

4 Буряк, Ю. Ю. Военно-санитарные поезда СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны / Ю. Ю. Буряк // Вестник Томского государственного университета. История. – 2021. – № 71. – С. 11–19.

УДК 656.2.072:82.091

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА НАЧАЛА XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РАССКАЗОВ К. Г. ПАУСТОВСКОГО

Железная дорога для живущих не только в XIX, но и в начале XX века была, можно сказать, восьмым чудом света. Она не только обеспечила удобную транспортную связь между крупными промышленными центрами, но и «связала» деревни с городами, что создало благоприятные условия для социально-экономического развития поселков и городов. Именно процесс взаимодействия городов и сельских поселений, обеспеченных транспортным сообщением, является связующим элементом и основным коммуникативным звеном миграции населения, которое совершает поездки с различными целями, что ярко представлено на страницах многих литературных произведений как русских, так и советских писателей. Среди них повести и рассказы К. Г. Паустовского «Мещёрская сторона», «Беспокойная юность», «Бросок на юг», «Книга скитаний», «Австралиец со станции Пилево» и др.

Например, в повести «Мещёрская сторона», о которой нам со школьной скамьи известно как о произведении о природе средней полосы России, дана и характеристика пассажирам, следующим из деревни в Рязань: *«Пассажиры с вещами сидели на площадках – вещи в вагон не влезали. Изредка в пути с площадки на полотно начинали вылетать мешки, корзины, плотничьи пилы, а за вещами выскакивал и их обладатель, нередко довольно древняя старуха. Неопытные пассажиры пугались, а опытные, скручивая козы ножки и поплеывая, объясняли, что это самый удобный способ высаживаться из поезда поближе к своей деревне».*

Впервые автор *«попал в Мещёрский край с севера, из Владимира. За Гусем-Хрустальным, на тихой станции Тума, я пересел на поезд узкоколейки. Это был поезд времен Стефенсона. Паровоз, похожий на самовар, свистел детским фальцетом. У паровоза было обидное прозвище: "мерин". Он и вправду был похож на старого мерина. На закруглениях он кряхтел и останавливался. Пассажиры выходили покурить. Лесное безмолвие стояло вокруг задыхавшегося «мерина». Запах дикой гвоздики, нагретой солнцем, наполнял вагоны... Узкоколейка в Мещёрских лесах – самая неторопливая железная дорога в Союзе.*

Станции завалены смолистыми бревнами и пахнут свежей порубкой и дикими лесными цветами. На станции Пилево в вагон влез косматый дед.

Он перекрестился в угол, где дребезжала круглая чугунная печка, вздохнул и пожаловался в пространство» [1].

Как видно из приведенных цитат, пассажиропоток начала XX века не отличается многообразием, его в основном составляют крестьяне, которые едут в город с различными целями, например, для продажи сельхозпродукции и инвентаря, а также на сезонные работы или лесозаготовки.

Следует отметить, что в повести К. Г. Паустовского речь идет о Рязанско-Владимирской узкоколейной железной дороге с шириной колеи 750 мм и протяженностью более 210 км, которая была введена в эксплуатацию в 20-е годы XX века, и наибольшая ее востребованность наблюдалась в 30–50-е годы прошлого века, когда каждый день сотни пассажиров совершали поездки в город, лесхоз и другие промышленные объекты того времени. Эту дорогу также называли и «Мещёрской магистралью» на направлении Рязань – Тума – Владимир, которая имела первостепенное значение для развития покрытых лесом левобережных районов Оки. Узкоколейка дала вторую жизнь живичному промыслу и лесозаготовкам, что отражено в повести. Автором представлены произошедшие перемены в обществе, вызванные демографическими, поведенческими и другими факторами. Например, демографические факторы отражают возрастной состав пассажиров («древняя старуха», «косматый дед») их уровень дохода, а также социальный статус и т. п. Читая повесть и знакомясь с жителями Мещёры, видим, что среди пассажиров преобладает возрастная категория, которая характеризуется автором мобильностью передвижения исходя их своих целей и необходимости поездки. Это паромщики, корзинщики, сторожа. Особое внимание в повести уделено деревенским женщинам, у которых также появились возможности совершать поездки на железнодорожном транспорте.

В повести «Беспокойная юность» также прослеживается структура многочисленного пассажиропотока: *«Я ехал из Киева в Москву в тесной камерке вагонного отопления. Нас было трое пассажиров: пожилой землемер, молодая женщина в белом оренбургском платке и я. Женщина сидела на холодной чугунной печурке, а мы с землемером по очереди отсиживались на полу – вдвоем поместиться там было нельзя. Мелкий уголь хрустел под ногами. От него белый платок женщины вскоре сделался серым. За наглухо забытым окном – тоже серым, в высохших потеках от дождевых капель – ничего нельзя было разобрать.*

Выйти из отопления на площадку вагона было почти невозможно. Мобилизованные вповалку лежали на крышах, висели на буферах и ступеньках. Станции встречали нас протяжным воем женщин, ревом гармошек, свистом и песнями. Поезд останавливался и тотчас прирастал к рельсам. Только два паровоза могли стронуть его и то – тяжелым рывком».

Далее в этой повести отражена еще одна поездка главного героя произведения. *«В поезде я долго простоял в тамбуре у окна. Спустилась теплая и непроглядная южная ночь. На остановках я открывал наружную дверь и прислушивался. Невнятный шорох доходил из мрака. Должно быть,*

просыхала земля, еще сырая после стаявшего снега. Я досадовал на остановки в пути и радовался каждому верстовому столбу, что плавно уносился назад в смутном свете, падающем из вагонных окон» [2].

Таким образом, пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте, представленные в повестях и рассказах К. Г. Паустовского, являются отражением исторической реальности, характеризующей социально-экономическое развитие страны и Мещёрского края. При этом пассажиропоток был довольно однородным и в основном состоял из крестьян, солдат и матросов, молодых активистов-комсомольцев, учителей, землемеров и других специалистов, совершающих поездки с различными целями.

Следует отметить, что пассажиропоток на железнодорожном транспорте начала XX века отличается сезонной неравномерностью. Например, весной и осенью в поездах можно было увидеть больше крестьян, ехавших на ярмарки или на сбор урожая и «занимавших большую часть мест на поездах», а в зимний период преобладал пассажиропоток из сезонных рабочих. Поездки на железнодорожном транспорте становятся всё более и более доступными для всех слоев населения, что сделало их популярным видом передвижения, однако требующим много сил и терпения.

«Тогда в поездах еще не было электричества. Горели свечи. В полумраке вагонов хорошо было представлять себе свое будущее, всегда заманчивое и разнообразное. Тот второй, вымышленный мир, о котором я недавно писал, расцветал с необыкновенной силой. Можно было целиком уйти в него, не испытывая угрызений совести. Все равно в дороге нельзя ни работать, ни читать и остается много свободного времени для воображения. Конечно, если нет назойливых попутчиков. Их, к счастью, не было. В тамбуре, кроме меня, стоял молодой матрос в черной шинели» [2].

Помимо этого, в произведениях К. Г. Паустовского отражена роль железнодорожного транспорта в развитии сельской местности. В то время, когда на смену традиционным крестьянским хозяйствам приходила новая экономика, связанная с использованием машин и технологий, железнодорожный транспорт стал ключевым фактором, позволяющим доставлять сельскохозяйственную продукцию на рынки в города. В этом контексте произведения К. Г. Паустовского отражают не только привычки и обычаи крестьянского населения, но и значимость железной дороги в экономическом развитии сёл и деревень.

В вышеназванных повестях и рассказах К. Г. Паустовского передана особая атмосфера поездки на железнодорожном транспорте, которая возникает из-за долгого времени в пути и возможности продолжительного общения, получения новой информации и знаний. Через персонажей своих произведений К. Г. Паустовский рассказывает о том, как жизнь людей меняется под влиянием социальных, экономических и политических факторов, а также о том, какие возможности дает железнодорожный транспорт и как он оказывает влияние на характеры, взгляды, убеждения и жизненные ценности населения. Через призму произведений К. Г. Паустовского мы можем

лучше понять наши корни и оценить, насколько мы изменились с тех пор и как далеко ушли вперед за вековой период.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Паустовский, К. Г. Повести / К. Г. Паустовский. – М. : Правда, 1980. – С. 407–443.
- 2 Паустовский, К. Г. Беспокойная юность / К. Г. Паустовский. – М. : АСТ, Астрель, 2006. – С. 75.
- 3 Берзин, А. Мещёрская магистраль / А. Берзин, В. Миронов. – Владимир : По-сад, 2004. – 190 с.
- 4 Буракшаев, В. Мещёрская узкоколейка / В. Буракшаев // Железнодорожное дело. – 2007. – № 1. – С. 31–37.
- 5 Семилетов, В. Мещёрский эпилог / В. Семилетов // Локотранс. – 2007. – № 1. – С. 22–26.

УДК 811.161.3'373

В. И. КОВАЛЬ

*Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины,
Республика Беларусь*

ОБРАЗ «ПТИЦЫ-ТРОЙКИ» В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ Н. В. ГОГОЛЯ, Ф. М. ДОСТОЕВСКОГО И В. М. ШУКШИНА

Свое прозаическое произведение «Мертвые души» Н. В. Гоголь назвал поэмой не только потому, что в нем реалистично представлена историческая панорама России 30–40-х годов XIX века и отражена социально-нравственная проблематика российского общества, но и потому, что в нем встречаются эмоциональные лирические отступления, позволяющие писателю выразить свое отношение к изображаемой действительности. Одно из таких отступлений – широко известное поэтическое повествование о птице-тройке. Стремительный, ошеломляющий всех встречных полет какой-то сказочной, созданной воображением писателя тройки, противопоставляется обычной тройке лошадей, которые везут по российскому бездорожью Павла Ивановича Чичикова, занимающегося скупкой у помещиков очень странного товара – уже ушедших из жизни крепостных крестьян, чья смерть временно не подтверждена документально.

Следует прежде всего отметить, что сама тройка, то есть три лошади, запряженные в одну телегу, – сугубо российское изобретение, созданное именно для быстрой езды. Русская лошадиная тройка считается единственной в мире разноаллюрной запряжкой, при которой центральная лошадь – коренник – скачет быстрой рысью, а лошади сбоку – пристяжные – передвигаются галопом, развивая при этом довольно высокую скорость – около 50 км/ч. Характерно, что еще в одном лирическом отступлении, начинающемся риторическим вопросом *«И какой же русский не любит быстрой*