

Історія History

УДК 791.12:625.1/.5+316.423.3](47+57)"192/193"

ЗАЛІЗНИЦЯ ЯК РЕВОЛЮЦІЯ І РАДЯНСЬКИЙ ФРОНТИР У КІНО СРСР 1920–1930-х РОКІВ

Анна Онуфрієнко

У статті досліджено репрезентацію залізничного транспорту в радянських фільмах 1920–1930-х років; простежено, яким чином образ поїзда став символом комуністичної революції та її просування в глиб країни; з'ясовано, які інші конотації надавалися цьому виду транспорту в кінематографі зазначеного періоду.

Ключові слова: залізниця, техніка, прогрес, революція, репрезентація, радянське кіно 1920–1930-х років, геополітика, біополітика.

Железная дорога как революция и советский фронт в кино СССР 1920–1930-х годов. В статье исследуется репрезентация железнодорожного транспорта в советских фильмах 1920–1930-х годов; прослеживается, как образ поезда стал символом коммунистической революции и ее продвижения вглубь страны; выясняется, какие другие коннотации накладывались на этот вид транспорта в кинематографе указанного периода.

Ключевые слова: железная дорога, техника, прогресс, революция, репрезентация, советское кино 1920–1930-х годов, геополитика, биополитика.

The article researches the representation of rail transport in the 1920s–30s Soviet cinematography. It investigates the way of a train image's becoming a symbol of the Communist revolution and its headway deep into the country. It also ascertains how some its other connotations have been lent to this mode of transport in the cinema of the period under study.

Keywords: railway, machinery, technology, progress, revolution, representation, Soviet films of the 1920s–30s, geopolitics, biopolitics.

У радянській культурі 1920-х років залізниця займає особливе місце. Поїзди стають персонажами не тільки картин, фільмів і романів, але й дитячих віршів. Євгеній Штейнер, дослідник дитячої авангардної книги в СРСР, вважає, що саме паровоз був головним героєм літератури для дітей у 1920-х роках, і так пояснює неабияку популярність цього виду транспорту: «Улюбленим героєм епохи паровоз став також і через те, що він репрезентував оголений принцип руху – винесені назовні усілякі шатуни, маховики, поршні, величезні колеса, клуби диму, урешті-решт. Згадаємо, що ще в Клода Моне паровози в клубах диму й пари вивергали, за висловом Ліонелло Вентурі, революційну енергію» [13, с. 157]. Таке оголення самої конструкції було улюбленим прийомом авангардного мистецтва 1920-х років. Поїзд і залізничні колії, якими

він рухається, стають символами перемоги революції, а водночас і технічного освоєння світу над природним, перемоги швидкості над статикою.

У 1926 році в Тифлісі невеликою брошурою виходить вірш В. Маяковського «Сергію Єсеніну» [5], написаний після самогубства поета. Її обкладинку й дизайн розробив Олександр Родченко. На обкладинці – зображення залізничних колій і металічної конструкції моста навколо них, у це зображення вмонтована кругла фотографія, на якій бачимо колоски пшениці. На зворотному боці обкладинки – високоповерхівка, і знову-таки вмонтовано кругле фото, на якому зображено невелику сільську хату. Показово, що ні про залізницю, ні про багатоповерхові будинки в тексті не йдеться. Ці образи є явним протиставленням не тільки творчості і способу життя двох поетів,

але й двох епох та ідеологій. Залізниця й поїзд стали символами нової післяреволюційної епохи. У масовій культурі міцно закріпилася фраза К. Маркса: «Класова боротьба – локомотив історії». У післяреволюційній візуальній культурі цей знак рівності підтверджується і при зворотному прочитанні. Кіно 1920–1930-х років проілюструвало цю метафору, а «Кінопоїзд» Олександра Медведкіна став не тільки втіленням, але і її буквализацією. Такий підтекст у зображенні залізниці прочитується в більшості фільмів, де поїзд з'являється на екрані. Хоча можна помітити й деякі інші конотації, які ми теж розглянемо. Це, зокрема, відмінність між означенням залізниці в Західній культурі й СРСР.

Тему залізниці часто порушували в текстах, присвячених англійській культурі кінця XIX ст. Можливо тому, що саме у Великобританії цей вид транспорту найактивніше використовувався. Розгорнутий психологічно-соціальний аналіз ставлення європейців другої половини XIX ст. до залізничного транспорту подав Ніколас Дейлі: «Залізничні романи: сенсаційна художня література й модернізація відчуттів» [15]. Дослідник розглядав сучасне місто, конвеєрне виробництво та залізницю як основні чинники, що привели до формування психіки модерної людини. Для її розуміння ключовим стало поняття «шоку». Останній був пов'язаний як із конкретними випадками присутності під час краху поїзда, так і з досвідом звичайної поїздки залізницею. Подорожі залізницею створили новий візуальний досвід: «Мандрівник відчуває переваження чуттєвими стимулами, які він чи вона не може належним чином освоїти; він чи вона “вимушені перебувати в пасивному стані розумової діяльності”, і зоровий нерв напружується від частих і безперервних вражень, які неможливо засвоїти» [15, р. 470]. Це дуже нагадує досвід глядача, який потрапив до кінозали. Власне Вальтер Беньямін інтерпретує кінематограф як свого роду тренажер, який допомагає людині навчитися існувати в сучасному місті, сповненому технічних знарядь і машин. «Найважливіша соціальна функція фільму – встановити рівновагу між людьми й

апаратами» [14, р. 37]. Завдяки камері ми можемо побачити світ інакше, вирватися із замкненого кола тих речей, які ми щодня бачимо. Це інше бачення світу В. Беньямін називає «оптичним несвідомим». Щоб пояснити цей ефект, В. Беньямін інтерпретує думку Геракліта: «Ті, які не сплять, мають спільний світ, а кожен, хто спить, має власний світ» [14, р. 38]. На думку В. Беньяміна, кінематограф уніс свої поправки до цього афоризму – тепер ті, хто прокидаються під впливом кіно, бачать уже колективний сон, яким є, приміром, образ Мікі Мауса [14, р. 38]. На прикладі деяких радянських фільмів 1920–1930-х років ми спробуємо виокремити і препарувати образ залізниці в цьому колективному сні.

Залізниця як революція

У Європейській культурі початку XIX ст. описи й зображення залізниці, так само як і авіації, часто пов'язують з Першою світовою війною. Подібні настрої в опису залізниці ми бачимо і в дореволюційній Росії, наприклад, у спогадах Флоренського. Залізниця тут також пов'язується з певним неспокоєм, смертю, війною: «Тут, у нас, не відбувається нічого особливого. Але в повітрі розлито найтонше віяння Смерті, і якась урочиста жертвовність відчувається в солдатах, які бігають із чайниками або скопом перебігають з поїзда в поїзд. Вони непоказні з вигляду. Одягнуті абияк; незграбно й зовсім не “по-військовому” влізають вони на підніжки вагонів» [12].

Конотації жертвовності та смерті надано залізниці також у фільмі Олександра Довженка «Арсенал» (1929), який присвячений повстанню працівників однойменного заводу в січні 1918 року. У першій половині фільму ми бачимо епізод захоплення більшовиками поїзда. У якийсь момент машиніст відмовляється далі керувати машиною, оскільки не працюють гальма, а дорога йде вниз. Проте головний герой фільму Тиміш, один з дідівських синів зі «Звенигори», бере керування паротягом у свої руки, хоча й керувати насправді не вміє. Відбувається крах поїзда. Гинуть фактично всі солдати, крім Тимоша (згадується й останній кадр фільму, у якому кулі не можуть вбити цього

ІСТОРИЯ

першого радянського супергероя). Показуючи цю катастрофу на залізниці, «Довженко апелював до емоційної пам'яті мас» [11, с. 239]. Тогочасна людина, на думку С. Тримбача, асоціювала потяг «з образом небезпеки, страху, катастрофи» [11, с. 239]. Цікавою є реакція самого Тимоша на цю подію – він вирішує стати машиністом. О. Довженко в цьому епізоді краху поїзда використовує страх глядачів перед залізничним транспортом, але також конструює спосіб подолати цей страх. Режисер «розчакловує» ці нібито нераціоналістичні побоювання. Виявляється, що техніку просто треба приборкати, як це зробити – Тимоша навчать на курсах машиністів.

Ще одна візуальна метафора в цьому фільмі пов'язує залізницю зі смертю: тіла загиблих лежать на снігу вздовж залізничних колій. Незважаючи на велику кількість жертв, революція все одно просувається вперед, туди, куди прямують колії, до Києва. Тобто жертва цих солдатів була не марною, вони ніби прокладають шлях революції, яка, як уже знають на той час глядачі фільму, усе-таки здійсниться, попри неоптимістичну кінцівку фільму. Гинуть як люди, так і поїзд, але колії лишаються цілими і спрямованими в потрібному напрямку. Глядачу дають зрозуміти, що згодом по них проїдуть нові поїзди і пройдуть нові люди – переможці.

Метафора залізниці як революції, шляху до нового життя, простежується вже в попередній роботі О. Довженка «Звенигора» (1927). Тут крізь темряву провінційних, навіть демонічних ландшафтів, що становлять небезпеку для радянської людини, прокладаються блискучі рейки, які прямують до щасливого організованого життя. Вічний дід, який роками стеріг скарби Звенигори, захищав їх, хотів навіть здійснити диверсію на залізниці, урешті-решт, долає свої страхи й разом із юними революціонерами вирушає у світле майбутнє. Залізниця є одним зі способів долучитися до створення нового світу також у фільмі «Путівка в життя» (М. Екк, 1931 р.). Герої стрічки, хлопці-розбишаки, тільки тоді можуть остаточно перевиховатися, коли світ їхньої виробничої комуні приєднується до

державного механізму, до процесу індустріалізації через залізничні колії. Залізниця стає найнадійнішим способом включити їх у життя країни, але її побудова теж вимагає жертв, у прямому сенсі цього слова. Хлопець Мустафа, який хоче стати «першим машиністом на першому паротязі», гине від рук «шкідника», що псує залізничні колії. Однак своїм тілом, розпластаним на залізничних коліях, Мустафа вказує на місце пошкодження, чим рятує перший паротяз, який вирушив у комуни.

У 1931-му році створюється «Кінопоїзд» О. Медведкіна, який продовжує традицію агітпоїздів, агітпароходів і навіть агітпозовок [1] часів громадянської війни. Якщо на початку 1920-х років транспортні засоби стали важливими засобами агітації, поширюючи вже готові твори й інформаційні матеріали, то «Кінопоїзд» О. Медведкіна – це вже виробнича фабрика на колесах, де продукуються нові твори. Він утілює ті лозунги, які лунали ще на початку 1920-х років. Зокрема, ця пересувна кіностудія могла б стати гарною відповіддю на заклик звинувачення, який звучав в одному з перших маніфестів редакції журналу ЛЕФ: «Так звані режисери! Чи скоро ви і щурі кинете возитися з бутафорщиною сцени? Візьміть організацію справжнього життя! Станьте планувальниками ходу революції!» [4, с. 3]. У цьому самому маніфесті: «Тільки жовтень дав нові, величезні ідеї, які вимагають нового оформлення <...> Геть кордони країн і студій!» [4, с. 3]. У пересувній кіностудії-поїзді розміщувалися: монтажний цех, освітлювальна апаратура, склад кіноплівки, кінолабораторія, проекційна зала й навіть власна електростанція. У «Кінопоїзді» працювали 32 співробітники, для кожного з яких було тільки по одному метру на спальне місце.

Парадоксально, що «Кінопоїзд» почав свою мандрівку не в 1920-х роках, коли заклики до злиття мистецтва й життя були ще дуже на часі, а на початку 1930-х, які стали поверненням до більш консервативних форм спілкування з аудиторією. «Кінопоїзд» продовжував традицію післяреволюційних агітаційних фільмів. У певному сенсі вони були візуальними аналогами плакатів

і газетних заміток «на злобу дня». У фільмах «Кінопоїзда» досить помітні перегукування з тогочасною пресою. Наприклад, кілька фільмів могли б проілюструвати цей закид до роботи залізничників, надрукований у газеті «Правда» 1931-го року: «На Південній і Єкатериненській дорогах відсоток хворих товарних паротягів страшно перевищує норму. Жахливо поганий ремонт паротягів, зрозуміло, викликає простої поїздів» [10, с. 1]. Використовується навіть схожа натуралістична лексика, як і в титрах до фільмів «Кінопоїзда», де ми читаємо заклики «оздоровити депо», «оздоровити колії», часто трапляється словосполучення «хворі паротяги».

У фільмі «Газета № 4. В протяжному цеху депа» (1932) працівників депо судять за поломку паротяга як за тяжкий кримінальний злочин, мало не вбивство людини. Основна проблема фільмів, знятих працівниками «Кінопоїзда» про залізницю, – як виконати п'ятирічку і зробити це якісно без оковамилювання (саме за це судять кількох працівників депо). У цій стрічці крупним планом показано гайку, потім засуджується викрадання гайок однією бригадою в іншої, бо через це вони «змушують один одного виконувати зайву роботу». Крадуть тут також поршні для паротягів та інші деталі. У стрічці «Справи шляхові» (1932) використано цікавий режисерський прийом – спочатку показано зібрання ремонтників залізниці, які розповідають про свої успіхи під час виконання плану, хвалять конкретних майстрів і парторг, потім титр: «Так, прикриваючись рапортами і аплодисментами, шляхові “генерали” Ясиноватой руйнували транспорт». Глядач починає розуміти, що це все неправда, робота не виконана, що й призводить до краху поїзда. На екрані – перекинуті вагони, груді каміння, поламані колії... «Метр за метром викривалася злочинна діяльність оковамилювачів», – читаємо в титрах і далі стежимо, як команда «ревізоров» віднаходять дедалі нові поломки на залізниці. Можливо, саме через такі не дуже привабливі й навіть абсурдні картини з життя робітників різних професій, а не тільки залізничників, цю кіностудію на колесах не надто лагідно

сприймали в тогочасній радянській пресі. Таким чином, демонструються не тільки конкретні оманливі вислови бюрократів, але й можливість кінематографічного апарату створювати ілюзії, уміння змусити глядача повірити у фікцію. Усе могло б статися інакше, якби такий проект «Кінопоїзда» був створений у 1920-х роках, коли радянська влада тільки розпочала курс на індустріалізацію. У 1930-х роках хід промислової революції на екрані мав би виглядати набагато привабливіше, ніж це задокументовано у фільмах учасників «Кінопоїзда», які були зняті в 1932 році. Саме в 1930-х роках починають масово виходити на екрани фільми про ударників, які з посмішкою та юнацьким запалом виконують і перевиконують поставлений перед ними країною план. Через кілька років, а саме в 1934-му, у фільмах «Кінопоїзда» вже бачимо помітні зміни в репрезентації залізниці. По-перше, тема залізниці виникає вже не в документальних роботах, а здебільшого в художніх. По-друге, помітно зміщується акцент із самих поїздів, колій, їх ремонту на людей, які на них працюють. Фільм «Рідні» (1934) присвячений машиністу Лукову і його родині. Основне питання, яке його турбує, чи згадає його через чверть століття онук, який зараз лише немовля. У другій, футуристичній, частині фільму показано цього хлопця в майбутньому, де він згадує свого діда, коли бачить на фотографії з іншими залізничниками біля паротяга. Фото, самовар, книги та інші елементи побуту він бачить у музеї, куди привели молодь майбутнього, щоб показати, як колись жили люди. Перед глядачем – щасливі, безтурботні, усміхнені молоді люди, «здорові» блискучі паротяги та колії.

Зовсім інша історія з героями документальних стрічок «Кінопоїзда» 1932-го року – це люди зі згорбленими спинами, похмурими й темними від тяжкої праці обличчями. Їх знято, як правило, під час відпочинку, коли герої стомлено курять і скося поглядають у кадр, на засіданнях, обговореннях і вже згаданому «товариському суді». Є також кадри за роботою, але вони тут явно не домінують. Паротяги й залізничні колії тут теж не виблискують у всій своїй красі.

ІСТОРИЯ

Паротяги осиротіло стоять у депо, крупним планом показано їхні неполадки, відсутність певних деталей. Бачимо поломки й неукріплені ділянки на коліях і шпалах. Ці фільми ніби мусять викликати в глядача співчуття до цих героїв із заліза і сталі, змусити працівників депо делікатніше ставитися до ремонту «хворих паротягів», бути уважними, як лікарі, але їм треба зробити здоровими не людину, а колії та поїзди.

У такому зображенні залізниці вбачається помітний авангардний ресентимент до техніки, який у 1930-х роках, як виявилось, уже став недоречним. Подібну емоцію до поїздів знаходимо, зокрема, у текстах тогочасного письменника Андрія Платонова, які так само не викликали тоді захоплення ні в столичній пресі, ні в самого Сталіна. Залізниця – один із провідних мотивів у його творчості. Письменник – син машиніста, сам працював помічником машиніста, друкував статті в газеті «Залізнична колія». Його герої не тільки часто їздять поїздами, але й непогано в них розбираються, як герой оповідання «Корова» хлопчик Вася, який з усіх сил допомагав паротягу долати важкий відрізок на коліях і до того ж співчував йому. Так само жалісні почуття до поїзда має головний герой повісті «Макар, що сумнівався»: «Замучать вони машину», – жалів колеса Макар» [9, с. 106]. І трохи далі: «Макар згадав одне технічне міркування й залишився в поїзді, щоб допомагати йому їхати далі» [9, с. 107]. Основна його поміч була в самій присутності, як і допомога Васи в оповіданні «Корова».

Це зовсім інше оживлення машини, ніж ми бачимо, наприклад, у Дзиги Вертова, у якого машини ставляться на вищий щабель еволюції, тому їх не можна жаліти, їм можна тільки позаздрити, на них можна рівнятися. Дзиг'я Вертов у фільмі «Людина з кіноапаратом» (1929) протиставляє поїзд і людину не на користь останньої: дівчина тільки розплющує очі, тоді ж як поїзд уже мчить, його достойним супротивником може стати тільки інша машина – кінокамера. Однак спільне в обох режисерів те, що у своїх творах і А. Платонов, і Дзиг'я Вертов ставляться до технічних об'єктів як до живих істот.

Залізниця як радянський фронтір

Розвиток залізниці не тільки створив нову політичну, економічну та соціальну карту Європи, але й значною мірою трансформував уявлення населення про простір і час. У СРСР важливим ідеологічним завданням було освоєння великих просторів, якими оволоділа новостворена держава. Залізниця стала одним з основних образів, який символізував просування радянської влади в глиб країни. Це був у певному сенсі радянський фронтір. У 1930-х роках особливого значення набуває уявне картографування СРСР, яке випереджало дійсне освоєння земель. Галина Орлова так пояснює важливість карт у цей період: «Радянські карти не тільки дозволяли встановлювати контроль над безкраїми просторами й демонструвати центробіжну міць метрополії, але й вказували на перетворення картографічного простору в місце, де темпоральні обмеження, до яких так чутлива утопія, не дійсні, а радянський проект уже реалізований» [8, с. 99]. Для кращого уявного оволодіння радянським безкраїм простором на уроках географії проводили так звані «заочні подорожі» [7] – школярам пропонували заочно відправитися в подорож за полярне коло, у пустелю чи в інші недосяжні місця або ж спостерігати за рухом полярників. Усі свої «пересування» вони мали відображати на карті й вести щоденник, де занотовували спостереження, писали про складнощі, які траплялися, і, що найцікавіше, змальовували психологічні враження від «мандрівки».

Рух поїзда – синонімічний просуванню революції, так само, як карта є символом уже здійсненої революції в окремій країні, окресленій цією самою картою. Уже згаданий вислів К. Маркса «Класова боротьба – локомотив історії» прочитується як ідеологічний бекграунд у популярній культурі СРСР, де з'являється образ залізниці. А з'являється він доволі часто, особливо в кінематографі. Сталінська культура вважається центробіжною, Москво-центричною, у якій усе сходилося в центр, усе оберталося навколо постаті вождя. Це помітно в багатьох архітектурних формах і літературних працях 1930-х років, кіно ж

у цьому випадку є винятком. Є. Добренко вважає: «Кіно виконувало послідовно компенсаторну функцію: воно компенсувало центричність простору, яку задавали інші мистецтва» [3, с. 98]. Саме кінематограф 1930-х років, як зазначає дослідник, створив образ і поняття «периферії» [3]. Периферія пов'язувалася із центром певними видами транспорту, тому часто у фільмах бачимо так звану транспортну рамку. У стрічці «Аероград» (1935) О. Довженка літаки з'являються на початку фільму і в кінці, спочатку вони летять у напрямку до глядача, потім – від нього. Так само у фільмі Абрама Роома «Третя Міщанська» (1927) є подібне обрамлення, але залізничне. Спочатку поїзд привозить героя в столицю і рухається в напрямку до глядача, камера направлена в протилежний бік і вниз на колії, хлопець ніби дивиться в минуле. В останніх кадрах фільму поїзд везе героїню вже з Москви, камера направлена за рухом поїзда, тобто вперед, і дещо вгору. Ті невідомі місця, з яких поїзд привозить і куди відвозить героїв, подано в цих кадрах як важливіші, ніж центр, туди направлені погляди героїв.

Якщо тут невідомі далечі сприймаються зі спокійним оптимізмом, то в іншому фільмі з подібним залізничним обрамленням «Дівчина з характером» (К. Юдін, 1939 р.) периферія сприймається ще з більшим ентузіазмом. Дівчина приїжджає з Далекого Сходу до Москви, щоб поскаржитися на своє керівництво. У столиці вона з таким захопленням розповідає про свій суворий, але прекрасний край, що наприкінці фільму ми бачимо на вокзалі натовп дівчат, які хочуть вирушити в далеку мандрівку. «Москва тут виступає в ролі людського резервуару, звідки рекрутуються такі необхідні для "обживання" кордону люди» [3, с. 102].

Переміщення на поїзді часто пов'язане з трансформаціями в особистому житті героїв, зміною соціального статусу. У вже згаданій стрічці «Третя Міщанська» герой приїжджає в Москву, де закохується в дівчину свого друга, остання ж, будучи вагітною, залишає обох хлопців і від'їжджає на поїзді невідомо куди. Таким чином вона розриває свій подвійний цивільний шлюб.

Також втручанням у життя сімейної пари і зміною в особистих стосунках закінчується приїзд спортсмена Григорія у фільмі «Суворий юнак» (1935) А. Роома. Знову-таки поїзд рухається не в центр, а в передмістя, де живе на дачі лікар Степанов зі своєю красунею-дружиною. Шлюб є кінцевим результатом і двох інших фільмів, які починаються з поїздки залізницею. Це «Трактористи» (1939) І. Пир'єва та «Шукачі щастя» (1936) Корш-Сабліна. Обидва фільми вміщують також міжетнічний аспект. Неросійську національність в обох фільмах мають дівчата. У першій стрічці – українка Мар'яна, а в другій – єврейка Роза.

У фільмі Бориса Барнета «Дівчина з корбкою» (1927) головна героїня навпаки з передмістя приїжджає в столицю на поїзді, у результаті чого вона теж влаштовує своє особисте життя. Як і в стрічці «Шукачі щастя», поїздку на поїзді в цьому фільмі показано не так патетично, як, наприклад, у кінострічці А. Роома. У згаданих фільмах А. Роома ми бачимо вагон лише ззовні, герой радісно виглядає у вікно чи із дверей поїзда. Тут немає жодного натяку на побутові незручності, які могли б виникнути під час подорожі. У Б. Барнета і Корш-Сабліна – зовсім інша історія. Тут ми бачимо вцент забитий людьми вагон, які з добродушною іронією намагаються якось порозумітися й пристосуватися до незручностей і один до одного.

На шлюбну тему, яку дивним чином пов'язували із залізницею, іронізує також Михайло Булгаков у фейлетоні 1925 року «Як Бутон одружувався». Думку одружитися в головного героя викликала постанова такого змісту: «В управлінні Південно-Західних провізійки видають тільки одруженим <...> Отже, треба одружуватися. До того ж управління буде грати роль свахи» [2]. Здається, що подібну роль свахи залізниця часто виконує в кінематографі, і не тільки в радянському. У європейському кінематографі зображення руху поїзда отримує також еротичні конотації. Прикладом є відома чеська стрічка 1929-го року «Еротикон» (Густав Махаті). Тут мелодраматична пригода відбувається безпосередньо на залізничній станції, доньку за-

ІСТОРИЯ

лізничника спокушає незнайомиць, який запізнився на останній поїзд. Протягом усього фільму рух поїзда демонструється зазвичай у ті моменти, коли між героями виникає сексуальна напруга. Ця багатозначність зображення залізниці в чеській кінострічці відповідає кільком значенням слова «потяг» в українській мові. Н. Дейлі також помічає мотив сексуальності, який пов'язаний із залізницею, у вікторіанській прозі. На думку дослідника, він наявний також у кінематографі: «Збуджуючі ефекти залізниці залишаються частиною нашої популярної культури» [15, р. 470]. Автор інтерпретує такий зв'язок у літературі й кіно між поїздом та еротикою зокрема тим, що в просторі залізничного вагона порушуються традиційні соціальні бар'єри між статтями.

У ході дослідження ми помітили, що залізниця активно репрезентована у візуальній культурі початку ХХ ст., передусім у кінематографі. Від часів Люм'єрівського «Прибуття поїзда на вокзал Ля Сьота» (1895) поїзд не сходить з екранів Європи. Особливого значення залізниця набуває в культурі, зокрема в кінематографі СРСР.

Образ залізниці в радянській культурі 1920–1930-х років використовували на підтримку кількох ідеологічних напрямів, зокрема геополітичного (прокладання колій маркувало освоєння території і встановлення на ній нового устрою) та біополітичного (простір, з'єднаний залізничними коліями, долав кордони між різними етносами й уможлиблював шлюб людей різних національностей, їх пересування в необхідному владі напрямку).

Джерела та література

1. 1920. Об агитповозках. Всем Губкомам. Обращение за подписью секретаря ЦК и Зав. отделом работы в деревне // Справочник партийного работника. Составлено секретариатом ЦК РКП. Госиздат. – 1921. – С. 65–68.
2. Булгаков М. Как Бутон женился [Электронный ресурс] // Гудок. – 1925. – 28 апреля. – Режим доступа : http://lib.ru/BULGAKOW/feliet4.txt_with-big-pictures.html#13.
3. Добренко Е. «До самых до окраин» // Искусство кино. – 1996. – № 4. – С. 98–102.
4. Леф. Товарищи – формовщики жизни! // ЛЕФ. – 1923. – № 2. – С. 3.
5. Маяковский В. Сергею Есенину. Тифлис: Акц. Щ-во «ЗАКНИГА», 1926. – 15 с. // Маяковский–Родченко. Классика конструктивизма. – Москва, 2004. – С. 59–68.
6. Онуфрієнко А. В. Репрезентація виробничої техніки: три фільми про Донбас («Симфонія Донбасу», «Шахтарі», «Велике життя») // Вісник ДАККіМ. – 2012. – № 3. – С. 119–123.
7. Орлова Г. «Заочное путешествие»: управление географическим воображением в сталинскую эпоху [Электронный ресурс] // Новое литературное обозрение. – 2009. – № 100. – Режим доступа : <http://magazines.russ.ru/nlo/2009/100/or21.html>.
8. Орлова Г. Картографический поворот: школьная география и визуальная политика в эпоху больших утопий // Вопросы образования. – 2006. – № 3. – С. 81–100.
9. Платонов А. Усомнившийся Макар // Платонов А. Государственный житель. Проза. Ранние сочинения. Письма. – Минск : Мастацкая літаратура, 1990. – 702 с.
10. Транспортная сводка // Правда. – 1931. – 16 февраля (№ 46).
11. Тримбач С. Олександр Довженко: Загибель богів. Ідентифікація автора в національному часопросторі. – Вінниця : Глобус-прес, 2007.
12. Флоренский П. В санитарном поезде Черниговского дворянства [Электронный ресурс] // Новый мир. – 1997. – № 5. – С. 146–161. – Режим доступа : http://magazines.russ.ru/novyi_mi/1997/5/flor.html.
13. Штейнер Е. Авангард и построение нового человека. Искусство советской детской книги 1920-х годов. – Москва : Новое литературное обозрение, 2002. – 256 с.
14. Benjamin W. The Work of Art in the Age of Its Technological Reproducibility: Second Version // The Work of Art in the Age of Its Technological Reproducibility, and Other Writings on Media. – Cambridge : Harvard University Press, 2008. – P. 19–55.
15. Daly N. Railway Novels: Sensation Fiction and the Modernization of the Senses // ELH. – 1999. – Summer. – Vol. 66. – N 2. – P. 461–487.

SUMMARY

In the 1920s Soviet culture, railway ranked in a particular way. Trains were becoming characters of not only paintings, films and novels, but also nursery rhymes. A train personifying an exposed principle of motion was getting a token of revolutionary changes in the country, and in addition to that as a symbol of velocity's winning a victory over statics, the engineering's achievement against the natural.

The sentence of Karl Marx Class struggle is a stimulus of history has grown strong enough in mass culture. In post-revolutionary visual culture, this sign of equality was corroborated and valid being treated contrariwise as well. The 1920s–30s cinematography illustrated this classic's metaphor, while Cine-Train of Oleksandr Miedviedkin has got not only a personification, but also an over-literal rendering of this metaphor. Such an implication in portraying railway is apprehended in the majority of the films being screened. The movement of a train grew synonymous with the headway of revolution, in the same way as a map became a symbol of the revolution accomplished in a single country defined by the very map.

The advance of rail transport has not only created a new political, economic and social map of Europe, but also greatly transformed the public's attitude to space and time. In the USSR, opening up vast space of barren territories, having been captured by the freshly established state, has acquired an important ideological priority at those times. And railway being one of fundamental images began signifying the headway of the Soviet power deep into the country. It was sui generis a Soviet Frontier.

The image of railway had some social connotations as well. In particular, a heed has been paid to the fact that the movement by train seen on screen is often connected with certain transformations in privacies of a film's main characters, or the latter's changes of their social statuses.

The image of railway in the 1920s–30s Soviet culture was exploited in favour of main several ideological trends – especially, the geopolitical (breaking trails labeled developing new territories and constituting a new, Communist, regime), and biopolitical (a space aggregated via railway tracks transcended the limits among different ethnic groups and enabled inter-ethnic marriages, as well as controlling the citizens' conveyance along the lines required for the sake of the state) lines.

Keywords: railway, machinery, technology, progress, revolution, representation, Soviet films of the 1920s–30s, geopolitics, biopolitics.