

Научная статья

УДК 008:625.1

<https://doi.org/10.24158/fik.2022.6.35>

## Образ железной дороги как воплощение идей техницизма и антитехницизма (XIX – начало XX в.)

Елена Александровна Мальцева<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, Россия,  
eamaltseva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6425-9888>

<sup>2</sup>Новосибирский государственный педагогический университет, Новосибирск, Россия,

**Аннотация.** В статье анализируется художественный образ железной дороги как воплощение идей техницизма и антитехницизма. Использование совокупности философских, культурологических, искусствоведческих методов, привлечение в качестве эмпирического материала произведений изобразительных и выразительных искусств позволило сделать вывод об особенностях художественной интерпретации железной дороги как технического объекта. Бурное развитие техники в XIX–XX вв. и ее активное воздействие на социокультурное пространство вызвало развернутую научную дискуссию о значении техники в жизни человека и общества, о ее влиянии на культуру. В результате сложились две исследовательские позиции – техницизм и антитехницизм, представители которых предложили противоположные оценки техники и технического развития. Исследование образа железной дороги с точки зрения данных позиций показало, что обе оценки – положительная и отрицательная – нашли свое выражение в художественной культуре. Это позволило сделать вывод о биполярности образа железной дороги, воплощенного в широком круге художественных произведений.

**Ключевые слова:** художественная культура, художественный образ, железная дорога, техницизм, антитехницизм, символ, прогресс

**Для цитирования:** Мальцева Е.А. Образ железной дороги как воплощение идей техницизма и антитехницизма (XIX – начало XX в.) // Общество: философия, история, культура. 2022. № 6. С. 206–210. <https://doi.org/10.24158/fik.2022.6.35>.

Original article

## The Art Image of the Railway as the Embodiment of the Ideas of Technicism and Antitechnicism (The XIX – Early XX Centuries)

Elena A. Maltseva<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>Siberian Transport University, Novosibirsk, Russia,  
eamaltseva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-6425-9888>

<sup>2</sup>Novosibirsk State Pedagogical University, Novosibirsk, Russia

**Abstract.** The study analyzes the art image of the railway as the embodiment of the ideas of technicism and antitechnicism. The use of a combination of philosophical, cultural and art history methods, as well as works of fine and expressive arts as empirical material, allowed a conclusion to be drawn about the special aspects of the art interpretation of the railway as a technical object. The rapid development of technology in the XIX–XX centuries and its active impact on the sociocultural space caused a detailed scientific discussion about the importance of technology in the life of man and society and about its influence on culture. As a result, two research positions appeared – technicism and antitechnicism, which representatives proposed opposite assessments of technology and technical development. The study of the image of the railway from the point of view of these positions showed that both estimates – positive and negative – found their expression in art culture. This made it possible to conclude about the bipolarity of the image of the railway embodied in a wide range of works of art.

**Keywords:** art image, art culture, railway, technicism, antitechnicism, symbol, progress

**For citation:** Maltseva, E.A. (2022) The Art Image of the Railway as the Embodiment of the Ideas of Technicism and Antitechnicism (The XIX – Early XX Centuries). *Society: Philosophy, History, Culture*. (6), 206–210. Available from: [doi:10.24158/fik.2022.6.35](https://doi.org/10.24158/fik.2022.6.35) (In Russian).

Железная дорога, буквально ворвавшись в XIX в. в техническую сферу жизни общества и став в XX в. ее неотъемлемой частью, оказала серьезное влияние на культуру в целом, изменив представления человека о времени и пространстве, построив его новые взаимоотношения с окружающим миром. Так как железная дорога стала значимой частью технического прогресса и одной

из наиболее ярких страниц развития техники в Новое и Новейшее время, ее образ нашел воплощение в многочисленных произведениях искусства. Оценка степени и направленности влияния железной дороги на социокультурное пространство лежит в русле философских и культурологических размышлений о влиянии техники на культуру, общество и человека. Наверное, ни один известный мыслитель XX в. не обошел своим вниманием данную проблематику, так или иначе выразив свое понимание взаимоотношения гуманитарной и технической составляющих культуры.

Если обобщить способы отношения человека к технике, можно выделить три варианта: нейтральное (потребительское) отношение, преклонение перед техникой и ее боязнь (Горохов, 2015). Последние варианты получили отражение в техницизме и антитехницизме – двух исследовательских позициях, сложившихся в осмыслении техники вообще и использующихся в частности в художественном осмыслении такого технического объекта, как железная дорога.

Техницизм стал выражением убеждения в благотворности для человечества развития техники, провозглашая ее основным двигателем общественного прогресса и утверждая ее положительную значимость для культуры. Ряд авторов XX в. разрабатывали концепции технократии, согласно которым общество должно регулироваться правилами технической рациональности, и утверждали, что научные открытия и инженерные навыки наделили человечество силами, которые способны привести к решению общественных проблем. Согласно идеям Т. Веблена, Г. Скотта, Дж. К. Гелбрейта и др., техническая элита может и должна управлять не только техникой, но общественными процессами, стать ведущей силой культуры.

Представители антитехницизма видят в технике источник бед и страданий, развитие техники считают губительным для культуры. В работах О. Шпенглера, Н.А. Бердяева, Т. Адорно и других мыслителей высказываются идеи о разрыве между техникой и гуманностью, порабощении человека техникой. Рост техносферы, с точки зрения авторов, приводит к механизации природы, а далее – человека, к потере духовности, способности к творчеству. Человек, посчитав себя повелителем природы, становится рабом технологии.

Обе позиции находили свою визуализацию и вербализацию в произведениях искусства. В литературе, графике, живописи, музыке создавались яркие образы, характеризующие взаимоотношения человека и техники. Железнодорожная тематика в этой ситуации оказывалась наиболее востребованной. Именно железная дорога, а конкретнее – паровоз или железнодорожный состав оказались той силой, которая могла как восхищать, так и ужасать публику, а потому данный образ надолго вошел в мир художественной культуры.

Художественный образ железной дороги эволюционировал по мере интеграции данного технического объекта в общественную жизнь и культуру. За достаточно короткое время железная дорога проделала путь от совершенно нового, непонятого объекта до привычной и неотъемлемой части современного мира. Все оттенки чувств и переживаний по поводу данной технической системы отразились в произведениях искусства XIX–XX вв. Безусловно, в разных национальных культурах можно обнаружить различия в степени и направленности влияния железной дороги на культуру и, соответственно, различия в созданных художественных образах. Это связано с особенностями внедрения железнодорожной техники в промышленную и экономическую жизнь страны, политическими и историческими событиями, в которых так или иначе участвует транспортная система страны, особенностями сложившихся в обществе мировоззренческих установок. Однако можно выделить основные и общие тенденции.

Изображение железной дороги как символа прогресса присутствует в произведениях разных видов искусства и появилось оно уже в первые годы работы железнодорожного транспорта. Одним из первых «железнодорожных» произведений в культуре России стала «Попутная песня» М.И. Глинки, написанная на стихотворение Н.В. Кукольника (1840). В этой вокальной миниатюре композитор, используя разнообразные средства музыкальной выразительности, мастерски изобразил мир железной дороги и передал чувства человека, в нем очутившегося. Нетерпенье, восторг, радостное ожидание новых впечатлений и встреч – целую палитру положительно окрашенных эмоций вызывает только-только появившаяся железная дорога у авторов произведения и его героев.

Появление железных дорог дало толчок к созданию новых музыкальных произведений, поискам новых средств выразительности. Композиторы не могли пройти мимо столь вдохновляющего технического изобретения, буквально ворвавшегося в жизнь человека и общества и преобразившего ее. Музыкальный отклик железная дорога получила достаточно быстро. В числе ярких произведений первой половины XIX в. (времени рождения железной дороги) назовем невероятно динамичный и передающий представления о поразительной скорости поезда фортепианный этюд «Железная дорога» Ш.-В. Альфана (1844), создающий иллюзию отпавляющего с платформы и постепенно набирающего скорость паровоза симфонический танец-галоп «Первая паровая железная дорога в Копенгагене» Х.К. Люмбю (1847), начинавшийся и заканчивавшийся звуками паровоза «Железнодорожный вальс наслаждения» (1836) И. Штрауса-старшего, торжественную и мощную кантату для тенора и хора «Песнь железных дорог» Г. Берлиоза (1846) и др.

Авторов по большей части захватывала возможность передать в музыке новые ритмы и скорости, привнесенные железной дорогой, а она сама воспринималась как положительный источник стремительного движения вперед.

Эта тенденция продлилась и в музыкальных произведениях следующих периодов. Среди все увеличивающегося количества работ железнодорожной тематики выделяется оркестровая пьеса «Пасифик 231» французского композитора А. Оннегера (1923), названная в честь паровоза с тем же названием, самого мощного и скоростного на тот момент. В интервью автор признавался в любви к паровозам, а о своем произведении говорил: «...я стремился передать музыкальными средствами зрительные впечатления и физическое наслаждение быстрым движением» (Павчинский, 1972).

Представление о железной дороге как о проявлении силы человеческого разума нашло свое отражение в художественной литературе. Первым поэтическим произведением на тему железной дороги считается стихотворение «Железный конь», написанное А. фон Шамиссо в 1830 г., за пять лет до того, как была проложена первая немецкая железная дорога. В стихотворении автор описывает локомотив как огромную лошадь, преодолевающую историческое время: благодаря невероятной скорости она скачет вокруг Земли так быстро, что прорывается в прошлое. Рыцарь локомотива становится свидетелем своего рождения, попадает на свадьбу деда, встречает Наполеона – и все это с помощью «непобедимого железного коня». Так выглядело первое поэтическое осмысление невероятной для того времени скорости, развиваемой паровозом.

В рассказе русского писателя рубежа XIX–XX вв. Л. Андреева «На станции» (1903) звучит признание в любви к этой мощной технике и понимание ее глобального значения: «Я люблю этих железных гигантов, когда они проносятся мимо, покачивая плечами и переваливаясь на рельсах от колоссальной тяжести и силы, и уносят куда-то незнакомых мне, но близких людей. Они кажутся мне живыми и необыкновенными; в их быстроте я чувствую огромность земли и силу человека, и, когда они кричат повелительно и свободно, я думаю: так кричат они и в Америке, и в Азии, и в огненной Африке» (Андреев, 1990).

Оптимистический взгляд на появление нового вида транспорта присутствует и в живописных произведениях. В картине американского художника А. Дюрана «Прогресс» (1853) нашла выражение идея прогресса как применения технологий для совершенствования общества. В ней не чувствуется жесткое противопоставление старого и нового, не заметен конфликт. Скорее, это осознание тех изменений, которые принес XIX в., признание значимости технических изобретений для общества и мира в целом. Однако надо отметить, что есть исследователи, которые не так однозначно оценивают данную картину, в частности Р. Беделл видит в данном полотне двойственное отношение художника к техническому прогрессу, полагая, что в картине можно почувствовать «беспокойство Дюрана по поводу уничтожения природы, уничтожения творений Божьих» (Bedell, 2019).

При этом в истории живописи обнаруживаются примеры однозначного признания железной дороги как значимого технического изобретения, приносящего человечеству пользу. Так, в 1873–1876 гг. немецкий художник П. Мейерхейм создал цикл картин «История жизни локомотива» из шести полотен, изобразив весь сложный процесс создания паровоза от момента добычи руды до его отправки покупателю. Этот несколько идеализированно представленный производственный процесс должен был передать пафос рождения мощного технического объекта.

Художник И.К. Айвазовский не только изобразил железную дорогу на одном из своих полотен, а своей деятельностью способствовал появлению железнодорожной линии в Феодосии – своем родном городе. Айвазовский был ярким сторонником строительства и одним из главных учредителей «Акционерного общества феодосийской железной дороги», а оптимистичную по своему звучанию картину «Первый поезд в Феодосии» (1892) написал еще до того, как дорога была построена.

Особое звучание образ железной дороги обрел в советском искусстве. Она стала символом обновления страны, прогресса не только технического, но и социального. Так, строительство Туркестано-Сибирской магистрали (Турксиба), соединившей Сибирь и Среднюю Азию, стало темой многочисленных произведений. Например, художник-экспрессионист А.А. Лабас, стремившийся охватить все грани современной ему действительности и запечатлеть многообразие и темп нового мира, не прошел мимо столь яркого события. В картине «Первый паровоз на Турксибе» (1931) художник изобразил стремительно несущийся по жаркой степи черный мощный локомотив. Этот обобщенный образ, не изображающий конкретную модель паровоза, не передающий детали, предстал символом движения в будущее к новым свершениям и открытиям.

Однако восприятие железной дороги не было однозначно положительным. Частью дискурса о роли прогресса стали чувства волнения и ужаса перед техническими достижениями и дерзостью господства над природой. Дискуссии об отрицательном воздействии железной дороги на окружающий мир и человека, которые велись в обществе, нашли свое отражение в разных видах искусства, в частности в художественной литературе.

«Ужасные предчувствия издержек технического прогресса в его неуклонном и динамическом развитии» отмечает в русской и английской поэзии XIX в. Г.Ю. Филипповский (2018). Так,

У. Вордсворт в цикле сонетов «На проект железной дороги Кендал – Виндермир» (1844) выступает против железной дороги, предполагая, что она разрушит красоту ландшафта.

Известный немецкий поэт Детлев фон Лилиенкрон в стихотворении «Поезд-экспресс» (1903) наглядно и безжалостно описывает столкновение двух поездов – железнодорожную катастрофу, результатом которой стала гибель людей. Так и в целом технический прогресс может привести человечество к катастрофе. Глубоким пессимизмом и бессилием проникнуто его стихотворение «Новая железная дорога». В нем тишина кладбища нарушается строительством железной дороги, при этом разрушаются могильные склепы, и никакие заслуги похороненных здесь людей не могут заставить остановиться этот процесс, а жалобы умерших перекрывает звук спешащего по рельсам первого поезда.

Тревожными мыслями наполнены произведения русской литературы XIX – начала XX в., посвященные железной дороге. Она становится символом нового времени, уничтожающего как традиционный образ жизни общества, так и жизнь отдельного человека. Смерть под колесами поезда описывали Л. Толстой, А. Блок, И. Бунин, А. Белый и другие авторы. Так, многие исследователи рассматривают символику железной дороги в романе «Анна Каренина» Л. Толстого. Железная дорога в нем – главный символ, имеющий драматическое звучание и ведущий к драматической развязке в судьбе главной героини. Ключевые события романа так или иначе все время связаны с вокзалом, поездом, здесь переплетаются судьбы героев, здесь трагически обрываются жизни (в начале романа – неизвестного сторожа, в конце – главной героини).

В XIX в. железнодорожная тема ярко развивается в британской журнальной графике. В ней отражались представления о разрушительной силе железной дороги и для экономики, и для природы, и для пассажиров. «Эти карикатуры передавали тревогу, вызванную растущим господством железных дорог в ландшафте. Сухопутный змей с тянущимся в бесконечность хвостом стал хозяином Британии. Эти монстры оккупировали всю страну и, подобно “железнодорожному дракону”, вторгались в дома и сеяли нищету» (Taylor, 2005). Такого дракона, ворвавшегося в комнату и поедающего продукты с обеденного стола, изобразил Г. Крукшенк на офорте «Железнодорожный дракон» (1845). Понятен ужас, с которым семья разбегается от этого чудовища. На гравюре «Великий сухопутный морской змей» (1849), созданной для журнала «The Puppet-Show» неизвестным художником, железнодорожный состав изображен как извивающийся змей, пожирающий деньги инвесторов, вложивших средства в железнодорожные компании.

В живописи идея предчувствия издержек технического прогресса, опасения последствий противостояния техники и природы находит воплощение в произведениях разных стилей и направлений. Возможно, наиболее ярко идея изображения поезда как символа насильственного уничтожения старого, отжившего мира прозвучала в творчестве футуристов. Ф. Маринетти в «Манифесте футуризма» (1909) яростно призывает отбросить старые образы, изображать мир высоких скоростей, новыми героями сделать «прожорливые вокзалы, проглатывающие дымящихся змей; ...локомотивы с широкой грудью, которые топчутся на рельсах, как огромные стальные лошади, взнузданные длинными трубами» (Маринетти, 1986).

Так, на картине И. Паннаджи «Скоростной поезд» (1922) мощный локомотив изображен с помощью разноцветных геометрических фигур. Они помогают передать импульс стремительного движения из глубины картины на зрителя поезда, все сметающего все на своем пути. Столь же неумолимым изображено движение железнодорожного состава на картинах Л. Руссо «Динамизм бегущего ночного поезда» (1911) и «Динамизм поезда» (1912). В представлении футуристов мир железной дороги, как и в целом мир скоростей, превратился в особый мир – грозный и угрюмый, но обладающий своей брутальной красотой. В работах, посвященных военной тематике (а войну футуристы приняли с восторгом), поезд покрыт броней и становится военным орудием. Именно таким, ошестившимся огнестрельным оружием, предстает железнодорожный состав на картине Дж. Северини «Бронепоезд в действии» (1915), где дым от ружей и пушечный огонь перекрывают природный ландшафт, а железнодорожный состав становится символом военной мощи.

Практически параллельное развитие двух линий в оценке значения железной дороги для культуры свидетельствует об изначальной амбивалентности данного объекта цивилизации. Радость от скорости и комфорта путешествия на поезде всегда сопровождалась страхом потенциального разрушения и смерти. Гениальное техническое изобретение продвинуло развитие общества вперед, но это движение несло в себе помимо созидательной и разрушительную энергию.

К середине XX в. железная дорога утратила свою экстраординарность, стала повседневностью, не вызывающей бурных эмоций. Ее образ не исчез из художественной культуры, но начал наполняться новыми смыслами и содержанием. А паровоз, когда-то восхищавший или ужасавший, стал предметом ностальгии: «...отношение к технике прошлого, в частности к паровым механизмам и транспортным средствам, сегодня окрашено флером особой эстетики, которая проявляется в ретродвижении, различных воплощениях в искусстве и в человеческих переживаниях на примере ностальгии» (Ламохина, 2020).

Итак, железная дорога стала связующим звеном между техническим прогрессом и обществом, она заставила каждого человека столкнуться с цивилизацией лицом к лицу. Каким было это

столкновение – ярким и многообещающим или страшным и разрушительным? Оба варианта воплотились в жизнь. Железная дорога – система биполярная. Так же как любая другая техническая система, она может как продвигать человечество к счастливому будущему, так и разрушать жизнь вокруг себя. Паровоз дал человечеству новые скорости и возможности, сделал перемещение в пространстве более комфортным, позволил почувствовать себя увереннее в окружающем мире. Но тот же паровоз способен стать причиной катастрофы – экологической, социальной, психологической.

Локомотив как воплощение красоты, силы и скорости изображался представителями разных видов искусства. В живописи, музыке, литературе и кинематографе созданы многочисленные произведения, где представлен его мощный образ, вызывающий восхищение. Однако существуют литературные, живописные и графические работы, передающие другую сторону этого образа, подчас чудовищную. Такая двусторонность образа железной дороги, возможно, и сделала его столь интригующим и привлекательным для мастеров искусства и публики.

#### **Список источников:**

- Андреев Л.Н. На станции // Андреев Л.Н. Собрание сочинений: в 6 т. Т. 1. Рассказы. 1898–1903. М., 1990. С. 485–489.  
Горохов В.Ф. Техника как ценность культуры // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. № 10 (5). С. 127–132.  
Ламохина Н.И. Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии // Вестник Санкт-Петербургского государственного института культуры. 2020. № 2 (43). С. 38–43. <https://doi.org/10.30725/2619-0303-2020-2-38-43>.  
Маринетти Ф. Первый манифест футуризма // Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западноевропейской литературы XX в. М., 1986. С. 158–162.  
Павчинский С.Э. Симфоническое творчество А. Онеггера. М., 1972. 226 с.  
Филипповский Г.Ю. Мотив железной дороги в английской и русской поэзии XIX в. // Верхневолжский филологический вестник. 2018. № 3. С. 8–13. <https://doi.org/10.24411/2499-9679-2018-10130>.  
Bedell R. Asher Durand's Progress Reconsidered // *Panorama: Journal of the Association of Historians of American Art*. 2019. Vol. 5, no. 1 <https://doi.org/10.24926/24716839.1688>.  
Taylor J. Business in Pictures: Representations of Railway Enterprise in the Satirical Press in Britain. 1845–1870 // *Past & Present*. 2005. No. 189. P. 111–145.

#### **References:**

- Andreev, L. N. (1990) Na stancii [At the Station]. In: Andreev, L. N. *Collection of Works*. In 6 vols. Vol. 1. Stories. 1898–1903. Moscow, pp. 485–489. (In Russian)  
Bedell, R. (2019) Asher Durand's Progress Reconsidered. *Panorama: Journal of the Association of Historians of American Art*. 5 (1). Available from: doi: 10.24926/24716839.1688.  
Filippovsky, G. Yu. (2018) Motive of the Railroad in the English and Russian Poetry of the 19th Century. *Verkhnevolzhsky Philological Bulletin*. (3), 8–13. Available from: doi:10.24411/2499-9679-2018-10130. (In Russian)  
Gorokhov, V. F. (2015) Tekhnika kak cennost' kul'tury [Technology as a Value of Culture]. *Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk*. 10 (5), 127–132. (In Russian)  
Lamohina, N. I. (2020) Journey into the Past: Heritage of Science and Technology as a Factor in Nostalgia. *Vestnik of Saint-Petersburg State University of Culture*. 2 (43), 38–43. Available from: doi:10.30725/2619-0303-2020-2-38-43. (In Russian)  
Marinetti, F. (1986) Pervyj manifest futurizma [The Manifesto of Futurism]. In: *Nazyvat' veshchi svoimi imenami: Programmnnye vystupleniya masterov zapadno-evropejskoj literatury XX veka* [To Call Things by Their Proper Names: Program Speeches of Masters of Western-European Literature of the XX Century]. Moscow, pp. 158–162. (In Russian)  
Pavchinsky, S. E. (1972) *Simfonicheskoe tvorchestvo A. Oneggera* [Symphonic Works of A. Honegger]. Moscow. 226 p. (In Russian)  
Taylor, J. (2005) Business in Pictures: Representations of Railway Enterprise in the Satirical Press in Britain 1845–1870. *Past & Present*. (189), 111–145.

#### **Информация об авторе**

**Е.А. Мальцева** – кандидат искусствоведения, доцент, доцент кафедры философии и культурологии Сибирского государственного университета путей сообщения, Новосибирск, Россия; доцент кафедры народной художественной культуры и музыкального образования Новосибирского государственного педагогического университета, Новосибирск, Россия.

[https://elibrary.ru/author\\_items.asp?authorid=632809](https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=632809).

#### **Information about the author**

**E. A. Maltseva** – PhD in Arts, Associate Professor, Department of Philosophy and Culturology, Siberian Transport University, Novosibirsk, Russia; Department of Folk Art Culture and Music Education, Novosibirsk State Pedagogical University, Novosibirsk, Russia.

[https://elibrary.ru/author\\_items.asp?authorid=632809](https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=632809).