

Зачем инженеру якорь?

Александр Кибовский

К началу XX века портретный жанр сильно изменился и внешне, и внутренне. Появление фотографии упразднило его прямую функцию, предложив обществу более простой и дешёвый способ запечатлеть себя. И теперь художники писали портреты либо по дружбе, либо по дорогому заказу. И именно авторское своеобразие начинает цениться даже больше, чем внешнее сходство. Оказаться на холсте Крамского, Маковского, Репина или Серова становится для аристократии модным и дорогим увлечением.



Юрий Иванович Успенский.
Портрет Сергея Малютина, 1919 год
Бумага, пастель. 84 x 63,5 см
Продан 30 ноября 2006 года
на аукционе Sotheby's за £11 400
как «Портрет морского офицера»

Вопреки правилам, у Успенского на петлицах отсутствуют серебряные пуговицы. Такое нарушение было вполне обычным, поскольку тужурку (короткое полупальто военного покроя) часто воспринимали не как верхнюю одежду, а как, по сути, форменный пиджак. Говорить же о соблюдении правил в 1919 году вообще не приходится.

Группа инженеров-путейцев, участников постройки Мурманской железной дороги, 1915 год.
Фото С. М. Прокудина-Горского.
Цветное изображение восстановлено по негативам, хранящимся в библиотеке Конгресса США

В 1863 году, посетив традиционную выставку Академии художеств, знаменитый критик Владимир Стасов писал: «По части портретов не сделано ныне никого профессором. Я думаю, это происходит от того, что нельзя никак и до сих пор забыть, как один портретист всю жизнь не писал ни одного лица, а всё время просидел за бобрами, эполетами и кисеями, и не только никого не научил, да и сам едва ли не разучился. Но, кроме того, нет собственно никакого резону делать профессором по этой части — после фотографии не стоит. Кто спросит нынче свой портрет масляными красками? Купец, генерал, чувствительная дама? Но с ними разделаться нетрудно: первому была бы только хорошо видна медаль под бородой, второму — напиши только султан, поцветистее шитый воротник, помолодцеватее разбитную позу; последнюю представь только ангелом задумчивости и грации, хотя бы её томная фигура улеглась в виде треугольника, как на одном из портретов нынешней выставки, где голова служит вершиною, а кринолин основанием; пусть все это сделано, и тогда все

Петлица на воротнике тужурки инженера путей сообщения, имеющего чин статского советника.
Компьютерная графика Сергея Попова, 2018 год



довольны, никакого профессора не надо».

Для категоричного мнения Стасова имелись веские основания. Агония салонного портрета в середине XIX века была очевидной. Время открывало новый этап в истории портретного искусства, и живописцы эполет, бобров и опахал уже не отвечали действительности пореформенной России. Главный принцип обновления сформулировал тот же Стасов: «Портретист, который не желает более выразить в портрете характер, историю личности, — что это за портретист, что это за художник, куда он годится? Не хуже ли последней самой ничтожной фотографии будут его произведения?»

Вот это новое отношение художника к своему персонажу помогает сегодня атрибуции безымянных произведений, особенно если речь идёт о дружеском портрете. Именно так случилось с одной из картин Сергея



Васильевича Малютина. Творческое амплуа этого знаменитого мастера очень разнообразно — живописец, книжный график, архитектор, дизайнер, театральный художник... Одного создания русской матрёшки хватило бы для того, чтобы его имя навсегда осталось в истории искусства.

Портретный жанр тоже присутствовал в творчестве Малютина. 30 ноября 2006 года на аукционе Sotheby's был продан пастельный «Портрет морского офицера», исполненный им в 1919 году. Правда, чеховская внешность господи-



Перед нами не моряк, а инженер путей сообщения

на в больших очках совершенно далека от бравых моряков, составлявших костяк и гордость императорского флота. Видимо, «морское» название картины появилось из-за золотых якорей, которые видны в петлицах форменной тужурки со светло-зелёными кантами и серебряными пуговицами.

На самом деле к морскому ведомству показанный человек никакого отношения не имеет. Скорее наоборот, у него вполне сухопутная профессия. Если присмотреться, то в петлицах видны не якоря, а более сложная эмблема — скрещённые якорь и... топор! Это однозначно указывает, что перед нами не моряк, а инженер путей сообщения, дипломированный специалист по строительству дорог. Причём довольно высокого ранга.

Юрий Иванович Успенский. Рисунок Петра Соколова, 1917 год. Воронежский областной художественный музей имени И. Н. Крамского

В каждой петлице под арматурой виден золотой кружок — так Малютин изобразил большую шитую звёздочку, обозначавшую чин статского советника. Этот чин 5-го класса по Табели о рангах существовал в XIX и XX веках только в гражданском ведомстве. В армии ему некогда соответствовал «полугенеральский» чин бригадира, который был выше полковника и ниже генерал-майора. Но ославленных комедией Фонвизина бригадиров упразднил ещё Павел I. Аналогичный морской чин капитан-командора ликвидировал его сын, император Николай. В гражданской же службе чин статского советника благополучно просуществовал вплоть до революции 1917 года. Чин этот хоть и не дотягивал до настоящего «генеральства», тем не менее считался вполне престижным и для карьеры значительным. Гоголевский Чичиков в своих мечтаниях о повышении называет его «чин почтенный и уважительный».

Итак, перед нами статский советник, имевший звание инженера путей сообщения. Причём его портрет Малютин создал в Москве в самый разгар Гражданской войны. То есть «почтенный и уважительный» чиновник принял новую власть, очевидно, работал по своей профессии и был ценным спецом, раз не боялся носить прежние царские отличия. Если перекрещённые



якорь и топор сохранялись как эмблема советских железнодорожников вплоть до 1932 года, то звёзды статского советника, конечно, не слишком вписывались в революционный контекст. Правда, сам инженер выглядит на портрете уставшим, осунувшимся и безрадостным. Понятно, что в 1919 году Малютин не делал пастель для аристократического салона. Перед нами, по всей видимости, дружеский портрет, а личность путейца следует искать среди знакомых художника.

Главным хранилищем документального наследия Малютина явля-

Юрий Иванович Успенский. Портрет Виктора Васнецова, 1920 год. Дом-музей В. М. Васнецова (ГТГ)

ется Российский государственный архив литературы и искусства. Здесь в персональном фонде №2023 собраны три сотни его рисунков, дневников, писем. Кроме того, можно и по другим фондам отследить документы художника, выявив, с кем он общался и состоял в переписке.

Изучение материалов в РГАЛИ позволило точно установить личность господина на портрете: им оказался талантливейший железнодорожный инженер, основоположник железобетонного строительства, а кроме того, коллекционер и искусствовед Юрий Иванович Успенский. Изучение архивного фонда этого разностороннего человека, дружившего с известными художниками и много сделавшего для музейного

дела, подарило драгоценную находку: в фонде обнаружилась чёрно-белая фотография того самого малютинского портрета, переданная в архив вдовой инженера в 1937 году!

Дальнейшее изучение биографии Успенского позволило выявить ещё несколько его портретов. Как и Малютин, другие русские художники выражали своё тёплое отношение к нему замечательными произведениями, украшающими сегодня разные музеи. ▽

Автор — кандидат исторических наук, руководитель Департамента культуры города Москвы

Юрий Иванович Успенский. Портрет Сергея Малютина, 1921 год. Государственная Третьяковская галерея



ЮРИЙ ИВАНОВИЧ УСПЕНСКИЙ родился 9 апреля 1873 года в Старом Осколе Курской губернии в семье крестьянина, получившего фамилию по сельцу Успенское Щигровского уезда и выбившегося в писцы. Юрий окончил Воронежскую гимназию с золотой медалью, затем поступил в столичный Институт инженеров путей сообщения, который закончил в 1898 году с дипломом I степени. Работал на строительстве Екатерининской (Донбасской) железной дороги. В 1908 году вышла его фундаментальная работа «Железобетонные мосты и путепроводы в России. Описание сооружений и производства работ, с приложением расчётов мостов и технических

условий». Фактически Успенский стал одним из основоположников внедрения железобетонных конструкций в строительство линейных объектов.

В 1912 году Успенского перевели в Петербург в Министерство путей сообщения на должность начальника отдела новых железных дорог, который курировал строительство казённых магистралей с точки зрения их экономического значения. После революции вместе с отделом вошёл в состав Комитета государственных сооружений ВСНХ, но в 1920 году ввиду развала транспортного строительства переехал к семье в Воронеж, где смог посвятить себя своей второй ипостаси.

Вне работы Успенский был ценителем русской живописи и страстным коллекционером. В его собрании были произведения Крамского, Брюллова, Васнецова, Нестерова, Коровина, Рериха, Дубовского, Киселёва, Кустодиева, Маковского. Став профессором Воронежского университета, Успенский организовал в нём музей древностей и изящных искусств. Благодаря его знакомствам музей получил творения Васнецова, Поленова, Шишкина и других. В 1922 году Успенский издал книгу «Старый Воронеж», которая и по сей день является ценным сводом о памятниках городской архитектуры.

С началом восстановления транспортного хозяйства Успенский в 1922 году

поступил в правление Юго-Восточной железной дороги. Его работа была замечена, и в 1923 году опытного инженера перевели в Технический совет Главного управления государственного строительства ВСНХ. Уезжая в Москву, Успенский подарил созданному им музею ещё сотню произведений из своего собрания. С 1925 года Успенский работал в транспортной секции Госплана СССР. Но в 1928 году тяжёлая болезнь приковала его к постели. Ценному специалисту была назначена персональная пенсия, которую он получал вплоть до своей смерти 10 декабря 1929 года.