Е.А. МАЛЬЦЕВА

Доктор культурологии, кандидат искусствоведения, доцент, профессор кафедры «История и философия» ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения», профессор кафедры народной художественной культуры и музыкального образования ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный педагогический университет»
e-mail: eamaltseva@yandex.ru

E.A. MALTSEVA

Dr of Culturology, PhD in Art History, Associate Professor, Professor of Philosophy and Culturology Department, Siberian Transport University, Professor of Folk Art Culture and Music Education Department, Novosibirsk State Pedagogical University
e-mail: eamaltseva@yandex.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2026_2_1_273_290

ТЕМА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ДЕКОРАТИВНО-ПРИКЛАДНОМ ИСКУССТВЕ

THE THEME OF THE RAILROAD IN DECORATIVE AND APPLIED ARTS

Статья посвящена малоизученной теме отражения образа железной дороги в декоративно-прикладном искусстве. На материале музейных собраний рассматривается эволюция образа в предметах, окружавших человека в повседневной жизни на протяжении XIX–XXI веков. В статье вводятся в научный оборот ранее не публиковавшиеся образцы из музейных собраний России. Делается вывод о том, что образ железной дороги, пройдя эволюцию от технической новинки до носителя исторической памяти, занял прочное место в декоративно-прикладном искусстве, а связанные с ним предметы стали не только образцами творчества, но и документами эпохи, свидетельствующими о непреходящей актуальности этой темы в культуре.

This article explores the understudied topic of the railway's image in decorative and applied arts. Using museum collections, it examines the evolution of this image in objects that surrounded people in everyday life during the XIX–XXI centuries. The article introduces previously unpublished examples from Russian museum collections into scholarly circulation. It is concluded that the image of the railway, having evolved from a technical innovation to a bearer of historical memory, has taken a firm place in decorative and applied arts, and objects associated with it have become not only examples of creativity, but also documents of the era, testifying to the enduring relevance of this theme in culture.

Ключевые слова: железная дорога, декоративно-прикладное искусство, посуда, письменный прибор, шкатулка, игрушка, модель.
Keywords: railroad, arts and crafts, tableware, writing set, box, toy, model

Железная дорога является одним из наиболее крупных и передовых технологических мегапроектов, оказавших масштабное влияние на культуру. Она радикально трансформировала представления о пространстве и времени, повлияла на социальную структуру общества, стимулируя урбанизацию и рост мобильности населения, дала мощный импульс экономическому подъему и распространению культурных ценностей, а также стала источником вдохновения для мастеров искусств [3; 7].

Сфера декоративно-прикладного искусства в этом ряду занимает особое место. Здесь, на пересечении эстетики и практической пользы, железнодорожная тема обрела интересное и разнообразное звучание, воплотившись в предметах, которые не только выполняли утилитарную и декоративную функции, но и несли определенную символическую нагрузку. Сегодня эти артефакты, рассеянные по музейным и частным собраниям, требуют систематизации и анализа, позволяющих реконструировать целостную картину бытования железнодорожной темы в декоративно-прикладном искусстве на протяжении двухсотлетней истории. Актуальность настоящей работы продиктована необходимостью восполнить этот пробел и ввести в научный оборот значительный пласт художественной культуры, долгое время остававшийся на периферии исследовательского внимания.

Обращение к исследованию декоративно-прикладного искусства связано с некоторыми теоретическими и терминологическими трудностями. Определение данного вида искусства, его классификация до настоящего времени подвергаются осмыслению и уточнению [9]. Мы, опираясь на словарь терминов, разработанный НИИ теории и истории изобразительных искусств Российской академии художеств, будем рассматривать декоративно-прикладное искусство как «вид искусства, имеющий свой особый художественный смысл и свою декоративную образность и вместе непосредственно связанный с бытовыми нуждами людей» [1, с. 160]. Эта неразрывная связь с повседневными нуждами человека делает декоративно-прикладное искусство чутким индикатором тех изменений, которые происходят в обществе и его материальной культуре. К концу XIX века железная дорога из технической новинки превратилась в привычный элемент повседневности, прочно войдя в жизнь сначала городского, а затем и сельского населения. Закономерным следствием этого процесса стало появление многочисленных предметов, так или иначе связанных с железнодорожной темой — от посуды и детских игрушек до сувениров и элементов интерьера. Образ железной дороги, прежде всего паровоза, поезда, начал тиражироваться в самых разных материалах и формах, закрепляясь в сознании современников как узнаваемый символ нового времени.

Многообразие предметов, в которых нашла воплощение железнодорожная тема, требует обращения к определенной классификации. В искусствоведческой практике сложилось несколько подходов к группировке произведений декоративно-прикладного искусства. В. Г. Власов предлагает делить предметное поле изделий декоративно-прикладного искусства «по родам (функциональной структуре), видам (объемно-пространственной структуре), типам (технологии производства) и разновидностям (преимущественному способу формообразования)» [2, с. 710]. Выбор того или иного принципа классификации определяется характером исследуемого материала и теми задачами, которые ставит перед собой исследователь. В настоящей работе наиболее продуктивным представляется обращение к функциональному подходу, который позволит объединить разнородные объекты в единую картину, прослеживая не столько технологическую или стилистическую эволюцию, сколько то, как менялось само присутствие образа железной дороги в бытовой жизни человека.

Функциональная классификация позволяет упорядочить материал, но не объясняет, почему железнодорожная тема оказалась столь востре-

бованной в самых разных видах предметов. Очевидно, что изображение паровоза, поезда или вокзала на подстаканнике или шкатулке несло не только декоративную, но и смысловую нагрузку. Это заставляет обратиться к более общему теоретическому вопросу — о природе изобразительности в декоративно-прикладном искусстве.



Рис. 1. Тарелка фаянсовая. Конец XIX — начало XX в. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=68300379 (дата обращения: 15.03.2026)

Как справедливо отмечает М.С. Каган, изобразительность не является имманентным свойством декоративно-прикладного искусства, однако может присутствовать в произведениях. М.С. Каган объяснял это идеологической активностью прикладного искусства и необходимостью синтеза с изобразительным искусством для более полного и точного раскрытия духовного мира человека. Привлечение изобразительных средств, с его точки зрения, позволяет прикладным искусствам «дополнить выражаемое ими эмоциональное содержание определенным идеологическим содержанием, заключенным в изображении» [5, с. 141]. При этом происходит безоговорочное подчинение изобразительного искусства задачам прикладного: изображение не существует самостоятельно, но органично встраивается в форму утилитарного предмета, подчиняясь его функции, материалу и декоративному строю.

Эта теоретическая модель в полной мере раскрывается при обращении к произведениям, воплощающим железнодорожную тематику. Изображения, будучи подчиненными форме и функции предмета, становились носителями значимых для своего времени смыслов — идеи прогресса, технического развития, единства огромной страны, исторической памяти. При этом, встраиваясь в декоративный строй вещи, они неизбежно трансформировались, подчиняясь законам материала и техники. Как это происходило в разных группах изделий, проследим на конкретных примерах.

Наиболее многочисленную группу предметов, связанных с железнодорожной тематикой, составляет дорожная и столовая посуда — изделия,

непосредственно использовавшиеся в поездах и вокзальных буфетах и имевшие соответствующие изображения. Диапазон их бытования охватывает длительный период, что позволяет проследить эволюцию художественных решений и символических смыслов. Показательны в этом отношении два предмета, разделенных столетием, но объединенных общей темой.



Рис. 2. Тарелка фирменная. 2004 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=67207382 (дата обращения: 15.03.2026)

Фаянсовая тарелка из буфета Виндавского вокзала Москвы (конец XIX — начало XX века, рис. 1) представляет собой характерный образец раннего этапа освоения железнодорожной темы в посудном производстве. На ее поверхности, наряду с традиционным цветочным орнаментом, помещено небольшое, но тщательно прорисованное изображение паровоза, в которое изящно вписана надпись: «Буфет 1 класс». Технический объект здесь является второстепенным мотивом, его присутствие маркирует принадлежность предмета к железнодорожной сфере.

Иной подход демонстрирует фарфоровая тарелка фирменного поезда «Ямал» сообщения Новый Уренгой — Москва, созданная уже в постсоветский период (2004 г., рис. 2). Композиция здесь строится как сложный коллаж, объединяющий изображения значимых объектов двух городов, орнаментальные мотивы и изображение движущегося поезда, которое задает четкую горизонталь и устойчивость всей композиции. Железнодорожный объект из второстепенного элемента превращается в смысловой и композиционный центр, а само оформление приобретает черты фирменного стиля, призванного подчеркнуть идентичность конкретного маршрута.

Особую и обширную группу дорожной посуды составляют подстаканники — предметы, без которых невозможно представить чаепитие в российских поездах. Подстаканники известны в России с XVIII века, на железной дороге они появляются в конце XIX в. и используются до насто-



Рис. 3. Подстаканник СВПС МПС. URL: https://podstakanoff.net/catalog/podstakanniki-neizvestnykh-proizvoditeley-1292/svps-mps-2274/ (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 4. Подстаканник Южный Урал. URL: https://podstakanoff.net/catalog/podstakanniki-predpriyatiy-rsfsr-i-sovr-rossii-2061/khudozhestvennaya-masterskaya-narodnykh-promyslov-vik-volgograd-1591/chelyabinsk-yuzhnyy-ural-1814/ (дата обращения: 15.03.2026)

ящего времени. Подлинный расцвет художественного оформления подстаканников связан с массовым появлением в 1960–1970-х годах фирменных поездов, когда многие дороги начали экипировать свои флагманы особой посудой. География таких изделий охватывает всю страну. Наибольшее разнообразие дал Урал, здесь выпускались подстаканники для поездов «Урал», «Северный Урал», «Малахит», «Демидовский экспресс», «Екатеринбург». Свои варианты имели фирменные поезда «Байкал», «Баргузин», «Иртыш», «Кама», «Сахалин», московская «Россия» и др. Октябрьская железная дорога выработала единый стиль с изображением разведенных мостов и меткой поезда внизу — так оформлены «Красная стрела», «Лев Толстой», «Репин» «Северная Пальмира».

Художественные решения варьировались от строгих эмблем до сложных композиций с видами городов, изображениями самих поездов и железнодорожных вокзалов. Так, на одном из вариантов подстаканников, создававшихся для спальных вагонов прямого сообщения Министерства путей сообщения (предположительно, 1946–1957 гг., рис. 3) размещалось достаточно подробное изображение паровоза, данного в перспективе — движущимся на зрителя, и дополненное элементами пейзажа. Подста-

канник фирменного поезда «Южный Урал» содержит изображение железнодорожного вокзала Челябинска (рис. 4). Сегодня эти подстаканники стали предметом коллекционирования и систематизации [6], материальными свидетельствами истории железных дорог и примером того, как утилитарный предмет обретал черты символа.

Помимо посуды, создававшейся для непосредственного использования на железной дороге, существовали и продолжают производиться предметы домашнего обихода с изображением железнодорожных объектов. Они рассчитаны на иную среду бытования — не на вокзал или поезд, а на интерьер дома, семейное чаепитие, повседневный или праздничный стол. Тем интереснее проследить, как железнодорожная тема осваивалась в этой, казалось бы, далекой от транспорта сфере. Возможность для такого сравнения дают два предмета, разделенных эпохами, но удивительно схожих по своему функциональному типу и композиционному решению.



Рис. 5. Молочник. 1890–1910-е гг. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=18315248 (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 6. О.Н. Каховский. Молочник. 1963 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=64583146 (дата обращения: 15.03.2026)

Речь идет о молочнике Товарищества производства фарфоровых, фаянсовых изделий и майоликовых изделий М.С. Кузнецова (1890–1910-е гг., рис. 5) и сливочнике из сервиза «Веселый поезд» О. Н. Каховского (1963 г., рис. 6). Оба предмета имеют традиционную для подобной утвари форму – устойчивый корпус, носик, ручку. И в том и в другом случае изображение железнодорожной тематики размещено на тулове, занимая центральное место в декоре. Однако художественные решения различны, что отражает не только смену стилистических эпох, но и изменение самого восприятия железной дороги в культуре.

На кузнецовском молочнике изображение паровоза с вагонами решено предельно графично и условно — мастер намечает общие очертания локомотива и состава, избегая детализации и практически не прибегая к реалистической проработке. Это скорее знак, эмблема желез-

ной дороги, нежели ее подробное воспроизведение. Монохромный лаконичный рисунок рассчитан на узнавание, но не на разглядывание. Сливочник Каховского предлагает принципиально иную образность — стилизованные композиции, яркие цвета (желтые вагоны с зелеными крышами, красные колеса, голубой дым из трубы), нарочитую декоративность, отсылающую к мультипликационной эстетике. Железная дорога здесь превращается в веселый, игровой образ, обращенный, вероятно, к детям или к семейной аудитории. В первом случае перед нами сдержанная, графическая эмблема, адресованная взрослому, «серьезному» потребителю, во втором — яркий, эмоционально заряженный образ, рассчитанный на мир детства, где поезд становится игрушкой и сказкой.



Рис. 7. Шкатулка. 1877 г. URL: https://ru.pinterest.com/pin/desk-accessories--343469909090690714/ (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 8. Г. Мельников. Шкатулка. 1951 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=39504639 (дата обращения: 15.03.2026)

Помимо посуды железнодорожная тема находила воплощение и в других предметах домашнего обихода, рассчитанных на иные функции и контексты бытования. Интересны в этом отношении шкатулки, в которых образ железной дороги решался в различных материалах и художественных техниках. Диапазон этих решений можно проследить на двух характерных примерах — серебряной шкатулке работы московского ювелирного дома И.П. Хлебникова (1877 г., рис. 7) и палехской миниатюре Г. Мельникова (1951 г., рис. 8).

В первом случае перед нами своего рода «драгоценная картография» — на крышке шкатулки гравировкой и эмалью воспроизведена схема железных дорог Центральной России, а каждый обозначенный го-

род, включая Москву, Кострому, Тверь, Владимир, Нижний Новгород, Рязань, Тулу, Смоленск и др., отмечен бриллиантом. Железная дорога здесь предстает как сеть, как инфраструктурное целое, достойное быть запечатленным в драгоценном материале. Во втором — иная образность. Шкатулка Г. Мельникова «Встреча М. В. Фрунзе с рабочими на вокзале в Шуе 11 августа 1917 года» превращает железнодорожный вокзал в историческую сцену, а поезд — в свидетеля революционных событий, вписанных в условный, поэтический мир палехской лаковой миниатюры. Картографическая точность противостоит здесь повествовательной образности, ювелирная драгоценность — рукотворной теплоте миниатюры, но в обоих случаях железная дорога остается смысловым центром, организующим художественное решение предмета.



Рис. 9. Миниатюра «Поезд». Середина XIX в. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=8795468 (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 10. О.В. Субботина, М.Г. Павлюкевич. Поезд 001. Панно. 2012 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=8651684 (дата обращения: 15.03.2026)

Еще одно направление воплощения железнодорожной темы в домашнем интерьере представляет текстиль — камерные миниатюры, полноразмерные настенные панно, современные арт-объекты, призванные оформить интерьер. Жаккардовая миниатюра «Поезд» середины XIX века (Англия, 5 х 16 см, рис. 9) изображает ранний паровоз с вагонами на фоне мирного сельского пейзажа. В маленьком изображении запечатлен характерный для своего времени интерес к технической новинке, органично вписанной в идиллическое окружение. Иной масштаб — в панно «Поезд 001» О. В. Субботиной и М.Г. Павлюкевича (2012 г., 115 х 223 см, рис. 10). Вся горизонтальная поверхность занята тремя рядами аппликаций с вышитыми подстаканниками, на каждом — пейзаж и название города на маршруте Москва-Владивосток. Подстаканники, ставшие символом железнодорожного путешествия, превращены здесь в своеобраз-

ные «окна», собирающиеся в ленту транссибирского маршрута. Кружевное панно «Поезд милосердия» (2025 г., 32 х 42 см, Вологда, группа мастеров, рис. 11) изображает знаменитый военно-санитарный поезд ВСП-312 времен Великой Отечественной войны. Выбор кружева — традиционного женского ремесла — для увековечения темы милосердия придает работе особую пронзительность — ажурная вязь становится метафорой хрупкости жизни и прочности памяти.



Рис. 11. М.Ч. Медкова, Е.А. Зубкова, В.М. Кубата, А.Ю. Косарева, Ю.В. Красавцева, А.Н. Колосова, И.Н. Романова, А.А. Смирнова, Н.Л. Соколова. Панно кружевное «Поезд милосердия». 2025 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=8651684 (дата обращения: 15.03.2026)

Особую группу предметов, связанных с железнодорожной тематикой, составляют настольные и письменные приборы — вещи, рассчитанные на рабочий кабинет, пространство интеллектуального труда. Здесь образ паровоза или поезда выступает уже не как изображение на поверхности, а как объемная модель, часто с тщательной проработкой деталей, выполняющая при этом утилитарную функцию. Серебряный чернильный прибор в виде модели паровоза (Россия, XIX в., рис. 12), кабинетные часы с барометром и термометром «Бочки на железнодорожном вагоне-платформе» (Англия, первая половина XX в., рис. 13), настольные часы «Паровоз» (Россия, Златоустовский оружейный завод, 2025 г., рис. 14) — в этих работах железнодорожные образы воплощают дух времени индустриального подъема, передавая энергию движения вперед и непрерывного развития.



Рис. 12. Чернильный прибор — модель паровоза. Россия, XIX в. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=67185303 (дата обращения: 15.03.2026)

Помимо предметов, имевших непосредственное бытование в дороге или в интерьере, существует обширная группа изделий, которые пра-





Рис. 13. Часы кабинетные с барометром и термометром «Бочки на железнодорожном вагоне-платформе». Англия. Первая половина XX в. URL: https://akcia-antique.ru/product/67940/?utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera (дата обращения: 15.03.2026)

Рис. 14. Настольные часы «Паровоз». Россия. 2025 г. URL: https://zlatoz.ru/catalog/suvenir_parovoz.html?srsltid=AfmBOoqZ20vHjUGrvJU8PDi6pDLFYCsj5eobMFk4zxxY9oWRzGtaEIda (дата обращения: 15.03.2026)

вильнее было бы назвать памятными и сувенирными. Их главная функция — фиксация события или образа, сохранение памяти о значимом явлении, будь то техническая новинка, конкретный вокзал или исторический эпизод. Здесь железнодорожная тема выступает уже не как элемент декора, а как основное содержание предмета.

Одним из ранних примеров такого рода является памятная керамическая кружка 1829 года с изображением паровоза Novelty — участника Рейнхильских испытаний (рис. 15). Общественный интерес к первым локомотивам был быстро подхвачен производителями — компании начали выпускать памятные предметы, и рассматриваемая кружка — один из таких примеров. Изображение на кружке, как и на многочисленных гравюрах того времени, еще плоскостно и ус-



Рис. 15. Памятная кружка. 1829 (?) г. URL: https://www.railwaymuseum.org.uk/objects-and-stories/stephensons-rocket-rainhill-and-rise-locomotive (дата обращения: 15.03.2026)





Рис. 16. А.П. Боголюбов (автор росписи). Блюдо. Зима. Остановка поезда (Снежный занос). 1876 (?) г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=15346861 (дата обращения: 15.03.2026)
Рис. 17. Т. Мухаметзянова, Р. Мухаметьяров. Блюдо с изображением Казанского железнодорожного вокзала. 1997 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=57449849 (дата обращения: 15.03.2026)

ловно, однако оно уже выполняет важную задачу — делает зримым событие, очевидцем или современником которого мог быть владелец.

Иную линию представляют декоративные блюда, приближающиеся по своему художественному решению к станковой картине. Таково фаянсовое блюдо «Зима. Остановка поезда (Снежный занос)», созданное в 1876 году художником А.П. Боголюбовым (рис. 16). Его монохромная роспись выдержана в традициях академической живописи, воспроизводя жанровую сцену с почти документальной точностью. Перед нами уже не условный знак железной дороги, а развернутое повествование, перенесенное на утилитарный предмет, при этом изображение сплошь покрывает поверхность блюда, полностью подчиняя ее себе.

К концу XX века в сувенирной посуде отчетливо проявляется ретроспективная тенденция. Изображение Казанского железнодорожного вокзала на декоративном блюде Т. Мухаметзяновой и Р. Мухаметьярова (1997 г., рис. 17) напоминает акварельный рисунок. Художники сознательно воспроизводят облик вокзала прошлого — с вагонами старой конструкции, отсылая зрителя к дореволюционной истории места. Та же ностальгическая интонация звучит в сувенирной тарелке с видом вокзала Владивостока (2002 г., рис. 18), где железнодорожная станция изображена в окружении транспортных средств начала XX века.



Рис. 18. Тарелка сувенирная с видом вокзала г. Владивосток. 2002 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=58247254 (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 19. Тарелка Метро «Киевская». Проводы поезда. Модель Т.Б. Немцовой. 2010 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=6480916 (дата обращения: 15.03.2026)

Особый случай представляет декоративная тарелка «Метро «Киевская». Проводы поезда», созданная в московской мастерской Клименкова в 2010 году (рис. 19). Ее изображение воспроизводит не реальный вид метрополитена, а знаменитые мозаики станции «Киевская». Железнодорожная тема предстает здесь уже дважды опосредованной — через монументальное искусство советской эпохи, которое, в свою очередь, переосмысляется в камерном формате декоративной тарелки. Этот пример демонстрирует, как образ железной дороги может становиться предметом сложной художественной рефлексии, отрываясь от своего первоначального источника.

Отдельно необходимо сказать о пасхальном яйце «Великий Сибирский железный путь», созданном фирмой К. Фаберже в 1900 г. (рис. 20). Яйцо посвящено важнейшему событию рубежа веков – строительству Транссибирской железнодорожной магистрали, соединившей европейскую и азиатскую части страны. На лицевой стороне яйца, выполненного из серебра и покрытого зеленой эмалью, помещено гравированное изображение карты Российского государства с маршрутом Транссиба и надписью «Великий сибирский железный путь к 1900 году». Однако главный сюрприз заключен внутри — это миниатюрная действующая модель транссибирского экспресса из золота и платины длиной 398 мм. Поезд состоит из паро-

воза с алмазными фарами и рубиновыми задними фонарями и пяти вагонов, на которых выгравированы надписи: «прямое сибирское сообщение», «для дам», «для курящих», «для некурящих», «церковь», а также указано количество мест. С помощью золотого ключика модель можно привести в движение. В этом произведении железнодорожная тема предстает в наиболее полном, синтетическом виде — карта пути, сам поезд и возможность его механического движения соединяются в драгоценном предмете, призванном увековечить великое строительство и стать памятным подарком, сочетающим ювелирное мастерство с инженерной мыслью.



Рис. 20. М. Перхин. Яйцо пасхальное «Великий Сибирский железный путь». 1900. URL: https://collectiononline.kreml.ru/entity/OBJECT/45482?query=%D0%BF%D0%B0%D1%81%D1%85%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5%20%D1%8F%D0%B9%D1%86%D0%BE&index=3 (дата обращения: 15.03.2026)

Пасхальное яйцо Фаберже представляет собой, по сути, уникальную ювелирную миниатюру, предназначенную для единичного, высочайшего заказчика. Однако стремление воспроизводить образ паровоза в уменьшенном виде не было исключительно достоянием императорского двора. Напротив, на протяжении более чем полутора веков железнодорожная тема существовала и в совершенно ином, демократичном измерении — в мире детских игрушек и коллекционных моделей, доступных самым разным слоям общества.

Детская игрушка занимает особое место в декоративно-прикладном искусстве, поскольку ее художественное решение напрямую подчинено игровой функции. Задача мастера — не просто создать красивый предмет, но и наделить его способностью побуждать к действию, разворачивать сюжет, вовлекать в игру. Главным же требованием, предъявляемым к художнику, по словам Ильиной, является требование создать художественный образ. По словам исследователя, «игрушка может быть и очень похожей на настоящую вещь, и очень условной по методу воплощения, но в любом случае она должна нести в себе определенную образную характеристику, понятную и близкую детской фантазии и восприятию» [4, с. 10]. Многие авторы успешно находили ту меру условности, при которой игрушечный

паровоз оставался узнаваемым, но при этом обретал собственные «лицо», характер, настроение. И поскольку он адресован ребенку, этот образ неизменно оказывался добрым, радостным, открытым для игры и фантазии.



Рис. 21. Поезд игрушечный. 1899–1908 гг. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=53799441 (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 22. Игрушка «Поезд». 1910-е гг. Фабрика металлических механических игрушек П.П. Талаева с сыновьями. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27997568 (дата обращения: 15.03.2026)

Сравним три игрушки, представляющие разные художественные традиции и социальные контексты. Серебряный поезд рубежа XIX–XX веков, выполненный в технике филиграни и зерни (рис. 21) — изысканный предмет, возможно, не предназначавшийся для повседневной игры. Это элитарная, почти ювелирная версия железнодорожной темы. Фабричный жестяной поезд производства фабрики металлических механических игрушек П.П. Талаева (начало XX в., рис. 22) — напротив, массовый, доступный, рассчитанный на реальную игру. Несколько упрощенный образ должен был позволить ребенку включить фантазию, восполняя условность формы живым игровым действием. Деревянный паровозик с вагонами А. Соколовой и В. Табунова (2013 г., рис. 23) расписан в технике городецкой росписи – яркой, декоративной, отсылающей к народной традиции и являющей собой пример органичного синтеза железнодорожной темы с классическими приемами народного искусства.

Эти три предмета, столь различные по материалу, технике и социальному контексту, объединяет одно — все они представляют собой попытку воплотить образ движущегося поезда в доступной для ребенка форме. Однако за отдельными игрушками стоит более масштабное явление — игрушечная железная дорога как целостный игровой комплекс, имеющий свою историю и эволюцию. Производство игрушечных железных дорог началось в Европе в XIX веке, при этом миниатюрные движущиеся составы стали роскошной игрушкой не только для детей, но и для взрослых (рис. 24). В России

их выпуск наладили в 1930-е годы. Завод «Пресс» создавал технологичные игрушки, передававшие характерные черты локомотивов. После войны культовой стала электрическая дорога «Пионерская» — масштабный набор с тепловозом, вагонами, рельсами и вокзалом, малодоступный, однако, для большинства семей. Сегодня производство продолжается — компании выпускают как точные копии исторической и современной техники, так и узнаваемые модели из кинематографа (Хогвартс-экспресс, паровозики из Чаггингтона), что подтверждает неизменную актуальность железнодорожного образа для всех возрастов.

Наряду с паровозиками, предназначенными для игры, существует особая область — железнодорожный моделизм, то есть создание точных масштабных копий локомотивов и вагонов, где главным становится не игровая функция, а скрупулезное воспроизведение каждой детали реального прототипа (рис. 25). Это достаточно популярное хобби некоторыми современными исследователями рассматривается как самостоятельный вид прикладного искусства: «анализируя историю существования железнодорожного моделизма, мы можем с полным основанием утверждать,



Рис. 23. А. Соколова, В. Табунов. Игрушка «Паровозик с двумя вагонами». 2013 г. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=67683376 (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 24. Игрушечная железная дорога фирмы Marklin. Начало XX в. URL: https://polymus.ru/collection/detail/igrushka-zheleznaya-doroga (дата обращения: 15.03.2026)



Рис. 25. В.Г. Токарев. Модель паровоза серии «Л». 1980-е гг. URL: https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=67334862 (дата обращения: 15.03.2026)

что последний имеет все необходимые черты сложившейся самостоятельной ветви синтетического искусства», обладающей духовным наполнением, образностью, динамикой и способностью к художественному отражению жизни в ее непрерывном развитии [8, с. 27]. Согласимся, что железнодорожные модели, будь то единичные локомотивы или сложные транспортные системы, требуют от создателя подлинно художественного подхода — не только инженерной точности, но и способности к образному обобщению, чувства стиля и гармонии. Выполненные с высоким мастерством, они приобретают самостоятельную эстетическую ценность, превращаясь из технической копии в произведение, достойное созерцания и коллекционирования, что позволяет рассматривать железнодорожный моделизм в контексте декоративно-прикладного искусства.

Таким образом, присутствие образа железной дороги в бытовой жизни человека прошло несколько этапов. Начав с роли технической новинки, вызывавшей живой интерес и стремление запечатлеть ее в памятных предметах, образ железной дороги постепенно становился привычным элементом повседневности, маркирующим принадлежность к новому времени. Период активного развития железнодорожной сети и появления фирменных поездов превратил железнодорожный образ в носитель региональной идентичности и престижа, находящий отражение в повседневных предметах. На современном этапе образ все чаще приобретает ностальгическое звучание, а также продолжает жить в детской игрушке и коллекционном моделизме, сохраняя связь с традицией и открывая новые возможности для творчества.

Востребованность железнодорожной темы в декоративно-прикладном искусстве закономерна и имеет под собой ряд оснований. Сама природа этого вида искусства, неразрывно связанная с повседневной жизнью человека, сделала его чутким индикатором технических и социальных изменений. Изобразительное начало, органично вплетаясь в утилитарные предметы, наделяло их дополнительным смысловым измерением, позволяя транслировать значимые для общества идеи. Железная дорога оказалась универсальным образом, способным находить воплощение в самых разных материалах и техниках — от драгоценных изделий до предметов массового производства и народного творчества, а ее особая обращенность к миру детства и воображения обеспечила ей прочное место в игровой культуре, где условность и фантазия не менее важны, чем точность воспроизведения.

Рассмотренные в статье предметы уже вышли из повседневного обихода, став объектами коллекционирования и музейного хранения. Сегодня они воспринимаются не просто как образцы декоративно-прикладного творчества, но и как свидетельства истории, документы эпохи, позволяющие увидеть, как крупнейший инфраструктурный проект страны преломлялся в сознании современников, находя отражение в вещах, окружавших человека в повседневной жизни. Однако традиция создания подобных предметов не прерывается, современные мастера обращаются к железнодорожной теме, вновь и вновь осмысляя ее в новых материалах, техниках и художественных решениях, подтверждая тем самым ее непреходящую актуальность.

Список литературы:

1. Аполлон. Изобразительное и декоративное искусство. Архитектура: терминологический словарь / под общей редакцией А.М. Кантора. — Москва: Эллис Лак, 1997. — 736 с.

2. *Власов В.Г.* Декоративно-прикладное искусство // Большой энциклопедический словарь изобразительного искусства. В 8 томах. Том 2. — Санкт-Петербург: ЛИТА, 2001. — С. 706–712.

3. *Жулькова К.А.* «С белым букетом из дымных роз бежит паровоз, летит паровоз…»: Образец железных дорог в искусстве и литературе. Часть I. Искусство // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 7: Литературоведение. — 2023. — № 4. — С. 62–76.

4. *Ильина Т.* Художественный образ в игрушке // Декоративное искусство СССР. — 1958. — № 10. — С. 8–11.

5. *Каган М.С.* О прикладном искусстве: Некоторые вопросы теории. — Ленинград: Художник РСФСР, 1961. — 160 с.

6. *Круглов С.И.* Подстаканники советские, российские, зарубежные. Каталог – определитель. — Москва: Хобби Пресс, 2012. — 456 с.

7. *Мальцева Е.А.* Железная дорога как часть культуры в контексте художественного осмысления // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. — 2010. — № 24. — С. 122–129.

8. *Москалёв Л.М., Мясников А.Г., Рагозин Л.Н.* Искусство железнодорожного моделизма. В 3 томах. Том 1. — Москва: Железнодорожное Дело, 2011. — 256 с.

9. *Мусина Р.Р.* К вопросу о сущности и базовых понятиях декоративно-прикладного искусства // Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ им. С.Г. Строганова. — 2021. — № 1–1. — С. 45–53.