

6 Пастернак, Б. Вокзал [Электронный ресурс] / Б. Пастернак. – Режим доступа : [https://www. askbooka.ru/stihi/boris-pasternak/vokzal.html](https://www.askbooka.ru/stihi/boris-pasternak/vokzal.html). – Дата доступа : 12.03.2023.

7 Шефнер, В. Советская поэзия 60–70 годов / В. Шефнер. – М. : Советская Россия, 1985. – С. 88.

8 Российская газета [Электронный ресурс] : [офиц. сайт]. – Режим доступа : [https://rg. ru/2015/04/23/stih.html?ysclid=lf3y8yuqfx903506233](https://rg.ru/2015/04/23/stih.html?ysclid=lf3y8yuqfx903506233). – Дата доступа : 12.03.2023.

9 Кочетков, А. Страницы русской поэзии: 20–30 годы / А. Кочетков. – Томск. – Изд-во Томского ун-та, 1988. – С. 344.

УДК 75.04

Е. А. МАЛЬЦЕВА

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Российская Федерация

ОБРАЗ ПАРОВОЗА В ЖИВОПИСИ: ЭВОЛЮЦИЯ СТИЛЕЙ

Железная дорога, возникнув как технический объект, призвана решать утилитарные задачи и в результате своего развития стала значимым объектом культуры, оказавшим большое влияние на разные сферы жизни общества. Интерес к железной дороге со стороны общества возник с момента ее появления. Еще на этапе обсуждения возможности строительства дороги нового вида высказывались разнообразные, вплоть до противоположных, оценки. Строительство и ввод в эксплуатацию первых железнодорожных линий стали темой многочисленных журнальных и газетных статей, травелогов, частных писем, произведений искусства.

Мастера искусств обратили внимание на новый объект действительности с первых же лет его существования. В графике, живописи, музыке и других видах искусства создавался художественный образ железной дороги и отдельных ее элементов. Самым ярким и впечатляющим железнодорожным объектом, безусловно, является паровоз. Он как воплощение всех основных качеств железной дороги (мощь, сила, динамика, экспрессия) стал предметом изображения для живописцев разных поколений, а соответственно, разных стилей и направлений. Представляется интересной и полезной для осмысления данного образа задача проследить историю изображения паровоза представителями разных живописных стилей.

Пожалуй, самой известной картиной XIX в., посвященной железной дороге, является работа У. Тернера «Дождь, пар, скорость» (1844 г.). Художник-романтик создал яркий образ мощного поезда, мчащегося по железнодорожному мосту Мейденхед. Всё пространство картины – невероятная смесь воды, дождя, пара, и только черный локомотив посреди этой стихии сохраняет жесткость и неумолимый динамизм. В этот период железная дорога только начинала входить в ареал культуры, ее значение было не-

понятно обществу, оценки противоречивы, в такой ситуации У. Тернеру удалось создать образ революционного изобретения человеческого разума, показать его активное внедрение в природную среду.

Импрессионистическая традиция в какой-то мере подхватила данный способ изображения железнодорожных объектов в пространстве. К. Моне в картине «Поезд в снегу» (1875 г.) также смешивает природную среду (наполненное снегом пространство) и движущийся на зрителя поезд. И если паровоз обозначен художником достаточно отчетливо (он выделен ярко светящимися фарами, дымящей трубой), то вагоны не материализуются, растворяются в окружающей действительности. Характерная для импрессионизма техника живописи, ее этюдность, позволила художнику создать ощущение присутствия, сиюминутности происходящего, как будто выхватывая из реальности кусочек действительности (в данном случае – железнодорожной), не вдаваясь в детали.

К теме железной дороги К. Моне обращался не раз, в частности, создав в 1877 г. серию работ, посвященных вокзалу Сен Лазар. Главным героем живописных полотен является дебаркадер, наполненный паром, движением, световыми эффектами. Паровоз становится составной частью этого сложно-пространства.

Для художников-постимпрессионистов железная дорога не была каким-то значимым объектом, однако и в их работах встречается данный образ. Так, в работе В. ван Гога «Пейзаж в Овере после дождя» («Пейзаж с повозкой и поездом») (1890 г.) железнодорожное полотно с движущимся поездом включено в яркий, залитый солнцем пейзаж. И поезд, и ведущий его паровоз гармонично включены в окружающее пространство, выпускаемые паровозом огромные клубы пара напоминают облака.

Искусство модернизма отказалось от традиции реалистического изображения действительности. Принципиально отвергая изобразительность и создавая композиции, уводящие в область интуитивного, подсознательного, предельно субъективного, художники обращались к разным темам, много внимания уделяя образам современности. Железная дорога к этому времени уже прочно вошла в культурное пространство, став символом современности, развития, скорости, именно поэтому она стала объектом пристального внимания футуристов. Ф. Маринетти, провозглашая эстетику футуризма в манифесте 1909 года, подчеркивал ориентированность нового стиля на движение: «Наш мир стал еще прекраснее – теперь в нем есть скорость» [1]. Несущийся с невероятной скоростью, буквально разрывающий окружающее пространство паровоз – один из центральных персонажей в картинах Дж. Северини, Л. Руссола, У. Боччони, И. Паннаджи и других представителей данного течения.

Порядка десяти работ, изображающих движущийся поезд, выполнено Р. М. Бальдессари. В них акцент делается на механические и динамические аспекты, художника интересуют скорость, сила, прочность. Поезд обычно

изображается движущимся на зрителя («Поезд, прибывающий на станцию г. Луго», 1916 г., «Вокзал + поезд + скорость», около 1916 г.), что добавляет динамики и драматизма, но может и удаляться вглубь композиции («Локомотив + скорость», 1917 г.), как будто игнорируя зрителя, демонстрируя свою независимость от чего бы то ни было. Геометризация форм, ломанное пространство, разлетающиеся в стороны от паровоза лучи яркого света становятся характерными приемами изображения футуристами паровоза в качестве символа технического прогресса.

Мощное движение паровоза останавливается в работах основоположника «метафизической школы» Дж. де Кирико. В его творчестве мир замирает и погружается в меланхолию. Включенная в этот застывший мир железная дорога выглядит особенно странно и потому завораживающе. В картине «Вокзал Монпарнас (Меланхолия отъезда)» (1914 г.) отсутствуют обычные для железнодорожной станции суэта, движение. Есть лишь застывшее пространство, разделенное на две части. В нижней части – некий натюрморт со связкой банана (часто встречающейся в творчестве де Кирико), в верхней – бетонная терраса, арочная стена здания, красная башня с часами (возможно, привокзальными) и едва виднеющийся паровоз с клубами белого пара. Эти части соединены между собой идеально прямой гладкой ярко-желтой дорогой, на которой едва виднеются две человеческие фигуры. Жизнь на этом вокзале остановилась, время замерло, часы превратились в декорацию, пространство распалось на отдельные составные части, существующие автономно друг от друга, по словам К. Кобринина, «перед нами случайный набор кантовских вещей в себе, по-лотреамоновски размещенных на одном условном столе» [2, с. 88].

Такой вещью в себе, недоступной для понимания, представляется железная дорога в творчестве П. Дельво, не считавшего себя сюрреалистом, но в целом работавшего в русле данного направления. Таинственностью, непонятной тревогой и необычной тишиной наполняет железнодорожное пространство автор («Вечерний поезд», 1957 г., «Ночной сторож», 1963 г.), заставляя его жить своей жизнью, в которой человек, возможно, и не нужен.

Маленький, почти игрушечный локомотив влетает из каминя в тихую, скудно обставленную, комнату и застывает в невесомости в картине сюрреалиста Р. Магритта «Пронзенное время» (1938 г.). Так уже ставший привычным объект оказывается в новом измерении, разрушая обыденный мир и создавая мир новый – фантастический, непознаваемый.

Совершенно в ином ключе образ парового локомотива развивается в советском искусстве. Уже в первые годы советской власти, в работах 1920-х гг. паровоз наделяется новыми смыслами, становится воплощением идеи политического обновления страны, движения к новому, социалистическому обществу. Изображение паровоза, несущегося на всех парах к социализму, и далее – к коммунизму, стало символом новой эпохи, массово растиражированным в плакатах, живописи, песенном творчестве. Достаточно упомянуть

известные строки «Наш паровоз, вперед лети...», чтобы понять, насколько глубоко такая трактовка железнодорожного объекта укоренилась в советской культуре. С. А. Савицкий, анализируя особенности советской культуры 1920–1930-х гг., эмблемой нового общества и новой политики называет «поезд революции» и обращает внимание на то, что «метафоры "поезд" и "железная дорога" сохраняли свою активность и в период восстановления после Гражданской войны, и в 1930-е гг.» [3, с. 40].

В живописи данная интерпретация получила свое воплощение в произведениях, созданных в опоре на традиции русского реалистического искусства. Так, работа Б. Н. Яковлева «Транспорт налаживается» (1923 г.) представляет собой индустриальный пейзаж, передающий идею обновления жизни в Советской России, восстановления хозяйства после Гражданской войны, налаживания работы железнодорожного транспорта. Автор изобразил небольшую железнодорожную станцию в ранний час, когда она начинает «оживать» – наполняться движением, звуками, дымом, при этом стоящие на путях под парами паровозы воспринимаются символами трудовой жизни первых лет восстановительного периода.

Художники активно разрабатывали тему восстановления железных дорог, главным героем таких работ по большей части становился паровоз – к главному «труженику» железной дороги было приковано основное внимание мастеров. Шестопалов Н. И. в картине «Паровозный завод. Ярославская железная дорога» (1930 г.) крупным планом изображает локомотив и рабочих, деловито, без суеты возрождающих железную машину к жизни. Тот же сюжет – в работе А. Н. Самохвалова «Ремонт паровоза» (1931 г.). В книге воспоминаний художник признавался в любви к «гигантским стальным коням» – паровозам, нашедшей свое воплощение в названной работе, в которой «отразился некий этап нашей истории, когда после разрушений, нанесенных войной империалистической и войной гражданской, после разрухи восстанавливался транспорт нашей страны, и эти огнедышащие гиганты, эти пожиратели пространства получали новую жизнь» [4].

Изображенный максимально реалистично, крупным планом, окутанный дымом, движущийся из глубины композиции на зрителя – таков традиционный для социалистического реализма образ паровоза (И. Ф. Колесников «Первомай. Подарок пролетариата», 1926 г., П. И. Смуркович «Паровоз "Иосиф Сталин"», 1934 г., А. А. Рылов «Сверхмощный паровоз», 1935 г., Г. Г. Нисский «Синий паровоз», 1955 г. и др.).

С 1960-х гг. в стране прекращается строительство паровозов, они постепенно уходят из регулярного сообщения, а в живописи изображаются все в той же стилистике социалистического реализма, в основном в исторических полотнах, обращающихся по большей части к событиям периода Гражданской войны: военным действиям, ведущимся с помощью грозной техники (Ю. Ф. Усыпенко «Комиссар бронепоезда», 1974 г.), агитационным поездкам

того же периода (А. Г. Тышлер «Агитпоезд № 4. Из серии "Театр. Гражданской войны"», 1969 г.), восстановлению железнодорожного транспорта (В. Ф. Годосийчук «Великий почин. Первый коммунистический субботник в депо Москва-Сортировочная», 1972 г.).

Перейдя к концу XX в. в разряд ретро-техники, паровоз вновь стал объектом интереса художников, теперь уже как предмет ностальгии. Любители железнодорожной техники объединяются в сообщества, собирающие документы, фотографии из истории железных дорог, художники организуются в группы, устраивают выставки работ железнодорожной тематики. Так, с 1979 г. в Великобритании существует Гильдия железнодорожных художников, объединяющая как профессиональных, так и непрофессиональных живописцев, работающих в разных техниках и направлениях [5].

Современные живописцы работают в разных стилях, каждый раз по-новому интерпретируя образ уже ушедшего из реальной действительности паровоза. Большой пласт составляют произведения, продолжающие реалистическую традицию изображения железнодорожной техники. Назовем лишь некоторые из множества работ: «Дорога домой» Д. Тутвилера (2003 г.), «Железнодорожный рассвет» Е. Згозалека (2008 г.), «Под паром» А. С. Капчикова (2017 г.), «Старый вокзал» О. Медведевой (2019 г.).

Интересны работы художников, продолжающих традиции сюрреализма. Совмещая реальное и ирреальное, помещая обыденные предметы в неожиданное окружение или ситуации, живописцы создают ощущение абсурдности происходящего, головоломки, в которой зрителю придется разбираться. На картине Д. Кузнецова-Фарфорского «Поезд Москва – Мюнхен» (2001 г.) паровоз достаточно фантазийной конструкции ведет состав по пути, проложенному между огромными фруктами. Ананасы, арбуз, дыня, виноград, груши, практически того же размера, что и железнодорожный состав, составляют с ним вместе фантастический натюрморт. Название работы Е. А. Масленникова «Красный паровоз» (2007 г.) – не метафора, а прямое обозначение цвета локомотива, показавшегося из правой части полотна и не то аккуратно движущегося, не то застывшего (ни пара, ни дыма художник не изображает) в странном пространстве. Это как будто проложенный по срезу земли рельс, желто-зеленая вода, каменный акведук, незаметно переходящий в свое отражение, а потому не понятно где имеющий опору – всё в картине зыбко и почти невесомо, что совсем не привычно для характеристики железнодорожной техники, традиционно понимаемой как тяжелой и надежной.

В произведении Р. Ольбиньского «Иерархия вероятностей» (2001 г.) паровоз превращается в маленькую модель, которую с упоением катает вокруг себя по игрушечным рельсам мужчина в деловом костюме, не замечая проложенный из комнаты и уводящий в открытый мир настоящий железнодорожный путь.

Некоторую альтернативную реальность, в которой переплелись мода и технологии Викторианской эпохи, создают художники стимпанка. Паровые машины в этих произведениях – это не дань прошлому, а некое путешествие в несостоявшееся будущее с дирижаблями, летающими и плавающими кораблями невероятных форм, паровозами странной конструкции, больше похожими на фантастических животных. У Р. Мэтьюза это чрезвычайно агрессивный симбиоз паровоза и клыкастого чудовища («Герой Heavu Metal», 1985 г.), у А. Лымарева – скорее забавное существо с рыбьими головой, плавниками и хвостом («Наш паровоз», 2009 г.), у Я. Ясниковского – огромный механический дом на колесах, легко прорезающий любое пространство и неумолимо движущийся вперед («Второе путешествие сэра Джона Франклина», 2013 г.).

Стиль работ Д. А. Кустановича называют «пространственным реализмом». В пределах одной плоскости и в рамках реалистического метода автор создает трехмерные и внутренне насыщенные образы и сюжеты. Чрезвычайно выразительной является его серия «Старые труженики» (2017 г.), представляющая старую, отработавшую свой век технику, тихо доживающую свои дни. Картина «Паровоз» из этой серии показывает структуру, конструкцию сложного механизма, сложность ее внутреннего строения. Это, по словам М. Штольц, «своего рода портрет, причем написанный с очень близкого расстояния, предельно честный и правдивый. Подобно тому, как реалистически написанные морщины на портрете человека выдают характер, особенности личности и темперамент, так и здесь, через достоверную и подробную передачу внутреннего устройства этого механизма, художник как бы стремится передать его историю, его характер, поведать нам его судьбу» [6]. В другой его работе с тем же названием («Паровоз», 2017 г.), но не входящей в названную серию, локомотив как будто разлетается на мелкие составные части, постепенно заполняя собой всё окружающее пространство.

Художники пытаются зафиксировать уходящую эпоху, понимая, что паровоз – это ее часть, но время этой некогда мощной машины всё-таки, ушло. Наверное, именно так стоит понимать работу А. С. Капчикова «Всё...» (1922 г.), изображающую превратившиеся в груды ржавого металла останки паровоза, или картину К. Пулхэм «Skelewheels» (1922 г.), название которой переводится не то «Скелет колеса», не то «Остов колеса», а по сути – это тень, оставшаяся от паровоза, тень эпохи пара. Однако та же К. Пулхэм, комментируя свою работу, пишет, что «у паровозов еще есть яркое будущее» [7].

Таким образом, художественный образ паровоза за два столетия претерпел значительные изменения, пройдя путь от восхищающего своей новизной и необычностью объекта до предмета ностальгии, символа ушедшей эпохи. Каждый живописный стиль так или иначе обратил на него внимание, привнес свое осмысление, свой способ изображения, свой ракурс познания столь сложного и неоднозначного образа, каким является паровоз.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Маринетти, Ф.* Первый манифест футуризма / Ф. Маринетти // Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX в. – М. : Прогресс, 1986. – С. 158–162.

2 *Кобрин, К.* Modernite в избранных сюжетах / К. Кобрин. – М. : Издательский Дом ВШЭ, 2015. – 240 с.

3 *Савицкий, С. А.* «Железная дорога» как метафора в советской культуре 1920–1930-х гг. / С. А. Савицкий // Вестник РГГУ. Сер.: Литературоведение. Языкознание. Культурология [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznaya-doroga-kak-metafora-v-sovetskoj-kulture-1920-1930-h-gg-1>. – Дата доступа : 05.05.2023.

4 *Самохвалов, А. Н.* Ремонт паровоза [Электронный ресурс] / А. Н. Самохвалов // Коллекция Государственного Русского музея. – Режим доступа : https://rismuseumvrm.ru/data/collections/painting/19_20/zh-9324/index.php. – Дата доступа : 05.05.2023.

5 The Guild of Railway Artists [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.railart.co.uk/index.html>. – Дата доступа : 05.05.2023.

6 *Штольц, М.* О серии картин «Старые труженики» Дмитрия Кустановича [Электронный ресурс] / М. Штольц. – Режим доступа : <https://dkust.com/about/article/staryie-truzheniki.html>. – Дата доступа : 05.05.2023.

7 Chris Pulham Railway Artist [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.chrispulhamrailwayartist.co.uk/inf-skele/>. – Date of access : 05.05.2023.

УДК 130.122

Н. И. МАРТИШИНА

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Российская Федерация

АРХАИКА И СОВРЕМЕННОСТЬ В МИФОЛОГИЧЕСКОЙ И ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ИНТЕРПРЕТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Самой первой системой представлений о мире, выработанной человечеством, была (и исторически очень долго оставалась) мифологическая картина мира. Это образно-синкретическое представление о мире как внутренне взаимосвязанном, живом, развивающемся пространстве, населенном разнообразными существами. По определению Э. Тейлора, мифологический мир «полов богов и духов». Архаическая мифологическая картина мира не имеет ничего общего с сегодняшним обыденным представлением о мифе как сочинении историй, призванных временно заместить пока недоступное реалистическое описание; напротив, она была попыткой создать целостное представление о мире, основанное на единых объяснительных принципах и обеспечивающее возможность находить адекватные способы действий в нем. Все последующие мировоззренческие системы выстраивались уже в трансформации мифологической картины мира и неизбежно несли на себе ее отпечаток. Как написал впоследствии П. Фейерабенд, «Изобретатели ми-