел значительные изменения за время своего бытования, пройдя эволюцию от здания, выполнявшего по большей части эстетическую функцию, к многофункциональному сложному сооружению. Соответствующим образом менялась и общая образная составляющая (от легкого праздничного образа к величественному, торжественному, а далее – подвижному, пластичному), и конкретная отсылка к образам действительности (взлетающие птицы, дерево, волна, парусник) и символическое наполнение («ворота в город», «символ движения», «символ времени»).

6 Временные искусства позволяют познать внутреннюю, духовную жизнь человека, его мысли, чувства, переживания, в том числе и вызванные какими-либо объектами действительности. В произведениях временных искусств, посвященных железной дороге, отсутствует визуализация образа железной дороги, ее осмысление происходит в эмоционально-экспрессивной форме, с помощью слова и звука – неизобразительных по своей сути средств. При этом словесное описание позволяет создать представление о внешнем облике железной дороги, звуковое – вызвать определенные ассоциации.

7 Литературные произведения передают специфику восприятия железнодорожного пространства, особенности субъективных впечатлений, ощущений, переживаний, связанных с путешествием по железной дороге. В литературе наиболее полно представлен весь комплекс смыслов и символов художественного образа железной дороги, для передачи которых литературой были освоены специальные железнодорожные термины, что привело к созданию особого железнодорожного дискурса.

8 Музыка, как наиболее абстрактный вид искусства, в большей степени побуждает слушателя к чувственному восприятию действительности, определенной психоэмоциональной рефлексии. Обращение к образу железной дороги в музыке привело как к обогащению образно-тематической сферы данного вида искусства, так и к расширению системы выразительных средств, изменению принципов музыкального формообразования. Железная дорога стала своего рода акустическим знаком новой – технической – эпохи.

9 Пространственно-временные искусства сочетают обе стороны художественного познания, они позволяют зафиксировать устойчивые внешние черты железнодорожных объектов и передать динамику человеческого духа. Театр, кинематограф в большей степени, чем другие виды искусства, в состоянии передать диалектику объективного и субъективного, материального и духовного в образе железной дороги. В данных видах искусства максимально раскрылась способность железной дороги сокращать расстояния и уплотнять время.

10 Искусству театра неподвластно полноценное правдоподобное изображение железной дороги, однако именно театр наиболее ярко отразил те изменения в представлениях о пространстве и времени, которые привнесла в мир культуры железная дорога. Освоение железной дороги в театре шло по трем траекториям – создание пьес с сюжетом, обращающимся к железнодорожной тематике; – метафорический перенос места действия в железнодорожное пространство; – использование реального железнодорожного пространства как ключевой составляющей театрального действия. В совокупности эти линии позволили создать разносторонний, сложный театральный образ железной дороги.

11 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.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железная дорога является значимым достижением человечества, оказавшим существенное влияние на все сферы культуры. В течение двух столетий железная дорога как технический объект прошла путь эволюции от первых коротких линий между отдельными городами до мировой транспортной сети. Железная дорога стала важным фактором формирования социального и культурного пространства, физически объединяя территории и превращая пространство в связанное и доступное – устойчиво и в любом направлении. В то же время железная дорога постепенно осваивалась культурой, становилась самостоятельным культурным феноменом, с недоверием принятым обществом на первых порах и полностью закрепившимся в культуре в качестве значимого элемента к настоящему времени. Процесс освоения культурой железной дороги помимо утилитарных процессов включал и процессы духовные – по мере включения нового вида транспорта в общественную практику постепенно происходило надделение его образно-символическим содержанием.

В настоящее время мы можем констатировать, 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. В ходе диссертационного исследования символику и смыслы образа железной дороги в культуре удалось описать достаточно полно, выделив три ключевых направления ее осмысления в культуре.

Осмысление железной дороги как технического объекта происходило в контексте двух исследовательских позиций – техницизма и антитехницизма. В первом случае железная дорога представлялась объектом, многократно

расширившим возможности человека, изменившим его мировоззрение, становилась символом технического и общественного прогресса. Во втором случае выявлялось деструктивное начало железной дороги, она изображалась как бездушная машина, способная к уничтожению окружающей действительности, становилась символом как физического, так и духовного разрушения.

С характеристикой железной дороги как одного из типов дороги связано наделение ее системой смыслов и символов, присущих образу дороги как таковой. В данном контексте железная дорога прежде всего становится символом жизненного пути, метафорой разных аспектов жизни человека. Присущая дороге символика промежуточного, пограничного пространства нашла свое отражение в художественном образе железной дороги, выступающим символом границы между своим и чужим, прошлым и будущим, жизнью и смертью и др.

Осознание пространства железной дороги как временного дома для пассажиров привело к наделению образа характеристиками антропологического пространства, наполненного частной бытовой жизнью человека, и социокультурного пространства, в котором происходит реализация либо трансформация социальных отношений.

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.

Пространственные искусства прежде всего создают визуальный образ железной дороги, демонстрируя облик ее разнообразных объектов, а также включенность в природную и социальную среду. Во всех художественных стилях

XIX–XXI вв. образ железной дороги нашел свое отражение, при этом, с одной стороны, происходила эстетизация железной дороги (она стала оцениваться с эстетических позиций), с другой стороны, ее семантизация (наделение дополнительными смыслами, символами, метафорами, аллегориями).

Пожалуй, наиболее разносторонний образ удалось создать живописцам, изобразившим практически все железнодорожные объекты, наполнив их многообразными смыслами и символами, отразив при этом субъективные представления человека, рождающиеся во взаимодействии с железной дорогой. Обращение к разным жанрам позволило художникам передать многоаспектность присутствия железной дороги в культуре.

Графика, как самый массовый и демократичный вид искусства, обращается к большой аудитории, решая разнообразные задачи – от первого знакомства публики с технической новинкой до передачи ключевых идей современности. Наиболее разнообразно образ железной дороги представлен в плакате, служившем как идеологическим целям (советский плакат), так и утилитарным (западный рекламный плакат).

Скульптурные работы по большей части призваны увековечить память о создателях железных дорог, о процессе их строительства, о героических страницах военной истории железной дороги (монументальная скульптура); изобразить железнодорожных служащих и пассажиров прошлых эпох и современности (городская скульптура); зафиксировать юбилейные даты истории железной дороги (скульптура малых форм).

Архитектурный образ железной дороги воплощен прежде всего в зданиях вокзалов. Железнодорожный вокзал обычно становится архитектурной доминантой города, его «визитной карточкой», поэтому к созданию проекта такого сооружения всегда привлекаются лучшие архитекторы, умеющие решать как технические, так и художественные задачи, создавая особую художественную образность.

Временные искусства в силу своей специфики в большей степени обращаются к чувственно-эмоциональной сфере, создаваемые словесные или

музыкальные образы лишены конкретной наглядности, их восприятие требует работы фантазии и воображения. Создание образа железной дороги потребовало обновления художественного языка соответствующих видов искусства.

В литературе наиболее полно представлен весь комплекс смыслов и символов художественного образа железной дороги, сложившийся в процессе формирования нового лексикона и особого – железнодорожного – дискурса. Литературные произведения дают развернутые описания внешнего облика железной дороги и связанных с ее работой событий, при этом в полной мере передают специфику восприятия железнодорожного пространства, особенности субъективных впечатлений, ощущений, переживаний, связанных с путешествием по железной дороге.

Обращение к теме железной дороги в музыке привело как к обогащению образно-тематической сферы данного вида искусства, так и к расширению системы выразительных средств, к появлению новых темброво-ритмических и звукоподражательных эффектов, изменению принципов музыкального формообразования, применению новых инструментов, что обогатило художественный образ железной дороги. Железная дорога стала своего рода акустическим знаком новой – технической – эпохи.

В пространственно-временных искусствах сочетаются различные средства создания художественного образа, обе стороны художественного познания. В театральных и кинематографических произведениях возможно зафиксировать устойчивые внешние черты железнодорожных объектов и передать динамику человеческого духа, в большей степени, чем в других искусствах, передать диалектику объективного и субъективного, материального и духовного в образе железной дороги. Железная дорога в процессе художественного освоения данными видами искусства стала самостоятельным тропом, позволяющим авторам сделать произведение семантически более сложным и глубоким.

Театр в силу своей специфики не в состоянии передать реалистичный образ железной дороги, однако именно он наиболее ярко отразил те изменения в представлениях о пространстве и времени, которые привнесла в мир культуры

железная дорога. Построение художественного образа в театре шло через создание пьес с железнодорожным сюжетом, метафорического переноса места действия в железнодорожное пространство и использование реального железнодорожного пространства как ключевой составляющей театрального действия.

Кинематограф обращается к железнодорожной теме на протяжении всей истории своего существования, максимально полно используя весь арсенал выразительных средств для передачи физических свойств железной дороги, прежде всего – скорости – и для воплощения ключевых идей своего времени. Использование всех аспектов киноязыка – повествовательного (драматургического), изобразительного (визуального), звукового, временного – позволяет данному виду искусства создавать сложный, разносторонний образ железной дороги.

В некотором смысле 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.

Процесс освоения художественной культурой значимого технического объекта включает в себя такие этапы, как фиксация нового объекта в художественном произведении, встраивание его в существующую культурную систему, далее – его семантизация – наделение определенными смыслами, значениями и формирование многоуровневой системы связанных с данным объектом прямых (прагматических) и символических смыслов.

Художественное осмысление нового технического объекта происходит прежде всего с позиций двух противоборствующих ориентаций в оценке роли техники в культуре – техницизма и антитехницизма, причем возможно

одновременное появление обеих интерпретаций, демонстрирующих амбивалентность создаваемого образа.

Художественная рефлексия над техническим объектом осуществляется через обращение к универсалиям культуры – общим и базовым для всех культур понятиям, при этом происходит соотнесение данного объекта с закрепленной в универсалиях системой ценностей и норм, наделение соответствующей символикой. В случае с железной дорогой центральными универсалиями стали полисемантические концепты «путь», «дом», художественная рефлексия над иными техническими объектами возможна через реализацию подобных универсалий культуры.

Художественный образ значимого технического объекта создается в произведениях всех видов искусства, чьи специфические и разнообразные художественные средства делают его многогранным и полноценным. При этом разнообразные стили, направления, течения, сменяющие друг друга или существующие одновременно, могут предлагать свои (подчас противоположные) трактовки самого объекта и его включенности в мир культуры, тем самым передавая многозначность и противоречивость создаваемого образа.

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 находятся новые технические решения, происходит цифровизация железной дороги, включающая в том числе и новые культурные проекты (например, виртуальное путешествие по Транссибу в режиме реального времени). В этой связи многие моменты специфической культуры, сложившейся вокруг железной дороги и зафиксированные в данном исследовании, по-видимому, уйдут в прошлое (например, традиция душевных ночных бесед со случайными попутчиками – обычная железнодорожная поездка станет для этого слишком короткой). 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. Так что возможно, что нас ожидает новый цикл художественного освоения изменившейся железной дороги в культуре, который еще предстоит исследовать.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авилова, Л. А. В дороге / Л. А. Авилова // Железная дорога в русской литературе. Антология. – Москва : Железнодорожное дело, 2012. – С. 106–108.
2. Адарюков, В. Я. Иллюстрированный Некрасов / В. Я. Адарюков // Звенья. Сборники материалов и документов по истории литературы, искусства и общественной мысли XIX в. – Вып. V. – Москва, Ленинград : «ACADEMIA», 1935.– С. 541–570.
3. Акимова, М. С. Дом у дороги: усадьба, дача, железная дорога в историко-литературном контексте (XIX – начало XX вв.) / М. С. Акимова // Вестник славянских культур. – 2021. – Т. 60. – С. 174–187.
4. Акимова, М. С. Образ технической цивилизации в литературе второй трети XIX в. / М. С. Акимова // Вестник славянских культур. – 2012. – №2. – С. 54–62.
5. Акишина, Е. О. Метафора как форма выражения философских идей : специальность 09.00.01 «Онтология и теория познания» : диссертация на соискание ученой степени кандидата философских наук / Акишина Елена Олеговна; Сибирский государственный университет путей сообщения. – Новосибирск, 2009. – 172 с.
6. Алексеев, М. П. Пушкин и наука его времени: (Разыскания и этюды) / М. П. Алексеев // Пушкин: Исследования и материалы / АН СССР. Ин-т рус. лит. (Пушкин. Дом). Москва; Ленинград : Изд-во АН СССР, 1956. – Т. 1. – С. 9–125.
7. Алигер, М. И. Собрание сочинений : в 3 т. Т. 1. Стихотворения и поэмы (1932–1945) / М. И. Алигер. – Москва : Художественная литература, 1984. – 383 с.
8. Алиева, Н. З. Философское осмысление мифа в современном мире / Н. З. Алиева // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2017. – №6–1 (80). – С. 13–15.

9. Альтман, М. С. Этюды о творчестве Л. Н. Толстого / М. С. Альтман // Толстовский сборник. Тезисы докладов и сообщений к Толстовским чтениям. – Тула, 1964. – С. 65–79.
10. Альтман, М. С. «Железная дорога» в творчестве Л. Н. Толстого / М. С. Альтман // Толстовский сборник. Тезисы докладов и сообщений к Толстовским чтениям. – Тула, 1964. – С. 65–71
11. Андерсен, Г. Х. Железная дорога / Г. Х. Андерсен // Собрание сочинений : в 4 т. Т. 3. Импровизатор: Роман; Повести; Комедии; Стихотворения. – Москва : «Терра», 1995. – 544 с.
12. Андреев, Л. Н. Повести и рассказы : в 2 т. Т. 1. / Л. Н. Андреев. – Москва, Художественная литература, 1971. – 690 с.
13. Андреев, Л. Н. Собрание сочинений : в 6 т. Т. 1. Рассказы 1898–1903 гг. / Л. Н. Андреев – Москва : Художественная литература, 1990. – 639 с.
14. Анненский, И. Ф. Книги отражений / И. Ф. Анненский. – Москва : Наука, 1979. – 679 с.
15. Антипов, А. А. Философия техники Андрея Платонова: идеи и образы в пространстве взаимоинтерпретации / А. А. Антипов // Российский гуманитарный журнал. – 2017. – Т. 6. – № 2. – С. 145–153.
16. Апухтин, А. Н. Полное собрание стихотворений / А. Н. Апухтин. – Ленинград : Советский писатель, 1991. – 448 с.
17. Аристотель. Поэтика / Аристотель // Сочинения : в 4 т. Т.4. – Москва : Мысль, 1983. – 830 с.
18. Арутюнова, Н. Д. Путь по дороге и бездорожью / Н. Д. Арутюнова // Логический анализ языка. Языки динамического мира. – Дубна : Международный университет природы, общества и человека «Дубна», 1999. – С. 3–17.
19. Асеев, Н. Н. Собрание сочинений : в 5 т. Т. 4. Стихотворения и поэмы / Н. Н. Асеев. – Москва : Художественная литература, 1964. – 591 с.
20. Асмус, В. Ф. Проблема интуиции в философии и математике / В. Ф. Асмус. – Москва : Мысль, 1965. – 312 с.

21. Бабаев, Э. Г. «Анна Каренина» Л. Н. Толстого / Э. Г. Бабаев. Москва : Художественная литература, 1978. – 155 с.
22. Базанов, В. Г. Поэзия Николая Клюева / В. Г. Базанов // Николай Клюев. Стихотворения и поэмы. – Ленинград : Советский писатель, 1977. – С. 5–84.
23. Бальзак, О. Избранное / О. Бальзак. – Москва : Просвещение, 1988. – 351 с.
24. Барт, Р. S/Z / Р. Барт. – Москва : РИК Культура, 1994. – 304 с.
25. Батырев, В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. – Москва : Стройиздат, 1988. – 216 с.
26. Бахметьева, И. А. Человек путешествующий, а также природа и социум в путевом очерке Ч. Диккенса «Полет» (1851) / И. А. Бахметьева // Грамота. – 2013. – № 3 (21) : в 2 ч. – Ч. I. – С. 21–24.
27. Бахтин, М. М. Формы времени и хронотопа в романе / М. М. Бахтин // Вопросы литературы и эстетики. Исследования разных лет. – Москва : Художественная литература, 1975. – 504 с.
28. Бахтин, М. М. К вопросам методологии эстетики словесного творчества / М. М. Бахтин // Собрание сочинений : в 7 т. Т. 1. Философская эстетика 1920-х годов. – Москва : Русские словари. Языки славянской культуры, 2003. – С. 265–325.
29. Бахтызин, А. М. Граница: бытие, сущность, рефлексия : специальность 09.00.01 «Онтология и теория познания» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата философских наук / Бахтызин Александр Михайлович. – Омск, 2004. – 18 с.
30. Башляр, Г. Вода и грезы. Опыт о воображении материи / Г. Башляр. – Москва : Изд-во гуманитарной литературы, 1998. – 268 с.
31. Беглые заметки : [о синематографе] / I. M. Racatus // Нижегородский листок. – 1896. – 4 июля. – С. 3. URL: <http://nnov.ngounb.ru/node/19887?fragment=page-2> (дата обращения 06.01.2025)
32. Безродный, М. Россия на рельсах (из книги «Закрото на переучет») / М. Безродный // Солнечное сплетение. – 1999. – № 9.

33. Белль, Г. Поезд пришел вовремя / Г. Белль // Собрание сочинений : в 5 т. Т. 1 : Романы ; Повесть ; Рассказы ; Эссе : 1946-1954. – Москва : Художественная литература, 1989. – 703 с.
34. Беляев, А. Р. Прыжок в ничто / А. Р. Беляев // Собрание сочинений : в 8 т. Т. 5. – Москва : Молодая гвардия, 1964. – С. 5–308.
35. Бенедиктов, В. Г. Стихотворения / В. Г. Бенедиктов. – Ленинград : Советский писатель, 1983. – С. 514–516.
36. Бенуа, А. Н. История русской живописи в XIX в. / А. Н. Бенуа. – Москва : Республика, 1995. – 448 с.
37. Бердяев, Н. А. Судьба России / Н. А. Бердяев. – Москва : Советский писатель, 1990. – С. 8–35.
38. Бердяев, Н. А. Человек и машина (проблема социологии и метафизики техники) / Н. А. Бердяев // Путь. – Май 1933. – № 38. – С. 3–37.
39. Березин, В. Настоящий Чехов / В. Березин // Знамя. – 2010. – № 9. – С. 195–201.
40. Березин, В. С. Образ паровоза / В. С. Березин // Октябрь. – 2001. – № 10. URL : <https://magazines.gorky.media/october/2001/10/obraz-parovoza.html> (дата обращения 06.01.2025)
41. Бикеева, И. А. Образ железной дороги в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина»: семантика и контексты / И. А. Бикеева // Наука в мегаполисе Science in a Megapolis. – 2021. – № 9 (35). – URL : <https://mgpu-media.ru/issues/issue-35/literary-studies/image-railway.html> (дата обращения 06.01.2025)
42. Бирюкова, Е. Е. Архитектурный образ как выразитель сущности архитектурного пространства. (К вопросу рассмотрению содержания категории «Архитектурный образ» в курсе «Объемно-пространственная композиция» специальности 2901 «Архитектура») / Е. Е. Бирюкова // Владимирский государственный университет имени А. Г. и Н. Г. Столетовых. Центр дистанционного обучения : сайт – URL : http://de.cdo.vlsu.ru/distantcionnoe_obuchenie/publikatsii/?eid=519 (дата обращения 06.01.2025)

43. Блок, А. А. Полное собрание сочинений и писем : в 20 т. Т. 3, кн. 3: Стихотворения (1907-1916). – Москва : Наука, 1997. – 989 с.
44. Блох, А. Поезд / А. Блох // Зарубежная Россия: Russia Abroad Past and Present. – № 3. – 2016. – С. 32–33.
45. Бойм, С. Будущее ностальгии / С. Бойм // Неприкосновенный запас. – 2013. – № 3. – URL: <https://magazines.gorky.media/nz/2013/3/budushhee-nostalgi.html> (дата обращения 06.01.2025)
46. Болгова, С. М. Современная документальная драма: к истории вопроса / С. М. Болгова // Известия Самарского научного центра РАН. – 2014. – №2–2. – С. 386–389.
47. Болотян, И. М. Вербатим / И. М. Болотян // Новый филологический вестник. – 2011. – №2. – С. 81–88.
48. Борев, Ю. Б. Эстетика / Ю. Б. Борев. – Москва : Политиздат. – 1988. – 496 с.
49. Бочаров, С. Г. «Вещество существования». Мир Андрея Платонова / С. Г. Бочаров // Вещество существования: Филологические этюды. – Москва : Русский мир, 2014. – С. 341–386.
50. Манифест художников-футуристов / У. Боччони, К. Карра, Л. Руссоло, Д. Балла, Дж. Северини // Манифесты итальянского футуризма: Собрание манифестов Маринетти, Биччони, Карра, Руссоло, Балла, Северини, Прателла, Сен-Пуан. – Москва : тип. Рус. т-ва, 1914. – С. 11–15.
51. Бретон, А. Манифест сюрреализма / А. Бретон // Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX в. Москва : Прогресс, 1986. – С. 40–73.
52. Бродский, И. А. Сочинения Иосифа Бродского: в 4 т. Т. 1. / И. А. Бродский. – Санкт-Петербург : Культурно-просветительское общество «Пушкинский фонд», «Третья волна», 1992. – С. 34–35.
53. Булгаков, М. А. Полное собрание пьес, фельетонов и очерков в одном томе / М. А. Булгаков. – Москва : «Издательство АЛЬФА-КНИГА», 2010. – С. 786–789.

54. Бунин, И. А. Жизнь Арсеньева. Повести. Рассказы / И. А. Бунин. – Москва : Правда, 1989. – 608 с.

55. Бунин, И. А. Новая дорога / И. А. Бунин // Собрание сочинений : в 6 т. Т. 2. – Москва : Художественная литература, 1987. – С. 196–203.

56. Ванслов, В. В. Прекрасное в жизни и искусстве / В. В. Ванслов. – Москва : Знание, 1957. – 39 с.

57. Василев, С. В. Теория отражения и художественное творчество / С. В. Василев. – Москва : Издательство «Прогресс», 1970. – 496 с.

58. Васильева, М. Александр Миндадзе: «Я не хотел сдвигать картину «Милый Ханс, дорогой Петр» в сторону публицистики» / М. Васильева // ProfiCinema : сайт. – 22.06.2015. – URL: <https://www.proficinema.com/interviews/detail.php?ID=181642> (дата обращения 06.01.2025)

59. Верещагин, А. В. Новые рассказы : в 2 ч.. Ч. 2 / А. В. Верещагин. – Санкт-Петербург : тип. Э. Арнгольда, 1900. – С. 13–32.

60. Верн, Ж. Клодиус Бомбарнак / Ж. Верн. – Ташкент : Изд. ЦК ЛКСМ Узбекистана «Ёш гвардия», 1961. – 223 с.

61. Виппер, Б. Р. Введение в историческое изучение искусства / Б. Р. Виппер. Москва : Изобразительное искусство, 1985. – 288 с.

62. Виткевич, С. И. Безумный локомотив / С. Виткевич // Дюбал Вахазар и другие неэвклидовы драмы. – Москва : ГИТИС; ВАХАЗАР, 1999. – URL: https://royallib.com/read/vitkevich_stanislav/dyubal_vahazar_i_drugie_neevklidovi_drami.html#728915 (дата обращения: 06.01.2024).

63. Витте, С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети / С. Ю. Витте // Мир транспорта. – 2010. – Т. 8. – № 4 (32). – С. 166–173.

64. Власов, В. Г. Карикатура / В. Г. Власов // Большой энциклопедический словарь изобразительного искусства : в 8 т. Т. 3. – Санкт-Петербург : ЛИТА, 2000. – С. 529.

65. Вознесенский, А. А. Стихотворения и поэмы / А. А. Вознесенский. – Москва : Профиздат, 2001. – С. 17–19.
66. Волошин М. А. Стихотворения и поэмы / М. А. Волошин. – Санкт-Петербург : Петербургский писатель, 1995. – 704 с.
67. Вульф, А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог / А. Б. Вульф. Москва : Молодая гвардия, 2007. – 453 с.
68. Алдашин, М. В. Выставка 4. Паровозы : электронный ресурс. – URL: <https://aldashin.livejournal.com/319325.html> (дата обращения: 06.01.2024).
69. Вяземский, П. А. Стихотворения / П. А. Вяземский. – Ленинград : Советский писатель, 1986. – 544 с.
70. Вяземский, П. А. Петр Алексеевич / П. А. Вяземский // Полное собрание сочинений князя П. А. Вяземского. Издание Графа С. Д. Шереметева : [в 12 т.]. Т. XII : 1863–1877. – Санкт-Петербург : Типография М. М. Стасюлевича, 1896. С. 299–301. URL: https://imwerden.de/pdf/vyazemsky_polnoe_sobranie_tom12_1896.pdf (дата обращения: 06.01.2024).
71. Гайдар, А. П. Дальние страны / А. П. Гайдар // Собрание сочинений : в 4 т. Т. 2. – Москва : Изд. «Детская литература», 1972. – С. 5–100.
72. Гартман, Н. Эстетика / Н. Гартман. – Киев : Ника-центр, 2004. – 692 с.
73. Гаспаров, Б. М. Борис Пастернак: по ту сторону поэтики (Философия. Музыка. Быт) / Б. М. Гаспаров. Москва : Новое литературное обозрение, 2013. – 266 с.
74. Гастев, А.К. Поэзия рабочего удара / А. К. Гастев. – Петроград : Издание «Пролеткульта», 1918. –149 с.
75. Гейне, Г. Лютеция / Г. Гейне // Собрание сочинений : в 10 т. Т. 8. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. – 390 с.
76. Гинзбург, Е. С. Крутой маршрут: хроника времен культа личности / Е. С. Гинзбург. – Москва : Астрель : АСТ, 2008. – 878 с.
77. Глембоцкая, Я. РЖД: Россия, Жадов, «Доходное место» / Я. Глембоцкая // Петербургский театральный журнал. – 2010. – №2 (60). – URL:

<http://ptj.spb.ru/archive/60/vstrechi-v-rossii-60/rzhd-rossiya-zhadov-doxodnoe-mesto/>
(дата обращения: 06.01.2025)

78. Глинка, Ф. Н. Две дороги / Ф. Н. Глинка // Глинка Ф. Н. Избранное. Ленинград : Советский писатель, 1957. – С. 445.

79. Голенищев-Кутузов, А. А. Сочинения графа А. Голенищева-Кутузова : в 4 т. Т. 1 / А. А. Голенищев-Кутузов. – Санкт-Петербург : тип. т-ва А. С. Суворина – «Новое время», 1914. – 344 с.

80. Голлербах, Э. Ф. Одинокий фантаст / Э. Ф. Голлербах // Виктор Дмитриевич Замирайло. Живопись. Графика. Книжная графика. Архивные материалы. Воспоминания современников : в 2 кн. Кн. 1. Санкт-Петербург, 2018. – С. 468–469.

81. Головнева, Е. В. Религиозное познание: сущность, специфика, ареал / Е. В. Головнева, Н. И. Мартишина // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. – 2021. – № 2(31). – С. 9–15.

82. Горбачева, С. Русский пастельный портрет / С. Горбачева // Искусство. – 2002. – № 14. – URL: <https://art.1sept.ru/article.php?ID=200201401> (дата обращения: 06.01.2025)

83. Горький, М. Варвары / М. Горький // Собрание сочинений. Т. 3. Рассказы. Пьесы. – Москва : Художественная литература, 1940. – С. 457–546.

84. Гостева, С. С. Полицейский надзор за прессой и литературой на Юго-Восточных железных дорогах (1905 - 1915 гг.) / В. В. Мыцыков // БЕРЕГИНЯ. 777. СОВА: Общество, политика, экономика. – 2011. – №1 (8). – С. 35-52.

85. Греч, Н. И. Поездка в Москву : [Очерк / Н. Гр. - Санкт-Петербург] : тип. Н. Греча, ценз, 1851. – 27 с.

86. Громов, В. Поезд, едущий к морю / В. Громов // Culture.pl : сайт. – 10.06.2019. – URL: <https://culture.pl/ru/article/poezd-eduschiy-k-moryu> (дата обращения: 06.01.2025)

87. Гулыга, А. В. Принципы эстетики / А. В. Гулыга. – Москва : Политиздат, 1987. – 286 с.

88. Гуревич, А. Я. Категории средневековой культуры / А. Я. Гуревич. – Москва : Искусство, 1984. – 350 с.
89. Гусева, Е. В. Архетип дороги в мифопоэтическом творчестве восточных славян / Е. В. Гусева // Уваровские чтения–IV. Муром 14–16 апреля 1999 года. – Муром, 2003. – С. 73–75.
90. Гуссерль, Э. Кризис европейских наук и трансцендентальная феноменология: Введение в феноменологическую философию (главы из книги) / Э. Гуссерль // Вопросы философии. – 1992. – № 7. – С. 136–176.
91. Дали, С. Дневник гения / С. Дали. – Санкт-Петербург : Азбука, 2003. – 288 с.
92. Дебюсси, К. Избранные письма / К. Дебюсси; сост., перев., вступ. ст. А. Розанова. – Ленинград : Музыка, 1986. – 286 с.
93. Дегтярев, В. В. Железная дорога и абстракция / В. В. Дегтярев // Новый мир. – 2020. – № 4. – URL: <https://nm1925.ru/articles/2020/04-2020/zheleznaya-doroga-i-abstraktsiya-7443/> (дата обращения: 06.01.2025)
94. Дементьева, М. «Остаюсь советским...» / М. Дементьева // Огонек. – 1988 – № 51. – С. 17–19.
95. Дикинсон, Э. Стихотворения / Э. Дикинсон. – Москва : Радуга, 2001. – С. 207.
96. Диккенс, Ч. Домби и сын / Ч. Диккенс// Собрание сочинений : в 10 т. Т. 5 : Торговый дом Домби и сын: торговля оптом, в розницу и на экспорт. – Москва : Художественная литература, 1984. – 767 с.
97. Диккенс, Ч. Полет / Ч. Диккенс// Собрание сочинений в 30 т. Т. 19. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1960. – С. 445–457.
98. Дмитриев, М. А. Два века / М. А. Дмитриев. URL: http://az.lib.ru/d/dmitriew_m_a/text_0070.shtml
99. Дмитриева, Н. А. В поисках гармонии. Искусствоведческие работы разных лет / Н. А. Дмитриева. – Москва : Прогресс-Традиция. – 2009. – 519 с.

100. Добрицын, А. А. *Iter vitae, lepton ochema, trionfo del tempo* и «Телега жизни» / А. А. Добрицын // *Philologica*. – 2014. – Т. 10. – № 24. – С. 17–40.
101. Добролюбов, Н. А. *Темное царство* / Н. А. Добролюбов // *Собрание сочинений* : в 9 т. Т. 5. – Москва, Ленинград : Гос. изд. художественной литературы, 1962. – 624 с.
102. Дождикова, Р. Н. *Обыденное познание и его особенности* / Р. Н. Дождикова // *Веснік Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта. Серыя 3, Гісторыя. Філасофія. Псіхалогія. Паліталогія. Сацыялогія. Эканоміка. Права*. – 2010. – № 2. – С. 30–34.
103. Дождикова, Р. Н. *Обыденное познание: структура и пути формирования* / Р. Н. Дождикова // *Социология*. – 2016. – № 2. – С. 34–44.
104. Долматовский, Е. А. *Товарищ мой : Стихи и поэмы* / Е. А. Долматовский. – Москва : Воениздат, 1988. – 382 с.
105. *Русская советская поэзия. 1917–1952*. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1954. – 828 с.
106. Дондурей, Т. *Обстоятельство времени. «Незначительные подробности случайного эпизода»*, режиссер Михаил Местецкий / Т. Дондурей // *Искусство кино*. – 2011. – № 8, август. – URL: <https://old.kinoart.ru/archive/2011/08/n8-article15> (дата обращения 06.01.2025)
107. Дороговоз, И. Г. *Крепости на колесах: История бронепоездов* / И. Г. Дороговоз. – Минск : Харвест, 2002. – 352 с.
108. Дралюк, В. *Вечный пассажир* / В. Дралюк // *Белорусь сегодня* : сайт. – 18.04.2008. – URL : <https://www.sb.by/articles/vechnyy-passazhir.html> (дата обращения 06.01.2025)
109. Дремов, А. К. *Художественный образ* / А. К. Дремов. – Москва : Советский писатель, 1961. – 408 с.
110. Дронов, И. Е. *Локомотив прогресса или зверь Апокалипсиса: железная дорога в осмыслении консерваторов второй половины XIX в.* / И. Е. Дронов // *Власть*. – 2011. – № 8. – С. 139–141.

111. Дьяконов, И. М. Архаические мифы Запада и Востока / И. М. Дьяконов. – Москва : Академия фундаментальных исследований, 2022. – 248 с.
112. Дэвидсон, Д. Что означают метафоры / Д. Дэвидсон // Теория метафоры. – Москва : Прогресс. – 1990. – С. 173–194.
113. Европейская поэзия XIX в. – Москва : Художественная литература, 1977. – 927 с.
114. Евтушенко, Е. А. Граждане, послушайте меня..... / Е. А. Евтушенко. – Москва : Художественная литература, 1989. – 496 с.
115. Ерофеев, В. В. Москва – Петушки / В. В. Ерофеев. – Москва : Вагриус, 2000. – 189 с.
116. Ерохина, Т. И. Феномен иммерсивного театра в современной отечественной культуре / Т. И. Ерохина, Е. С. Кукушкина // Верхневолжский филологический вестник. – 2019. – № 1(16). – С. 214–222.
117. Ерошкин, В. Ф. Экслибрис как графическая композиция / В. Ф. Ерошкин // Омский научный вестник. – 2014. – №4 (131). – С. 201–205.
118. Есенин, С. А. Полное собрание сочинений : в 7 т. Т. 2. Стихотворения (Маленькие поэмы) / С. А. Есенин. – Москва : «Наука» – «Голос», 1997. – 464 с.
119. Жемчужников, А. М. Стихотворения / А. М. Жемчужников. – Москва : Советская Россия, 1988. 334 с.
120. Жизнь в свете, дома и при дворе : издание редакции журнала «Вестник моды». – Санкт-Петербург : Тип. брат. Пантелеевых, 1890. – 140, [III] с.
121. Зablуждающийся разум? Многообразие вненаучного знания / ред. И. Т. Касавин. – Москва : Издательство политической литературы, 1990. – 464 с.
122. Заболоцкий, Н. А. Столбцы / Н. А. Заболоцкий. – Санкт-Петербург : Северо-Запад, 1993. – 511 с.
123. Захарова, Л. В. Мотив железной дороги в романах Л. Н. Толстого «Анна Каренина» и Б. Л. Пастернака «Доктор Живаго» / Л. В. Захарова // Толстовский сборник-2012. Творческое наследие Л. Н. Толстого в контексте развития современной цивилизации: Материалы XXXIII международных

Толстовских чтений. – Тула : Издательство Тульского государственного педагогического университета им. Л. Н. Толстого, 2012. – С. 175–179;

124. Зверева, Ю. Ю. Композиционная специфика обыденного познания / Ю. Ю. Зверева // Наука о человеке: гуманитарные исследования. – 2014. – №1 (15). – С. 144–150.

125. Зиммель, Г. Созерцание жизни. Четыре метафизические главы / Г. Зиммель // Избранное. Созерцание жизни : в 2 т. Т. 2. – Москва : Юрист, 1996. – 607 с.

126. Змановская, Е. В. Основы прикладного психоанализа / Е. В. Змановская. – Москва : Речь, 2005. – 335 с.

127. Золотонос, М. Н. Бронзовый век. Иллюстрированный каталог памятников, памятных знаков и декоративной скульптуры Ленинграда – Петербурга 1985–2007 / М. Н. Золотонос, Ю. Ю. Калиновский, О. И. Овчаров. – Санкт-Петербург : Новый Мир Искусства, 2010. – 784 с.

128. Золя, Э. Натурализм в театре / Э. Золя // Собрание сочинений : в 26 т. Т. 24. – Москва : Гослитиздат, 1966. – 566 с.

129. Золя, Э. Человек-зверь / Э. Золя // Собрание сочинений : в 26 т. Т. 13. – Москва : Гослитиздат, 1964. – С. 249–642

130. Ибсен, Г. Столпы общества / Г. Ибсен // Собрание сочинений : в 4 т. Т. 3. – Москва : Искусство, 1957. – С. 271–369.

131. Иванов, А. В. Поезд Чусовская – Тагил / А. В. Иванов // Тотальный диктант : сайт. Тексты диктантов. – URL : <https://totaldict.ru/dictants/poezd-chusovskaya-tagil/> (дата обращения 06.01.2025)

132. Иванов, А. И. Железная дорога в русской художественной культуре XIX-XX вв. / А. И. Иванов, Н. В. Сорокина // Вестник ТГУ. – 2011. – №12–2. – С. 670–679.

133. Иконников, А. В. Функция, форма, образ в архитектуре / А. В. Иконников. – Москва : Стройиздат, 1986. – 288 с.

134. Илалутдинов, А. И. Конструирование нормы права / А. И. Илалутдинов // Вестник СПбГУ. Сер.14. – 2015. – Вып. 1. – С. 23–30.

135. Ильенкова, Е. Ю. Художественный вымысел и его когнитивно-жанровая репрезентация / Е. Ю. Ильенкова // Вестник ВолГУ. Серия 2: Языкознание. – 2013. – №1 (17). – С. 115–120.
136. Ильф, И. Двенадцать стульев / И. Ильф, Е. Петров. – Москва : Правда, 1991. – 399 с.
137. Ильф, И. Золотой теленок / И. Ильф, Е. Петров. – Москва : Панорама, 1992. – 336 с.
138. Ипполитов, А. В. Зимняя сказка / А. В. Ипполитов // Красная стрела. 85 лет легенде: рассказы, эссе. – Москва : Издательство АСТ, 2016. – С. 85–104.
139. История железнодорожного транспорта России : в 3 т. Т. 1 : 1836–1917 гг. – Санкт-Петербург, Москва : Петербург. гос. ун-т путей сообщ., 1994. – 336 с. Т. 2 : История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. 1917–1945. – Санкт-Петербург, Москва : Петербург. гос. ун-т путей сообщ., 1997. – 414 с. Т. 3. История железнодорожного транспорта Советского Союза. 1945–1991. – Москва : Московский государственный университет путей сообщения, 2004. – 631 с.
140. Каган, М. С. Морфология искусства Ист.-теоретическое исследование внутреннего строения мира искусств / М. С. Каган. – Ленинград : Искусство. Ленинградское отделение, 1972. – 440 с.
141. Каган, М. С. Москва – Петербург – провинция: «Двуличность» России – ее историческая судьба и уникальный шанс / М. С. Каган // Российская провинция. – 1993. – № 1. – С.16–27.
142. Каган, М. С. Познание и оценка в искусстве / М. С. Каган // Проблема ценности в философии. – Москва : Наука, 1966. – С. 98–112.
143. Каган, М. С. Эстетика как философская наука / М. С. Каган. – Санкт-Петербург : ТОО ТК «Петрополис». – 1997. – 544 с.
144. Каган, М. С. Общее представление о культуре // Введение в культурологию: Курс лекций / М. С. Каган; под ред. Ю.Н. Солонина, Е.Г. Соколова. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный университет 2003. – С. 6–14.

145. Калина, Н. Д. Конструктивный реализм в построении художественных образов изобразительного искусства в контексте создания символических смыслов / Н. Д. Калина // Человек и культура. – 2022. – № 5. – С. 77–105.

146. Кальмина, Л. В. «Сибирская железная дорога строится не для Сибири». «Восточное обозрение» против прогресса? / Л. В. Кальмина // Иркутский историко-экономический ежегодник : сб. статей. – Иркутск : Байкальский государственный университет, 2022. – С. 297–306.

147. Каменский, А. П. Четыре / А. П. Каменский // Каменский А. П. Мой гарем. – Москва : Научно-издательский центр «ЛАДОМИР», 1999. – 487 с.

148. Кандинский, В. О духовном в искусстве. Полное критическое издание с дополнениями и другими текстами о науке об искусстве : в 2 т. Т. 1. О духовном в искусстве / В. Кандинский. – Москва : БуксМАрт, 2020. – 746 с.

149. Кант, И. Критика чистого разума / И. Кант. – Санкт-Петербург : ИКА «Тайм-аут», 1993. – 477 с.

150. Касавин, И. Т. Конструктивизм / И. Т. Касавин // Энциклопедический словарь по эпистемологии; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. – Москва : Альфа-М, 2011. – С. 373.

151. Касавин, И. Т. Нормы в познании и познание норм / И. Т. Касавин // Эпистемология и философия науки. – 2018. – Т. 54. – № 4. – С. 8–19.

152. Касавин И. Т. Познание // Новая философская энциклопедия : в 4 т. Т. 3. Москва : Мысль, 2010. С. 259–263.

153. Кафка, Ф. Процесс. Рассказы / Ф. Кафка. – Москва : Эксмо, 2019. – С. 483.

154. Киров, А. Лирический сюжет «движение сквозь пространство и время» в книге стихов Н.М. Рубцова «Подорожники» / А. Киров // Душа хранит. Жизнь и поэзия Николая Рубцова : сайт. – URL: <https://rubtsov-poetry.ru/critica/kirov14.htm> (дата обращения 06.01.2025)

155. Кирьяш, А. В. Роль железнодорожного транспорта в формировании культурного пространства Сибири в 1890-е–1917 гг. / А. В. Кирьяш // Омский научный вестник. – 2011. – № 5 (101). С. 29–32.

156. Клейман, Н. Советские «независимые»: миф или реальность? / Н. Клейман // Сеанс : сайт. – 05.02.2013. – URL: https://seance.ru/articles/soviet_independent_films_lecture/ (дата обращения 06.01.2025)

157. Клейменова, В. Ю. Функциональность и вымысел в тексте / В. Ю. Клейменова // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. – 2011. – № 143. – С. 94–102

158. Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945) / И. В. Ковалев. – Москва : Наука, 1981. – 480 с.

159. Ковалева, Е. А. «Железнодорожный дискурс» в поэзии Серебряного века: кажущийся парадокс / Е. А. Ковалева // Известия ВУЗов. Поволжский регион. Гуманитарные науки. – 2011. – №2. – С. 85-91.

160. Ковалева, Т. Н. Хронотоп перекрестка-вокзала в творчестве И. А. Бунина / Т. Н. Ковалева // Университетские чтения – 2019 : 10-11 января 2019 г. : материалы региональной межвузовской научно-практической конференции. Ч. VI : Материалы секции 13 симпозиума 1. – Пятигорск : Изд-во ПГУ, 2019. – С. 108–112.

161. Колесов, В. В. Путь-дорога / В. В. Колесов // Ученые записки Казанского университета. Сер. Гуманитарные науки. – 2017. – Т. 159, кн. 5. – С. 1200–1213.

162. Коллиер, Дж. Л. Дюк Эллингтон / Дж. Коллиер : пер. с англ. – Москва : Радуга, 1991. – 351 с.

163. Колмакова, Е. А. Рациональность обыденного познания: здравый смысл и рассудок / Е. А. Колмакова // Общество: философия, история, культура. – 2015. – № 6. – С. 54–56.

164. Комок, О. Две стороны медали. «Чук и Гек» в Александринском театре / О. Комок // Деловой Петербург. 17 марта 2017. – URL: https://www.dp.ru/a/2017/03/17/Dve_storon_i_medali (дата обращения 06.01.2025)

165. Кондратьев, В. Л. Лихоборы / В. Л. Кондратьев // Селижаровский тракт: Повести, рассказы. – Москва : Советский писатель, 1985. – С. 3–35.

166. Коржова, И. Н. Традиции Н. С. Гумилева в поэзии К. М. Симонова: мотив пути / И. Н. Коржова // Словесное искусство Серебряного века и Русского зарубежья в контексте эпохи («IV Смирновские чтения») : материалы IV Международной научной конференции, Москва, 06–07 февраля 2020 года. – Москва : Московский государственный областной университет, 2021. – С. 96–104.
167. Король, Е. А. «Железнодорожный дискурс» в поэзии Серебряного века: постановка проблемы / Е. А. Король // Мир науки, культуры, образования. – 2014. – № 6 (49). – С. 393–396.
168. Костанзо, С. Э. Опыт среды в самодеятельном театре Вячеслава Спесивцева 1970-х годов / С. Э. Костанзо // Шаги/Steps. – 2019. – № 4. – С. 55–71.
169. Крейнис, З. Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 1. Два столетия / З. Л. Крейнис. – Москва : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. – 336 с.
170. Кристи, А. Тайна «Голубого поезда» / А. Кристи. – Новосибирск : Гермес, 1993. – 512 с.
171. Кузнецов, А. В. Продолжение легенды / А. В. Кузнецов. – Москва : Государственное издательство Детской литературы, 1962. – 208 с.
172. Кузьмина, Н. А. Интертекст и его роль в процессах эволюции поэтического языка / Н. А. Кузьмина. – Екатеринбург : Изд-во УрГУ; Омск : Изд-во ОмГУ, 1999. – 268 с.
173. Кукольник, Н. В. Попутная песня / Н. В. Кукольник. – URL : http://az.lib.ru/k/kukolxnik_n_w/text_0010.shtml (дата обращения 06.01.2025)
174. Культурология. XX век : энциклопедия : в 2 т. Т. 2 : М-Я. / гл. ред., сост. С. Я. Левит. – Санкт-Петербург : Университетская книга, 1998. – 446 с.
175. Кун, Т. Структура научных революций / Т. Кун. – Благовещенск : БГК им. И. А. Бодуэна де Куртенэ, 1998. – 296 с.
176. Куприн, А. И. На разъезде / А. И. Куприн // Собрание сочинений : в 9 т. Т. 1. – Москва : Изд. «Правда», 1964. – С. 219–228.

177. Куприн, А. И. Поединок / А. И. Куприн // Собрание сочинений в 6 т. Т. 3. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. – С. 302–541.
178. Кюрегян, Т. С. Алеаторика / Т. С. Кюрегян // Теория современной композиции. – Москва : Музыка, 2007. – С. 412–430.
179. Ламохина, Н. И. Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии / Н. И. Ламохина // Вестник СПбГИК. – 2020. – № 2 (43). – С. 38–43.
180. Левидов, А. М. Литература и действительность / А. М. Левидов. – Москва : Советский писатель, 1987. – 429 с.
181. Левин, Д. Ю. История железнодорожного транспорта : учеб. пособие / Д. Ю. Левин. – Ростов н/Д : Феникс, 2018. – 414 с.
182. Левинг, Ю. Вокзал-Гараж-Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма / Ю. Левинг. – Санкт-Петербург : Изд-во Ивана Лимбаха, 2004. – 400 с.
183. Левитан, И. И. По поводу смерти А. К. Саврасова / И. И. Левитан // Русские ведомости. – 1897. – № 274. – 4 октября. – С. 4.
184. Лекторский, В. А. Можно ли снять оппозицию конструктивизма и реализма? / В. А. Лекторский // Социальная философия науки. Российская перспектива. Материалы Международной конференции). Москва, 18–19 ноября 2014 г.). Т. 8. Секция 7. Конструктивизм vs реализм. – Москва : Альфа Москва, 2014 – С. 5–8.
185. Ленау, Н. К весне 1838 года / Н. Ленау // Левик В. В. Избранные переводы : в 2 т. Т. 2. – Москва : Художественная литература, 1977. – С. 59–61.
186. Леннквист, А. Путешествие вглубь романа. Лев Толстой: Анна Каренина / А. Леннквист. – Москва : Языки славянской культуры, 2010. – 128 с.
187. Леонов, Л. М. Вор / Л. М. Леонов // Собрание сочинений : в 10 т. Т. 3. Вор : Роман. – Москва : Художественная литература, 1982. – 614 с.
188. Леонов, Л. М. Дорога на Океан / Л. М. Леонов // Собрание сочинений : в 10 т. Т. 6. Дорога на Океан : Роман. – Москва: Художественная литература, 1983. – 528 с.

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

190. 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

191. Липовецкий, М. Н. Паралогии: Трансформации (пост)модернистского дискурса в русской культуре 1920–2000 годов. – Москва : Новое литературное обозрение, 2008. – 840 с.

192. Литературный альбом. «Железная дорога» // Иллюстрированный журнал литературы, политики и современной жизни «Нива». – 1902 г., – № 44. – С. 865–869.

193. Лобанова, И. В. «На заре туманной юности»... Письма Владимира Соловьева к Е. Романовой / И. В. Лобанова // Русская история. Журнал : сайт. – URL : <https://rus-istoria.ru/component/k2/item/1464-na-zare-tumannoy-yunosti-pisma-vladimira-soloveva-k-e-romanovoy> (дата обращения 06.01.2025).

194. Логинова, М. В. Граница как паракатегория современной культуры / М. В. Логинова // Наследие веков. – 2020. – № 1(21). – С. 76–81. – DOI 10.36343/SB.2020.21.1.006.

195. Логинова, М. В. Трансформации и интерпретации концепта «дом» в современном искусстве / М. В. Логинова, Н. И. Прохорова // Вестник культурологии. – 2022. – № 1(100). – С. 165–177.

196. Лойфман, И. Я. Художественный образ / И. Я. Лойфман // Двадцать лекций по философии. – Екатеринбург: Банк культурной информации, 2001. – С. 98–101.

197. Лойфман, И. Я. Культура как плодотворное существование: Конспект лекции по курсу «Современная философия» / И. Я. Лойфман. – Екатеринбург: Изд-во УрЮА, 1994. – С. 13–14.

198. Лосев, А. Ф. Проблема символа и реалистическое искусство / А. Ф. Лосев. – Москва : Искусство, 1995. – 320 с.
199. Лосев, А. Ф. Символ / А. Ф. Лосев // Философская энциклопедия : в 5 т. Т. 5. – Москва : Советская энциклопедия, 1965. – С. 10.
200. Лосев, А. Ф. Символ и художественное творчество / А. Ф. Лосев // Известия АН СССР. Серия литературы и языка. Т. XXX. Вып. 1. – Москва : Изд-во АН СССР, 1971. – С. 3–13.
201. Лотман, Ю. М. Внутри мыслящих миров. Человек – Текст – Семиосфера – История / Ю. М. Лотман. – Москва : Языки русской культуры, 1996. – 464 с.
202. Лотман, Ю. М. Дом, в котором не живут / Ю. М. Лотман // Социум. – 1995. – № 7 (50). – С. 29–34.
203. Лотман, Ю. М. Художественная природа русских картинок / Ю. М. Лотман // Статьи по семиотике культуры и искусства (Серия «Мир искусств»). – Санкт-Петербург : Академический проект, 2002. – С. 322–339.
204. Луконина, О. И. Максимилиан Штейнберг: личность и творчество в контексте отечественной культуры первой половины XX века : специальность 17.00.02 «Музыкальное искусство» : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора искусствоведения / Луконина Оксана Игоревна ; Ростовская государственная консерватория (академия) им. С. В. Рахманинова. – Ростов-на-Дону, 2013. – 51 с.
205. Малевич, К. Архитектура как пощечина бетоно-железу / К. Малевич // Черный квадрат. – Санкт-Петербург : Азбука-классика, 2008. – С. 36–40.
206. Малинина, Н. Л. Диалектика движения образа в художественном творчестве : специальность 09.00.04 «Эстетика» : диссертация на соискание ученой степени кандидата философских наук / Малинина Нина Львовна ; Ленинградский государственный университет. – Ленинград, 1984. – 188 с.
207. Малышев, И. В. Отражение действительности в музыке / И. В. Малышев // Музыкальное произведение: эстетический анализ. Москва :

Российская академия музыки им. Гнесиных, 1999. – 91 с. – URL: <https://www.proza.ru/2010/03/10/921> (дата обращения: 06.01.2025).

208. Мальцева, Е. А. Железная дорога как часть культуры в контексте художественного осмысления / Е. А. Мальцева // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – 2010. – Вып. 24. – С. 122–129.

209. Мальцева, Е. А. Железная дорога и кинематограф / Е. А. Мальцева // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – 2013. – Вып. 29. – С. 67–72.

210. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в скульптуре / Е. А. Мальцева // Декабрьские диалоги. Вып. 17: Материалы Всероссийской (с международным участием) научная конференция памяти Ф. В. Мелехина, 3–4 декабря 2013 г. – Омск : ООО «Издатель-Полиграфист», 2014. – С. 60–62.

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

212. Мальцева, Е. А. Типология познания: концепция разнообразия видов / Е. А. Мальцева // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре технического университета. – 2019. – № III-2 (39). – С. 29–36.

213. Мальцева, Е. А. Художественный образ как форма познания / Е. А. Мальцева // Гуманитарные ведомости ТГПУ им. Л.Н. Толстого. – 2019. – Вып. 4 (32). – Т. 2. – С. 48–57.

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

215. 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.

216. Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в произведениях искусства, посвященных Великой Отечественной войне / Е. А. Мальцева // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. – 2020, – № 2 (8). – С. 92–98.

217. Мальцева, Е. А. Железная дорога в театральном дискурсе // «Диалоги о культуре и искусстве»: материалы X Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Пермь, 15–17 окт. 2020 г.) : в 3 ч. Ч. 2. – Пермь, 2020. – С. 168–173.

218. Мальцева, Е. А. Железная дорога и русский театр / Е. А. Мальцева // Политранспортные системы: материалы XI Международной научно-технической конференции (12–13 ноября 2020 г.). – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2020. – С. 824–829.

219. Мальцева, Е. А. Художественный образ как результат отражения и конструирования реальности / Е. А. Мальцева // Обсерватория культуры. – 2020. – 17 (1). – С. 16–25.

220. Мальцева, Е. А. Гражданская война и железная дорога в советском кинематографе / Е. А. Мальцева // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. – 2021. – № 2 (10). – С. 14–19.

221. Мальцева, Е. А. Железная дорога в европейской живописи: символика и смыслы / Е. А. Мальцева // Мир науки. Социология, филология, культурология. – 2021. – № 2. URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/15KLSK221.pdf> (дата обращения: 06.01.2025).

222. Мальцева, Е. А. Железная дорога в карикатуре / Е. А. Мальцева // Мир культуры: искусство, наука, образование : сборник научных статей. – Вып. 11. – Челябинск : ГБОУ ВО «ЮУрГИИ им. П.И. Чайковского», 2022. – С. 90–93.

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

224. 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. – №1. – URL: <https://sfk-mn.ru/PDF/12KLSK122.pdf> (дата обращения: 06.01.2025).

225. Мальцева, Е. А. Символика и смыслы образа железной дороги в художественной культуре: концепт «дом» / Е. А. Мальцева // Известия УрФУ.

Серия 1. Проблемы образования, науки и культуры. – 2022. – Т. 28. – № 4. – С. 142–153.

226. 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. – С. 206–210.

227. 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.

228. 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. Челябинск : ГБОУ ВО «ЮУрГИИ им. П. И. Чайковского», 2023. – С. 73–74.

229. Мамардашвили, М. К. Необходимость себя. Лекции. Статьи. Философские заметки / М. К. Мамардашвили. – Москва : Изд. «Лабиринт», 1996. – 432 с.

230. Мамардашвили, М. К. Очерк современной европейской философии / М. К. Мамардашвили. – Санкт-Петербург : Азбука, Азбука-Аттикус, 2012. – 608 с.

231. Манин, В. С. О некоторых типологических свойствах советского искусства конца 50-х – начала 70-х гг. / В. С. Манин // Советское искусствознание'79. Вып. 2. – Москва : Советский художник, 1980. – С. 5–40.

232. Маринетти, Ф. Первый манифест футуризма / Ф. Маринетти // Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX в. – Москва : Прогресс, 1986. – С. 158–162.

233. Маркарян, Э. С. О генезисе человеческой деятельности и культуры / Э. С. Маркарян. – Ереван : Изд-во АН Армянской ССР. – 1973. – 147 с.

234. Маркова, Т. Н. «Поезд идет к разрушенному мосту» (материалы к уроку по повести В. Пелевина «Желтая стрела») / Т. Н. Маркова // Филологический класс. – 2014. – № 3 (37). – С. 58–63.

235. Мартишина, Н. И. Концепция многообразия видов познания: о некоторых следствиях парадигмы / Н. И. Мартишина // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. – 2016. – №1 (10). С. 21–24.

236. Маршак, С. Я. Школа на колесах / С. Я. Маршак. – Москва : Детгиз, 1951. – 16 с.

237. Мачерет, Д. А. Формирование железнодорожной сети: диффузия эпохальной инновации и экономический рост / Д. А. Мачерет, Н. А. Валеев, А. В. Кудрявцева // Экономическая политика. 2018. №1. – С. 252–279.

238. Мей, Л.А. Избранные произведения / Л. А. Мей. – Ленинград : Советский писатель, 1972. – 687 с.

239. Мейлих, Е. И. Иоганн Штраус. Из истории венского вальса / Е. И. Мейлих. – Ленинград : Музыка, 1975. – 208 с.

240. Меликсетян, С. В. Русский музыкальный конструктивизм : специальность 17.00.02 «Музыкальное искусство» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата искусствоведения / Меликсетян София Владимировна ; Московская государственная консерватория им. П. И. Чайковского. – Москва, 2011. – 26 с.

241. Мизаиано, В. А. Поэтика «метафизической живописи» (Дж. Де Кирико, Дж. Моранди, К. Карра) : специальность 17.00.04 «Изобразительное искусство» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата искусствоведения / Мизиано Виктор Александрович ; Всесоюзный научно-исследовательский институт искусствознания. – Москва : 1989. – 30 с.

242. Мишин, Ю. Д. Реальность, деятельность, техника / Ю. Д. Мишин, В. Д. Верескун, П. М. Постников, Н. И. Мартишина. – Новосибирск : Издательство СГУПС, 2011. – 297 с.

243. Муравьев, В. С. Фантастика / В. С. Муравьев // Литературная энциклопедия терминов и понятий: под ред. А. Н. Николкина. – Москва : НПК «Интелвак», 2001. – С. 1121–1124.

244. Муратова, Н. А. Семиотика поэда в русской литературе: интермедиаальный и метапоэтический аспекты / Н. А. Муратова, Г. А. Жиличева // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2022. – Т. 24. – № 1. – С. 50–59.

245. Мурашова, Н. А. Становление библиотечного дела в Западной Сибири в 1861-1913 гг. : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Мурашова Нина Алексеевна ; Тобольский государственный педагогический институт им. Д. И. Менделеева. – Оренбург, 2010. – 30 с.

246. Набоков, В. В. Русский период. Собрание сочинений : в 5 т. Т. 1 / В. В. Набоков. – Санкт-Петербург : Симпозиум, 2004. – 832 с.

247. Набоков, В. В. Стихотворения и поэмы / В. В. Набоков. – Москва : Современник, 1991. – 574 с.

248. Набоков, В. В. Гюстав Флобер: «Госпожа Бовари» / В. В. Набоков // Иностранная литература. – 1997. – № 11 (ноябрь). – С. 186–214.

249. Набоков, В. В. Рассказы ; Приглашение на казнь : роман ; эссе, интервью, рецензии / В. В. Набоков. – Москва : Книга, 1989. – 528 с.

250. Набоков, В. В. Лекции по русской литературе / В. В. Набоков. – Санкт-Петербург : Издательская группа «Азбука-классика», 2010. – 448 с.

251. Найдорф, М. И. Музицирование в России / М. И. Найдорф // История и теория культуры: исследования и статьи : сайт. – URL : <https://www.sites.google.com/site/marknaydorftexts/musical-articles/muzicirovanie-v-rossii> (дата обращения: 06.01.2025).

252. Нарбут, В. И. Железная дорога / В. И. Нарбут // Одесса – Москва – Одесса. Юго-западный ветер в русской литературе. – Москва : Вече, Русский импульс, 2014. – С. 335–336.

253. Наш девятнадцатый век : Хрестоматия : в 2 т. Т. II. – Москва : ПТО «Центр», 1995. – 480 с.
254. Некрасов, А. И. Теория архитектуры / А. И. Некрасов. – Москва : Стройиздат, 1994. – 480 с.
255. Некрасов, Н. А. Полное собрание сочинений : в 15 т. Т. 2. Стихотворения 1855–1866 гг. / Н. А. Некрасов. – Ленинград : Наука – Ленинградское отделение, 1981. – 447 с.
256. Непомнящих, Н. А. Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике (обзор) / Н. А. Непомнящих // Сюжетно-мотивные комплексы русской литературы. – Новосибирск, 2012. – С. 92–105.
257. Несмелов, А. И. Собрание сочинений : в 2 т. Т.1 / А. И. Несмелов. – Владивосток : Рубеж, 2006. – 560 с.
258. Нестерова, О. Е. Символ / О. Е. Нестерова // Большая российская энциклопедия : сайт. – URL: <https://bigenc.ru/philosophy/text/3662454> (дата обращения: 06.01.2025).
259. Клюев, Н. А. Стихотворения и поэмы / Н. А. Клюев. – Ленинград : Советский писатель. – 1977. – 560 с.
260. Новикова, В. Ю. Особенности европейской культуры чтения от античности до современности / В. Ю. Новикова // Universum: филология и искусствоведение. – 2015. – №5 (18). – URL: <http://7universum.com/ru/philology/archive/item/2144> (дата обращения: 06.01.2025).
261. Нонконформисты. Второй русский авангард. 1955-1988. Материалы Круглого стола (Москва, ГТГ, 23.07.1996 г.) // Вопросы искусствознания. – 1997. – №1(X). – С. 5–63.
262. Опитц, Р. Философские аспекты романа «Вор» Л. Леонова / Р. Опитц // Современный советский роман. Философские аспекты. – Ленинград : Наука, Ленинградское отделение, 1979. – С. 241–261.
263. Никифоров, А. Л. Проблемы метафилософии – взгляд со стороны / А. Л. Никифоров // Эпистемология и философия науки. – 2019. – Т. 56, № 2. – С. 111–133.

264. Николай Клюев. Сергей Клычков. Петр Орешин. Избранное. – Москва : Просвещение, 1990. – 352 с.

265. Осипова, Н. О. Мифологема вокзала в русской поэзии первой трети XX в. / Н. О. Осипова // Русская классика XX века: пределы интерпретации. Сборник материалов научной конференции. – Ставрополь : СГПУ, 1995. – С. 89–93.

266. А. Грибоедов. Горе от ума. А. Сухово-Кобылин. Пьесы. А. Островский. Пьесы. – Москва : Художественная литература, 1974. – 832 с.

267. Павлова, И. Б. К вопросу о символике «Железной дороги» в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина» / И. Б. Павлова // Дом Бурганова. Пространство культуры. – 2015. – № 2. – С. 148–154.

268. Павлович, Н. В. Словарь поэтических образов: На материале русской художественной литературы XVIII – XX веков : в 2 т. Т. 1. / Н. В. Павлович. – Москва : Эдиториал УРСС, 2007. – 848 с.

269. Павчинский, С. Э. Симфоническое творчество А. Онеггера / С. Э. Павчинский. – Москва : Советский композитор, 1972. – 225 с.

270. Панишева, Н. А. Мифологема железной дороги и образа поезда в поэзии А. Несмелова / Н. А. Панишева // Фэн-наука: периодический журнал научных трудов. – Москва. – 2011. – № 1. – С. 54–57.

271. Пастернак, Б. Л. Полное собрание сочинений с приложениями : в 11 т. Т. 1 / Б. Л. Пастернак. – Москва : Слово, 2003. 576 с.

272. Пастернак, Б. Л. Полное собрание сочинений с приложениями : в 11 т. Т. 2 / Б. Л. Пастернак. – Москва : Слово, 2003. 525 с.

273. Пастернак, В. Александр Галибин – «Меня всегда интересовал человек в пограничных проявлениях» / В. Пастернак // Синемафия : сайт. – 8 сентября 2016 г. – URL: <https://www.cinematica.ru/posts/675/>

274. Пашкова, Т. Л. История и перспективы развития перевозок транзитных грузов на Транссибирской магистрали : специальность 07.00.10 «История науки и техники» : автореферат диссертации на соискание ученой

степени кандидата технических наук / Пашкова Татьяна Леоновна ; Московский государственный университет путей сообщения. – Москва, 2004. – 23 с.

275. Пелевин, В. О. Желтая стрела / В. О. Пелевин // Пелевин В. О. Желтая стрела. Повести и рассказы. – Москва : Вагриус. 2000. – С. 9–65.

276. Первых, Д. К. Русская и английская пресса 1850-х годов об организации железнодорожного сообщения в годы Крымской войны / Д. К. Первых // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. – 2015. – №3. – С. 22–28.

277. Перевезенцева, А. С. Мировоззренческие основы объединения «Мир искусства»: свобода творчества и «чистое искусство» / А. С. Перевезенцева // Преподаватель XXI век. – 2011. – № 1. – С. 364–368.

278. Петухова, И. П. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 - 1910-е годы : специальность 17.00.04 «Изобразительное и декоративно-прикладное искусства и архитектура : диссертация на соискание ученой степени кандидата искусствоведения / Петухова Нина Михайловна ; Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина. – Санкт-Петербург, 2010. – 311 с.

279. Пивоваров, Д. В. Пространство и граница : лекция / Д. В. Пивоваров // Известия Уральского федерального университета. Сер. 3, Общественные науки. – 2016. – № 1 (149). – С. 152–164.

280. Пивоев, В. М. Мифологическое сознание как способ освоения мира / В. М. Пивоев. – Петрозаводск: Карелия. – 1991. – 111 с.

281. Платонов, А. П. Жена машиниста / А. П. Платонов // Платонов А. Жена машиниста: повести и рассказы. – Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1979. – С. 255–260.

282. Платонов, А. П. Чевенгур: роман; Котлован: повесть/ А. П. Платонов. – Москва : Время, 2009. – 604 с.

283. Платонов, А. П. Происхождение мастера: Роман, повести / А. П. Платонов. – Свердловск : Средне-Уральское книжное издательство, 1989. – 493 с.
284. Плахов, А. Скан советской цивилизации / А. Плахов // Сеанс : сайт. – 20.08.2014. – URL : <https://seance.ru/articles/abdrashitov/> (дата обращения 06.01.2025)
285. Плешкова, О. И. Фольклорно-мифологические элементы в рассказе А. П. Гайдара Чук и Гек / О. И. Плешкова // Культура и текст. – 2005. – № 8. – С. 70–76.
286. Полозова, И. В. Познание художественное / И. В. Полозова // Энциклопедический словарь по эпистемологии ; под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. – Москва : Альфа-М, 2011. – С. 265.
287. Полонский, Я. П. Стихотворения / Я. П. Полонский. – Москва : Советская Россия, 1981. – С. 124–125.
288. Попов, В. Г. Жизнь удалась / В. Г. Попов. – Ленинград : Советский писатель (Ленинградское отд.), 1981. – 240 с.
289. Постоногов, Ю. И. Памятники г. Тольятти / Ю. И. Постоногов. – Самара : Самарский государственный педагогический университет, 1999. – 92 с.
290. Потebня, А. А. Слово и миф / А. А. Потebня. – Москва : Правда, 1989. – 622 с.
291. Прокофьев, А. А. Россия. Стихи и поэма / А. А. Прокофьев. – Москва : Правда, 1985. – 32 с.
292. Пукшанский, Б. Я. Обыденное знание. Опыт философского осмысления / Б. Я. Пукшанский. – Ленинград : Изд-во Ленинградского университета, 1987. – 153 с.
293. Пьяных, Е. П. Железная дорога в философском измерении / Е. П. Пьяных // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. – № 1 (33). – 2017. – С. 98–106.

294. Разумовский, О. С. От конкурирования к альтернативам: Экстремальные принципы и проблемы единства научного знания / О. С. Разумовский. – Новосибирск : Наука, 1983. – 225 с.
295. Раппопорт, С. Х. От художника к зрителю / С. Х. Раппопорт. – Москва : Советский художник, 1978. – 237 с.
296. Ратгауз, М. От Люмьеров до Пон Чжун Хо: железная дорога в мировом кинематографе. Лекция [видео] // Arzamas.academy : сайт. – 19.11.2017. – URL : <https://arzamas.academy/offline/rzd/rzd2> (дата обращения 14.08.2024)
297. Резо Габриадзе о замысле // Петербургский театральный журнал. – 2007. – № 3 (49). – URL: <https://ptj.spb.ru/archive/49/festivals-49/rezo-gabriadze-ozamysle/> (дата обращения: 06.01.2025).
298. Серебряный век. Петербургская поэзия конца XIX – начала XX в. – Ленинград : Лениздат, 1991. – 526 с.
299. Рождественский, Р. И. Собрание сочинений : в 3-х т. Т. 1. Стихотворения. Поэмы. Песни. 1951–1964 / Р. И. Рождественский. – Москва : Художественная литература, 1985. – 477 с. ;
300. Рождественский, Р. И. Собрание сочинений : в 3-х т. Т. 3. Стихотворения. Поэмы. Песни. 1970–1985 / Р. И. Рождественский. – Москва : Художественная литература, 1985. – 575 с.
301. Рождественский, Р. И. Собрание стихотворений, песен и поэм в одном томе / Р. И. Рождественский. – Москва : Эксмо, 2014. – 1088 с.
302. Роткирх, В. А. Воспоминания Теобальда [псевд.] : ч. 1-5. – Вильна : тип. А. Г. Сыркина, 1890. Ч. 5: Воспоминания общие. Ч. 5. – тип. М. Р. Ромма, 1890. – 160 с. – С. 97–100.
303. Роцин, М. М. Пьесы / М. М. Роцин. – Москва : Искусство, 1980. – 550 с.
304. Рубцов, Н. М. Лирика / Н. М. Рубцов. – Санкт-Петербург : Речь, 2018. – 352 с.

305. Русская поэзия начала XX в. – Москва : Советская Россия, 1988. – 384 с.
306. Руссков, С. Ю. Любовь и паровоз: начало «железнодорожной» темы в массовой литературе / С. Ю. Руссков // Вестник Новгородского государственного университета. – 2010. – № 57. – С. 69–72.
307. Руткевич, М. Н. Диалектика и теория познания / М. Н. Руткевич, И. Я. Лойфман. – Москва : Мысль. – 1994. – 383 с.
308. Рымарович, С. Н. Генезис и смысловая детерминация феномена дома / С. Н. Рымарович // Социум и власть. – 2013. – № 6 (44). – С. 107–112.
309. Рымарович, С. Н. Культурообразующий потенциал идеи дома / С. Н. Рымарович // Ученые записки: Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2012. – № 4 (24). – URL: <https://scientific-notes.ru/magazine/archive/number/27> (дата обращения: 06.01.2024).
310. Савицкий, С. Поезд революции и исторический опыт / С. Савицкий // Антропология революции. – Москва : Новое литературное обозрение, 2009. – С. 373–399.
311. Савкина, Н. П. Сергей Сергеевич Прокофьев / Н. П. Савкина. – Москва : Музыка, 1982. – 143 с.
312. Сандрар, Б. По всему миру и вглубь мира / Б. Сандрар. – Москва : Наука, 1974. – С. 17–37.
313. Свасьян, К. А. Проблема символа в современной философии (Критика и анализ) / К. А. Свасьян. – Ереван: Изд-во АН АрмССР, 1980. – 226 с.
314. Себастиан, М. Безымянная звезда / М. Себастиан // Электронная библиотека RoyalLib.com : сайт. – URL: https://royallib.com/read/sebastian_mihail/bezimyannaya_zvezda.html#0 (дата обращения: 06.01.2025)
315. Семина, Н. Б. Управление культурными процессами на Кавказских Минеральных Водах в XIX – начале XX вв. : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : диссертация на соискание ученой степени кандидата

исторических наук / Семина Наталия Борисовна ; Ставропольский государственный университет. – Ставрополь, 2005. – 200 с.

316. Серафимович, А. С. Избранные произведения. – Москва : Художественная литература, 1976. – 639 с.

317. Симонов, К. М. Мурманское направление / К. М. Симонов. – Мурманск : Мурманское книжное издательство, 1972. – 350 с.

318. Симонов, К. М. Стихотворения и поэмы / К. М. Симонов. – Ленинград : Советский писатель, 1982. – 622 с.

319. Синельникова, О. В. Эволюция «музыки машин» сквозь призму времени / О. В. Синельникова, А. Л. Акуленко // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. – 2023. – № 62. – С. 77–87.

320. Синявина, Н. В. Технологизация и техницизм как характеристики современного социокультурного пространства / Н. В. Синявина // Социально-психологические проблемы ментальности / менталитета. – 2020. – № 16. – С. 147–153.

321. Скобелев, В. П. Роман Л. Леонова «Вор» в развитии «романного мышления» второй половины 20-х годов / В. П. Скобелев // Век Леонида Леонова. Проблемы творчества. Воспоминания. – Москва : ИМЛИ РАН, 2001. – С. 57–73.

322. Слепцов, В. А. Избранное : повесть, очерки и рассказы / В. А. Слепцов. – Москва : Детская литература, 1984. – 287 с.

323. Смоленский, Б. М. Моя песня бредет по свету / Б. М. Смоленский. – Москва : Светец, 2009. – 222 с.

324. Соловьев, В. С. Стихотворения и шуточные пьесы / В. С. Соловьев. – Ленинград : Советский писатель, 1974. – 350 с.

325. Сотников, Е. А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта (1800-2100 г.) / Е. А. Сотников. – Москва : Интекст, 2005. – 112 с.

326. Степаненко, А. К. Мотив железной дороги в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина» / А. К. Степаненко // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки. – 2005. – № 2. – С. 36–39.

327. Степанов, Ю. С. Константы: Словарь русской культуры / Ю. С. Степанов. – Москва : Академический проект, 2004. – 992 с.
328. Степанян, Н. С. Искусство России XX в. Взгляд из 90-х / Н. С. Степанян. – Москва : ЭКСМО-Пресс, 1999. – 416 с.
329. Степин, В. С. Философская антропология и философия науки / В. С. Степин. – Москва : Высшая школа, 1992. – 191 с.
330. Страницы русской поэзии. 20–30 годы. – Томск : Издательство Томского университета, 1988. – 464 с.
331. Строители БАМа. Всероссийский конкурс на лучшую концепцию памятника, посвященного 50-летию Байкало-Амурской магистрали // Строители БАМа : сайт. – URL : <https://xn--50-6kcd0d.xn--p1ai> (дата обращения 06.01.2025)
332. Строфы века – 2. Антология мировой поэзии в русских переводах XX века. – Москва : Полифакт, 1998. – 1192 с.
333. Тарковский, А. А. Стихотворения / А. А. Тарковский. – Москва : Художественная литература, 1974. – 288 с.
334. Тельманова, А. С. Проблемы дефиниции социально-культурного пространства / А. С. Тельманова // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. – 2014. – № 29-1. – С. 149–155.
335. Терминологический словарь по строительству на 12 языках. – Москва : Русский язык, 1986. 1386 с.
336. Толстиков, Д. А. Религиозные элементы познания / Д. А. Толстиков // Омский научный вестник. – 2012. – № 5. – С. 125–127.
337. Толстой, А. Н. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 3. Повести и рассказы 1917–1924. Аэлита / А. Н. Толстой. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. – 712 с.
338. Толстой, Л. Н. Анна Каренина. – Фрунзе : Мектеп, 1970. – 887 с.
339. Толстой, Л. Н. От скорости сила (Быль) / Л. Н. Толстой // Собрание сочинений : в 22 т. Т. 10 – Москва : Художественная литература, 1982. С. 17.
340. Топоров В. Н. Путь / В. Н. Топоров // Мифы народов мира: Энциклопедия : в 2 т. Т. 2. – Москва : Советская энциклопедия, 1988. – С. 353.

341. Торо, Г. Д. Уолден или Жизнь в лесу / Г. Д. Торо. – Москва : Наука, 1980. – 456 с.

342. Трофименков, М. Железная дорога / М. Трофименков // Сеанс : сайт. – № 14. 1996. – URL: <https://web.archive.org/web/20080926064138/http://seance.ru/n/14/rezhisser-film-kritik/pribyitie-poezda/zheleznaya-doroga/> (дата обращения 06.01.2025)

343. Трофименков, М. С. Связанные одним вагоном / М. С. Трофименков // Путешествие по железной дороге. Совместный проект РЖД и Коммерсантъ : сайт. – 2022. – URL : <https://special.kommersant.ru/train-2022/razgovor.php>

344. Трофимова, Ю. А. Виртуальная и художественная реальности / Ю. А. Трофимова // Культурологические чтения–2020. Культурный код в эпоху глобализации: цифровизация общества и образования : сборник материалов Всероссийской (с международным участием) научно-практической конференции (Екатеринбург, 10–14 марта 2020 г.). – Екатеринбург : Издательство Уральского университета, 2020. – С. 140–145.

345. Трофимова, Ю. А. Проблема соотнесения понятий «научная картина мира» и «научная реальность» / Ю. А. Трофимова // Вестник Челябинского государственного университета. – 2010. – № 16 (197). Философия. Социология. Культурология. – Вып. 17. – С. 122–125.

346. Турчин, В. Взгляд на природу у романтиков. Мир как пейзаж, пейзаж как мир / В. Турчин // Искусствознание. – 2013, – № 3–4. – С. 90–109.

347. Тюленева, Е. М. Творчество Б. Пастернака 1910-1920-х годов: мифомышление и поэтика текста : специальность 10.01.01. «Русская литература» : диссертация на соискание ученой степени кандидата филологических наук / Тюленева Елена Михайловна ; Ивановский государственный университет. – Иваново, 1997. – 222 с.

348. Урри, Дж. Мобильности / Дж. Урри. – Москва : Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012. – 576 с.

349. Успенский, Г. И. Разговоры в дороге / Г. И. Успенский // Собрание сочинений : в 9 т. Т. 7. – Москва : Гослитиздат (Ленинградское отделение), 1957. – С. 156.

350. Учитель, К. Разговоры Беженцев / К. Учитель // Фестиваль «Точка доступа», Санкт-Петербург : сайт. – URL: <https://www.goldenmask.ru/spect.php?id=1464> (дата обращения: 14.07.2020)

351. Фаворский, В. А. Литературно-теоретическое наследие / В. А. Фаворский. – Москва : Советский художник, 1988. – 588 с.

352. Фарман, И. П. Образ / И. П. Фарман // Энциклопедический словарь по эпистемологии. – Москва : Альфа-М, 2011. – С. 231.

353. Фейерабанд, П. Наука в свободном обществе / П. Фейербанд // Избранные труды по методологии науки. – Москва : Прогресс, 1986. С. 467–523.

354. Фейнберг, Е. Л. Интуиция и логика в искусстве и науке / Е. Л. Фейнберг. – Москва : Наука, 1992. – 251 с.

355. Фет, А. А. Полное собрание стихотворений / А. А. Фет. – Ленинград : Советский писатель, 1959. – 900 с.

356. Филиппов, С. А. Два аспекта киноязыка и два направления развития кинематографа. Пролегомены к истории кино / С. А. Филиппов // Киноведческие записки: историко-теоретический журнал. – 2001. – № 54. – С. 245–284.

357. Филиппов, С. А. Чем страшен паровоз? Миф о «Прибытии поезда на вокзал Ля-Сьота» / С. А. Филиппов // Артикульт. – 2017. – №1 (25). – С. 67–72.

358. Филипповский, Г. Ю. «Железная дорога» Н. А. Некрасова: типология, влияния, взаимодействия / Г. Ю. Филипповский // XX Свято-Троицкие ежегодные международные академические чтения в Санкт-Петербурге 27–30 мая 2020 г.: сборник научных статей и материалов. – Санкт-Петербург : Изд-во РХГА, 2020. – С. 87–99.

359. Филипповский, Г. Ю. Метафорическое пространство концепта железная дорога в текстах русских и европейских романтиков XIX в / Г. Ю. Филипповский, Л. И. Зимина // Верхневолжский филологический вестник. – 2019. – №2. – С. 8–15.

360. Философский словарь / Под редакцией М. М. Розенталя и П. Ф. Юдина. – Москва : Издательство политической литературы, 1963. – 544 с.
361. Философский энциклопедический словарь. – Москва : Советская энциклопедия, 1983. – 840 с.
362. Финдейзен, Н. Ф. Павловский музыкальный вокзал. Исторический очерк (1838–1912) / Н. Ф. Финдейзен. – Санкт-Петербург : Издательский дом «Коло», 2005. – 108 с.
363. Флоренский, П. А. Анализ пространственности и времени в художественно-изобразительных произведениях / П. А. Флоренский. – Москва : Прогресс, 1993. – 324 с.
364. Фрейлих, С. И. Теория кино: от Эйзенштейна до Тарковского / С. И. Фрейлих. – Москва : Академический проект, 2015. – 511 с.
365. Фролов, В. Ладожский вокзал в Санкт-Петербурге / В. Фролов // Проект РОССИЯ. – 2003. – № 29 (3). – С. 18–19.
366. Хайдеггер М. Время и бытие / М. Хайдеггер. – Москва : Республика, 1993. – 447 с.
367. Харламова, Ю. А. Железнодорожный комплекс как интегрирующий фактор государственного пространства / Ю. А. Харламова // Вестник транспорта. – 2007. – № 2. – С. 12–16.
368. Хобсбаум, Э. Век революции. Европа 1789-1848 / Э. Хобсбаум. – Ростов-на-Дону : Изд. «Феникс», 1999. – 480 с.
369. Холопов, Ю. Н. Новые парадигмы музыкальной эстетики XX века / Ю. Н. Холопов // Наука без границ : Сборник статей к 15-летию журнала «Musiqi dünyası». – Москва : ООО Издательство «Композитор», 2015. – С. 244–266.
370. Хроменкова, Т. Н. Формирование железнодорожной интеллигенции и ее влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е - 1930-е гг. : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Хроменкова Татьяна Николаевна ; Омский государственный университет путей сообщения. – Омск, 2006. – 208 с.

371. Хусаинов, Ф. И. Формирование и развитие железных дорог в России в XIX веке: стимулы и институты / Ф. И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2018, – № 8 (278). – С. 19–28.

372. Цветаева, М. И. Незданное. Сводные тетради / М. И. Цветаева. – Москва : Эллис Лак, 1997. – 640 с.

373. Цветаева, М. И. Собрание сочинений : в 7 т. Т. 2 / М. И. Цветаева. – Москва : Эллис Лак, 1994. – 592 с.

374. Цивьян, Ю. Г. Историческая рецепция кино: Кинематограф в России 1896–1930 / Ю. Г. Цивьян. – Рига : Зинатне, 1991. – 492 с.

375. Чельшев, П. В. Проблема соотношения науки и религии как форм познания в истории культуры / П. В. Чельшев // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2017. – №3–2 (77). – С. 195–199.

376. Черепанова, О. А. Путь и дорога в русской ментальности и в древних текстах / О. А. Черепанова // Мастер и народная художественная традиция Русского Севера : доклады III Международной научной конференции «Рябининские чтения-99». – Петрозаводск : Карельский научный центр РАН, 2000. – С. 309–316.

377. Чернякова, Н. С. Обыденное и мифологическое познание как формы практически-духовного освоения мира / Н. С. Чернякова // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2016. – №7-1 (69). – С. 205–208.

378. Чешев, В. В. Глава 1. Современная технологическая революция: антропологический контекст / В. В. Чешев // Человек перед вызовами современной технологической революции. – Томск : Национальный исследовательский Томский государственный университет, 2023. – С. 83–121.

379. Чуковский, К. И. Собрание сочинений : в 15 т. Т. 10 : Мастерство Некрасова. Статьи 1960–1969 / К. И. Чуковский. – Москва : Агентство ФТМ, Лтд, 2012. – 736 с.

380. Шелемаха, К. С. Топос железной дороги в творчестве А.П. Чехова 1890–1900-х годов / К. С. Шелемаха // Культура и цивилизация. – 2017. – № 2А. – С. 514–521.

381. Шелестюк, Е. А. О диалектике устойчивости и изменчивости концепта и символа / Е. А. Шелестюк // Язык. Культура. Коммуникация. Материалы международной научной конференции. – Челябинск : УРАО, 2004. – С. 178–187.

382. Шеллинг, Ф. В. И. Система трансцендентального идеализма / Ф. В. И. Шеллинг // Сочинения : в 2 т. Т.1. – Москва : Мысль, 1987. – С. 227–489.

383. Шенк, Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Ф. Б. Шенк. – Москва : Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с.

384. Шефнер В. С. Стихотворения / В. С. Шефнер. – Санкт-Петербург : Академический проспект, 2005. – 622 с.

385. Шпагин, В. Железная дорога в кино: про войну / В. Шпагин // РЖД ТВ. 75 лет Великой Победы: сайт. – 23.06.2020. – URL : <https://rzdtv.ru/2020/06/23/zheleznaya-doroga-v-kino-pro-voynu/> (дата обращения: 16.12.2024)

386. Шпенглер, О. Закат Европы: в 2 т. / О. Шпенглер. – Москва : Айрис-пресс, 2003. – 624 с.

387. Шпенглер, О. Человек и техника / О. Шпенглер // Культурология. XX век: Антология. – Москва : Юрист, 1995. – С. 454–494.

388. Штольц, М. О серии картин «Старые труженики» Дмитрия Кустановича / М. О. Штольц // Официальный сайт художника Дмитрия Кустановича : сайт. – URL: <https://dkust.com/about/article/staryie-truzheniki.html> (дата обращения: 16.12.2024)

389. Шютц, А. Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии / А. Шютц. – Москва : Институт Фонда «Общественное мнение», 2003. – 336 с.

390. Щепанская, Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. – Москва : «Индрик», 2003. – 526 с.

391. Щукин, В. Г. Вокзал как книга и здесь-пространство / В. Г. Щукин // Лабиринт. – 2015. – № 3. – С. 6–21.
392. Эйснер А. В. Разлука / А. В. Эйснер // Воля России. Журнал политики и культуры. – Прага, 1929. – VIII–IX. – С. 62.
393. Эйхенбаум, Б. М. Лев Толстой: исследования. Статьи / Б. М. Эйхенбаум. – Санкт-Петербург : Факультет филологии и искусств СПб, 2009. – 952 с.
394. Энгельмейер, П. К. Философия техники / П. К. Энгельмайер. – Санкт-Петербург : Издательство «Лань», 2013. – 93 с.
395. Энциклопедический словарь по эпистемологии / под ред. чл.-корр. РАН И. Т. Касавина. – Москва : Альфа-М, 2011. – 480 с.
396. Юшков, К. М. Религиозное познание как форма осмысления бытия: опыт гносеологического анализа : специальность 09.00.01 «Онтология и теория познания» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата философских наук / Юшков Кирилл Михайлович ; Магнитогорский государственный университет. – Магнитогорск, 2010. – 23 с.
397. Яблоков, М. А. Пуховы и прочие (Леонид Леонов и Андрей Платонов в двадцатые годы) / М. А. Яблоков // Век Леонида Леонова. Проблемы творчества. Воспоминания. – Москва : ИМЛИ РАН, 2001. – С. 175–188.
398. Явейн, И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов / И. Г. Явейн. – Москва : Издательство Всесоюзной академии архитектуры, 1938. – 304 с.
399. Явейн, Н. И. Вокзал «Олимпийский парк» / Н. И. Явейн // Архитектурный Петербург. – 2014. – № 3. – URL: <http://archpeter.ru/arkhiv/2014/03/vokzal-olimpijskijj-park/> (дата обращения: 16.12.2024)
400. Явейн, О. И. Железнодорожный вокзал в Новгороде (к истории замысла, строительства и реставрации) / О. И. Явейн, Н. И. Явейн // Всероссийское общество охраны памятников истории и культуры : сайт. – URL: http://voopik.ru/doc/region/novgorodskoe_otdelenie/01.pdf (дата обращения: 16.12.2024)

401. Яптик, Е. С. «Свои» и «чужие» на железной дороге «Обская – Бованенково» / Е. С. Яптик // Кунсткамера. – 2021. – №2 (12). – С. 138–147.

402. Яснов, М. Блез Сандрар (1887-1961). Проза о Транссибирском экспрессе и маленькой Жанне Французской. Вступительная статья // Новый мир. – 2015. – № 6. – С. 118-130.

403. Ясперс, К. Духовная ситуация времени / К. Ясперс. – Москва : АСТ, 2013. – 285 с.

404. Ясперс, К. Истоки истории и ее цель : в 2 вып. Вып. 1 / К. Ясперс. – Москва : АН СССР, Институт научной информации по общественным наукам (ИНИОН), 1978. – 210 с.

405. Яськевич, И. Неприбытие поезда / И. Яськевич // Петербургский театральный журнал. 2014. № 2 (76). URL: <http://ptj.spb.ru/archive/76/music-theatre-76/nepribytie-poezda/>

406. Aragona, L. Rossini andata e ritorno. Un petit train de plaisir di Azio Corghi / L. Aragona // Itinera - Rivista di Filosofia E di Teoria Delle Arti. – 2020. – № 20. – P. 20–60. – DOI 10.13130/2039-9251/14916

407. Arbuthnot, M. The People and the Poster: Theorizing the Soviet Viewer, 1920–1931. *Slavic Review*. – 2019. – 78(3). – P. 717–737. – DOI 10.1017/slr.2019.231

408. Ascherson, N. Whose line is it anyway? / N. Ascherson // *The Guardian*. – 9 Nov. – 2003. – URL: <https://www.theguardian.com/uk/2003/nov/09/politicaltheatre.hatfield>

409. Baxter, R. Dudley. Railway Extension and its Results / R. Baxter // *Journal of the Statistical Society of London*. – Dec., 1866. – Vol. 29. – No. 4 (Dec., 1866). – P. 549–595.

410. Beck, K. I. Nächte. Gepanzerte Lieder / K. I. Beck. – Leipzig, Wilhelm Engelmann, 1838. – 578 p.

411. Bedell, R. Asher Durand's Progress Reconsidered / R. Bedell // *Panorama: Journal of the Association of Historians of American Art*. –2019. – Vol. 5.1. – DOI 10.24926/24716839.1688

412. Berger, T. Locomotives of Local Growth: The Short- and Long-Term Impact of Railroads in Sweden / T. Berger, K. Enflo // *EHES Working Papers in Economic History*. – 2017. – Vol. 42. P. 124–138. – DOI 10.1016/j.jue.2015.09.001.

413. Billington, M. The Permanent Way review – if only Hare's study of railway chaos had dated / M. Billington // *The Guardian*. – 20 Sep. – 2019. – URL: <https://www.theguardian.com/stage/2019/sep/20/the-permanent-way-review-the-vaults-london-david-hare>

414. Boys, C. *The Railway Children* / C. Boys // *British Theatre Guide*. – 2008. – URL: <https://www.britishtheatreguide.info/reviews/railwaychildren-rev.htm>

415. Brodhead, Thomas M. Ives's *Celestial Railroad* and His Fourth Symphony / Thomas M. Brodhead // *American Music*. – 1994. – Vol. 12, №. 4. – P. 389–424. – DOI 10.2307/3052341.

416. Carter, I. *Rain, Steam and What?* / I. Carter // *Oxford Art Journal*, Volume 20, Issue 2, 1997. – P. 3–12. – DOI 10.1093/oxartj/20.2.3

417. Cermeno, A. L. *Railroads and Reform: How Trains Strengthened the Nation State* / A. L. Cermeno, K. Enflo, J. Lindvall // *British Journal of Political Science*. – 2022. – Vol. 52. – P. 715–735. – DOI 10.1017/S0007123420000654

418. *Congres : "Trains and the Holocaust"* // *Kazerne Dossin*. – URL: <https://kazernedossin.eu/en/event-item/congres-treinen-en-de-holocaust/>

419. Cronin, R. *Alex Colville* / R. Cronin. – *Life & Work*, 2017. – *Art Canada Institute*. – URL: <https://www.aci-iac.ca/art-books/alex-colville/key-works/horse-and-train/>

420. Denault, L. *Motion and Means: Mapping Opposition to Railways in Victorian Britain* / L. Denault, J. Landis // *The Industrial Revolution and the Railway System*. URL: <https://brewminate.com/the-industrial-revolution-and-the-railway-system/>

421. Fox, Ch. *Steve Reich's «Different Trains»* / Ch. Fox // *Tempo*. – 1990. – Vol. 172. – P. 2–8. P. 7.

422. Fyfe, P. *On the Opening of the Liverpool and Manchester Railway, 1830* / P. Fyfe // *BRANCH: Britain, Representation and Nineteenth-Century History*. – URL:

https://branchcollective.org/?ps_articles=paul-fyfe-on-the-opening-of-the-liverpool-and-manchester-railway-1830

423. Gallagher, K. T. *The philosophy of G.Marsel* / K. T. Gallagher. – New York : Fordham University Press, 1962. – 198 p.

424. Gillette, K. *Railway Travel in Modern Theatre: Transforming the Space and Time of the Stage* / K. Gillette. – McFarland, 2014. – 228 p.

425. Gosciniak, M. *Architecture inspired by Nature. Human body in Santiago Calatrava's works. Sophisticated approach to architectural design* / M. Gosciniak, K. Januszkiewicz // *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. – 2019. – Vol. 471. DOI 10.1088/1757-899X/471/8/082041

426. Grant, E. M. *French Poetry and Modern Industry, 1830–1870* / E. M. Grant // *A Study of the Treatment of Industry and Mechanical Power in French Poetry During the Reigns of Louis-Philippe and Napoleon III*. – Harvard Studies in Romance Languages. – Vol. 6. Cambridge, MA : Harvard University Press, 1927. – 218 p.

427. Harper's Weekly. Vol. 8. // INTERNET ARCHIVE. – URL : <https://archive.org/details/harpersweeklyv8bonn/page/116/mode/2up>

428. Hartley, F. *The ladies' book of etiquette and manual of politeness: a complete hand book for the use of the lady in polite society* / F. Hartley. – Boston : J.S. Locke & company, 1876. – 340 p.

429. Hopkin, Dieter W. *The railway poster in Britain* / Dieter W. Hopkin, B. Cole // *Japan Railway & Transport Review*. – Vol.17. – June 1998. – P. 21–31.

430. Norman, H. *Review of French Poetry and Modern Industry (1830–1870)*, by E. M. Grant / H. Norman // *Modern Philology*. – 1928. – Vol. 26 (1). – P. 117–119.

431. Jones, J. *Public art has gone off the rails* / J. Jones // *The Guardian*. – 16 Nov. – 2007. – URL: <https://www.theguardian.com/artanddesign/jonathanjonesblog/2007/nov/16/publicarthasgoneoffthera>

432. Kido, E. M. *Modern Railway Stations as New Sophisticated Urban Spaces* / E. M. Kido // *IABSE Congress Report*. – 2012. – Vol. 18 (28). – P. 389–397. DOI 10.2749/222137912805110637

433. Klee, P. Schöpferische Konfession / P. Klee // Tribüne der Kunst und der Zeit. Eine Schriftensammlung. Band XIII. – P. 28–40. – URL: https://de.wikisource.org/wiki/Sch%C3%B6pferische_Konfession:_Paul_Klee

434. Lukianenko, N. Epistemological research problems of rail transport as a social institution / N. Lukianenko // Transportation Research Procedia. – 2022. – Vol. 63. – P. 1826–1833. DOI 10.1016/j.trpro.2022.06.200

435. Mahr, J. Eisenbahnen in der deutschen Dichtung: Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und beginnenden 20. – München : Jahrhundert. Fink, 1982. – 342 p.

436. Maltseva, E. Railroad Theme in Soviet Poster / E. Maltseva // Transportation Research Procedia. – Vol. 61. – 2022. – P. 240–247. DOI 10.1016/j.trpro.2022.01.040

437. Marshall, I. Steel Wheels on Paper: The Railroad in American Literature / I. Marshall // Railway & Locomotive Historical Society (R&LHS). –1991. – Vol. 165. – P. 37–62.

438. Marx, L. The Railroad in the Landscape: An Iconological Reading of a Theme in American Art / L. Marx // Prospects. – 1985, – Vol. 10. – P. 77–117 DOI 10.1017/S0361233300004075

439. Navrátil, M. Projekt Lustig Train připomíná židovský holocaust / M. Navrátil // Železničář. – 26.07.2012. – URL : <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/zpravodajstvi/projekt-lustig-train-pripomina-zidovsky-holocaust/-764/20,0,/>

440. Pisch, A. The personality cult of Stalin in Soviet posters, 1929–1953: archetypes, inventions and fabrications / A. Pisch // Australia : ANU Press, 2016. – P. 191–290.

441. Purcar, C. «A Fabulous Painting in which I Would Live». Paul Delvaux's Pictorial Poetic of the Railway Periphery between Art and Urban History / C. Purcar // sITA Studies in History and Theory of Architecture. – 2016. – Vol. 4. – P. 66–82.

442. Purcar, C. At Home by the Tracks. Domesticity in Proximity of Railway Space in (Early) Modern Art / C. Purcar // Acta Technica Napocensis: Civil Engineering & Architecture/ – 2015. – Vol. 58, № 4. – P. 67–79.

443. Richter, Amy G. At home aboard: the American railroad and the changing ideal of public domesticity / Amy G. Richter // *Gender and Landscape*. – London, Routledge. – 2005. – June 7. DOI: 10.4324/9780203449196

444. Richter, Amy G. Home on the rails: Women, the Railroad, and the Rise of Public Domesticity / Amy G. Richter. – Chapel Hill : University of North Carolina Press, 2005. – 272 p.

445. Rostova, N. N. Metaphysical painting of Giorgio de Chirico and F. Nietzsche's philosophy / N. N. Rostova // *Voprosy filosofii i psikhologii*. – 2018. – Vol. 5(1). – P. 37–45.

446. Schaeffer, P. In Search of a Concrete Music, trans. Christine North and John Dack / P. Schaeffer. – Berkeley and Los Angeles : University of California Press, 2012. – 244 p.

447. Schafer, R. Murray. The soundscape : our sonic environment and the tuning of the world / R. Schafer. – Rochester, Vt. : Destiny Books, 1994. – 305 p.

448. Segal, Z. The naturalisation of nineteenth-century German Railways as depicted in visual discourse / Z. Segal // *The Journal of Transport History*. – 2022. – Vol. 43(2). – P. 232–255. DOI 10.1177/00225266211031177

449. Setting locomotives to music // *The Literary Digest*. – 1924. – October 25. P. 29. – URL : <https://www.unz.com/print/LiteraryDigest-1924oct25-00029>

450. Slepukhin, V. V. The Soviet Poster 1920-1930s / V. V. Slepukhin // *Texts*. – 2019. – Vol. 1. – P. 38–49.

451. Stewart, John L. Ernst Krenek : the man and his music / John L. Stewart. – Berkeley : University of California Press, 1991. – 470 p.

452. The illustrated London news. – 1864. – Vol. 44. – Jan-June // INTERNET ARCHIVE URL : <https://archive.org/details/illustratedlondov44lond/page/628/mode/2up>

453. Tomasik, W. The railway in communist symbolism (Some observations on Soviet and Polish art) / W. Tomasik // *Blok*. – 2002. – Vol. 1. P. – 61–81.

454. Watts, D. C. H. Evaluating British railway poster advertising. The London & North Eastern Railway between the wars / D. C. H. Watts // The Journal of Transport History. – Vol. 25/2. – P. 23–56. DOI 10.7227/TJTH.25.2.2

455. Wolfe, P. August Wilson / P. Wolfe. – Twayne Publishers, 1999. – 169 p. – URL: <https://www.encyclopedia.com/arts/educational-magazines/two-trains-running>

456. Wordsworth, W. Kendal and Windermere Railway: two letters re-printed from the Morning Post / W. Wordsworth. – Kendal : Printed by R. Branthwaite and son. – 1845. https://en.wikisource.org/wiki/Kendal_and_Windermere_Railway:_two_letters_re-printed_from_the_Morning_Post/Sonnet:_On_the_Projected_Kendal_and_Windermere_Railway

457. Zola, E. Notes parisiennes. Une exposition: les peintres impressionnistes / E. Zola // Le Sémaphore de Marseille. – 1877. – 19 Avril. – URL : <https://www.retronews.fr/journal/le-semaphore-de-marseille/19-avril-1877/1191/3064173/1>