

УДК 008

ХУДОЖЕСТВЕННО-КУЛЬТУРНЫЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Лесовиченко Андрей Михайлович, доктор культурологии, профессор кафедры философии и культурологии, Сибирский государственный университет путей сообщения (г. Новосибирск, РФ).
E-mail: lesovichenko@mail.ru

Мальцева Елена Александровна, кандидат искусствоведения, доцент кафедры философии и культурологии, Сибирский государственный университет путей сообщения (г. Новосибирск, РФ).
E-mail: eamaltseva@yandex.ru

В статье представлен анализ особенностей изображения железной дороги в живописи. Со времени изобретения нового транспортного средства мировое искусство многократно обращалось к железнодорожной тематике, однако до сих пор совокупность таких произведений не становилась предметом специального научного анализа. В данном случае дается характеристика различных подходов мастеров изобразительного искусства к отображению железнодорожных объектов, показаны различия в осмыслении целого ряда элементов железнодорожного комплекса – железнодорожного полотна, семафоров, мостов, составов, вокзалов, посадочных платформ, вокзальных часов. Сделан вывод о том, что железная дорога является одним из ключевых элементов картины мира современного человека.

Ключевые слова: железная дорога, изобразительное искусство, живопись.

ART AND CULTURAL ASPECTS OF THE RAILWAY TRANSPORT

Lesovichenko Andrey Mikhailovich, Doctor of Culturology, Professor of Department Philosophy and Culturology, Siberian State University of Railway Engineering (Novosibirsk, Russian Federation). E-mail: lesovichenko@mail.ru

Maltseva Elena Aleksandrovna, Candidate of Arts History, Docent of Department Philosophy and Culturology, Siberian State University of Railway Engineering (Novosibirsk, Russian Federation). E-mail: eamaltseva@yandex.ru

From the very beginning, railway became the most important means of organizing social infrastructure and affects all areas of human life because of its scale. In this article, the author gives us the characteristic of different approaches of visual artists displaying the railway facilities, shows the differences in understanding the railway complex elements: semaphores, bridges, trains, railway stations, landing platforms, etc.

Landscape painters of the 19–20th centuries often included in their works the image of railway objects as elements of a new reality. These images have different nature: realistic, modern, transmitting the subjective view of these constructions.

The main character of railway themed fine arts is a train. Old steam locomotives, modern diesels and electric locomotives repeatedly portrayed by members of different generations of artists that filled this way different content, a train as a temporary shelter for passengers and as an independent object of reality.

A special theme in artists' work was a theme of Station. It can be depicted as a living organism that behaves its own way. It may be cold and unapproachable, as desert or, on the contrary, fussy, crowded with people.

A landing platform became an independent subject of a number of works. This is the most dramatic shape. On the train platform, often sadness, anxiety, alienation prevail. This is a sort of a dividing line between an ordinary, familiar world of people and a cold composition, preparing to carry passengers into the unknown.

Artists are turning to small elements of a railway complex. Station clocks, semaphores, water towers are dominant and organizing the space composition around themselves.

Thus, a review of the images associated with the railway in the fine arts, shows that the technical object is one of the key elements in the picture of human technological era of the world.

Keywords: railway, fine art, painting.

Железная дорога с момента своего появления стала важнейшим средством организации социальной инфраструктуры. Она влияет на все сферы жизни человека и в силу своей масштабности, и потому, что является очень стабильным элементом в пространстве бытия.

Железная дорога вписывается в природную среду, становясь частью природного ландшафта. Более того, она начинает структурировать саму природу. В то же время она обязательно включена в систему природных объектов в качестве наиболее устойчивого ее компонента. Если все другие объекты города изменяются, то железная дорога остается константной. Разумеется, человек, видящий постоянно, с раннего детства, эти объекты, соприкасающийся с ними постоянно, формирует в своем сознании представление, которое аналогично образам древних архитектурных комплексов.

Если сравнивать железную дорогу с другими видами транспорта, то с нею сопоставим автомобильный транспорт последних десятилетий. По количеству непосредственных контактов человек связан с ними больше. Однако в качестве инфраструктурного объекта железная дорога представляется более важной, так как воспринимается всегда как ценность. Полотно, рельсы, мосты, станции и вокзалы, подвижной состав и т. д. в сознании человека присутствуют как целое, как единый комплекс, который имеет видимое выражение, хотя полностью охватывается только умозрительно. Автомобильный транспорт воспринимается, в сущности, только как отдельные движущиеся предметы. Сеть магистралей, заправочные станции, тем более кемпинги, вряд ли увязываются с автомобилями в непосредственном единстве. То же относится и к воздушному, и к водному транспорту. Существуют другие виды

транспорта (монорельсы, фуникулеры, СПТС на магнитной подвеске), которые могли бы быть сопоставлены с железной дорогой, но они настолько редки, что не могут претендовать на устойчивую фиксацию в человеческом подсознании.

Таким образом, из всех технических систем передвижения именно железная дорога представляется наиболее подходящей для эстетического осмысления. Об этом говорит сама геометрия включения железной дороги в градостроительную схему по соответствующим типам (диаметральный, диаметрально-кольцевой, треугольный) [2, с. 22].

Следует отметить, что железнодорожный транспорт как эстетический объект давно вошел в общественное сознание, но в исследовательской практике отражен относительно мало. Более того, в искусстве чаще всего происходит осмысление не самого комплекса технических средств, а человека, находящегося в вагоне, на вокзале, путях и т. д. Хотя есть и другие примеры: «Бывая у ЛВРЗ, всегда люблюсь паровозом, стоящим на постаменте у ворот завода. В детстве я был равнодушен к езде по железной дороге... издали узнавал серии паровозов (хотя и боялся их громких гудков) – могучий «ФД» («Феликс Дзержинский»), красавец «ИС» («Иосиф Сталин»), изящный «СО» (Серго Орджоникидзе), такой, какой стоит у завода» [1].

В настоящей работе мы попытаемся охарактеризовать подходы мастеров изобразительного искусства к отображению железной дороги.

В работах живописцев, графиков можно встретить образы, обозначающие включение объекта в природную среду, как, например, у Г. Нисского в картине «Подмосковье. Февраль» (1957). Железнодорожное полотно проложено параллельно автомобильной дороге, но значительно возвышается над ней, тем самым активно члени пространство. В работе того же автора «Белорусский пейзаж» (1947) железнодорожное полотно образует извилистую линию, пронизывая всю композицию полотна, раздвигая мир природы, создавая новое пространство. Подобным образом железная дорога преобразует пространство в картине А. Менцеля «Железная дорога Берлин-Потсдам» (1847) (рис. 1). Упругой дугой железнодорожное полотно прорезает природный ландшафт, как будто заставляя отступить в сторону могучие деревья. В коллекции Национальной

галереи искусства в Вашингтоне находится работа Д. Иннеса «Долина Лакванна» (1855), на которой автор с высокой точки зрения изображает простор долины, изрезанный железнодорожными рельсами. В результате пейзаж становится четко и ясно структурированным, воплощением преобразовательной деятельности человека. Любопытную картину «Северный путь» создал К. Редько в 1925 году, где изображен железнодорожный путь, уходящий к горизонту, обрамленный с двух сторон рядами высоких сосен. «Перечислительный» ритм шпал создает ощущение движения при отсутствии каких-либо движущихся объектов.



Рисунок 1. Менцель А. Железная дорога Берлин – Потсдам. 1847 год

Художники-пейзажисты XIX–XX веков часто включали в свои произведения изображение железнодорожного моста как элемента новой действительности. Эти изображения носили самый разный характер – и реалистический, когда мост изображался зримым, весомым, узнаваемым, и модернистский, передающий субъективный взгляд на это сооружение. Примером первого может послужить картина Т. Салахова «Утренний эшелон» (1958) (рис. 2). Мост занимает основное пространство полотна и является главным источником движения. По мосту, параллельно плоскости полотна, движется грузовой состав, а перпендикулярно, через арку моста – автомобильный транспорт. (К слову, сопоставление железнодорожного и других видов транспорта – особая тема изобразительного искусства).

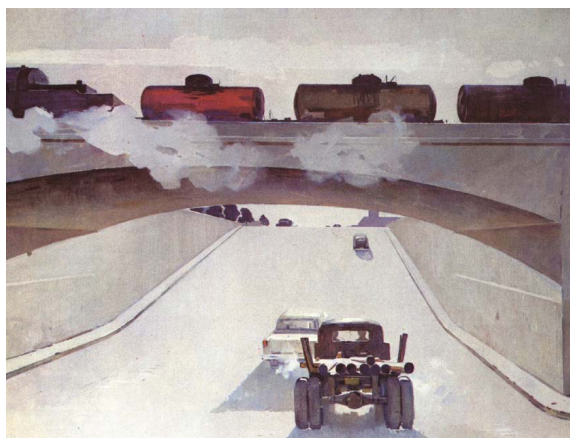


Рисунок 2. Салахов Т. Утренний эшелон. 1958 год

Если индустриальный пейзаж Салахова несет в себе заряд энергии, сильное эмоциональное воздействие, то в произведениях В. ван Гога железнодорожный мост, появляясь не единожды («Железнодорожный мост над улицей Монмажор», 1888, «Мосты вдоль Сены на Асниере», 1887), передает ощущение тревоги.

Железнодорожное полотно, рельсы, мост как элемент, включенный в окружающую действительность, встречаются на полотнах живописцев достаточно часто. Однако главным героем произведений изобразительного искусства железнодорожной тематики все же является железнодорожный состав. Старинный паровоз, современные тепловоз и электровоз многократно изображались представителями разных поколений художников, приверженцами разных стилей.

Восхищением техническим совершенством локомотива, его дизайном, проникнуты работы Г. Фогга и его учеников-последователей. Фогг работал художником в американской локомотивной компании и, по утверждению исследователей, написал более тысячи картин с изображением поездов, изобразив составы почти всех железных дорог Северной Америки. Впервые поезд Фогга был напечатан издательством «Leanin Tree» на рождественской открытке в 1958 году, и с того времени «паровозы Фогга», как их называют в Америке, неоднократно появлялись на открытках, плакатах и календарях. Реалистичное до натурализма, детализированное отображение железнодорожной

техники, возможно, не всегда имеет высокие художественные достоинства, однако предельно точно передает ее исторический облик.

Подобным образом изобразил паровоз А. Капчиков в работе «22» (2009): в центре полотна, без какого-либо окружения, как самостоятельный объект действительности, техническим совершенством которого восхищается автор, а вслед за ним – и зритель. В том же ключе решают свои работы И. Мещерякова, создавая целую серию акварельных листов под названием «Train», М. Бабкин, изображая в той же технике старый паровоз.

Художники обращают свой взор и внутрь состава, заводя своего зрителя в пассажирский вагон. Небольшое пространство купе на время становится домом для человека, отправившегося в путь. Кто-то здесь остается один на один со своими заботами, думами, переживаниями, кто-то обзаводится новыми знакомствами... Поделовому спокойна и холодна героиня картины «Купе» видного представителя американской жанровой живописи Э. Хоппера, – под стать самому купе – столь же холодному и аскетическому.

Предлагают свои варианты той же темы отечественные живописцы. Например, русский художник XIX века Л. Пастернак в полотне «К родным» изображает весьма уютное, с мягким диваном, купе. Правда, наполнено оно томительным, тоскливым ожиданием. А два современных художника – Б. Иванов и Э. Кикнавелидзе создают две почти идентичные по своей композиции картины. Два героя – мужчина и женщина, сидят за маленьким купейным столиком, обратившись лицом друг к другу. За ними – окно с пробегающим мимо пейзажем, а на столике – традиционные стеклянные стаканы в подстаканниках. «Дорожный роман» – так можно было назвать эти картины, и так называется небольшая работа Н. Дементьевой, написанная в 2007 году. Хотя данная работа является скорее натюрмортом, изображая угол стола со стоящей кружкой чая и брошенным платком. Присутствие людей здесь лишь обозначено – отражением лица на блестящей поверхности кружки и мелькнувшим силуэтом, оставшимся за окном, на платформе. Скоротечность взаимоотношений, мимолетность встреч и знакомств – вот то, что несет железная дорога человеку, ставшему на время пассажиром.

Несколько иначе представляется поездка пассажира в плацкартном или общем вагоне. Собирая большое количество людей, не разделенных купейными перегородками, такой вагон дает возможность для общения, стирая возможные социальные границы. Какая-то очень интересная тема заставила, а вагон – позволил, собраться вместе группе молодых людей в картине русской художницы XX века Т. Толстой «В пути». А вагон в полотне С. Иванова стал местом политической агитации («Агитатор в вагоне», 1886). Иногда такое путешествие в общем вагоне изображается художниками довольно комично. Так, А. Менцель в «Прогулке на поезде» (1892) изображает суету и беспорядок, царящие в вагоне, наполненном добропорядочной публикой конца XIX века, а посреди этой красочной суматохи – уставшего от впечатлений спящего ребенка.

Особой в творчестве художников стала тема железнодорожного вокзала.



Рисунок 3. Моне К. Вокзал Сен-Лазар. 1977 год

Многократно писал вокзал К. Моне, предметом его творческого внимания стал парижский вокзал Сен-Лазар (рис. 3). Вокзалу посвящен целый цикл работ французского импрессиониста. Наполненный паром, непрерывно меняющийся, он кажется живым организмом, живущим по своим, особым законам.

Современные живописцы, еще только добивающиеся признания публики, дают свое видение вокзала – то маленького и пустынного (В. Парошин, «Провинциальный вокзал», 2006), то холодного и неприступного (Н. Макаров, «Вокзал»,

2008), то суетливого, наполненного спешащими по своим делам людьми (Ф. Помелов, «На Курском вокзале», 2008). В. Комаров создал очень яркий, нарядный, почти пряничный образ чешского вокзала («Железнодорожный вокзал в Ледницах», 2003). О том, что это вокзал, говорит название картины, но не само изображение. Красочный сказочный дом, вызывающий улыбку зрителя, несет сильный положительный заряд. Это скорее нарядный дом, нежели общественное сооружение. Ощущение дома вызывает и тот антураж, который размещает художник вокруг здания – цветущий палисадник и куры, разгуливающие у самого входа.

Интерьер вокзала обычно наполнен людьми – ожидающими своего рейса, встречающими или провожающими. Но иногда кассовые залы, залы ожидания – сами по себе, без суетливого человеческого присутствия, привлекают интерес художника. Таким – пустынным, немного изломанным, выглядит вокзал на рисунках современной художницы Т. Ясиевич («Зал ожидания. Варшавский вокзал», «Кассы», 1999).

Посадочная платформа стала самостоятельной темой целого ряда произведений. Здесь всегда – суета и движение. Краткое затишье после отхода поезда, и новая волна отъезжающих, встречающих... Этот образ, наверное, самый драматичный. Именно на платформе происходит прощание, расставание на время или навсегда. Железнодорожная платформа редко изображается в светлых, оптимистических тонах. Гораздо чаще здесь царят грусть, тревога, отчуждение.

В картинах американского художника Б. Хейтона платформа становится своего рода водоразделом между обыденным, привычным миром людей и холодным составом, готовящимся унести пассажиров в неизвестность. Эта идея достаточно часто проявляется в произведениях живописцев, а усиливается она введением одинокой фигуры, оставшейся на платформе. Так построил свою работу «Проводил» (1891) Н. Ярошенко, изобразив пожилого человека с тростью, стоящего на краю платформы, покрытой клубами пара, выпущенного отбывшим поездом. Одинокие женские фигуры подчеркивают ситуацию расставания в полотнах «Одиночество» (1955) П. Дельво, «Прощание на вокзале» М. Алдошина. Херсонский художник

А. Бережной в акварели «На перроне» строит перспективу таким образом, что люди, движущиеся по перрону, воспринимаются как праздничная толпа на «проспекте», который образуется между зданием вокзала и стоящим на первом пути пассажирским поездом.

Вокзальные часы – всего лишь маленький элемент огромного вокзального комплекса. Однако они имеют свое значение, являясь своего рода организующим началом в деятельности этого большого организма, включающего и технику, и людей. Но в какой-то момент вокзальные часы становятся символом – встреч, расставаний, скоротечности времени.

Есть ряд работ, построенных на осмыслении этого объекта, этого образа. В картине современного английского художника Д. Роланада «As time goes by» круглые вокзальные часы возвышаются над платформой, выделяются ярким желтым пятном, напоминают прощающейся паре об истекающих минутах. В акварельных рисунках уже упоминавшейся Т. Ясиевич часы не раз становятся смысловой доминантой, организуя пространство композиции вокруг себя.

Самостоятельным и важным техническим элементом железной дороги является семафор. Сигнальное устройство, служащее сигналом машинистам локомотивов о разрешении, запрещении движения или изменении скорости, часто вводится как элемент индустриального пейзажа, а иногда становится главным персонажем. Г. Нисский одну из своих работ, посвященных железной дороге, называет «Осень. Семафоры» (1932) (рис. 4). Это достаточно лиричный пейзаж, в котором семафоры, а это – четыре мачты с распростертыми красными сигнальными крыльями, изображены очень одухотворенно. Наверное, не зря художник в верхней части картины изображает птиц, сидящих на проводах.

Важным элементом железнодорожной станции эпохи паровозов была водонапорная башня. Возвышаясь над невысокими домами, она стано-

вилась одной из архитектурных доминант города. Сегодня она утратила свое предназначение и не так видна на фоне растущих вверх мегаполисов, однако до сих пор и в больших городах, и на маленьких станциях, они сохраняют свое месторасположение и внешний облик, а значит, и облик всего архитектурного ансамбля железнодорожного узла. Представить себе некоторые вокзалы без этого сооружения невозможно.



Рисунок 4. Нисский Г. Осень. Семафоры. 1932 год

Соответственно, передавая исторический облик того или иного вокзала, художник изображает и эту его деталь. Как сказочный герой-воин, охраняющий пространство вокруг себя, выглядит башня на картине польского художника Я. Бембенисты «Башня». Водонапорная башня в Павлово, изображенная на рисунке А. Жуковой, несет на себе отпечаток времени, является живым олицетворением истории маленького села, чью жизнь серьезно изменило строительство железной дороги.

Итак, обзор образов, связанных с железной дорогой в изобразительном искусстве, показывает, что этот технический объект является одним из ключевых элементов в картине мира человека техногенной эпохи.

Литература

1. Куницын О. Из окон ночного вагона так странен и прозрачен мир // Бурятия. – 2009. – 5 декабря.
2. Лесовиченко А. М., Мальцева Е. А. Железная дорога в музыке и изобразительном искусстве // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 5.
3. Лесовиченко М. И. Проектирование транспортной системы города. – Алма-Ата, 1992. – 109 с.
4. Мальцева Е. А. Железная дорога и кинематограф // Вестн. Сибир. гос. ун-та путей сообщения. – 2013. – № 29.

References

1. Lesovichenko M.I. Proektirovanie transportnoi sistemy goroda [The designing of the transport system of the city]. Alma-Ata, 1992. 109 p. (In Russ.).
2. Kunitsyn O. Iz okon nochnogo vagona tak stranen i prozrachen mir [From the windows of the night coach is so quaint and transparent world]. *Buriatia [Buryatia]*, 2009, December, 5. (In Russ.).
3. Lesovichenko A.M., Maltseva E.A. Zheleznaia doroga v muzyke i izobrazitel'nom iskusstve [The railway in the music and the visual art]. *Zheleznodorozhnyi transport [Railway transport]*, 2012, no 5, pp. 72–77. (In Russ.).
4. Maltseva E.A. Zheleznai a doroga i kinematograf [The railway and the cinema]. *Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniia [Bulletin of Siberian State University of Railway Engineering]*, 2013, no. 29, pp. 67–72. (In Russ.).