

Н. В. Константинова

Новосибирск, Россия

**«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СЮЖЕТЫ»
В СОВРЕМЕННОЙ ПРОЗЕ
(НА МАТЕРИАЛЕ СБОРНИКА «КРАСНАЯ СТРЕЛА») ***

Рассматривается специфика «железнодорожных сюжетов» в современной прозе на материале сборника «Красная стрела», специально созданного к 175-летию железных дорог России, целиком состоящего из эссе, рассказов и путевых дневников, в которых путешествие героя по железной дороге является главным сюжетобразующим элементом. «Сюжетный репертуар» современных произведений о железной дороге соотносится с «железнодорожным каноном», сформированным в произведениях XIX в. Предпринятые в исследовании параллели позволяют сделать выводы о специфике трансформации устойчивых сюжетных схем «железнодорожного текста», влиянии жанра, нарративных стратегий автора-путешественника, изменении образной системы, мотивной структуры и хронотопа.

Ключевые слова: железнодорожный сюжет, путешествие, сюжетный репертуар, нарративные стратегии.

Появление в России в 1837 г. первой железной дороги предопределило уже тогда развитие особого «железного пути русской литературы». В 1840 г. М. И. Глинкой был сочинен романс на стихи Нестора Васильевича Кукольника под названием «Попутная песня». Это стихотворение и стало в русской литературе точкой отсчета для последующих художественных произведений, в которых описывалось путешествие по железной дороге как сюжетобразующее событие.

В литературоведении неоднократно отмечалось, что произведения о путешествии по железной дороге отличаются устойчивыми, повторяющимися темами и мотивами. Кроме того, считается, что в русской литературе существует три основных текста, на которых базируется и формируется отечественный «железнодорожный канон»: «Железная дорога» Н. А. Некрасова, «Анна Каренина»

* Статья выполнена при поддержке гранта РГНФ, проект № 15-04-00508 «Аннотированный указатель «Русский травелог XVIII–XX веков».

Константинова Наталья Владимировна – кандидат филологических наук, заведующая кафедрой русской и зарубежной литературы, теории литературы и методики обучения литературе Новосибирского государственного педагогического университета (ул. Вилюйская, 28, Новосибирск, 630126, Россия, scribe2@yandex.ru)

Л. Н. Толстого и «На железной дороге» А. А. Блока. Именно данные тексты и определяют спектр железнодорожных сюжетов и их составляющие элементы в литературе XX–XXI вв.

Так, например, сюжеты произведений о железной дороге в качестве устойчивого элемента обязательно включают описание разговора пассажиров в вагоне. Железнодорожное путешествие оказалось всегда неотделимо от разговора, разговора философского, как диалога, так и монолога-думы. Такая «разговорность» «железнодорожного» текста во многом определяется спецификой пространства поезда: поезд – пространство замкнутое, в котором негде развернуть активное, несловесное действие, вследствие чего основной единицей текста на железнодорожную тематику будет диалог или монолог. На эту особенность очевидно указывает повествователь в рассказе Л. Н. Андреева «В поезде»: «Не знаю отчего, но все люди в дороге становятся философами: оторванные от обычного, они точно просыпаются и с удивлением смотрят назад и вперед, и вспоминают очень далекое, и грезят о таком же далеком грядущем. Если бы человеческая мысль могла стать образом, то каждый стремительно бегущий поезд окутался бы роем теней, и не слышно бы стало его грохота за тысячами их протяжных и глухих голосов. 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»¹.

Характеризуя «железнодорожный путь русской литературы», В. Березин также отмечает следующую закономерность: «Русская литература навек обречена с путешествием. Она связана с дорогой так же, как связана история России с ее географической протяженностью. Одно определяет другое, и это другое, в свою очередь, начинает определять первое. Путь вечен, движение неостановимо»². Но путешествие по железной дороге – это особый путь, который неотделим от диалога, особой сюжетной ситуации, которая и характеризует это центральное событие: «Кстати, длина железнодорожного пути между Санкт-Петербургом и Царским Селом, о котором пишет Кукольник, составляет 26,7 километра. Но дорог все больше и больше, они ветвятся, как крона гигантского дерева. Вот и садятся пассажиры – один напротив другого, едут сутки, вторые.

– Позвольте рассказать вам историю... Я вот жену убил, а у вас что нового?

Качается вагон, проводник зажигает свечи. Пульмановские вагоны придумают еще нескоро. Пока пассажиры приговорены к бессоннице и взгляду в упор, приговорены к ночному разговору»³. Данный пример актуализирует внимание и на устойчивом «сюжетном репертуаре» произведений о путешествии по железной дороге. Повторяется не только сюжетная ситуация ночного разговора в поезде, но и события, о котором говорят герои. Вновь мы наблюдаем аллюзии к произведению Л. Н. Толстого, в этом случае к «Крейцеровой сонате».

А. Секацкий в своем философском эссе «Слово о паровозе» выделяет эйдос паровоза, указывает на то, что в нашем сознании всегда возникает ассоциативная цепочка: «...вслед за лопатами угля, забрасываемого в паровозную топку, возникают стаканы в серебряных подстаканниках и потускневшие чайные ложечки. Проводник разносит чай и кусочки рафинада. Стучат колеса, вагон покачивается, звенят ложечки и стаканы, разворачивается горизонт возможностей между нижней и откидной верхней полкой. Визуальный сущностный ряд допускает развитие

¹ Андреев Л. Н. В поезде // Библиотека Максима Мошкова. 1994–2013. URL: http://az.lib.ru/a/andreew_1_n/text_0132.shtml (дата обращения 11.08.2014).

² Березин В. С. «Железнодорожный путь» русской литературы // Журнальный зал. URL: <http://magazines.russ.ru/october/2001/8/b1.html> (дата обращения 10.09.2014).

³ Там же.

во все стороны – проводник, вокзал, гудок и далее, покуда железнодорожник не пропадет в степи глухой» [1, с. 314].

Еще один мотив, связанный с движением поезда, мотив несколько устаревший, но ощутимый во многих текстах, – мотив прогресса, устремленности в будущее, часто вызывающее столкновение человека и машины – олицетворения века, который «шествует путем своим железным». Исследуя образ железной дороги в русской литературе, С. Комагина отмечает: «Решая вопрос, что сильнее – человеческое или техническое, в искусстве и медиакультуре последнее часто трактуют как “нечеловеческое”, неодолимо сильное, враждебное, механическое, металлическое, бездушное, безжалостное, уничтожающее, имеющее интеллект, но не имеющее души» [2, с. 41].

Такое восприятие, безусловно, предопределяет и неизбежное отрицательное отношение к феномену железной дороги. Негативные коннотации представлены не только в первых произведениях о путешествии по железной дороге, но и в более широком культурном контексте: «Железная дорога вызывала в сознании человека XIX века негативные ассоциации и связывалась с хтоническим пространством потому, что многие строители нашли при ее возведении смерть, получили увечья из-за жестоких жизненных условий: эта дорога для многих буквально оказалась дорогой смерти, да и само возникновение нового вида транспорта повлекло за собой коренные перемены в жизни всего общества» [2, с. 41]. Следует указать, что во многих современных произведениях русской литературы также сохраняется негативное восприятие железной дороги. К ним можно отнести рассказы О. Славниковой: «Любовь в седьмом вагоне», в котором упоминается железная дорога, положенная на человеческих костях (прямая ассоциация со стихотворением Н. А. Некрасова), «Русская пуля», в котором современный поезд-пуля сбивает что-то живое на своем пути, размазывая кровь по окнам. Подобные коннотации встречаются и в известном сборнике Д. Быкова «ЖД-рассказы», например, в одном из рассказов герои едут в экспрессе «Лев Николаевич», стилизованном явно под тот самый поезд, который оборвал страдания Анны Карениной. В пьесе «Анна Каренина II» О. Шишкин в предисловии указывает на тот факт, что в его сюжете о поезде «смертоносность» технологического феномена связана не с реальным поездом, а с поездом, появляющемся на экране.

М. Ямпольский, в частности, отмечал: «Первые путешествия по железной дороге породили определенный канон их описания в категориях баллистики. Этот же канон предполагал метафорическое превращение пассажира в механизм, вещь, лишенное чувств физическое тело» [3, с. 244]. Однако, несмотря на множественность подобных характеристик, путешествия по железной дороге становятся устойчивым и все более привлекательным объектом описания и в произведениях XX в. Популярный в русской литературе XIX в. сюжет смерти от поезда, мотив «безжалостного прогресса», постепенно заменяется новыми мотивами и сюжетами, герои осознают глобальное значение поезда и железной дороги. Так, например, буквально признается в любви к поезду герой рассказа Л. Андреева «На станции»: «Я никого не ждал, и некому было приехать ко мне; но я люблю этих железных гигантов, когда они проносятся мимо, покачивая плечами и переваливаясь на рельсах от колоссальной тяжести и силы, и уносят куда-то незнакомых мне, но близких людей. Они кажутся мне живыми и необыкновенными; в их быстроте я чувствую огромность земли и силу человека, и, когда они кричат повелительно и свободно, я думаю, так кричат они и в Америке, и в Азии, и в огненной Африке»⁴.

⁴ Андреев Л. Н. На станции // Библиотека Максима Мошкова. 1994–2013. URL: http://az.lib.ru/a/andreew_l_n/text_0284.shtml (дата обращения 11.08.2014).

Наиболее подробный анализ мотивов, связанных с образом железной дороги, представлен в работе Н. А. Непомнящих «Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике». Исследователь отмечает: «Основные символические значения железной дороги связаны с ее негативным восприятием большинством авторов XIX века: “дорога на костях”; “неизбежность гибели / катастрофы на железной дороге”; “разрушение природы и патриархального уклада жизни”; “обобщенное олицетворение зла технического прогресса” <...> К началу XX века появляются новые значения: “железная дорога – Россия”; “железная дорога – революционный путь к новой жизни”. Зачастую все они выступают в комплексе, и отделить одно от другого можно только условно» [4, с. 92–93].

Несмотря на некоторый спад популярности железных дорог как вида транспорта в XXI в., произведений на железнодорожную тематику появляется немало («Желтая стрела» В. О. Пелевина, «ЖД-рассказы» Д. Быкова, сборник «Красная стрела»), и художественный код этих произведений сохраняет черты, присущие ему и в XIX, и в XX в.

В рамках данной статьи особое внимание будет уделено специфике «железнодорожных сюжетов» в современной прозе на примере рассказов и эссе, вошедших в сборник «Красная стрела», созданный специально к 175-летию железных дорог России при поддержке издательства АСТ. Главной особенностью этого сборника является принцип отбора произведений: в него вошли эссе, рассказы и путевые дневники, в которых тема путешествия является главным сюжетообразующим элементом. Один из составителей сборника Сергей Николаевич в предисловии поясняет: «Да и само название, взятое напрокат у знаменитого экспресса, мгновенно вызывает ассоциацию с железнодорожной атрибутикой. Правда, атрибутикой уже слегка устаревшей, неактуальной. Вытесненной из продвинутого сознания стерильным комфортом и сверхскоростью неумолимого “Сапсана”. И все-таки “Красная стрела”! Почему? Потому что стрела, потому что летит, потому что в ночь, потому что красная, как кровь, которая стучит в висках при мысли о захлопнутой двери в купе СВ, в этом последнем прибежище для бездомных влюбленных 70–90-х годов. Всем, кто был счастлив и хотя бы однажды любил в “Красной стреле”, посвящается...» [5, с. 6–7].

Следует отметить, что данный сборник (его структура, нарративная природа, тематика, сюжетный репертуар, иллюстрации и т. д.), в свою очередь, является своеобразным «исследованием» «железнодорожного» текста и имеет свой «железнодорожный сюжет». С самого начала повествования читателю определена роль путешественника по железной дороге, а сама книга (сборник «Красная стрела») уподобляется поезду: «Итак, просьба ко всем провожающим освободить вагоны. Наш поезд отправляется...» [5, с. 7]. Кроме того, после такого символического «отправления» читатель знакомится с иллюстрациями-фотографиями, на которых все авторы произведений, вошедших в сборник, изображены пассажирами поезда, внутри пространства поезда или во вне, на перроне. Финальная же часть сборника демонстрирует фоторепортаж А. Ланге «Россия из окна поезда», который является своеобразным путевым дневником 2006–2009 гг. Показательно, что на многих фотографиях в качестве путешественника выступает поезд как субъект обозначенного сюжета о путешествии по железной дороге. Таким образом, выбранный для анализа сборник произведений современной прозы о железной дороге демонстрирует совмещение разных точек зрения на центральное сюжетное событие путешествия.

В первую очередь следует отметить, что в рассказах и эссе современных авторов о железной дороге выделяются и характеризуются, номинируются даже как особый жанр – разговоры пассажиров в поезде. При этом в качестве основной

причины выделяется желание, даже потребность человека в общении с собеседником, которого больше никогда не увидишь.

Позиция путешественника «внутри поезда» во многих произведениях меняется на точку зрения более универсальную, «извне», со стороны наблюдателя. При этом акцентируется внимание на описании путешествия как ментального события. Показательно, что позиция «внешнего наблюдателя» за перемещением поезда, человека по железной дороге раскрывается в контексте национальной самоидентификации. Это своеобразная попытка ответить на вопрос: что есть путешествие на поезде в России? Т. Толстая в рассказе «За проезд!» дает свою версию ответа: «Русский наш мир, Федор Иванович, выглядит так: большая тьма, в ней две светящиеся точки: Москва и Петербург. Сбоку где-то, конечно, Европа, но она почти уже не считается. Это в ваше время она была Европой, а сейчас черт-те что, и спасения нет. И дальше во все стороны тоже тьма, и она растет и пухнет. А русская жизнь – это путешествие из Петербурга в Москву, или из Москвы в Петербург, смотря с какой стороны смотреть. Два худо-бедно озаренных блюдечка, два пятнышка света, две платформы, где можно вынырнуть из темноты – отдышаться до следующего погружения» [5, с. 80].

На национальный характер путешествия из Петербурга в Москву указывает также автор репортажа о «Красной стреле» А. Кабаков («Ночь пути»): «Путешествие из Петербурга в Москву и наоборот всегда было, есть и будет государственным актом. Екатерина первая вполне осознала это и объяснила Радищеву. Здесь, во всеобщих пьянках, в свиданиях незаконных пар, в обсуждениях до самого прибытия судеб России, в откровенных рассказах незнакомцев и незнакомок вершилась настоящая жизнь имперской столицы. Какой же русский не любит именно этой быстрой езды, летящих за окнами вровень с поездом ночных облаков, теплого уюта самого комфортабельного места в стране!» [5, с. 220–221].

Безусловно, и само название сборника, и устойчивость повторения географических номинаций в произведениях сборника акцентируют внимание читателя не только на самом (отвлеченном, условном) событии путешествия по железной дороге, но именно на путешествии из Петербурга в Москву, что в большей степени и определяет разнообразие сюжетного репертуара, вариативность сюжетных ситуаций внутри центрального события, путешествия по России. Таким образом меняется масштаб ключевого события в сюжете произведений о железной дороге: от частных поездок из Петербурга в Москву и обратно (или наоборот), до путешествия по России на поезде, или путешествия самого поезда по России («Россия из окна поезда»), до путешествия как ментального события, как жизненного пути.

Если исследовать специфику вариативности сюжетных ситуаций в основном «железнодорожном сюжете» сборника, нужно выделить следующие примеры.

1. В первом рассказе сборника «Сверчок на печи» Людмилы Петрушевской описывается следующая сюжетная ситуация: представительница плеяды «запрещенных советских писателей» после премьеры своего спектакля в Петербурге отправляется домой в Москву на поезде «Красная стрела» и оказывается в купе СВ вместе с пьяным полковником. При этом сама героиня определяет специфику сложившейся ситуации через соотношение с сюжетным репертуаром русской классической литературы: «Вообще-то это был, конечно, гоголевский сюжет. Ревизор. Дядя приезжал с инспекцией из Москвы и теперь, после ужина в ресторане, был доставлен в СВ. Почему я подумала, что это ревизор, приехавший из Москвы, – если бы он ехал с ревизией в Москву, он бы не пил. Да и кто из Питера мог ревизовать московских! Мои печальные провожатые поставили чемодан на койку и повели меня к бригадиру поезда ругаться. Но другого места не нашлось. Даже

у проводников. Меня вернули в купе, попрощались и вышли. Поезд тронулся» [5, с. 53]. Далее в сюжете рассказа последовательно воспроизводятся основные атрибуты гоголевского сюжета (только в обратной перспективе): немая сцена, несостоявшаяся попытка завести любовный роман, разоблачение истинной сущности ревизора, сцена суда, восстановление социальной справедливости. Так, частное путешествие из Петербурга в Москву обнажает типичные социальные, философские, нравственные коллизии в судьбе героев уже XX в.

2. В рассказе А. Демидовой «Ну, как жизнь, звезда?» путешествие на поезде «Красная стрела» – это особая форма жизни актрисы, которая снимается на «Ленфильме» и играет в театре на Таганке, это встречи и беседы в купе со своими коллегами, ночные репетиции спектаклей: «Ехали втроем в купе и всю ночь болтали. Сначала мы в два голоса с Ваней пересказывали все репетиции в “Вишневом саде” (Дыховичный – Епиходов, Высоцкий – Лопухин, я – Раневская)... Потом перешли на “Гамлета” (Высоцкий – Гамлет, Дыховичный – Розенкранц, я – Гертруда). И опять бессонная ночь» [5, с. 115]. Путешествие на поезде – особый способ существования, символизирующий не только смену пространства, но и возможность сосуществовать одновременно в разных мирах, ролях, сознаниях, литературных сюжетах и т. д.

Особым предметом описания в современной прозе становится сам образ железной дороги, который не только мифологизируется, как в предшествующей литературной традиции, но и наделяется устойчивыми положительными характеристиками в сознании путешественника: гармоничное сосуществование с природным миром, неотделимость от человеческого пространства, субъектность существования, особая автономность: «Как устроена железная дорога? Железная дорога устроена таким образом, что весь ее сложный и точный механизм вплетается в теплые ландшафты, как водоросли вплетаются в тела затонувших кораблей. Железная дорога прокладывается так, чтобы ее невозможно было вычленивать из пространства, сквозь которое она пролегает... Обычно железнодорожные маршруты совпадают с маршрутами птичьих стай... В большинстве случаев железнодорожные насыпи расположены так, чтобы лунный свет падал в окна вагонов, вырывая пассажиров из их расшатанных сновидений, наполняя воздух вокруг них тенями и затемнениями, ослепляя их со сна и позволяя им видеть то, из чего на самом деле состоит всякая железная дорога, – темноту, тишину и смерть...» [5, с. 310].

Характеристика железной дороги в художественном произведении, безусловно, определяется точкой зрения либо героя, либо повествователя. Современные авторы пытаются проанализировать причины изменения рефлексивной позиции человека по отношению к одному и тому же объекту реальности: «Наши отношения с железной дорогой носят характер поверхностный, утилитарный... А стоит застрять где-нибудь посреди ночных платформ... И нас накрывает эта метафизика железной дороги, ощущение бесконечности, нависающей над каждым вокзалом, над каждой пристанционной будкой, над каждым переездом, о существовании которых мы даже не догадываемся. Главный секрет железной дороги в том, что она совершенно не нуждается в нашем присутствии, она как река, и течет по той простой причине, что не может остановиться. Железная дорога притягивает нас, чтобы лишить воли и сопротивления, дезориентировать и затащить в свою западню... Железная дорога – место загадочное и не до конца нам понятное, она существует по своим законам, и мы бы охотно их придерживались, если бы кто-нибудь их нам объяснил» [5, с. 314–315].

По-прежнему в литературных произведениях ключевым материалом для рефлексии персонажа остается событие путешествия, его основные атрибуты и общая семантика. Однако в текстах современной прозы наблюдается очевидная зависи-

мость в восприятии человеком путешествия по железной дороге от длительности его пребывания в поезде. Временной фактор определяет практически все параметры восприятия, отношения человека к событию путешествия на поезде. В качестве примера сравним описание двух типов путешествия: из Петербурга в Москву и из Москвы во Владивосток. Как правило, в описании проезда на поезде «Красная стрела» не встречается временных характеристик, лишь в некоторых случаях указание на длительность пути носит метафорический или ментальный характер (путешествие на поезде как часть жизненного пути): «...состав наш – основной и переменный – раз от раза варьировался; неизменным оставалось само путешествие. Это не были разрозненные поездки, а именно путешествие, длящееся если не в пространстве, то во времени. Кто-то усаживался играть в домино или в карты, а кто читать, подкрепляться или выпивать. Поезд жил своей передвижной жизнью, но я не знаю, слышали ли аудитории наших почтенных институтов такие “лекции”, столь пристрастные обсуждения и дискуссии о кино, какие мы вели под грохот электрички или обеденный перерыв, за “трапезой” (другим словом не могу назвать “изыски”, в которых мы ухищрялись, компенсируя убожество тогдашних залов, холодных зимой и неудобных летом)» [5, с. 573].

Второй тип путешествия – максимально длительный – в большей степени демонстрирует концентрацию внимания «человека в пути» на категорию времени. Так, например, травелог Д. Данилова уже в названии фиксирует временной отрезок – «146 часов», затем проводится интересное и показательное сравнение: «Все-таки 146 часов – это довольно много. Не вообще 146 часов. А в поезде, 146 часов подряд, сплошняком» [5, с. 591]. Негативные коннотации, заданные таким восприятием длительности этого путешествия по железной дороге, постепенно распространяются на все атрибуты путешествия. Сознание человека в пути гиперболизирует любые события, происходящие в поезде: «Храпение соседа, похрапывание соседки, дружный коллективный сон пассажиров вагона... И снова тишина, вернее, не тишина. А грохот коллективного храпа» [5, с. 594]. Постепенно сознание путешественника, сконцентрированное только на фиксации временных отрезков пути, влияет и на стиль повествования: художественное и подробное описание видов из окна поезда превращается в протокольные записи-фиксации типичных объектов природы и архитектуры: «Трогание поезда, набирающие скорости, мост. Волга, храп... И опять молчание. Время передвинулось на час вперед. Все как везде» [5, с. 598–601]. Таким образом, сюжет о путешествии человека в поезде трансформируется в сюжет о времени, субъектом события путешествия становится время, которое движется, тянется и т. д.

По мере приближения героя к конечной станции растет его раздражение на окружающих, на себя, на саму ситуацию путешествия: «Хочется умолкнуть и немотствовать. Наверное, так и надо сделать до появления облезлых коричневых товарных вагонов, заброшенных железобетонных заводских корпусов или других объектов, подлежащих сколько-нибудь внятному описанию» [5, с. 607].

В отличие от рассказов о железнодорожных путешествиях, в которых человеку хотелось пообщаться со своими попутчиками, герой этого травелога, напротив, мечтает о тишине, каждый новый пассажир воспринимается как источник шума, отдельный Голос, очередной психологический раздражитель. В сюжете о путешествии вновь меняется образная система, модифицируются герои: «В вагон вошли два голоса, мужской и женский. Голоса спрашивают, где их места. Вот и вот, отвечает голос-проводник. Голоса устраиваются поудобнее. И отправление» [5, с. 620–623].

Однако длительность путешествия в финале произведения влияет на неожиданную метаморфозу в сознании путешественника: появляется новый взгляд

на мир, особое восприятие пространства, масштаба пройденного пути, существенно меняется способ видения событий, формируется «иное зрение». Путешественник превращается в режиссера, событие путешествия – в фильм: «Странно сейчас вспоминать, как поезд отправлялся с Ярославского вокзала, проезжал мимо Яузы, Северянина... как сломался вакуумный биотуалет, как непосредственные соседи, самые первые, говорили о плавленом сырке и картошечке «Роллтон», как полковник в отставке рассказывал о своей огромной зарплате, как три парня и девушка перебрасывались тарелкой-фрисби во Владимире. Сейчас это все воспринимается как эпизоды какого-то малохудожественного фильма [5, с. 624–627].

Дискретность восприятия пространства за окном поезда фиксируется и в последнем рассказе сборника А. Ланге «Сухопутный пароход». Описывая идею создания проекта «Россия из окна поезда», автор акцентирует внимание на особом восприятии поезда как путешественника по России, на необходимости воспроизведения увиденного из окна как единого текста в виде отдельных фотографий, объединенных в одно целое, что позволит передать сочетание разрозненных атрибутов железной дороги и цельного образа пространства, увиденного из окна поезда: «Так родилась идея почти одушевленного поезда-путешественника, который будет бороздить пространства страны-океана и глазами которого мы будем на них смотреть... сама железная дорога очень фотогенична. Своими беспрестанно повторяющимися шпалами, рельсами, столбами, вагонами она невероятно похожа на фотопленку, и такая же пленка из неспешно сменяющих друг друга кадров мелькает за окном поезда, сливаясь в одно бесконечное кино. Я думаю, что поезд вообще – очень русский вид транспорта, который во многом сродни нашему внутреннему устройству, и дело здесь именно в скорости. Потому что темп и ритм русской ментальности, как мне кажется, соответствует темпу движения поезда через пространство» [5, с. 697–702].

Таким образом, финальное произведение сборника, на наш взгляд, совмещает в себе основные элементы обобщенного (центрального) «железнодорожного сюжета» в современной прозе: олицетворение поезда-путешественника, описание железной дороги как субъекта основного сюжетного события, ощущение динамичности железнодорожного путешествия, особой скорости при смене пространства, восприятие поезда как русского вида транспорта, национальная самоидентификация путешественника в поезде, определение темпа и ритма русской ментальности в вагоне поезда, осознание железнодорожного пути как человеческого следа в природном пространстве, глобальное определение жизни «как дороги, как долгожданного отрыва, как авантюрного приключения, цель и конечная остановка которого остаются неизвестными до самого финала». Несмотря на то что в современной прозе, безусловно, сохраняются элементы «железнодорожного канона», определяющего сюжетный репертуар классической русской литературы, результаты исследования произведений отдельного сборника, посвященного железнодорожной тематике, позволяют сделать предварительные выводы о существенной модификации основных компонентов сюжета.

Список литературы

1. *Секацкий А.* Слово о паровозе // Секацкий А. Сила взрывной волны. Статьи, эссе. СПб.: Лимбус пресс, 2005.
2. *Комагина С. Г.* Образ железной дороги в русской литературе: мифологические истоки // Ежегодник Русско-польского института. Вроцлав, 2011. № 1 (1). С. 41–56.

3. Ямпольский М. Наблюдатель. Очерки истории видения. М.: Ad Marginem, 2000.
4. Непомнящих Н. А. Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике (обзор) // Сюжетно-мотивные комплексы русской литературы. Новосибирск, 2012. С. 92–105.
5. Красная стрела: Рассказы, эссе / Сост. С. Николаевич, Е. Шубина. М.: Изд-во АСТ, 2013.

N. V. Konstantinova

Novosibirsk, Russian Federation

**«THE RAILWAY PLOTS» IN THE MODERN PROSE
(ON MATERIALS OF THE COLLECTION «RED ARROW»)**

The specific of the «railway plots» in the modern prose on materials of the collection «Red arrow», created specially for 175 anniversary on Russian railway, consisted of essays, stories and travel diaries, where hero's trip on railway is the main element, forming the plot, is considered in the article. «Plot repertory» of the modern works about the railway sorts with the «railway canon», formed in the works of XIX century. The parallels, made in the research, allow to draw the conclusions about the specific of transformation of stable plot diagrams of «railway text», the influence of genre, narrative strategy of the author-traveler, changing of the characters system, motive structure and chronotope.

Keywords: railway plot, trip, plot repertory, narrative strategy.

Konstantinova Natalia V. – Candidate of Philological Science, the Head of the Department of Russian and Foreign Literature, the Theory of Literature and Methodic of Literature Teaching in Novosibirsk State Pedagogical University (28 Vilyujskaya Str., Novosibirsk, 630126, Russian Federation, scribe2@yandex.ru)