

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

МАРГАРИТА ГОРШКОВА,

студентка 3 курса факультета экономики и бизнес технологий,
специальность «Информационные системы и технологии в бизнес-
менеджменте»

ОЧЕРК «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГАЯ В РУССКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ»

«Железная дорога в литературе и искусстве»

Гомель, 2022

Железная дорога глазами путешественников

С развитием железнодорожного транспорта осуществлялись не только грузовые, но и пассажирские перевозки. Пользоваться услугами железной дороги стали простые граждане и поэты, писатели, журналисты, литературоведы, археологи, ученые. В России первые пассажирские перевозки были открыты в 1837 г. на Царскосельской железной дороге. Александр Сергеевич Пушкин - русский поэт, драматург и прозаик - за год до строительства первой в России Царскосельской железной дороги написал: «Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург - и мое мнение было бы: с нее и начинать»; возможно связав это с тем, что в Нижегородской области в селе Большое Болдино было родовое имение Пушкиных, и поэт значительно быстрее смог бы добираться до своего имения. Поэты писали и от лица провожающего, и от лица пассажира, ожидающего поезд, путешествующего, делясь впечатлениями, эмоциями от поездки, передавая то, что может чувствовать провожающий, остающийся на перроне, или пассажир, который не может получить информацию о поезде.

Борис Петрович Корнилов писал:

Отходит поезд

С грохотом и гулом –

Известный ненавистник тишины,

Уже на полках

Чемодан с баулом

Удобно, хорошо размещены.

И ничего на легком сердце, кроме

Спокойствия. Глаза печаль таят.

А на дощатом узеньком перроне

Шеренгой провожатые стоят... (1936 г.).

Строки стихотворения Корнилова свидетельствуют о том, что пассажирские поезда в 1930-е годы XX в. осуществляли движение с грохотом, стуком колес, шумом, взрывающими тишину всюду, где бы не проходил состав вагонов. Перроны дощатые, узкие, не вмещают всех провожающих, которые могут выстраиваться только друг за другом и махать рукой в след уходящему поезду, уносящему в далекие дали родных, знакомых, близких людей.

Владимир Маяковский, делясь своими впечатлениями о медленной скорости поездов местного назначения в сравнении с движением скорых поездов, осуществляющих движение в масштабах страны, подметил:

За версты, за сотни,

За тыщи, за массу

За это время заедешь, мчась, а мы

Ползли и ползли к Арзамасу

Со скоростью верст четырнадцать в час.... (1927 г.)

Поэт пишет, по всей вероятности, о поезде, который отходил с Ромодановского вокзала города Горького по направлению к Арзамасу. Самуил Яковлевич Маршак (1887-1964 гг.) осветил в поэтических строках обратную сторону железной дороги:

*Пассажир с вещами бродит,
Изнывая от тоски...
Как узнать, когда отходят
НЕ Поезда на Петушки?
Но в угрюмом, мрачном зданье
Получить ответ хитро:
Устарело расписание,
Пусто в справочном бюро.
Не спросить ли у кассира?
Но захлопнул он давно
Перед носом пассажира
Полукруглое окно.
Безответственный дежурный
Что-то глухо проворчал,
А носильщик нецензурной
Крупной бранью отвечал.
Все орут.
Орет кондуктор,
И уборщица ворчит.
Не ворчит лишь репродуктор,
Потому что он молчит...*

Строки Маршака рисуют картинку вечернего или ночного вокзала, в котором отсутствует информация о движении поездов. Поэт подчеркнул ненадлежащее исполнение обязанностей работниками железной дороги. Работники вокзальных справочных бюро Курска, Тулы и других станций Московско-Курской дороги небрежно относились к своим обязанностям, часто путали, делали неточные справки о времени прибытия и отправления поездов.

Образ железной дороги в литературе

Железная дорога стала одним из типов дорог, ее изобретение приходится на XIX в., мощнейшее развитие — на XX в. Эти два века функционирования железнодорожных линий сопровождались активной рефлексией, в том числе художественной. Образ железной дороги находил свою интерпретацию в произведениях практически всех видов искусства. На данный образ была перенесена традиционная символика пути, при этом происходила ее некоторая трансформация — некоторые смыслы усилились, другие отошли на второй план и почти не получили своего воплощения. В XXI в. железная дорога не утратила свою актуальность, продолжает успешно

развиваться и привлекать внимание общества вообще и мастеров искусства в частности. В связи с этим представляется важным подвергнуть анализу те смыслы, которыми наполняется данный образ в искусстве, в частности, символику железной дороги как воплощение концептов «путь», «дорога». В наибольшей степени подобное осмысление образа железной дороги представлено в литературе. Железнодорожные мотивы наполняют многочисленные произведения отечественной лирики и прозы. Это определило преимущественный выбор литературных произведений в качестве материала для исследования.

Однако и в других видах искусства находятся интересные примеры осмысления образа железной дороги в интересующем нас контексте, что позволило обращаться и к их анализу. Основой исследования является семиотический метод, позволяющий исследовать и описывать конкретные объекты художественной культуры с точки зрения их коммуникативной составляющей как культурные тексты, имеющие символическое значение. Железная дорога стала объектом художественной рефлексии с момента своего возникновения. Авторы обращались к данному образу с разной целью. Изначально — для того, чтобы познакомить общество с новым техническим изобретением (в основном в произведениях графики и живописи), чтобы выразить свое отношение к данному объекту (например, в музыкальных произведениях), описать процесс освоения обществом нового вида транспорта (по большей части в литературе).

В процессе вхождения железнодорожного транспорта в жизнь человека и общества образ железной дороги обретал разнообразные смыслы и значения, становился определенной метафорой. «Этот мотив в мировой культуре архетипичен сам по себе» — утверждает Я. Садовский, «однако в стране, на территории которой имеется самая длинная железнодорожная магистраль мира, емкость путевых метафор просто гарантирована». В результате помимо прямого изображения железной дороги как материального технического объекта, позволяющего быстро перемещаться в пространстве, в искусстве сложился образ железной дороги как определенного символа.

Основой его является символика пути/дороги, имеющая традиционные архетипические смыслы, такие как жизненный путь человека, его нравственная трансформация, граница между жизнью и смертью, прошлым и будущим, своим и чужим.

Дорожная суeta или ритм жизни?

Со временем поездки по железной дороге перестали быть привилегией помещиков и дворян, и редкий автор в XIX веке обходился без описаний станционной и вагонной суety. Еще в 1862 году Николай Лесков в серии дорожных очерков писал, как незадолго до прибытия все бежали пить чай, «но до чая дотолпиться нельзя, и половина пассажиров несолоно хлебавши возвращается в свои вагоны».

В рассказе Антона Чехова «Один из многих» заваленный поручениями дачник жаловался: «...на вокзале и в вагоне будешь стоять... весь в кульках, в картонках и в прочей дряни. А тронется поезд, публика начинает швырять во все стороны твой багаж: ты своими вещами чужие места занял». Апогеем же дорожной неразберихи по-чеховски стал рассказ «В вагоне», где почтовый поезд мчался на всех парах «от станции «Веселый Трах-Тарарах» до станции «Спасайся, кто может!».

К концу века эта картина практически не изменилась. В рассказе Леонида Андреева «Петька на даче» изображен все такой же пестрый, многолюдный вокзал «с его разноголосой сутолокою, грохотом приходящих поездов, свистками паровозов» и «торопливыми пассажирами, которые все идут и идут, точно им и конца нету».

Когда сборы и проводы оставались позади, пассажиры устраивались поудобнее и начинали разглядывать тех, кто ехал рядом. Герой чеховского «В вагоне» был окружен чехардой персонажей: вокруг были старушонки с котомками, пыхтящий крестьянин, косарь в цилиндре, гимназисты с папиросами. Там же храпел судебный следователь, рядом с ним дремала «хорошенькая», и «под скамьями спит богатырским сном народ».

Лев Толстой в «Анне Карениной» создавал характерные образы парой штрихов: молодцеватый кондуктор, гвардейский офицер, который прямо держался и строго оглядывался, вертлявый купчик с сумкой, мужик с мешком через плечо. В вагонах Толстого можно было встретить и купца, по молодости промотавшего состояние, и отставного офицера, который все попробовал в этой жизни, и скромного артиллериста, ехавшего добровольцем на Сербскую войну.

Галерею пассажиров представили и очерки Николая Гарина-Михайловского «В сутолоке провинциальной жизни». В отделении первого класса для некурящих сидели люди «хорошего тона, чопорные и скучные». Другое дело — отделение для курящих, где были «облака дыма, всегда бодрый, довольный кружок кавалеристов и разговоры о скачках» и две подруги в шляпках громадных размеров. А на площадке третьего класса расположилась «счастливая, ветром растрепанная парочка» — беззаботный студент и курсистка.

Случайная беседа ...

Не все попутчики героев русской литературы оставались мимолетными образами — с кем-то герои вступали в разговор, особенно если путь предстоял неблизкий. Так познакомились в вагоне Анна Каренина и мать Вронского, а в рассказе Александра Куприна «На разъезде» завязался роман между путешественником и его случайной замужней спутницей. В романе Достоевского «Идиот» беседа в утреннем поезде, который «на всех парах подходил к Петербургу», свела главных героев — князя Мышкина и купца Рогожина.

Иногда дорожная болтовня приводила к казусам. В рассказе Николая Лескова «Путешествие с нигилистом» пассажиров в поездах рассаживали как попало: «Какой класс ни возьми, все выходит одно и то же — все являются вместе». Вагоны не топили, буфетов не было, оставалось греться спиртным из дорожных фляжек и обсуждать все подряд. В итоге, подозревая друг друга, попутчики приняли прокурора судебной палаты за вора и террориста.

А для Позднышева в «Крейцеровой сонате» Толстого вагон стал настоящей исповедальней. Он сообщил попутчикам, что убил жену, а затем всю дорогу рассказывал печальную историю своего брака. Поведал ревнивый помещик и о том, каким мучением стали для него «восемь часов по чугунке»: «Оттого ли, что, сев в вагон, я живо представил себя уже приехавшим, или оттого, что железная дорога так возбуждающе действует на людей, но только, с тех пор как я сел в вагон, я уже не мог владеть своим воображением».

Александр Куприн язвительно замечал в повести «Впотьмах», что человек, долго едущий по железной дороге, от скуки делается «пошло-любопытен» и «докучает соседям ненужными расспросами». Но к концу века поезда стали удобнее, и настроение пассажиров изменилось вместе с темами разговоров. «Мы вошли в вагон с желанием отдохнуть», — писал Леонид Андреев в рассказе «В поезде». Говорили уже не от скуки и не для того, чтобы убить время — к неторопливой беседе располагала сама обстановка. Люди вели разговоры обо всем на свете «в призрачных сумерках вагона под тихий звон колес, не видя друг друга, но чувствуя, как растет близость и нежная приязнь».

Так к концу XIX века поезда, прежде пугавшие, дымившие и суетные, стали способом побега от действительности. Убаюканные стуком колес, пассажиры словно оказывались вне времени и пространства. И если поговорить было не с кем, то всегда можно поразмышлять — о себе, о жизни, о прошлом и о грядущем.

В повести Николая Гарина-Михайловского «Гимназисты» молчаливой дорожной мечтательности поддалась даже шумная молодежь. Наташа Карташева глядела в окно вагона на закатную степь и погружалась в приятную щемящую задумчивость, «какая охватывает под вечер у открытого окна в быстро несущемся поезде». А ее брату Теме казалось, будто из темноты что-то смотрит на них, «точно тени былых хозяев глядят в яркие окна вагонов».

На границе веков Леонид Андреев подытожил неизбежную перемену отношений человека с поездом: «Для людей в вагоне нет настоящего, проклятого настоящего, что в тисках держит мысль и в движении руки — быть может, оттого люди в вагоне и становятся философами».

Железная дорога глазами путешественников

С развитием железнодорожного транспорта осуществлялись не только грузовые, но и пассажирские перевозки. Пользоваться услугами железной дороги стали простые граждане и поэты, писатели, журналисты, литературоведы, археологи, ученые. В России первые пассажирские перевозки были открыты в 1837 г. на Царскосельской железной дороге. Александр Сергеевич Пушкин - русский поэт, драматург и прозаик - за год до строительства первой в России Царскосельской железной дороги написал: «Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург - и мое мнение было бы: с нее и начинать»; возможно связав это с тем, что в Нижегородской области в селе Большое Болдино было родовое имение Пушкиных, и поэт значительно быстрее смог бы добираться до своего имения. Поэты писали и от лица провожающего, и от лица пассажира, ожидающего поезд, путешествующего, делясь впечатлениями, эмоциями от поездки, передавая то, что может чувствовать провожающий, остающийся на перроне, или пассажир, который не может получить информацию о поезде. Борис Петрович Корнилов писал:

*Отходит поезд
С грохотом и гулом –
Известный ненавистник тишины,
Уже на полках
Чемодан с баулом
Удобно, хорошо размещены.
И ничего на легком сердце, кроме
Спокойствия. Глаза печаль таят.
А на дощатом узеньком перроне
Шеренгой провожатые стоят... (1936 г.).*

Строки стихотворения Корнилова свидетельствуют о том, что пассажирские поезда в 1930-е годы XX в. осуществляли движение с грохотом, стуком колес, шумом, взрывающими тишину всюду, где бы не проходил состав вагонов.

Железная дорога была и остаётся одним из интереснейших мест, где развивается сюжет в литературных произведениях.