

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА КАК ЧАСТЬ КУЛЬТУРЫ В КОНТЕКСТЕ ХУДОЖЕСТВЕННОГО ОСМЫСЛЕНИЯ

Дается обзор произведений изобразительного искусства, в которых представлена железная дорога как культурный объект и феномен человеческой жизни.

Ключевые слова: железная дорога, живопись, графика, плакат, скульптура.

Железная дорога с момента своего возникновения стала предметом интереса представителей всех видов изобразительного искусства. Она вдохновляла живописцев, графиков, скульпторов на создание произведений разных жанров — пейзажа, исторического и бытового жанров, рекламного и агитационного плаката, передающих целый спектр чувств и ощущений, связанных с данной темой. При этом объектом художественного освоения она стала относительно недавно. Лишь два столетия назад, в 1801 г., в Англии были проложены первые рельсовые пути, по которым пустили составы на конной тяге. Дальнейшее развитие шло стремительными темпами. 25 июля 1814 г. Джордж Стеффенсон провел успешные испытания парового локомотива собственной конструкции, в 1822-м он предложил заменить гужевую тягу на паровую на участке Стоктон — Дарлингтон, где с 1825 г. началась перевозка людей. Вскоре паровоз Стеффенсона «Ракета» победил на специально устроенных соревнованиях и стал основным локомотивом первой общественной дороги Манчестер — Ливерпуль. В 1835 г. была открыта первая железная дорога в Германии, проложенная между баварскими городами Нюрнбергом и Фюртом. В России в 1837 г. начинают функционировать 27 км железнодорожных путей, соединяющих Павловск с Петербургом, в 1846 г. — во Франции начинается железнодорожное движение на участке Лилль — Париж. Во второй половине 1880-х гг. XIX в. был достигнут наивысший уровень прироста мировой железнодорожной сети в истории капитализма. За десять лет, с 1880 по 1890 г., железнодорожная сеть выросла на 245 тыс. км, достигнув 617,3 тыс. км.

Столь мощное вторжение в жизнь человека техники — техники, расширявшей жизненное пространство, открывавшей новые горизонты, вызвало интерес у представителей разных видов искусства. Художники, композиторы, поэты создавали свой, особый, образ этого новшества — железной дороги.

История открытия первых железных дорог нашла свое отражение в гравюре, что вполне объяснимо. Данный вид графики позволял получать большое количество оттисков с одной доски, что предоставляло возможность довольно быстро знакомить с новым достижением техники широкую аудиторию. Часто, оставаясь безымянными, эти незатейливые работы фиксировали событие, передавая детали и подробности церемонии открытия новой ветки, новой станции, прибытия первых поездов. Такой, слегка наивной, по стилистике близкой к народному лубку является литография «Поезд Царскосельской железной дороги», датированная 1837 г. Железнодорожные рельсы проходят диагональю через все полотно, по ним не спеша движется состав, а на платформе его встречает разряженная публика.

Интересно, что строительство первой железной дороги в России столкнулось с достаточно серьезным сопротивлением. В газетах появлялись статьи о вреде,

который новая техника будет оказывать на окружающую среду, на здоровье человека. Однако в произведениях искусства, а в частности, в гравюрах, мы не встречаем страха, здесь — скорее любопытство к чему-то, до той поры невиданному.

Этим же любопытством и удивлением наполнены гравюры, изображавшие открытие Московской железной дороги. Их композиции однотипны — железнодорожное полотно, делящее пространство гравюры на две части, и нарядная публика на платформе («Железная дорога». Гравюра на меди. Металлография Яковлева. 1852 г.).

Особняком среди видов графического искусства стоит жанр плаката, мастера которого также обращались к железнодорожной тематике. Появление этого вида печатной графики во второй половине XIX в. было связано с обострением торговой и промышленной конкуренции в капиталистической Европе, с интенсификацией общественной и культурной жизни (рост числа зрелищных учреждений, организация промышленных и художественных выставок, проведение массовых митингов и манифестаций и др.). В рекламе нуждалась и железная дорога, пассажирские поезда. Так, очень ярким, насыщенным деталями был рекламный плакат «Восточного экспресса» (рис. 1). На одном листе размещается и теряющийся вдаль пейзаж с несущимся поездом, и карта маршрута, и расписание движения... И все это складывается в единую композицию. Неожиданная идея воплощена в рекламном плакате Центральной железной дороги Иллинойса — дышащий паром состав вырывается из земного шара.

В отечественном искусстве широкое распространение получил агитационный плакат. Отчетливо выделяются два периода ярко выраженного интереса данного жанра к железнодорожной тематике. Это 1930-е гг., когда основной была тема реконструкции транспорта. Плакаты «Дадим советскому транспорту мощные паровозы», «Поезд идет от ст. Социализм до ст. Коммунизм» (рис. 2), «СССР — великая железнодорожная держава!» выдержаны в черно-красной цветовой гамме, паровоз является образной доминантой. Второй важный период — 1970-е гг., строительство Байкало-Амурской магистрали. Однако на этих плакатах железная дорога является скорее местом действия важных исторических событий, фоном, на котором показаны главные герои — строители. В целом данный вид искусства представляет и пропагандирует оптимистический взгляд на железнодорожную технику, ассоциирует ее развитие с общим подъемом экономики в стране.

Образ железной дороги нашел свое воплощение и в творчестве живописцев. Яркое достижение технического прогресса уже в первые годы своего существования вызвало огромный интерес в их среде. Мировое признание получила работа британского художника У. Тернера «Дым, пар, скорость». Его поезд мчится по мосту, развивая невероятную для тех времен скорость, в нижней же части картины изображены статичные лодка и пахарь, как символы уходящей медлительной эпохи.

Подобные изображения мы встречаем и у других мастеров. Это наполненные движением полотна А. Оттманна («Станция Люксембург, Брюссель»), К. Моне («Поезд на снегу»).

Художники-реалисты второй половины девятнадцатого века включали изображение железной дороги в пейзажи как нечто не противоречащее природе.

Спокойно и величественно по бескрайним российским просторам движутся поезда на полотнах В. Поленова («Железная дорога близ станции Тарусская» — рис. 3), И. Левитана («Поезд в пути»). На пустынный полустанок, изображенный В. Казанцевым, прибывает товарный состав («На полустанке. Зимнее утро на Уральской железной дороге») ... Случалось, художники изображали железную дорогу там, где ее еще не было. «Первый поезд в Феодосии» был написан И. Айвазовским до строительства таковой в крымском городе. И творческой, и общественной деятельностью художник способствовал открытию железной дороги в своей родной Феодосии.

Новые образы рождаются в двадцатом веке. В отечественной живописи 1920-х, 1930-х гг. находит свое отражение пропагандистская линия. Железная дорога выступает как передовое начало, оказывающееся в эпицентре политической жизни страны. Например, в железнодорожном депо разворачиваются революционные события, показанные на картине Г. Савицкого «Всеобщая железнодорожная забастовка 1905 г.». Паровоз становится трибуной, с которой можно обратиться к массам, вокруг него бурлит встревоженный поток людей. Наведение порядка на железных дорогах страны свидетельствует об общем улучшении жизни в молодой республике (Б. Яковлев, «Транспорт налаживается», 1923 г.). Через образ железной дороги выражается пафос преобразований в советской стране — сильные люди нового времени, рабочие новой страны подчиняют себе мощную технику (А. Самохвалов, «Ремонт паровоза», 1931 г.). В ряде полотен запечатлено строительство новых железнодорожных магистралей в 1970–1980-е гг., например, в написанной в стиле социалистического реализма картине Е. Шатова «На железной дороге».

Особой в творчестве художников стала тема железнодорожного вокзала. Место встреч и расставаний, тревожного ожидания дальней дороги, изменений в судьбе — именно таким он виделся и в девятнадцатом веке, и в веке двадцатом. Как близки женские образы, созданные художниками, разделенными почти столетием! Героиня Дж. Тиссо в «Платформе станции Виктория» (1880 г.) одинока, несмотря на происходящую вокруг вокзальную суету. Платформа, на которой стоит юная героиня П. Дельво (картина «Одиночество», 1955 г. — рис. 4), совершенно пуста, оттого еще более одинокой кажется хрупкая фигура девушки. Многократно писал вокзал К. Моне. Предметом его творческого внимания стал парижский вокзал Сен-Лазар. Наполненный паром, непрерывно меняющийся, он кажется живым организмом, живущим по своим, особым законам. Целый спектр эмоций вызывают картины У. Осборна («Железнодорожная станция Хэйстингс», 1890 г.), Г. Балушека («Вокзал большого города», 1929 г.), других авторов.

Современные живописцы, еще только добывающиеся признания публики, дают свое видение вокзала — то маленького и пустынного (В. Парошин — «Провинциальный вокзал», 2006 г.), то холодного и неприступного (Н. Макаров — «Вокзал», 2008 г. — рис. 5), то суетливого, наполненного спешащими по своим делам людьми (Ф. Помелов — «На Курском вокзале», 2008 г.).

Если на платформах чаще царят суета и движение, то залы здания вокзала обычно наполнены томительным ожиданием. «В зале ожидания» Э. Тербелла — пример такого изображения. Целая гамма эмоций переполняет героев полотна Дж. Дейли «Столпы нации» — американских иммигрантов, ожидающих

проверки в большом зале вокзала. Это радость и волнение в преддверии новой жизни в новой стране, надежды и мечты о будущем, но это и страх перед неизвестностью, страх быть отвергнутыми. Эти часы ожидания на вокзале, возможно, стали самыми важными в жизни этих людей.

Обозначается в изобразительном искусстве и детская тема. Так, в картине А. Мане «Железная дорога» главной героиней, несмотря на название, является маленькая девочка, неотрывно смотрящая на железнодорожные пути, покрытые паром, а в работе современной художницы О. Окуновой паровоз становится детской игрушкой, стоящей на столе («Паровозик», 2007 г.).

Интересное направление в изображении подвижного состава сложилось в творчестве художника XX в. Г. Фогга и его учеников-последователей — Дж. Беннета, Р. Уэста. Фогг работал художником в американской локомотивной компании и, по утверждению исследователей, написал более тысячи картин, изобразив составы почти всех железных дорог Северной Америки. Впервые «поезд Фогга» был напечатан издательством «Lea in Tree» на рождественской открытке в 1958 г., 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.

Искусство модернизма и постмодернизма также обращается к отображению железной дороги, но это особый подход. У В. Кандинского в потоках красочных масс теряется материальная устойчивость. «Вид Мурнау с железной дорогой и замком» (1910 г.), «Пейзаж с паровозом» (1909 г.), написанные в маленьком городке в предгорьях Альп, — это еще только переход автора к абстрактным композициям, однако в них заметен явный отказ от реалистичного изображения действительности. Дрожащие контуры создают ощущение зыбкости, изменчивости, несущиеся поезда как будто заставляют дрожать все вокруг... На полотнах Ф. Леже, мастера искусства техницизма, переплетаются сложные конструкции, железнодорожные знаки, изображение становится неким технократическим символом («Пересечение железных дорог», 1919 г. — рис. 6). Нервная, напряженная манера экспрессионистов порождает трагические образы («Железная дорога» Э. Кирхнера, «Дым поезда» Э. Мунка).

Интересным представляется видение железной дороги «наивными» художниками. Они как будто играют с давно известными образами, наделяя их неожиданными функциями, особенностями. У А. Липатова в работе «Роллер» (рис. 7) два ярких стилизованных паровоза оказываются на ногах балующегося мальчишки в качестве роликов. Графическая артистичная манера Г. Уолтона делает поезда ажурными и почти невесомыми, несмотря на перевозимый груз («Последний поезд в Вустер»). М. Алдашин сопоставляет два вида транспорта — железнодорожный и морской («Верные друзья», «Паровоз и пароход»). Живописные работы отечественного мультипликатора содержат образы, рожденные детскими воспоминаниями. По-детски яркие, свежие, наивные, они зовут в другой мир — мир мечты.

И, безусловно, все авторы так или иначе решают проблему взаимоотношения техники и человека. Пассажиры могут наполнять вокзалы, поезда, пространство

вокруг железнодорожного полотна, становясь с ними единым целым. Они могут исчезнуть совсем, и тогда техника в своем почти «чистом» виде становится главным героем. Они могут «жить» по-соседству, влияя друг на друга, но осознавая ту грань, которая технику и человека разделяет. Именно такие мысли и чувства рождает произведение Р. Пантелла, где фигура юной девушки возвышается над движущимися мимо составами («Летние сумерки»).

Скульпторы обращались к изображению железной дороги гораздо реже. Чаще всего железнодорожная техника становится своеобразным «памятником самой себе». В знаменательных местах, на вокзалах, рядом с учебными заведениями, готовящими специалистов для железной дороги, устанавливают исторические образцы железнодорожной техники либо их точные копии.

Однако обнаруживается целый ряд художественных произведений, в пластике воссоздающих исторический облик железнодорожной техники, запечатлевая важных события, связанные со строительством, открытием железнодорожных веток, мостов, вокзалов.

Многофигурные композиции чаще представлены в рельефе. Подобное изображение, например, присутствует на постаменте памятника Николаю I в Санкт-Петербурге. Барельеф «Открытие Веребьинского моста на железной дороге Петербург — Москва в 1851 году» с большим мастерством был выполнен скульптором Н. Рамазановым.

Интересная объемная композиция создана на Пекинском заводе искусств и ремесел в 1974 г. — из слоновой кости была выполнена монументальная 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 поезда. Как образец китайской культуры эта композиция была преподнесена в дар Организации Объединенных Наций.

И все-таки в основном изображение железной дороги связано с развитием монументальной пластики. Во второй половине XX и в начале XXI в. памятники-монументы устанавливаются в российских городах в честь юбилейных дат, связанных с развитием отечественного транспорта. Так, в 1977 г. в Тольятти была установлена группа из трех монументальных скульптурных композиций «История транспорта». Авторы, скульптор А. Васнецов и архитектор Е. Иохелес, представили стилизованные фигуры транспортных машин начала XX в. (воздушного шара, парохода и паровоза), выполненных из кованого металла (рис. 8).

В 2007 г. в Омске на привокзальной площади установлен памятник, посвященный 170-летию железных дорог России и 110-летию Транссибирской магистрали. Он представляет собой очертание контура Омской области с уходящими вглубь рельсами, у подножия композиции располагается фигура железнодорожника в форме XIX в.

В честь 100-летия с начала открытия движения на Малом окружном кольце (2008 г.) в депо Лихоборы открыта скульптурная композиция, выполненная С. Щербаковым. Она состоит из трех частей — это бронзовые модели паровоза и тепловоза (тех транспортных средств, которые использовались на данном участке пути) и стела, представляющая символическое для Москвы изображение — Кремль, опоясанный железной дорогой с идущим по ней поездом (рис. 9).



Рис 1. Рекламный плакат Восточного экспресса. 1888–1889 гг.



Рис 2. Плакат «Поезд идет от ст. Социализм до ст. Коммунизм»



Рис. 3. Василий Поленов. Железная дорога близ станции Тарусская. 1886 г.

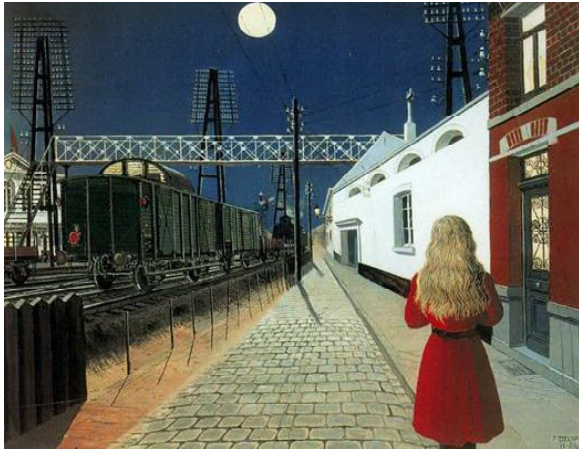


Рис. 4. П. Дельво. Одиночество. 1955 г.



Рис. 5. Н. Макаров. Вокзал. 2008 г.



Рис. 6. Ф. Леже. Пересечение железных дорог. 1919 г.



Рис. 7. А. Липатов. Роллер. 2006 г.



Рис. 8. А. Васнецов, Е. Иохелес. История транспорта. Паровоз. г. Тольятти. 1979 г.



Рис. 9. С.Щербаков. Композиция к столетию открытия движения на Малом окружном кольце. г. Москва. 2008 г.

Идея увековечивания в камне и металле истории железнодорожной техники нашла себя не только в отечественном искусстве. В швейцарском городе Интерлакен установлен памятник горной железной дороге, представляющий собой стилизованный подъемный механизм, в Нюрнберге находится памятник первой в Германии железной дороге — рельефное изображение паровоза в подземном переходе, в районе, где была проложена трасса этой дороги.

Железная дорога всегда была проявлением прогресса и цивилизации, а движущийся на зрителей паровоз даже стал символом рождения нового вида искусства — кинематографа. Весь спектр эмоций и переживаний, который могла вызвать мощная техника, так изменившая мир, отразился в произведениях изобразительного искусства. Восхищение и изумление, недоверие и узнавание, боль расставания и волнение перед грядущими событиями... А над всем этим — мечта. О далеких путешествиях, об уходе от повседневной реальности, об изменениях в судьбе... Та мечта, исполнить которую может железная дорога.