

УДК 656.2:821"1941/1945"

А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Неоспорима роль железнодорожного транспорта в победе советского народа в Великой Отечественной войне. И этот факт отражен в ряде художественных произведений. В данной статье рассмотрено видение советских художников, нашедшее отражение в живописи. Условно можно выделить три основные сюжетные линии в произведениях художников.

Первая линия – помешать врагу наладить снабжение войск с использованием железнодорожного транспорта. Здесь особое место занимают сюжеты «рельсовой войны» и партизанского движения. Этой тематике посвящены как картины, так и агитационные плакаты. Именно идеологической составляющей уделялось особое внимание во время войны (рисунки 1–4).



Рисунок 1 – Партизаны. Агитационный плакат. Автор В. И. Прагер, 1941 г.



Рисунок 2 – Небольшой отряд смельчаков-партизан минировал железнодорожный путь. Плакат, 1942 г.



Рисунок 3 – Налет советских партизан на железнодорожную станцию N. Плакат, 1943 г.



Рисунок 4 – Налет советских партизан на железнодорожную станцию, занятую немецкими оккупантами. Плакат, 1943 г.

Плакаты наглядно демонстрировали, как партизанское движение может внести свой вклад в победу, а иллюстрации в газетах прославляли успехи в «рельсовой войне».

Второй сюжет – созидательная роль железной дороги в обеспечении победы. Недаром с начала войны появился лозунг: «Транспорт – родной брат Красной Армии». Он обеспечивал снабжение фронта и эвакуацию мирного населения, объектов промышленности (рисунки 5–7).



Рисунок 5 – Транспорт – родной брат Красной Армии. Плакат



Рисунок 6 – Эвакуация заводского оборудования. Фотоплакат



Рисунок 7 – Москва, 1941 год. Л. Карташев, 1983 г.

Железная дорога – это не только снабжение фронта оружием, но и транспортное обеспечение освобожденных городов. И здесь важное место занимает освобождение блокадного Ленинграда. Во многих произведениях была воспета «Дорога жизни», которая обеспечивала снабжение города при помощи автомобилей по льду Ладожского озера. Но мало кто знает, что в январе 1943 года была после прорыва блокады Ленинграда для связи с Большой землей пришлось оперативно по болотистой земле строить железную дорогу, а также мост через замёрзшую Неву. Для строительства

железнодорожного моста понадобилось забить 2650 свай в дно заледеневшей реки. Он был возведен за 11 дней, а дорога действовала с 7 февраля 1943 года по 23 февраля 1944 года. Именно это событие отражено на картине М. В. Петрова-Маслакова (рисунок 8).



Рисунок 8 – Первый поезд «Дороги Победы» в Ленинграде.
М. В. Петров-Маслаков. Январь, 1943 г.

И третий сюжет – Великая Победа. Именно железнодорожные вокзалы стали местами встреч возвращавшихся с боев бойцов со своими родными и близкими (рисунки 9, 10).



Рисунок 9 – С победой! Н. Н. Репин, 1976 г.



Рисунок 10 – После победы. М. Ю. Кугач, 1980 г.
Приморская государственная картинная галерея, Владивосток

На вокзалах были смех, слезы радости, объятия. Однако практически на каждой картине можно увидеть и грустные лица. Лица тех, кто не дождался с войны своих героев.

Автор статьи сознательно не оценивает художественную составляющую произведений, потому что сравнивать плакаты, газетные зарисовки и картины не совсем корректно. Но все они, несомненно, относятся к произведениям искусства Великой Отечественной войны, позволяя нам прикоснуться к боли и радости поколения Героев, на плечах которого мы строили независимое белорусское государство.

УДК 82-94

А. Л. КИШТЫМОВ

*Республиканская лаборатория историко-культурного наследия,
ГНУ Центр исследований белорусской культуры, языка
и литературы НАН Беларуси, г. Минск*

СВЯЗЬ ТЕХНИКИ С ТЕОРИЕЙ ИЗЯЩНОГО: ИЗ ФИЛОСОФСКИХ ЗАПИСОК ИНЖЕНЕРА-ТЕХНОЛОГА А. А. ПАВЛОВСКОГО, НАЧАЛЬНИКА ВИТЕБСКОГО УЧАСТКА СЛУЖБЫ ТЯГИ РИГО-ОРЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

«Связь техники с теорией изящного» и «Влияние техники на прикладное искусство» – так называются две главы в монографии «Успехи техники и