

Н. И. Ламохина

Путешествие в прошлое: техника как фактор ностальгии

На сегодняшний день актуальным направлением работы в техническом музее является интерпретация. Для изучения этой темы предложено рассмотреть такой аспект, как ностальгия. Сегодня старинные технические устройства обладают особой аурой прошлого и вызывают ностальгию, так как они были частью жизни каждого человека, плотно входили в канву повседневности. Это переживание влияло на коллекционирование, сохранение техники (в частности история сохранения транспорта), на рубеже XX–XXI в. стали активнее развиваться художественные стили, берущие вдохновение в прошлом и технической истории, ностальгия свойственна промышленной фотографии, ретро-движению. Кроме того, ностальгия рождает множество историй и диалогов у музейной аудитории, в техническом музее каждый может приобщиться к ностальгии.

Ключевые слова: ностальгия, научно-технические музеи, железнодорожное наследие, философия, современное искусство, индустриальное наследие

Natalya I. Lamokhina

Journey into the past: heritage of science and technology as a factor in nostalgia

The actual direction of work in the technical museum is interpretation. To study this topic, it is proposed to consider such an aspect as nostalgia. Today, old technical devices have a special aura of the past and cause nostalgia, since they were part of every person's life, they entered the canvas of everyday life. This experience influenced the collection, conservation of technology (in particular, the history of the preservation of transport), at the turn of the XX–XXI centuries artistic styles began to develop more actively, taking inspiration from the past and technical history, nostalgia is characteristic of industrial photography, retro movement. In addition, nostalgia gives rise to many stories and dialogues among the museum audience; in a technical museum, everyone can join the Other's nostalgia.

Keywords: nostalgia, science and technology museums, railway heritage, philosophy, contemporary art, industrial heritage

DOI 10.30725/2619-0303-2020-2-38-43

Золото – хозяйке, серебро – слуге,
 Медяки – ремесленной всякой мелюзге.
 «Верно, – отрубил барон, нахлобучив шлем, –
 Но хладное железо властвует над всем».

Редьярд Киплинг

Английский писатель как нельзя лучше описал жизненно важный материал в нашей жизни – железо. Этот материал изначально использовался в утилитарных целях, для создания предметов обихода, оружия, средств транспорта. Однако в дальнейшем мир стал все больше состоять из железа, сегодня старинные технические устройства обладают особой аурой прошлого и вызывают ностальгию, так как они были частью жизни каждого человека, плотно входили в канву повседневности. Ностальгия связана с воспоминаниями и памятью, неслучайно именно в музее наиболее остро проявляется это переживание. Технический музей, обладающий своими особенностями, пробуждает у публики переживание прошлого, именно здесь можно обрести целостность через ностальгию.

Писатель Герберт Дж. Уэллс предсказывал, что историки в будущем назовут паровой дви-

гатель на железной дороге главным символом XIX в. Действительно, сегодня, когда представляешь XIX в., в сознании возникают изобретения и новинки техники, стремительный рост промышленного производства, увеличение скорости жизни и перемещений. Импульсом к нарастанию темпов движения жизни стало создание паровой машины. Именно в конце XVII – начале XIX в. появляются механизированные системы, основанные на работе пара. Несмотря на то, что уже в течение столетия существовали похожие механизмы, только осмысленный вклад шотландского инженера Джеймса Уатта заложил основы мировой промышленной революции. До сих пор в современной жизни мы используем силу пара, например, паровые турбины для получения электроэнергии, паровозы в Чили. Паровой двигатель как отправная точка дает начало изготовлению других промышленных механизмов, транспортных средств. Кроме того, современные ритмы повседневности людей стали зависеть от машин, это изобретение затронуло человека, он стал частью механистической системы. Сложное изобретение парового двигателя уже

не давало возможности человеку разобраться в устройстве, «угол опережения человеческой жизни», как писал Андрей Платонов о технике, стал слишком большой величиной. «Соединение с этими машинами – это сделка с дьяволом в стиле Фауста» [1] – по словам социолога Джона Урри, с этого момента человечество перестало успевать за развитием технической мысли. Мнимая свобода, обретаемая с новыми техническими новшествами, породила зависимость и доминирование техники. Усложняются конструкции и принцип работы машин, усиливается специализация, только эксперты могут «совладать» с новыми требованиями реальности – машинисты, механики, способные разобраться в устройстве машин. С появлением паровоза, основанного на принципе работы парового двигателя, машины внедряются в быт людей, перевозки пассажиров на железной дороге нарушают привычный сельский пейзаж, железнодорожные пути пересекают территории. Железные дороги, изначально спланированные для грузовых перевозок, берут на себя роль передвижения пассажиров, поэтому человек становится одним из грузов, который нужно доставить в пункт назначения за фиксированное время. При этом сложная машина подвержена поломкам, из-за одной детали может прийти в негодность вся машина. Человек становится уязвимым, подвергается опасности в результате аварий и непредвиденных ситуаций.

Появление паровоза и железных дорог определило не только новые экономические выгоды, комфорт и повышение скоростей, но и утвердило новые возможности социальной мобильности. Железные дороги, задуманные в том числе как политический инструмент, позволяющий сплотить воедино просторы страны и регламентировать образ жизни населения, приобрели несколько иное значение и, с одной стороны, стали достижением некоей свободы из-за возможности движения, а с другой – появились четко структурированные правила поведения в публичных пространствах.

С внедрением техники в жизнь людей общество разделяется в результате новой технической реальности на сторонников, антагонистов техники и сдержанных прагматиков, возникают течения сциентистов и антисциентистов, космистов, технократов и т. д. Эта двойственность, проявляющаяся в принятии и непринятии техники, распространяется на человеческие взаимоотношения. Об этом свидетельствуют такие проявления, как страх перед техникой, ее возвеличивание, использование сюжетов и мотивов в произведениях искусства, наконец, главенствующая роль техники в решении политических споров.

Тем не менее отношение к технике прошлого, в частности к паровым механизмам и транспортным средствам, сегодня окрашено флером особой эстетики, которая проявляется в ретро-движении, различных воплощениях в искусстве и в человеческих переживаниях на примере ностальгии.

Посещение музея и знакомство с прошлым, несомненно, оставляет отпечаток, сегодня мы говорим, что поход в музей – это некий опыт или «experience». Имеется в виду новый познавательный и социальный опыт, возможность необычного проведения досуга и расширение спектра эмоций. В психотерапевтической практике «experience» понимают как «переживание». Соприкасаясь с историческим прошлым, художественной коллекцией или мемориальными предметами, посетитель приобщается к переживаниям других людей и формирует свое собственное. Произведение искусства, музейный экспонат становятся условием возникновения переживаний. Когда посетитель делится своим переживанием, он тем самым создает реальность переживания [2, с. 2], музей становится той площадкой, где формируется множество реальностей переживаний.

Ностальгия – это особый род переживания, чаще всего связанный с невозможностью возвращения в конкретное место, время, состояние. При этом важно отметить, что некий разрыв происходит в большей степени во внутреннем состоянии человека, это процесс означает взросление человека. Ностальгия свойственна взрослому человеку, мыслящему самостоятельно, способному выстроить свое мнение. Это во многом и созвучно истинной музейной аудитории, способной к размышлению, созерцанию, смыслообразованию. Еще одной особенностью ностальгии является ощущение оторванности от того мира, к которому принадлежал человек. Похожее состояние свойственно и посетителю технического музея, когда познание прошлого сопровождается созиданием, установлением смысловых связей с настоящим, проведением параллелей, формированием ассоциаций. Познание техники – процесс еще более трудоемкий, так как с появлением технических новшеств, усложняются технологические процессы, человек не успевает осознать изменения, погружаться в изучение того или иного устройства и не считает необходимым понимать глубинные основы техники. В результате между человеком и техникой формируется вакуум, который выражается в халатном отношении не только к технической культуре, но и к окружающим людям, миру в целом. В стремлении преодолеть эту дистанцию и вернуться в состояние большей гармо-

нии и целостности, человек совершает духовную работу в форме переживания – ностальгии.

В философии ностальгия понимается в разных ракурсах. Мартин Хайдеггер определяет философию как ностальгию – «тягу повсюду быть дома» [3, с. 28]. «Туда, к бытию в целом, тянет нас в нашей ностальгии. Наше бытие есть это притяжение... Но “нас тянет” – это значит, нас одновременно что-то неким образом тащит назад...» [3, с. 28]. При этом Хайдеггер отмечает, что философия начинается с переживания или настроения, что отсылает и к ностальгии. При философском методе познания человек стремится к утраченному сознанию, он испытывает «иномирную ностальгию» [3, с. 120], находится в поиске какого-то родного состояния. Хайдеггер задается вопросом, можно ли осознавая свою конечность человеческого бытия, чувствовать себя везде как дома, охватив весь мир? [3, с. 29]

Можно предположить, что искусство может дать ответ на вопрос философа. Подобно искусству воспоминание способно охватить весь мир (Владимир Набоков), воспоминание задействует и разум, и чувства, и воображение, оно формирует эстетическую природу прошлого. Конструирование прошлого в сознании происходит особым образом: сознание не может вторгнуться непосредственно в структуру прошлого, изменить его и преобразовать в ином ключе, поэтому прошлое можно наблюдать только внешне, при этом возможно охватить его целиком. По мнению М. М. Бахтина, память в воспоминании становится активным компонентом, конструирует эстетическую составляющую прошлого. «Память есть подход с точки зрения ценностной завершенности; в известном смысле память безнадежна, но зато только она умеет ценить помимо цели и смысла уже законченную, сплошь наличную жизнь» [4, с. 101–102]. Память как художник формирует образ прошлого как изображения, наполняет его своим смыслом и переживанием, память создает из прошлого произведение искусства.

Ностальгия особенна тем, что переживание, на первый взгляд, может не соответствовать объекту переживаний. Например, обстановка прошлого воспринималась негативно, но воспоминания приобрели совершенно иные оттенки. Реальное прошлое превращается в идеальный миф о прошлом, очищенном от эмпирической действительности.

Можно ли предположить, что посетитель музея также находится в поиске целостного образа мира и, приходя в музей, приобретает к творческой функции памяти: воспроизводить прошлое в новом ключе, создавать эстетическую природу прошлого? На примере технического

музея можно наблюдать подобные стремления. Развитие ретро-движения, возникновение художественных стилей, вдохновленных прошлым, – разве это не продукт активного процесса памяти воспроизводить прошлое, но при этом менять его образ в нашем сознании? Даже если это прошлое железный механизм, агрегат или вид транспорта – паровоз, который воспринимался как средство передвижения, но сегодня он возвращает нас в эпоху пара, иллюзорный миф, где преобладала механистическая картина мира Исаака Ньютона, когда железо становилось основным материалом, характеризующим все сферы жизни, в том числе эстетику (например, строительство Эйфелевой башни в 1889 г. для Всемирной выставки в Париже). Таким образом, паровоз, с одной стороны, воспринимается как символ эпохи, двигатель исторического прогресса, с другой – сознание современного человека наделяет техническое средство эстетикой, конструирует его идеальный образ. Ностальгия как эстетическая метафора [5] упоминается в статье А. С. Чикишевой, прошлое в нашем сознании формируется как красивый образ. Попытки воссоздать эстетическое прошлое превращаются в винтаж и стиль ретро. Кроме того, ностальгию можно интерпретировать как механизм по установлению диалога между эпохами и поколениями.

Переосмысление прошлого может трансформироваться в развитие субкультурных течений (стимпанк, дизельпанк, техно-арт), при этом происходит смешение прошлого (паровые двигатели, стилизация по викторианскую эпоху Англии, использование латуни, меди), настоящего с реальными проблемами и запросами общества, и технологиями будущего. Таким стилям, как стимпанк, дизельпанк свойственны и футуристические концепции, которые рассматривают развитие мира, где движущей силой является пар. Технические музеи подхватывают субкультурные течения, которые эстетизируют технику и «одевают в технику» окружающий мир. Например, в Музее истории науки в Оксфорде в 2009–2010 гг. состоялась первая масштабная выставка стимпанк-искусства, в которой приняли участие восемнадцать художников со всего мира. Куратор проекта Арт Донован [6] объединил работу многих ведущих практиков стимпанка именно в первом научном музее, где подлинные предметы вдохновляют современных представителей стимпанка.

В некотором роде создание арт-объектов в стиле стимпанк можно назвать формой технического творчества. Так, в петербургском Музее железных дорог России в рамках фестиваля «Ночь музеев» в 2018 г. были созданы две вы-

ставки, посвященные теме «Метаморфозы» [7]. Первая выставка включала работы петербургского художника, аниматора и скульптора Андрея Сикорского. Художник представил арт-объекты в стиле стимпанк и ресайклинг-арт. «Мне всегда было интересно делать ассамбляжи и скульптуры из старых, выброшенных вещей. Из смятого ведра, обработанного прибоем, получается железная рыба, а из армейской фляжки, парикмахерской машинки и зонтичных спиц – странное насекомое. С помощью фантазии и набора инструментов создается мир, населенный забавными и необычными персонажами. В искусстве такое направление называется ресайклинг-арт – искусство, созданное с помощью переработки». Среди работ художника такие объекты, как «Паровоз генерала Йохополлингера», «Стимпанк-матрешка», «Паромеханический робот-коп Нуцифер», «Кузнечик паромеханический», «Рыбка-мясорыбка», объект «Взгляд Внутренней Рыбы», все объекты выполнены «по законам» стимпанка: с использованием латуни, меди, шестеренок, клепанных деталей – материалов времен эпохи пара.

Вторая выставка «Тела, превращенные в формы Новые» состояла из работ московских художников монументалистов Артемия Родионова, Максима Харлова и Василины Королевой. Художники использовали для своих работ ненужные и выброшенные материалы, например, предметы сельскохозяйственного быта, утратившие свою актуальность (в арт-объектах Максима Харлова), но вдохновившие мастера на новые художественные эксперименты. Максим Харлов стремится в своих работах возродить традиции русской культуры, уходящих в прошлое промыслов и традиций, например, арт-объект «Пегас» создан из частей деревянного аэроплана, найденного в Гатчине, бочек, катушек изолятора, коромысла, при этом художника волнует история первых летательных аппаратов и бесстрашия первопроходцев техники.

Артемий Родионов создает из материалов железнодорожные нарративы, которые отсылают зрителя в прошлое, «включают» механизмы ностальгии. Таковы четыре кинетических скульптуры «Подстаканник. Весна. Май», «Подстаканник. Лето. Стоянка две минуты», «Подстаканник. Осень. Красная стрела», «Подстаканник. Зима. Золотые рыбки», эти объекты увеличенных подстаканников заставляют окунуться в ностальгию путешествий, вспомнить покачивание ложки в стакане, стук колес, пейзажи, пролетающие за окном. Инсталляцию «Москва-Петушки» Артемий Родионов создал специально для выставки в железнодорожном музее, название отсылает к железнодорожной «одиссее» Венедикта Еро-

феева. Художник затрагивает тему бесконечного скитания по железной дороге, поэтому «скелет» работы состоит из настоящей шпалы с ветки «Москва-Владимир». Как и в литературной версии «Москва-Петушки», так и в художественной интерпретации, прослеживается линия воспоминаний и ностальгии по несбывшемуся прошлому, тема утраты собственной целостности.

Таким образом, искусство способно переосмыслить прошлое в новом ключе, сформировать новый эстетический образ техники, ушедшей эпохи, утраченных вещей и смыслов, спровоцировать зрителя на приобщение к ностальгии других людей: инженера, пассажира, путешественника, представителя профессии, рефлексирующего зрителя. Художники, изобретатели основываются на техническом прогрессе прошлого, формируют эстетику настоящего, при этом создавая новую техническую реальность. В таком случае техника становится актом вдохновения для последующих поколений.

Переживание ностальгии может быть связано не только с личной историей, но и может быть заимствовано, в таком случае формируется чужая ностальгия. Музейная аудитория часто разнородна, состоит из представителей разных возрастов. Старшее поколение стремится приобщить к своему опыту и истории младших родственников, распространяя свою ностальгию на других. Тем самым музей – это уникальное пространство, где возможно испытать яркий спектр переживаний, приобщиться к коллективной исторической памяти и стать свидетелем личного переживания о прошлом. Именно технический музей, состоящий из частиц повседневной жизни, имеет большой потенциал в трансляции личных историй.

Процесс сохранения технического наследия, можно сказать, основан на ностальгии. У истоков собирания техники стоит то же переживание, которое заставляет предпринимать действия: сохранить фрагмент той недавней реальности, уже ставшей прошлым или стираемой из памяти. Техника выступает в качестве свидетеля личных историй, отрывочных воспоминаний детства и юности. Когда транспортной технике, современнику и другу, грозит опасность, разворачивается движение за ее спасение. Примеров таких начинаний великое множество среди сотрудников будущих музеев, таких как Музей городского электрического транспорта, коллекция ретро-автобусов ГУП «Пассажиравтотранс», Центральный музей Октябрьской железной дороги, впоследствии Музей железных дорог России.

Примером сохранения техники через личное переживание может стать история со-

бирания железнодорожной техники во второй половине XX в. Начиная с 1970-х гг., депо и станции начали устанавливать паровозы-памятники, затем это превратилось в массовую практику, так как стало почти единственным способом сохранить локомотив конкретной серии. Железные и нерушимые символы прогресса – паровозы – подвергались утилизации, даже такие «столпы», как успешная серия паровозов ПЗб. «Поразило прекрасное состояние паровозов, полная укомплектованность кочегарным инструментом и инвентарем. Подошедший рабочий на вопрос, «зачем пришли паровозы?», ответил: «На котлы и на гвозди» [8, с. 120]. Так наиболее прогрессивные паровозы серии ПЗб по указанию Министерства путей сообщения № 161 от 31.12.1982 г. необходимо было вывести из эксплуатации и практически уничтожить. На тот момент не существовало понятия «музейный экспонат» применительно к объектам техники, не было развито ретро-движение, только началось формирование будущего музея натуральных образцов.

Уже в 1990-е гг. развернулось любительское и коммерческое направление по развитию ретро-поездов, сохранение подвижного состава без политического прессинга. В 1987 г. в Санкт-Петербурге создают экспозицию подвижного состава под открытым небом, с этого история сохранения железнодорожной техники переходит на новый уровень. Таким образом, на сегодняшний день паровоз, как определяющий символ эпохи и знаковый элемент прошлого, претерпел период забвения, возрождения через феномен ностальгии. Во многом возросший интерес к технике продиктован развитием ретро-движения, эстетизацией прошлого. Примерами такого интереса могут послужить фестивали, маршруты, мероприятия, те предложения, которые формируют корпоративные структуры, общества любителей техники, музейные институции или частные инициативы. В Музее железных дорог России в сентябре 2019 г. состоялся фестиваль «Винтажное путешествие». Инициаторами фестиваля стали местная библиотека им. К. А. Тимирязева и клуб ретро-стиля «Ретроспектива». Программа мероприятия включала показ ретро-моды 1930–1940 гг., мастер-классы по аргентинскому танго, выступление современных джазовых бэндов, продолжающих музыкальные традиции 1930–1950-х гг., ретро-игры. Для любителей ретро-путешествий летом 2019 г. был запущен «Рускеальский экспресс» – ежедневный ретро-поезд с паровозом и стилизованными под начало XX в. вагонами, который следует из г. Сортавала до местной достопримечательности – горный парк «Рускеала». Подобный проект помогает увеличить туристи-

ческий поток региона, привлечь внимание и обеспечить доступность объектов культурного и природного наследия. Кроме того, подобное предложение может заинтересовать разные категории путешественников: любителей отдыха на природе и экологических маршрутов, фанатов железнодорожной сферы, а также туристов широкого круга интересов. Ежедневные туры «Рускеальского экспресса» дают возможность наглядно показать в действии профессию машиниста, помощника машиниста, таким образом, возрождаются и поддерживаются традиции железных дорог.

Наконец, ностальгия, которая проявляется при общении с техникой и индустриальным прошлым, зафиксирована в истории промышленной фотографии. Если начиная с 1839 г. фотоискусство воспеваает успехи научно-технического прогресса, фотографы обращают внимание на индустриальные объекты и восхищаются их особой эстетикой (например, фотография «Строительство Эйфелевой башни, 23 ноября 1888» Луи-Эмиль Дюранделя), то уже на стыке XIX и XX вв. наблюдается охлаждение, и мастера фотографии видят иной смысловой ракурс: критика механизации жизни, безразличное отношение к человеку на производстве. [9, с. 12]. В 1960-е гг. на смену трезвому взгляду на окружающий мир под названием «новая вещественность» (*Neue Sachlichkeit*) 1920-х гг. пришла новая волна в 1960-х гг. – ностальгия по уходящей индустриальной эпохе. [9, с. 19]. Как только остановились станки на предприятиях, заводы опустели, люди стали ощущать нарушение своей целостности, как только образовался небольшой временной вакуум, появилась возможность в тишине осмыслить то, что только что было повседневностью. Например, фотографы Бернд и Хилла Бехеры с конца 1950-х гг. начали снимать промышленные объекты, как только они устаревали и начинали приходить в запустение. Фотосъемку проводили всегда в пасмурные дни, объект располагался в самом центре кадра, вскоре этот визуальный образ стал узнаваем. С одной стороны, водонапорные башни, домны и шахты были показаны с точки зрения архивиста в сухой документальной манере, но с другой – промышленный объект изначально был задуман как чистое воплощение идеи и функциональной задумки. Это и особый род ностальгии по миру, в котором все было определено, каждый элемент выполнял свою работу и был нужен.

Таким образом, ностальгия является одним из аспектов рассматриваемой техники и индустриального прошлого. Ностальгия во многих случаях влияла на коллекционирование техники, зарождение движения по ее сохране-

нию. Ностальгия как переживание, связанное с памятью, обладает свойством корректировки воспоминаний, присвоением прошлому положительного ореола, наделием прошлого особой эстетикой. В философии ностальгия раскрывается как тяга к родному состоянию, поиск своей целостности. Ностальгии свойственно охватывать воспоминание целиком, формировать общее эмоциональное восприятие прошлого, окрашенное личным опытом. Тем самым музей может работать с этим переживанием, раскрывая тот или иной экспонат или историю через ностальгию. В зависимости от того, какое видение экспоната существует на сегодняшний день, как ностальгия отражена в сути выставочного проекта, интерпретации, можно размышлять о том, из чего состоит наша современная жизнь.

Список литературы

1. Урри Д. Мобильности / пер. с англ. А. В. Лазарева. Москва: Праксис. 2012. 576 с.
2. Фенько А. Б. Психология ностальгии // Московский психотерапевтический журнал. 1993. № 3. С. 93–116.
3. Хайдеггер М. Основные понятия метафизики: мир – конечность – одиночество. Санкт-Петербург: Владимир Даль, 2013. 591 с.
4. Бахтин М. М. Эстетика словесного творчества. Москва, 1979. 423 с.
5. Чикишева А. С. Феномен ностальгии и его проблематизация в современном культурологическом знании // Культурологический журнал. 2012. № 3 (9). URL: http://cr-journal.ru/files/file/01_2013_20_38_27_1357144707.pdf (дата обращения: 15.08.2019).
6. Donovan A. The art of Steampunk: extraordinary devices and ingenious contraptions from the leading artists of the Steampunk Movement. London: Fox Chapel publ., 2013. 168 p.
7. Две выставки современного искусства представили в Музее железных дорог. URL: <https://topspb.tv/news/2018/07/25/dve-vystavki-sovremennogo-iskusstva-predstavili-v-muzee-zheleznyh-dorog/> (дата обращения: 02.06.2020).
8. Вульф А. В., Мальцев А. А. Паровоз серии П36 типа 2–4–2 – последний отечественный пассажирский. Москва: ФГОУ «Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. транспорте», 2011. 225 с.
9. Мусвик В. Камера внутреннего сгорания: промышленность в фотографии с XIX до XXI века // Искусство. 2015. № 2 (593). С. 10–23.

References

1. Urry D.; Lazarev A. V. (transl.). *Mobility*. Moscow: Praxis. 2012. 576 (in Russ.).
2. Fenko A. B. Psychology of nostalgia. *Moscow psychotherapeutic journal*. 1993. 3, 93–116 (in Russ.).
3. Heidegger M. Basic concepts of metaphysics: the world – finiteness – loneliness. Saint-Petersburg: Vladimir Dal', 2013. 591 (in Russ.).
4. Bakhtin M. M. *Aesthetics of verbal creativity*. Moscow, 1979. 423 (in Russ.).
5. Chikisheva A. S. The phenomenon of nostalgia and its problematization in modern cultural knowledge. *Cultural journal*. 2012. 3 (9). URL: http://cr-journal.ru/files/file/01_2013_20_38_27_1357144707.pdf (accessed: Aug. 15.2019) (in Russ.).
6. Donovan A. The art of Steampunk: extraordinary devices and ingenious contraptions from the leading artists of the Steampunk Movement. London: Fox Chapel publ., 2013. 168.
7. Two exhibitions of contemporary art presented at the Museum of Railways. URL: <https://topspb.tv/news/2018/07/25/dve-vystavki-sovremennogo-iskusstva-predstavili-v-muzee-zheleznyh-dorog/> (accessed: Jun.02.2020) (in Russ.).
8. Vul'fov A. V., Mal'tsev A. A. Steam locomotive of the P36 series of type 2–4–2 – the last domestic passenger. Moscow: Educational and Methodological Center for education in railway transport, 2011. 225 (in Russ.).
9. Musvik V. Internal combustion chamber: industry in photography from the 19th to the 21st centuries. *Art*. 2015. 2 (593), 10–23 (in Russ.).