

RU

Железнодорожная тема в скульптуре

Мальцева Е. А.

Аннотация. Цель работы – выявление особенностей воплощения железнодорожной темы в скульптуре. В статье проанализировано, как железнодорожная тема отражена в разных видах скульптуры: рельеф выступает как историческая летопись, круглая монументальная скульптура – как носитель обобщённых образов, городская камерная скульптура придает железной дороге человеческое измерение, а станковые произведения и медальерное искусство открывают пространство для индивидуального художественного высказывания. Научная новизна работы заключается в том, что впервые железнодорожная тема в скульптуре представлена не как совокупность разрозненных примеров, а как целостный художественный пласт, объединяющий произведения разных стран и эпох, получено новое знание о жанрово-видовой специфике воплощения этой темы. В результате выявлены различия в функциях рельефа (историческая летопись), круглой монументальной скульптуры (обобщённый образ), городской камерной скульптуры (человеческое измерение), станковой скульптуры и медальерного искусства (индивидуальное художественное высказывание); установлена общая тенденция – предпочтение передачи характерных качеств железной дороги (масштаб, энергия, связь с историей и судьбами людей) перед технической точностью.

EN

The railway theme in sculpture

E. A. Maltseva

Abstract. The study aims to identify the peculiarities of how the theme of railways is embodied in sculpture. The article analyzes how the railway theme is reflected in different types of sculpture: relief appears as a historical chronicle, round monumental sculpture as a carrier of generalized images, urban chamber sculpture lends a human dimension to the railway, and easel works and medallion art open up space for individual artistic expression. The scientific novelty of the work lies in the fact that, for the first time, the railway theme in sculpture is presented not as a collection of disparate examples but as a holistic artistic layer uniting works from different countries and eras, yielding new knowledge about the genre-specific and type-specific embodiment of this theme. As a result, distinctions in the functions of relief (historical chronicle), round monumental sculpture (generalized image), urban chamber sculpture (human dimension), easel sculpture, and medallion art (individual artistic expression) were identified. A general tendency was established – a preference for conveying the characteristic qualities of the railway (scale, energy, connection to history and people's destinies) over technical accuracy.

Введение

Скульптура является искусством, сосредоточенным на человеке. Пейзажи, натюрморты и, тем более, изображение технических объектов если и встречаются, то остаются на периферии этого вида искусства. Однако железная дорога стала заметным исключением. Образ железнодорожного пути, поезда, служащего или пассажира прочно вошёл в мировую скульптурную традицию и представлен в произведениях разного масштаба – от крупных монументов до мелкой пластики. Спектр решаемых здесь задач необычайно широк – от увековечивания исторических событий до лирического осмысления повседневности. При всём богатстве и разнообразии этого материала железнодорожная тема в скульптуре до сих пор не становилась предметом специального искусствоведческого анализа. Именно поэтому восполнение данного пробела представляется актуальным – как для понимания эволюции скульптурных жанров, так и для выявления специфики воплощения технического объекта в пластических искусствах.

Для достижения поставленной цели в статье решаются следующие задачи:

- дать характеристику особенностей воплощения железнодорожной темы в рельефе, круглой монументальной скульптуре, городской камерной скульптуре, станковой скульптуре и медальерном искусстве;

- проанализировать, как в перечисленных видах скульптуры раскрываются различные аспекты темы железной дороги;
- выявить общие тенденции трактовки железнодорожной темы в скульптуре.

Методологическую основу исследования составляют методы искусствоведческого анализа: формально-стилистический, использовавшийся для выявления пластических приёмов и композиционных решений, создающих образ железной дороги; иконографический, позволивший систематизировать сюжеты и устойчивые атрибуты (паровоз, рельсы, колесо, рабочие инструменты) в разных национальных традициях; сравнительный, применённый для сопоставления произведений различных жанров, периодов и стран, что дало возможность выявить общие тенденции и жанровую специфику воплощения железнодорожного образа в скульптуре. В сочетании с этими методами применяется культурологический подход, позволяющий рассматривать железнодорожную тему в скульптуре как часть более широкого контекста – взаимодействия техники и искусства, монументального и камерного, общезначимого и личностного.

В работе систематизирован обширный материал (от монументов XIX века до современных инсталляций), выявлена жанровая специфика его воплощения и определены общие закономерности перевода технического объекта из сферы инженерии в сферу культуры.

Теоретическую базу исследования составили работы по истории железных дорог (История железнодорожного транспорта России, 1994-2004; Крейнис, 2009); труды, раскрывающие специфику скульптуры как вида искусства (Виппер, 1985; Головин, 1999; Рожников, 2024), а также содержащие описания конкретных скульптурных произведений (Постонов, 1999; Золотоносов, Калиновский, Овчаров, 2010); исследования, посвящённые образу железной дороги в художественной культуре (Иванов, Сорокина, 2011; Мартишина, 2020; Жулькова, 2023). Поскольку в российском научном дискурсе отсутствуют исследования, непосредственно посвящённые железнодорожной теме в скульптуре, автор опирается на результаты собственных предыдущих изысканий, представленных в научных статьях (Мальцева, 2010; 2020) и диссертации (Мальцева, 2025), в которых отдельные аспекты данной темы уже затрагивались.

Практическая значимость заключается в том, что результаты исследования – систематизированный корпус скульптурных произведений на железнодорожную тему, данные об их жанровом распределении и закономерности воплощения технического образа в скульптуре – могут быть использованы в курсах истории искусства, при разработке учебных программ по скульптуре, а также в практике музеефикации железнодорожного наследия и создании новых памятников.

Обсуждение и результаты

Систематизация скульптурных произведений железнодорожной тематики позволяет выделить несколько жанровых групп, каждая из которых обладает собственной логикой воплощения образа. Наиболее повествовательным и сюжетно насыщенным жанром является рельеф. Как отмечал Б. Р. Виппер, «рельеф... склонен к рассказу, к многофигурной композиции, к развёртыванию движения мимо зрителя» (1985, с. 145). Именно эти качества делают рельеф наиболее подходящим жанром для воплощения сложных сюжетов, связанных с историей железных дорог.

Один из ранних подобных образцов – барельеф Н. А. Рамазанова на постаменте памятника Николаю I в Санкт-Петербурге (1859 г., Иллюстрация 1), изображающий открытие Веребинского моста в 1851 году. Мост, на тот момент самый высокий и длинный в России, показан с движущимся по нему составом – эта индустриальная доминанта замыкает композицию сверху. Ниже развёрнута многофигурная композиция – император с приближёнными, инженеры и рабочие-строители. Живописный рельеф передаёт глубину пространства, превращая технический объект в полноправного участника исторической сцены. Много позже к этой традиции обратился скульптор С. Скала – на постаменте памятника С. И. Мамонтову (2008 г.) у станции Ярославль-Главный он воссоздал изображения вокзалов Северной железной дороги – Ярославля, Вологды и Рыбинска. Изображение рыбинского дебаркадера решено на основе дореволюционной фотографии, при этом архитектура обобщена, но исторически узнаваема, замкнутое пространство в композиции ограничено стеной вокзала с одной стороны и вагонами – с другой, а немногочисленные человеческие фигуры лишь слегка оживляют сухой, строгий архитектурный пейзаж. Два других панно построены сходным образом – диагональ рельсового пути и состава делит плоскость на две половины – на одной возвышается вокзал с узнаваемыми деталями (высокие арочные окна, пилястры), на другой открывается полупустое пространство платформы. Безусловным центром композиции является паровоз – эффектный, дымящий, наполняющий статичную архитектуру движением и жизнью.

Современные российские скульпторы активно используют рельеф для соединения железнодорожной и военной тем. У Витебского вокзала в Санкт-Петербурге установлен памятник «Русской гвардии Великой войны» (М. В. Переяславец и А. И. Игнатов, 2014 г., Иллюстрация 2). Объёмный крест стилизован под проём железнодорожного вагона, из которого выглядывают солдаты, отправляющиеся на фронт, это прямая отсылка к песне «Прощание славянки». Рельефная композиция «Священная война» на фасаде Белорусского вокзала в Москве (М. В. Переяславец, 2005 г.) посвящена первому исполнению знаменитой песни и изображает главный подъезд вокзала как триумфальную арку, объединяющую уходящих на фронт солдат и музыкантов. В Тюмени памятник «Железнодорожникам фронта и тыла» (С. В. Титлинов, А. Ф. Медведев, 2015 г.) решён как мощная арка, сложенная из исторических рельсов: левый пилон – из фронтальных, привезённых с мест боёв,

правый – из тыловых, доставленных с востока страны. Во внутренних углах арки помещены барельефы, запечатлевшие три сюжета: провода уходящих на фронт солдат на железнодорожной платформе; суровые трудовые будни женщин тюменского депо, занятых производством миномётов; фигура старого железнодорожника, стоящего у Вечного огня.



Иллюстрация 1. Рамазанов Н. А. Открытие Веребинского моста на железной дороге Петербург-Москва. Рельеф на постаменте памятника Николаю I. Санкт-Петербург. 1859 г. Источник: <https://goo.su/Vel77>



Иллюстрация 2. Переяславец М. В., Игнатов А. И., Королёв А. С. Русской гвардии Великой войны. Санкт-Петербург. 2014 г. Источник: фото автора

Наиболее масштабная работа тех же авторов – «Железная дорога в истории России» (2018 г., Екатеринбург, Иллюстрация 3) – представляет собой барельеф площадью 92 квадратных метра, охватывающий путь развития железной дороги от черепановского паровоза до высокоскоростных магистралей. Все сцены в композиции буквально нанизаны на ось из рельсов, так что железная дорога предстаёт как стержень национальной истории.



Иллюстрация 3. Титлинов С. В., Медведев А. Ф. Железные дороги в истории России. Екатеринбург. 2018 г. Источник: <https://svzd.rzd.ru/ru/11462/page/103290?id=20034>

Круглая скульптура, в отличие от рельефа, менее приспособлена к многофигурным повествованиям, зато она обладает полноценным объёмом, активно взаимодействует с окружающим пространством и может стать частью архитектурного ансамбля или городской среды. В историческом жанре здесь встречаются неожиданные сюжеты, например, в бразильском тематическом парке «Мир пара» установлен памятник крушению поезда на вокзале Монпарнас в Париже в 1895 году (1991 г.), который представляет собой буквальное воспроизведение фотографий очевидцев – поезд, пробивший стену вокзала и рухнувший на площадь с десятиметровой высоты. Художественная образность здесь отсутствует, уступив место документальной фиксации курьёзного события.

Иной подход демонстрирует композиция «История транспорта» в Тольятти (А. В. Васнецов, 1979 г., Иллюстрация 4), где кованные фигуры воздушного шара, парохода и паровоза далеки от исторической точности. Как отмечал исследователь Ю. И. Постоногов, «в тольяттинском варианте довольно много декоративных, чисто художественных деталей, которые порой трудно объяснить зрителю рационального мышления» (1999, с. 71). Однако именно эти приёмы – изменённые пропорции, особая фактурная обработка, сочетание статики и динамики – создают полноценный художественный образ, а не музейную копию.



Иллюстрация 4. Васнецов А. В. История транспорта. Тольятти. 1979 г. Источник: <https://goo.su/qmDVog>

Многие монументы рождаются из юбилейной хроники. В Бад-Каннштатте (Штутгарт, К.-Х. Франке, 1985 г., Иллюстрация 5) памятник к 140-летию первого поезда в Вюртемберге изображает колёсные пары, резко взлетающие вверх по рельсовому пути, причём верхнее колесо напоминает победный венок – красный цвет и динамичная композиция передают чистую экспрессию железной дороги. В Лисках (И. П. Дикунов, Э. Н. Пак, М. И. Дикунов, А. И. Дикунов, 2006 г.) памятник 140-летию Юго-Восточной железной дороги решён как колонна с символами (молот, разводной ключ, колесо, крылья), по бокам которой стоят две бронзовые фигуры – путеец XIX века с фонарём и длинным молотком и современный машинист в форме и с портфелем, а памятники оформлены рельефами локомотивов своей эпохи, так прямо и наглядно выражена идея преемственности поколений. Стела в Омске (С. Соколов, 2007 г.), посвящённая 170-летию российских железных дорог и 110-летию Транссиба, представляет собой очертания карты территории Омской области, под которыми помещён фрагмент железнодорожного полотна, а у подножия стоит железнодорожник в форме XIX в. У депо «Лихоборы» к 100-летию Малого кольца Московской железной дороги появилась композиция из трёх частей, это стела с символическим изображением Кремля, окружённого кольцом железнодорожного пути, и две детализированные бронзовые модели паровоза и тепловоза, а в чугунном ограждении помещены медальоны с рельефами 14-ти вокзалов окружной дороги (С. А. Щербаков, 2008 г.).



Иллюстрация 5. Франке К.-Х. 140-летию первого поезда в Вюртемберге. Штутгарт. 1985 г. Источник: <https://stuttgart.im-bild.org/fotos/skulpturen-plastiken/140-jahre-eisenbahn-in-wuerttemberg>

Особая линия скульптурных изображений – портреты основателей и строителей железных дорог. У Витебского вокзала в Санкт-Петербурге стоит памятник Ф. А. фон Герстнеру (С. А. Щербаков, 2007 г.). Автор и строитель первой в России Царскосельской железной дороги изображён в полный рост, бережно держащим макет паровоза «Проворный». У Музея железных дорог России (А. М. Таратынов, 2022 г., Иллюстрация 6) – шагающий по рельсам министр путей сообщения М. И. Хилков. На площади перед Казанским вокзалом в Москве (С. А. Щербаков, 2013 г.) развёрнут групповой портрет организаторов российских железных дорог: Е. А. и М. Е. Черепановы, Ф. А. фон Герстнер, П. П. Мельников, С. Ю. Витте, М. И. Хилков и в центре – бюст Николая I. Используемые автором атрибуты (макеты паровозов, карта империи, свиток документов) дополняют исторический нарратив.



Иллюстрация 6. Таратынов А. М., Корси М. В. Памятник министру путей сообщения Российской империи Михаилу Хилкову. Санкт-Петербург. 2022 г. Источник: https://totalarch.com/goldtrezzini_2023/laureates

Как отмечают М. Н. Золотоносов, Ю. Ю. Калиновский и О. И. Овчаров, железнодорожная тема является особой для русской художественной культуры. Авторы объединяют в рамках этой темы бюст Николая I – «русского железнодорожного демиурга», памятник А. Бетанкуру (В. Э. Горевой, 2003 г.) у здания Петербургского института инженеров железнодорожного транспорта, обелиск в честь начала строительства высокоскоростной магистрали Петербург – Москва (1993 г.), а также Аллею Героев железнодорожных войск (М. И. Юсупов, 1995–2003 гг.) у здания Военно-транспортного университета железнодорожных войск в Петродворце (Золотоносов, Калиновский, Овчаров, 2010, с. 15). Этот ряд свидетельствует о том, что в отечественной традиции портретирование деятелей железнодорожного транспорта осознаётся как самостоятельная и значимая линия монументальной скульптуры.

Наряду с этими индивидуальными образами существуют и обобщённые. В шведской Кируне композиция «Железнодорожники» (Т. Фрид, 1965 г.) показывает четырёх рабочих, несущих рельс. Грубая, шероховатая лепка модели, сохранённая в бронзе, подчёркивает тяжесть труда. В Торонто мемориал китайским иммигрантам, строившим Канадскую тихоокеанскую дорогу, представляет собой мощную чёрную конструкцию, в которой рабочие с помощью канатов поднимают шпалу. Текст на монументе констатирует драматические последствия этой стройки: «Не имея возможности вернуться в Китай, когда их труд стал не нужен, тысячи людей бродили в нищете по построенной ими трассе» (Э. Гарне, Ф. ле Бутилье, 1989 г.).

В советской скульптуре тема прославления строителей железных дорог распадается на два сюжетных направления. Первое – строительство и эксплуатация военных дорог. Так, в Старом Осколе установлены два памятника А. А. Шашкова, посвящённые строительству стратегически важной ветки «Старый Оскол – Ржава», проложенной в 1943 г. В 2008 г. появилась композиция из трёх бронзовых фигур женщин, укладывающих железнодорожное полотно, и вертикально устремлённых в небо рельсов символического красного цвета, а в 2023 году – «Дорога мужества» с фигурами женщины, ребёнка и железнодорожника с рабочими инструментами. Оба памятника запечатлевают собирательный образ тех, кто в тяжелейших условиях военного времени прокладывал эту дорогу.

В Москве в 2020 г. установлен монумент С. А. Щербакова «Ветеранам Великой Отечественной войны – воинам спецформирований НКПС и труженикам тыла» (Иллюстрация 7). Автор помещает на низком гранитном цоколе пять фигур – машиниста, женщину – монтера пути, дорожного мастера, стрелочницу, руководителя дороги, а во втором ярусе добавляет рельефные изображения паровоза, бронепоезда и ремонтных работ на железной дороге. Примечательна надпись на монументе: «Без подвига железнодорожников не было бы нашей победы... Г. К. Жуков».

Второе направление темы прославления строителей железных дорог – строительство Байкало-Амурской магистрали. Памятники, посвящённые её строителям, отличаются предельной прямоотой художественного языка: в Беркаките – памятник «Строителям БАМа, открывшим путь к несметным богатствам Якутии» в виде угольной глыбы с отверстием в форме профиля рельса (1977 г.); в Улан-Удэ – «Бамовцы» (О. Кирюхин, 1982 г.), шагающие по рельсам молодые строители; на станции Куанда – два 12-метровых пилон с указателями ключевых станций и рельефным изображением медали «За строительство БАМа» в основании; в Тынде – тачка с грунтом, инструменты, каска, а также гитара и куртка студенческого отряда (Н. Неведомский, 2017 г.). Это прямое, подобное

плакатному, прославление труда. В 2023 г. Фонд «Таволга» при поддержке РЖД провёл всероссийский конкурс на лучшую концепцию мемориала создателям БАМа, и проекты финалистов оказались достаточно интересными и разнообразными по замыслу и пластическому решению (Строители БАМа..., 2023).



Иллюстрация 7. Щербаков С. А. Памятник ветеранам Великой Отечественной войны – воинам спецформирований Народного комиссариата путей сообщения и труженикам тыла. Москва. 2020 г.
Источник: <https://sherbakov-salavat.ru/napravleniya/>

В 2022 году в Национальном историческом парке «Голден Спайк» (США) была открыта скульптура И. Авербуха «Монумент их памяти» (Иллюстрация 8), задуманная как обобщённый памятник железнодорожникам всех стран. Композиция представляет собой гигантский рельсовый путь, устремлённый от земли ввысь. По мере подъёма конструкция сужается, создавая перспективу, уходящую в бесконечность, – этот визуальный эффект превращает исчезающее полотно в подобие лестницы, соединяющей земное с небесным.



Иллюстрация 8. Авербух И. Монумент их памяти. Национальный исторический парк Голден Спайк. США. 2022 г.
Источник: <https://www.ilanaverbuch.com/1-2/>

Скульптурные образы локомотива – главного технического героя железной дороги – варьируются от почти натуралистического воспроизведения до фантастических конструкций. В Великобритании памятник паровозу Millard (Д. Макс, 1994 г.) выполнен из красного кирпича. Имея большие размеры (40 метров в длину и 7 в высоту), он напоминает гигантское чудовище, выползающее из земляного холма. Во Вроцлаве «Поезд в небеса» (А. Яродски, 2010 г.) представляет собой настоящий паровоз 1944 года выпуска, установленный почти вертикально и направленный по рельсам в небо. В Новой Зеландии композиция «Услышите, как приближается мой поезд» (Б. Банкли, 2011 г.) показывает поднимающийся из-под земли паровоз – техника предстаёт здесь не столько в своей реальной полноте, сколько в виде возникающего из небытия воспоминания или предчувствия. В Стоктон-он-Тисе (Р. Хиггс, 2016 г.) создана кинетическая стимпанк-конструкция, которая один раз в день движется, выпускает дым и свистит, удивляя горожан. А в американском городе Хейс можно увидеть редкий пример каменного изображения паровоза (П. Фельтен, 2020 г.). Модель локомотива выполнена из грубо обработанного известняка и воспроизводит облик тех поездов, которые во второй половине XIX века курсировали по местным линиям и навсегда остались в истории этого города.

Как можно заметить, образ локомотива в мировой скульптуре демонстрирует исключительное жанровое и стилистическое разнообразие – от документально-исторической достоверности до кинетических экспериментов. При всём различии материалов (кирпич, металл, камень) и художественных решений их объединяет стремление передать не столько техническую точность, сколько характерные качества железнодорожного транспорта – его масштаб, энергию движения и особую, порой почти фантастическую, выразительность. Как справедливо отмечал В. П. Головин, «скульптор избирательно относится к натуре, обобщает ее в стремлении передать главное. Однако пределы обобщения никем не установлены и зависят от конкретного замысла. Здесь успех и неудача определяются не степенью отступления от натуры, а его художественной целесообразностью, полнотой раскрытия образа» (1999, с. 116). Приведённые примеры демонстрируют, сколь по-разному может быть понята эта художественная целесообразность.

Целый поезд как композиция – ещё одна сложная задача для скульптора. В канадском Сен-Томасе 25-тонная инсталляция «Настойчивость» (С. Маккей, 2017 г., Иллюстрация 9) изображает паровоз, тянущий грузовой и пассажирский вагоны. Поезд движется по поднятым над землей изогнутым рельсам, постепенно уменьшаясь к хвосту – скульптор связывает воедино образ железной дороги и города, обаянного ей своим рождением. В американском Вальдесе плоские силуэты локомотива, вагона и пассажиров из металла с грубой сваркой, заклёпками и приваренными поручнями создают брутальный образ машины, доставившей на эту территорию первых поселенцев (Г. Мاستин, 2018 г.). В британском парке Лох-Бура работа «Небесный поезд» (М. Булфин, 2002 г.) решена в технике ленд-арта. Ажурная конструкция изгибается на земляном холме и на закате напоминает радугу – это уже примирение техники и природы. В каждом из этих решений поезд перестаёт быть просто транспортным средством и превращается в смысловой и эмоциональный центр скульптурной композиции.



Иллюстрация 9. Маккей С. *Настойчивость*. Сен-Томас, Онтарио, Канада. 2017 г.
Источник: <https://holiday-inn-express-suites-st-thomas.ontariocahotel.com/ru/>

Отдельного внимания заслуживает городская скульптура. Как справедливо отмечает А. А. Рожников (2024, с. 251-252), она играет уникальную роль в преобразовании городской среды – придает местности узнаваемый облик, улучшает ее архитектурно-пространственные качества, обогащает пространство дополнительными слоями значений и вносит элемент многозначности в восприятие архитектуры, а иногда даже вступает с ней в диалог или конфликт, создавая собственную уникальную территорию интерпретации.

Каждая из перечисленных функций по-своему реализуется в произведениях городской скульптуры на железнодорожную тему. Липецкие работы Е. Вольфсона (1994 г.) – «Начальник и обходчик», «Дама и носильщик» – своей нарочитой плоскостью и бумажной условностью вступают в ироничный диалог с массивной архитектурой вокзала, смягчая её официальную строгость. Гейдельбергский носильщик (А. Гутер, 2001 г.) не просто стоит у вокзала, а органично вписан в его повседневную жизнь – пожилой служащий с чемоданом стал неотъемлемой частью городской идентичности, символом неизменности в быстро меняющемся мире. Могилёвский станционный смотритель (В. Жбанов, 2009 г.), напротив, создаёт контраст с деловой атмосферой вокзала: его чуть нелепая фигура, съехавшие на нос очки вносят элемент неожиданности и человеческой теплоты, превращая официальное пространство в более домашнее. Екатеринбургская группа персонажей (Ю. Крылов, А. Кокотеев, 2006 г., Иллюстрация 10) вообще размывает границу между скульптурой и музейной средой: фигуры железнодорожников соседствуют с подлинными экспонатами – семафором, тележкой для шпал, шлагбаумом, – так что искусство и документ эпохи существуют в едином пространстве. Во всех этих случаях скульптура не возвышается над зрителем, а становится частью его привычного окружения, возвращая железной дороге её человеческое измерение.

Иной тип взаимодействия с пространством демонстрируют скульптуры, изображающие не служащих, а пассажиров – тех, ради кого железная дорога, собственно, и существует. На лондонском вокзале Сент-Панкрас работа П. Дэй «Место встречи» (2007 г.) запечатлела двух влюблённых – англичанина и француженку, чья встреча стала возможной именно благодаря железнодорожному сообщению. Вызванная резкую критику специалистов (Jones, 2007), она, тем не менее, была принята публикой и органично вписалась в суету одного из самых оживлённых вокзалов Лондона. На том же вокзале находится памятник поэту Дж. Бетджерману (М. Дженнингс, 2007 г., Иллюстрация 11) – именно он в 1960-е годы возглавил кампанию по спасению этого здания от сноса. Скульптор изобразил его с запрокинутой головой и взглядом, обращённым к потолку, – этот жест передаёт не только восхищение архитектурой, но и ту личную связь человека с железнодорожным

вокзалом, которая когда-то помогла его сохранить. Обе работы, посвящённые разным аспектам железнодорожной жизни – встрече и прощанию, любви и памяти, – не просто украшают интерьеры, а живут в ритме вокзала, становясь неотъемлемой частью его повседневности.



Иллюстрация 10. Крылов Ю. В., Кокотеев А. А. Путейцы. Екатеринбург. 2006 г.

Источник: <https://nashural.ru/dostoprimechatelnosti-urala/sverdlovskaya-oblast/ekaterinburg/progulki-po-ekaterinburgu-marshruty-bez-putevoditelya/>



Иллюстрация 11. Дженнингс М. Джон Бетджеман. Сент-Панкрас. Лондон. 2007 г.

Источник: <https://londonvisitors.wordpress.com/2019/04/27/great-london-sculptures-john-betjeman-statue-by-martin-jennings-at-st-pancras-railway-station/>

Однако жизнь железнодорожного вокзала – не только встречи и движение, но и состояние ожидания, нередко сопряжённое с одиночеством. Эту интонацию передают скульптуры, в которых пассажир остаётся наедине с собой и своим багажом. В канадском Уайт-Роке «Пассажир» (Д. Кляйне, 2014 г.) небрежно опирается на скамейку, с любопытством осваиваясь на новом месте. В испанском Овьедо «Путешественник» (Э. Уркуло, 1993 г.) закутан в плащ, окружён чемоданами, его взгляд мрачен и устремлён в пустоту. А в Гомеле (В. Долгов, 2008 г., Иллюстрация 12) – «Чемоданное настроение»: щуплый человек сидит на огромном чемодане с названиями городов и грустно смотрит на вокзальную суету. Автор пояснял, что это памятник не путешественнику, а состоянию 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 нём: чемодан, какие были у наших бабушек и дедушек, книжка, зонтик...» (Дралюк, 2008). Во этих случаях скульптор обращается не к событию, а к внутреннему состоянию человека, оказавшегося между пунктом отправления и пунктом назначения.

Если монументальная и городская скульптура находятся в открытом пространстве и рассчитаны на восприятие в движении, с дистанции, то станковые произведения адресованы зрителю, который может рассматривать их вплотную и неограниченное время, что позволяет художнику работать с мелкими деталями и экспериментировать с формой. Диапазон переосмысления железнодорожного образа в станковой скульптуре при сохранении его узнаваемости достаточно широк, о чём свидетельствуют приведённые ниже примеры.

«Поезд с бурбоном» Дж. Кунса (1986 г., Иллюстрация 13) выполнен как хорошо проработанная модель железнодорожного состава, но использовавшаяся как сосуд для алкогольного напитка (что в какой-то мере позволяет

отнести работу к декоративно-прикладному искусству). «Поезд» Я. Дендриноса (2006 г.) решён в стиле стимпанк и представляет собой сочетание реалистичного силуэта с футуристическими деталями. Два полюса восприятия паровоза демонстрируют С. Чернов и М. Сенн. У Чернова («Прибытие поезда», 2018 г.) это мощь и тяжеловесность, грубая сварка жёстких геометрических деталей. У Сенн («Drahtobjekte», около 2013 г.) – ажурная проволока, создающая образ миража или воспоминания. Особняком среди станковых произведений стоит работа, созданная в 1974 г. на Пекинском заводе искусств и ремесел, – «Железная дорога Чэнду-Куньмин». Это скульптура из слоновой кости, достигающая 180 см в длину, 64 см в ширину и 110 см в высоту. Подаренная Организации Объединённых Наций, она поражает филигранной техникой исполнения – необычайно тонкая резьба позволяет разглядеть даже пассажиров в поезде. Во всех случаях железнодорожный образ утрачивает функцию трансляции значимых для общества смыслов и превращается в поле для индивидуального художественного высказывания, рассчитанного не на массовое, а на камерное, вдумчивое восприятие.



Иллюстрация 12. Долгов В. К. Чемоданное настроение. Гомель, Белоруссия. 2008 г.

Источник: <https://foto-planeta.com/photo/1135947.html>

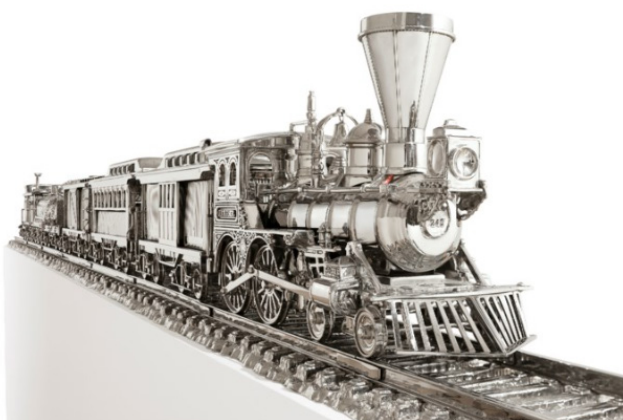


Иллюстрация 13. Кунс Дж. Поезд с бурбоном. 1986 г.

Источник: <https://www.spirituosen-journal.de/news-jim-beam-j-b-turner-train-von-kuenstler-jeff-koons-versteigert-23494/>

Ещё более камерный характер имеет медальерное искусство, в котором железнодорожная тема также нашла своё воплощение. Железная дорога запечатлена на многочисленных памятных и юбилейных медалях разных стран, среди них – российская медаль в честь открытия Царскосельской железной дороги (1837 г., Иллюстрация 14), прусская медаль «Железные дороги» (1844 г.), голландская медаль к 50-летию национальной железной дороги (1889 г.), медаль Хиджакской дороги (1900 г.), французская почётная медаль Железных дорог (1913 г.), израильские медали 1965 и 1994 гг., монгольская медаль к 60-летию Улан-Баторской магистрали (2009 г.). На медалях нередко сопоставляют старый и новый транспорт – паровоз и верблюдов, паровоз и электровоз, а иногда вводят мифологические фигуры, например, Минерву на российской медали 1837 года или Республику во фригийском колпаке на французской медали 1913 года. Так, даже в столь миниатюрной форме железнодорожная тема оказывается способной передавать не только конкретное событие, но и техническую эволюцию, национальную символику и историческую ретроспективу.



Иллюстрация 14. Кениг, Хельд Л. Памятная медаль по случаю открытия Царскосельской железной дороги. 1837 г.
Источник: https://rarecoins.ru/aukciony/aukcion-n43/nikolai_I/661_medal.html

Заключение

Проведённый анализ показывает, что железнодорожная тема в скульптуре, вопреки кажущейся периферийности изображения технических объектов в этом виде искусства, представляет собой содержательный и многослойный пласт художественной практики. Она охватывает практически весь спектр скульптурных жанров и форм – от монументальных рельефов и круглой пластики до городской камерной скульптуры, станковых произведений и медальерного искусства.

Каждый из этих жанров выполняет свою функцию в осмыслении железной дороги. Рельеф выступает как историческая летопись, фиксируя ключевые события – от открытия первых мостов до военных событий и трудовых подвигов. Круглая монументальная скульптура создаёт обобщённые образы, воплощающие как значимые для коллективной памяти смыслы (преемственность поколений, трудовой подвиг, драматические судьбы строителей), так и чисто пластические качества железной дороги – её динамику, масштаб и экспрессию. Городская скульптура, напротив, спускается с пьедестала и говорит о повседневности, возвращая железной дороге её человеческое измерение – будь то образ носильщика, станционного смотрителя или пассажира с чемоданом. Наконец, станковая скульптура и медальерное искусство открывают пространство для индивидуального художественного высказывания, где железнодорожный образ становится поводом для авторской игры с формой и смыслом.

При всём жанровом и стилистическом разнообразии этих произведений их объединяет общая тенденция – скульптура не стремится к технически точному воспроизведению локомотива или вагона. Гораздо важнее для художников оказывается передача характерных качеств железной дороги – её масштаба, энергии, связи с историей страны и, что не менее существенно, её роли в человеческих судьбах. Именно эта способность переводить технический объект из сферы инженерии в сферу культуры и делает железнодорожную тему столь живучей в скульптуре.

Таким образом, обращение к данной теме позволяет не только расширить представления о тематическом репертуаре скульптуры, но и по-новому увидеть специфику взаимодействия искусства и техники, монументального и камерного, общезначимого и личностного в пластических искусствах. Дальнейшее изучение этого материала может быть связано с более детальным сопоставлением национальных традиций в трактовке железнодорожного образа в скульптуре.

Материалы исследования | Research materials

1. Дралюк В. Вечный пассажир // Беларусь сегодня. 2008. 18 апреля. <https://www.sb.by/articles/vechnyy-passazhir.html>
2. Строители БАМа. Всероссийский конкурс на лучшую концепцию памятника, посвященного 50-летию Байкало-Амурской магистрали // Строители БАМа. 2023. 8 июня. https://bam50.pf/publication/2023_06_08_podvedeny-itogi-konkursa-stroiteli-bama/
3. Jones J. Public art has gone off the rails // The Guardian. 2007. 16 November. <https://www.theguardian.com/artanddesign/jonathanjonesblog/2007/nov/16/publicarthasgoneoffthera>

Источники | References

1. Виппер Б. Р. Введение в историческое изучение искусства. М.: Изобразительное искусство, 1985.
2. Головин В. П. От амулета до монумента. Книга об умении видеть и понимать скульптуру. М.: Изд-во МГУ, 1999.
3. Жулькова К. А. «С белым букетом из дымных роз бежит паровоз, летит паровоз...»: образ железной дороги в искусстве и литературе. Часть I. Искусство // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 7: Литературоведение. 2023. № 4.

4. Золотоносов М. Н., Калиновский Ю. Ю., Овчаров О. И. Бронзовый век. Иллюстрированный каталог памятников, памятных знаков и декоративной скульптуры Ленинграда – Петербурга 1985-2007. СПб.: Новый Мир Искусства, 2010.
5. Иванов А. И., Сорокина Н. В. Железная дорога в русской художественной культуре XIX-XX вв. // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2011. № 12-2 (104).
6. История железнодорожного транспорта России / Г. М. Фадеев и др.; под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб. – М., 1994-2004.
7. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог: в 2 кн. Изд-е 2-е. М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на ж.-д. трансп.», 2009. Кн. 1. Два столетия.
8. Мальцева Е. А. Железная дорога как часть культуры в контексте художественного осмысления // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2010. Вып. 24.
9. Мальцева Е. А. Образ железной дороги в произведениях искусства, посвященных Великой Отечественной войне // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. 2020. № 2 (8).
10. Мальцева Е. А. Образ железной дороги в художественной культуре (культурологическая рефлексия): дисс. ... д. культ.: в 2 т. Новосибирск, 2025.
11. Мартишина Н. И. Конструирование образа железной дороги в российской культуре: тенденции трансформации // Политранспортные системы: материалы XI Международной научно-технической конференции (Новосибирск, 12-13 ноября 2020 г.). Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2020.
12. Постоногов Ю. И. Памятники г. Тольятти. Самара: Самарский государственный педагогический университет, 1999.
13. Рожников А. А. Скульптура на улицах: как искусство меняет восприятие городской среды // Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ им. С. Г. Строганова. 2024. № 4-1.

Информация об авторах | Author information

RU

Мальцева Елена Александровна¹, д. культ., к. иск., доц.

¹ Сибирский государственный университет путей сообщения;
Новосибирский государственный педагогический университет, г. Новосибирск

EN

Elena Alexandrovna Maltseva¹, Dr, PhD

¹ Siberian Transport University;
Novosibirsk State Pedagogical University, Novosibirsk

¹ eamaltseva@yandex.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 14.04.2026; опубликовано online (published online): 15.05.2026.

Ключевые слова (keywords): железная дорога; круглая скульптура; монументальная скульптура; станковая скульптура; городская скульптура; railway; round sculpture; monumental sculpture; easel sculpture; urban sculpture.