

Железнодорожный вагон в отечественной культуре традиционно – место душевных разговоров, калейдоскопа лиц, историй. Но и в этой людской круговерти человек может остаться наедине с собой:

*В вагоне шаркают и шамкают
и просят шумно к шалашу.
Слегка пошатывает шахматы,
а я тихонечко пишу.*

(Е. Евтушенко. В вагоне шаркают и шамкают..., 1961)

Итак, образ железной дороги в литературе раскрывается через ряд антиномий, таких как жизнь – смерть, дорога – дом, технизм – антитехнизм, зооморфное – антропоморфное, толпа – одиночество, что свидетельствует о сложности и динамичности данного образа, о его многозначности, о сложной включенности в мир культуры.

УДК 130.122

Н. И. МАРТИШИНА

*Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск, Российская Федерация*

ИСТОРИЧЕСКАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ АКСИОЛОГИИ ОБРАЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В РОССИЙСКОЙ ПОЭЗИИ

В настоящее время в философской теории познания утвердилась концепция многообразия видов познания, в рамках которой обыденное, религиозное, научное, философское, художественное познание рассматриваются как относительно самостоятельные способы познания, дополняющие друг друга в общей системе познавательной деятельности коллективных и индивидуальных субъектов. С точки зрения этой концепции, искусство предстает не только одной из важнейших сфер культуры, но и способом познавательного освоения реальности. Художественная литература, в частности, выполняет все основные функции познания: движение мысли от явлений к сущности, обнаружение и фиксация общих закономерностей, экстраполяция тенденций развития и прогнозирование перспективных изменений и др. Специфическими чертами и когнитивными преимуществами художественного познания являются наглядно-образный характер, позволяющий выражать общие идеи через локализованные, наблюдаемые, конкретные представления единичных объектов; авторский принцип организации, создающей пространство для концептуализации и обобщения индивидуального опыта; эмоционально-ценностная окрашенность гносеологических образов,

в построении которых посредством использования соответствующих языковых средств напрямую сопрягаются репрезентативный и оценочный аспекты отражения, что обеспечивает приоритет художественного познания в фиксации эмоционального опыта. Именно художественное познание наиболее полно и точно выражает эмоционально-ценностную составляющую понимания социального мира и отдельных его сторон.

Традиция изображения железной дороги в российской поэзии, таким образом, имеет не только самостоятельную художественную ценность. Рефлексия над ее исторической трансформацией позволяет зафиксировать изменения формирующегося в массовом сознании ценностно-смыслового образа железной дороги как части социального мира. На наш взгляд, в истории поэтического осмысления железной дороги и ее объектов можно выделить следующие ключевые этапы.

В XIX в., в период строительства первых железных дорог в России, достаточно отчетливо господствует негативное поэтическое умунастроение по отношению к этому масштабному техническому новшеству. В знаменитом стихотворении Н. А. Некрасова железная дорога выступает символом безжалостного угнетения трудящихся, вдоль нее стоят призраки погибших при ее строительстве; тем не менее, строго говоря, здесь нет ничего специфического, на месте железной дороги могла быть и другая грандиозная стройка, государственный проект, потребовавший, как водится, некоторых жертв со стороны населения. В метафизическом плане русская поэзия видит в железной дороге более общую опасность. Во-первых, железная дорога воплощает в себе дух искусственного, механически-бездушного процесса, и противопоставляется в этом качестве природному, естественному началу:

*С призраком дыхания паровоз докучный
Мчится и грохочет мертвыми громами,
А душа природы с ласкою беззвучной
В неподвижном блеске замерла над нами.*

(В. С. Соловьев. На поезде утром)

Во-вторых, железная дорога становится предельным выражением неумолимости потока бытия. Поезд мчится своей дорогой, подчиняясь исключительно собственному графику движения, и увлекает пассажиров:

*Мчится, мчится железный конек,
Подхватил, посадил да и мчит...
Заглянул бы я к ней в уголок,
Отдохнул бы в тени тех берез,
Где так много посеяно грез.
Мчится, мчится железный конек
И, свистя, катит сотни колес.*

(Я. Полонский. На железной дороге)

Лирический герой этого стихотворения в результате несется, не имея возможности остановиться, мимо всего, что ему дорого – друга, которому нужна помощь, старушки-матери, возможной любви. Зеркальной является ситуация, также многократно описанная в русской поэзии, когда герои наблюдают за проходящим поездом, уносящимся куда-то к настоящей жизни, в то время как они остаются на ее обочине:

*Так мчалась юность бесполезная,
В пустых мечтах изнемогая...
Тоска дорожная, железная
Свистела, сердце разрывая...*

(А. А. Блок. На железной дороге)

Представляется, что по крайней мере отчасти эта негативная линия определяется превращением дороги – традиционного для российской культуры царства свободы, спонтанности, поиска – в железную дорогу с ее размеренностью и механической организацией: этот переход переживается культурой как утрата традиционного пространства, в котором человек был волен и властен над самим собой. Это и порождает образ железной дороги как бездушного чудовища, навязывающего людям собственный, чуждый им способ существования.

В ранний советский период российской истории в культуру возвращается, уже в новом обличье, ожидание перемен и открытость по отношению к ним (поскольку они обязательно должны быть позитивными). Во многих случаях железная дорога становится в самом буквальном смысле «локомотивом истории»: вместе с железной дорогой в провинциальные городки и отдаленные села приходит новый образ жизни, новый быт; строящиеся железнодорожные ветки ведут к новым промышленным центрам, разработкам, пространствам роста; герои советской литературы уезжают по железной дороге на работу, учебу, к местам нового назначения. И образ железной дороги приобретает позитивный характер, сплетаясь с идеей достижений, роста, развития:

*Есть в движенье сладость и тревога.
Станция, внезапный поворот –
Жизнь моя – железная дорога,
вечное стремление вперед.*

(М. Алигер. Железная дорога)

В постсоветский период, перемен в котором оказалось, возможно, больше, чем ожидало общество, поэтический образ железной дороги, сохраняя позитивный настрой, неожиданно оказался связанным с прямо противоположным основанием этого настроения. Железная дорога, с ее регулярностью и организованностью, сохраняющейся даже в самые сложные периоды, становится, наоборот, символом постоянства, регулярности, стабильности. Ко-

гда момент иррациональности, хаотичности, непредсказуемости превращается в постоянный фон социального бытия, а опыт существования в потоке перемен накапливается до критических пределов, идея устойчивости, повторяемости, организации, воплощенной в материальной структуре, становится все более привлекательной для массового сознания. И железная дорога, которая продолжает работать при любых социальных изменениях, где поезда ходят по расписанию и прибывают в места следования, становится островком надежности в стихии бытия:

*Даже в самом пустынном отрезке,
Где уж хочется выть захолустью,
Звуки в рельсах так бодры и резки,
Так не вяжутся с тягостной грустью!
...Есть железная логика – рельсы.
Есть надежная истина – шпалы.*

(Н. Матвеева. Шпалы)

Г. Зиммель написал в свое время: «Люди, первыми проложившие дорогу между двумя местами, совершили величайший подвиг. Перемещаясь между двумя точками, они могли соединять их... но объективно эти места оставались несвязанными, пока на земной поверхности не была запечатлена Дорога: воля к соединению стала формой вещей» [1, с. 146]. Дорога вообще – и железная дорога в максимальной степени, как наиболее устойчивое воплощение Дороги – формирует основу социального пространства, первичную структуру культурного ландшафта, на которой только и могут выстраиваться социальные связи и отношения. Этим и определяется значимость аксиологического аспекта в ее художественном образе; исследование модификаций последнего открывает для нас реальную динамику представлений людей о себе и своем жизненном мире.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Зиммель, Г. Мост и дверь / Г. Зиммель // Социология власти. – 2013. – № 3. – С. 145–150.

УДК 656.346: 821.161.1

Б. Б. МЕРЕТДУРДЫЕВА

*Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад*

ОБРАЗ ТРАМВАЯ В РУССКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Практически ни одно литературное произведение не обходится без транспорта. Авторы используют разные виды транспортных средств, изоб-