

Научная статья

УДК 82-1

DOI 10.25205/1818-7919-2024-23-9-124-131

## Железная дорога как культурный феномен и как поэтический текст

Юрий Васильевич Шатин

Новосибирский государственный педагогический университет  
Новосибирск, Россия

Институт филологии  
Сибирского отделения Российской академии наук  
Новосибирск, Россия

shatin08@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2725-2836>

### Аннотация

Рассматриваются два аспекта железной дороги: как культурный феномен и как тематический мотив поэтического текста. Появление железной дороги не только стало важным техническим достижением, но и сформировало ранее неизвестный культурный код с отличительными чертами. Возникает новый тип дискурсивной реальности, приводящей к оригинальному принципу текстообразования. Параллельно культурному коду возникает другой – художественный, отличающийся уникальностью и эксклюзивностью. Примером художественного кода, связанного с железной дорогой, является стихотворение М. Цветаевой «Рельсы» (1923). В стихотворении мы можем наблюдать борьбу двух моделей – генеративной, вписанной в парадигму культуры, и интерпретационной, активно противостоящей первой парадигме и благодаря синтагме определяющей самозамкнутость поэтического текста.

### Ключевые слова

железная дорога, Цветаева, код, генеративная модель, интерпретационная модель

### Для цитирования

Шатин Ю. В. Железная дорога как культурный феномен и как поэтический текст // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2024. Т. 23, № 9: Филология. С. 124–131. DOI 10.25205/1818-7919-2024-23-9-124-131

## The Railway as a Cultural Phenomenon and a Poetic Text

Yurii V. Shatin

Novosibirsk State Pedagogical University  
Novosibirsk, Russian Federation

Institute of Philology  
of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences  
Novosibirsk, Russian Federation

shatin08@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2725-2836>

### Abstract

*Purpose.* The article examines two aspects of the railway: as a cultural phenomenon and as an example of thematic motif in poetic text.

© Шатин Ю. В., 2024

ISSN 1818-7919

Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2024. Т. 23, № 9: Филология. С. 124–131  
Vestnik NSU. Series: History and Philology, 2024, vol. 23, no. 9: Philology, pp. 124–131

*Results.* The appearance of the railway was not only an important technical achievement, but also formed a previously unknown cultural code with distinctive features. Firstly, with a paradoxical sense of stability of the path and at the same time, promising disaster in case of deviation, incommensurable rides on horseback. Secondly, with the feeling of simultaneous presence into opposite spaces – at the unchanging point of the carriage and in the constantly changing panorama outside the window. Thirdly, a qualitatively new sense of rhythm, accelerated and hinting as the possibility of change. As a result, a new type of discursive reality arises, leading to an original type of text formation. So, in parallel with the cultural code, another arises – an artistic one, characterized by uniqueness and exclusivity. An example of an artistic code related to the theme of the railway is M. Tsvetaeva's poem *Rails* (1923). Based on the tradition of traveling by rail as symbolic movement towards non-existence, Tsvetaeva actualizes the mortal motif in her own way, built on conflict of hard (iron) and soft (canvas), as well as on introducing a musical motif into the text (the linearity of musical lines) along with the original sound recording, creating the effect of a patronymic attraction.

*Conclusion.* Thus, in the poem *Rails* we observed the struggle of two models – generative inscribed in the paradigm of culture, and inter-iterative, actively opposing the paradigm and, thanks to syntagma, determining the self-closure of the poetic text.

#### Keywords

railway, Tsvetaeva, code, generative model, inter-iterative model

#### For citation

Shatin Yu. V. The Railway as a Cultural Phenomenon and Poetic Text. *Vestnik NSU. Series: History and Philology*, 2024, vol. 23, no. 9: Philology, pp. 124–131. (in Russ.) DOI 10.25205/1818-7919-2024-23-9-124-131

## Введение

Лягте, рельсы! Встаньте, бездны!

Покоряйся нам, земля!

И катися, путь железный,

От Невы и до Кремля... –

такими стихами в оде «Железная дорога» (1842) Степан Шевырëв приветствовал начало строительства железной дороги, которая должна была связать две столицы. Парадоксальным образом именно литератор, близкий к кругу славянофилов, первым начал восславлять достижение технического прогресса. Парадоксы и далее буквально окутывали создание первой железной дороги как культурного феномена. Достаточно сказать, что большая часть отпущенных средств была расхищена тогдашним министром путей сообщения графом Клейнмихелем и его ближайшим окружением, а также подрядчиками, но, несмотря на это, Николаевская дорога, открытая в 1851 г., оказалась на тот момент лучшей в мире.

Точно таким же парадоксом железная дорога отразилась в сознании современников. Новое средство передвижения изменило семиотические и психологические координаты, выработанные столетиями при традиционных средствах езды. С одной стороны, колея железной дороги воспринималась как символ стабильного устойчивого движения, не допускающего какого-нибудь отклонения, с другой – в случае нарушения такой стабильности катастрофа становилась неизбежной и приводила к жертвам, несоизмеримым при езде на лошадях. Достаточно вспомнить крушение царского поезда Александра Третьего в Борках 29 октября 1888 г., в результате которого погиб 21 человек и было ранено 68 (двое из них вскоре скончались). Такое путешествие, напоминающее движение по лезвию бритвы, неизбежно порождает амбивалентное отношение к самому средству. Н. И. Мартишина справедливо замечает: «...появление среди дорог железной дороги породило в российской культуре, с одной стороны, перенос на неё символики дороги и, с другой стороны, формирование новой смысловой системы – представление о железной дороге как символическом воплощении технического прогресса, подминающего и уничтожающего органическое бытие» [2022, с. 13].

Не менее значимым оказывался еще один семиотический и психологический компонент. Пассажир поезда постоянно ощущал себя находящимся в двух пространственных сферах одновременно – неизменной точке присутствия в вагоне и постоянно меняющейся панораме движущегося поезда. Известен пример о двух пассажирах, которые встретились дважды в пути за одним столиком вагона-ресторана: первый раз в Новосибирске, второй – в Иркутске.

Таким образом, появление железной дороги проблематизировало два асимметрических параметра: абсолютного порядка, который при определенных обстоятельствах одновременно оборачивался хаосом, и одновременного пребывания субъекта в двух противоположных пространствах – неподвижно закрытом и динамически открытом.

Третьим немаловажным следствием становится изменение ментального взгляда на мир, который приобретает динамичность и убыстренность. Начиная с XIX в. «введение в сюжет произведений докинематографической эпохи мотивов железной дороги приводит к эффекту динамизации дискурса, проблематизирует оппозицию старинного уклада жизни и технического прогресса, которая становится ключевой» [Муратова, Жиличева, 2022, с. 56–57]. Сформированный культурный код железной дороги взывает к новому типу дискурсивной реальности, которая, в свою очередь, приводит к новому типу *текстообразования*.

И здесь самое время обратить внимание на неизбежность разграничения культурного и художественного кодов, ибо первый характеризуется своей универсальностью в рамках парадигмы, второй, по сути, уникален и эксклюзивен. Благодаря универсальности первого кода сама культура может быть представлена в виде матезиса, сходного с таблицей Менделеева: наряду с клетками, содержащими реальные элементы, она включает значимые пустоты, которые свидетельствуют, что, если бы этот элемент существовал, его свойства были бы такими-то, а не иными. Потенциальное оказывается более значимым по отношению к реальному.

В свою очередь, художественный код благодаря своей уникальности до конца не вписывается в существующий матезис и стремится противостоять ему. Скрытый конфликт культурного и художественного кодов существовал с момента возникновения литературы, но, как установил М. Фуко, «именно в начале XIX века – в то время, когда язык как бы погружался в свою объективную толщу и позволял знанию пронизывать себя насквозь, – он одновременно восстанавливал самого себя в другой области и в другой самостоятельной форме – едва доступной, сосредоточенной на загадке своего происхождения, всецело соотнесенной с чистым актом письма. Литература бросает вызов своей родной сестре – филологии: она приводит язык от грамматики к чистой речевой способности, где и сталкивается с диким и властным бытием слов <...> литература всё более и более отличает себя от дискурсии мысли и замыкается в своей глубокой самозамкнутости» [Фуко, 1977, с. 390].

Подобное соотношение культурного и художественного кодов определяет статус художественных текстов как особого сегмента культуры. «Текст является такой дискурсивной формой, которая образует “верхнюю” границу лингвистического анализа и “нижнюю” границу культуры. Риторика текста в известной мере обеспечивает синтез этих подходов, замыкаемых на автотелическую (риторическую) функцию речи, передающей информацию о собственной структуре. Этим объясняется, в частности, то обстоятельство, что во всех вариантах современной риторики, в отличие от лингвистики текста, предлагается его интерпретативная, а не генеративная модель» [Мейзерский, 1991, с. 109]. К сказанному В. М. Мейзерским следует добавить, что такая интерпретативная модель должна представлять, на наш взгляд, ансамбль кодов, включающих наряду с преодолением лингвистического кода коды интертекстуальности, метатекстуальности и архитектекстуальности. При подобном подходе текст одновременно раскрывает собственную уникальность, эвристические связи с другими текстами, признаки определенного жанра, а также и информацию о самом себе как художественном образовании.

### Результаты исследования

В рамках настоящей статьи обратимся к прецедентному тексту – стихотворению М. Цветаевой «Рельсы» (1923) [Цветаева, 1994]. Воплотив в нем мотив железной дороги, Цветаева не могла не учесть сложившийся к тому времени культурный код, которым характеризовался предшествующий период русской поэзии. Если в первых «железнодорожных» стихотворе-

ниях господствовал пафос восторга и оптимизма, например у Фета, то с конца 1850-х гг. эта традиция была резко сломлена прежде всего в «Железной дороге» (1858) Некрасова. Задав традиционный мотив быстрого движения («Быстро лечу я по рельсам чугунным, / Думаю думу свою»), поэт по контрасту вводит противоположный мотив – смерти («Прямо дороженька, насыпи узкие, / Столбики, рельсы, мосты, / А по бокам-то всё косточки русские...»).

Спустя два десятилетия происходит дальнейшая конкретизация – благодаря «Анне Карениной» мотив гибели железнодорожника трансформируется в самоубийство главной героини. Эстафету Толстого подхватывает Блок, у которого железная дорога тесно коррелирует с самоубийством. Сначала через детское восприятие в стихотворении «Из газет» (1903): «Мамочке не больно, розовые детки, / Мамочка сама на рельсы легла / Доброму человеку, толстой соседке, / спасибо, спасибо. Мама не могла... / Мамочке хорошо. Мама умерла»), а затем в более известном «На железной дороге» (1910), где смерть дается на фоне абсолютного равнодушия пассажиров в мчащемся поезде («Вставали сонные за стёклами / И обводили ровным взглядом / Платформу, сад с кустами блёклыми, / Её, жандарма с нею рядом. / Лишь раз гусар, рукой небрежною / Облокотясь на бархат алый, / Скользнул по ней улыбкой нежною, / Скользнул, и поезд в даль умчал»).

Таким образом, обратившись к теме железной дороги, Цветаева могла опираться на сформированную традицию. Основной корпус стихотворений на указанный мотив («Крик станций», «Сон вагонов», «Поезд жизни», «Побег», «В сиром воздухе загробном» и др.) приходится на 1922–1923 гг., и это не случайно, если учесть, что с этого времени начинается период эмигрантских странствий поэта, в новом контексте актуализовавший основной для лирики Цветаевой моральный мотив.

Литературоведами неоднократно отмечалась определенная переключка стихотворений о железной дороге друг с другом. «Отказавшись от циклического единства, Цветаева, тем не менее, связывает лирические тексты посредством композиционных приёмов, метрико-ритмического строения, лексико-стилистических переключек, интертекстуальных, исторических и литературных отсылок, биографического контекста, авторских вставных конструкций и стихотворных заголовков» [Шатовкина, 2019, с. 125–126]. Полностью соглашаясь с предложенным исследователем списком, следует заметить, что смысл каждого из указанных текстов им не исчерпывается. Прежде всего, художественный эффект достигается особым соединением элементов, «химией слоев», обусловивших неповторимость каждого из стихотворений, в том числе и стихотворения «Рельсы».

Начнем с заглавий, роль которых в поэтике Цветаевой весьма значима. Согласно С. Синьорини, «основное ядро поэтических циклов Цветаевой, а также отдельных стихотворений, обычно содержится в заглавии. Слово-заглавие составляет как бы тему, а текст – тему, раскрывающую и расширяющую значение слова-заглавия. Слово, выполняющие функцию “заглавия темы”, всегда повторяется в цикле или в роли субъекта, или в роли главного семантического элемента, определяющего выбор всего словесного материала» [Signorini, 1993, p. 251].

Задав в заглавии основную тему стихотворения, Цветаева совершает превращение его в ряд рематических развертываний. «Железнодорожные полотна» раскладываются на три ремы, каждая из которых становится сюжетобразующим мотивом: дорога – железо – полотно. Сюжетность мотива дороги задается в первую очередь семантическим ореолом метра, обеспечивающим высокую корреляцию мотива с пятистопным хореем, имеющим устойчивую традицию в русской поэзии («Что ты часто ходишь на дорогу / В старомодном ветхом шушуне», «Выходила на берег Катюша», «По военной дороге / Шёл в борьбе и тревоге / Боевой восемнадцатый год», «Гул затих, я вышел не подмостки» и др.).

Вместе с мотивом дороги сквозную оппозицию образуют железо vs полотно как твердое и мягкое. С одной стороны, железа «режущая синь», «ножницами режущий гудок», с другой – «нежась наподобие простынь» или «час, когда отчаянем, как свахой / простыни разо-

стланы». Результатом столкновения одновременной мягкости и твердости железнодорожного полотна становится финал сюжета – «красное, напрасное пятно», подразумевающий мотив крови и намекающий на самоубийство, выраженное энтимемой – «Молодые женщины порою / Льстятся на такое полотно». В написанном несколькими месяцами раньше стихотворении «Побег» уже был актуализован этот мотив – «верстовая снасть столба», где, по выражению А. Г. Степанова, «Цветаева присягает на самоубийство, ей так и не удается освободиться от навязывания смерти, которую она предвидит. Мистическим образом проясняется “технология” конца» [Степанов, 2012, с. 191].

Наряду с многочисленными гипертекстуальными ссылками на предшествующие стихи система интертекстуальных связей буквально пронизывает лирический сюжет текста, проводя его сквозь цепь семантических метаморфоз. Центральная сема – железнодорожные полотна – подвергается серии превращений, каждое из которых способствует приращению определенной доли поэтического смысла. Завязкой такого превращения становится аллюзия на текст пушкинских «Бесов». Неслучайность такой отсылки вполне очевидна, ибо «в цветаевском преломлении они (пушкинские бесы. – Ю. Ш.) обретают самостоятельность и умолкают, сознательность их действия происходит благодаря изменению глагольного числа (гонят / гонит) и пунктуальности знака ?/!» [Шатовкина, 2019, с. 116]. Продолжая рассуждения, А. А. Шатовкина резонно замечает, что как раз благодаря пушкинскому интертексту создается эффект перерастания реального пространства (и, добавим, вместе с ним лирического события) в сферу творческого воображения.

Парадоксальность игры смыслами в стихотворении «Рельсы» заключается в том, что, как бы продолжая тему пушкинского беса: «Там верстою небывалой / Он торчал передо мной», – Цветаева переводит ее в новый регистр. «Насыпи застывшие столбы» оказываются женою Лота, превращенной в соляной столб. Путь жены Лота мог оказаться спасением от ужасов Содомы, но цена такого спасения заключалась в полном отказе от прошлого: убегая, не оглядываясь назад. В отличие от героини Ветхого Завета лирическая героиня Цветаевой оказывается одновременно гонимой бесовскими силами и отягченной обязательством глядеть на прошлое («Это уезжают – покидают, / Это остывают – отстают / Это остаются»). Подобно Фриде из «Мастера и Маргариты», обреченной каждый раз получать в подарок платок, которым она задушила младенца, героиня, как и сама Цветаева, покидая Содом страны, «название которой состоит из одних согласных», оказывается неспособной порвать связывающую с прошлым нить. Вместе с прошлым она теряет голос, судьба ее становится трагически предопределенной, схожей с судьбой обезголосевшей поэтессы с острова Лесбос («Плач безропотности! Плач болотной / Цапли, знающей ужу»).

Итак, цепь метаморфоз, сопровождающих движение лирического сюжета, формирует синтагматику стихотворного высказывания, обуславливает особенности его композиции, где первый катрен становится зачином, последний содержит развязку, а само развитие действия заключается в четыре строфы, замкнутые между ними.

Интертекстуальность глубинной структуры стихотворения «Рельсы», как и большинства других произведений, становится у Цветаевой полем игры, где наряду с опознаваемыми знаками чужого текста и чужого слова возникает жесткий механизм, как бы выворачивающий существующую традицию наизнанку. Наиболее заметными компонентами такого переворачивания становятся ритм и звукопись. При традиционности пятистопного хорея, относящего к мотиву дороги, Цветаева создает оригинальный ритмический рисунок. Как указал в своем труде М. Л. Гаспаров, «в “Рельсах” начинают использоваться “полузапрещенные” ранее вариации с пропуском на II стопе, дающие непривычный для этого размера альтернирующий ритм» [Гаспаров, 1984, с. 231]. Продолжая наблюдения за ритмом, необходимо заметить, что альтернирующий эффект усиливается в тех случаях, когда пропуску ударения на II стопе сопутствует пропуск либо на I, либо на III стопах. «Железнодорожные полотна», «И обезголовившая Сафо» – в первом случае; «Высящаяся... поверх любви», «Высящаяся... женою Лота» – во втором. При этом энергичное начало при условии одновременного пропуска мно-

гократно усиливается резко выраженным *enjambement*, делающим ритм Цветаевой непохожим на чей-либо из ее современников.

Не менее важной составляющей чертой цветаевской поэтики и этого стихотворения становится звукопись. Поэт прекрасно понимает, что поэзия, безразличная к звуку, поэзией не является – правило, не знающее исключений. Такое понимание зарождается уже в первых сборниках Цветаевой, но кульминации достигает как раз в указанный период – начала 1920-х гг. Важно отметить при этом, что звукопись Цветаевой практически лишена той орнаментальной функции, которую можно наблюдать в поэзии символистов, в частности у К. Бальмонта.

Исследователями давно замечено, что звукопись Цветаевой всецело подчиняется принципу паронимической аттракции, при которой она едва ли не первой в русской поэзии ее реализует. «В отношении паронимической аттракции вовлекаются языковые единицы в пределах одной строки, соединения строк, строфы, целого текста. Отношения звукового сходства и звукового контраста семантизированы и являются сигналами глубинной семантической связи» [Ревзина, 1998, с. 34]. В «Рельсах», в частности, звуковая метафора семантизирует уже рассмотренную оппозицию твердого (железа) vs мягкого (полотна). С одной стороны, полотно посредством аллитерации *пл* превращается в плач Сафо, последней швеи, плач безропотности, плач болотной цапли, с другой – благодаря *рж* – рельсовая режущая синь, ножицами режущий гудок. И, наконец, столкновение двух звуковых кодов в последнем катрене: «Растекись напрасною зарёю / Красное напрасное пятно! / ...Молодые женщины порою / Льстятся на такое полотно».

Далекая от семиологических изысканий, Цветаева интуитивно ощущала роль и значимость индексальных и иконических знаков в плане наполнения их вторичными семантическими координатами. В одной из своих работ, посвященных использованию иконических знаков, А. Г. Степанов сделал любопытное наблюдение, предположив, что литера «н» в «Рельсах» является графическим аналогом железной дороги и содержит внутри себя скрытый смысл. «Эта самая “железнодорожная” из кириллических букв способна миметически передать идею женского самоубийства на рельсах. В переводе графической и звуковой формы на “железнодорожный” код “н” анаграммирует имя героини Толстого» [Степанов, 2006, с. 34].

### Заключение

Таким образом, на примере стихотворения «Рельсы» мы можем видеть, как в художественном тексте со-противопоставляются две модели – генеративная и интерпретационная. Если метафорически воспользоваться понятием взаимодополнительности, принятом в современной физике, следует утверждать, что художественный текст оказывается одновременно вписанным в современную создателю парадигму культуры, которая сама является совокупностью текстов, но, с другой – этот же художественный текст активно противостоит парадигме, обуславливая тем самым свою неповторимость и самозамкнутость. Весьма возможно, что следствия этого парадокса в полной мере еще предстоит усвоить культурологической и литературной теории.

### Список литературы

- Гаспаров М. Л. Очерки истории русского стиха. М.: Наука, 1984. 322 с.  
Мартишина Н. И. Мифологизация объектов железной дороги в культуре // Вестник Сиб. гос. ун-та путей сообщения. Гуманитарные исследования. 2022. № 4 (15). С. 10–16.  
Мейзерский В. М. Философия и неориторика. Киев: Лыбидь, 1991. 183 с.  
Муратова Н. А., Жиличева Г. А. Семиотика поезда в русской литературе: интермедийный и метапоэтический аспекты // Вестник Кемеров. гос. ун-та. 2022. Т. 24, № 1. С. 50–59.

- Степанов А. Г.** О «железнодорожных» стихах М. Цветаевой: поэтика тематических подхватов // Лики Марины Цветаевой: XIII Междунар. науч.-тем. конф.: Сб. докл. М., 2006. С. 31–42
- Степанов А. Г.** Железная дорога в судьбе и поэзии Марины Цветаевой // Филологија и универзитет: зб. Радова. Наука и современи универзитет 1. Ниш, 2012. С. 188–192.
- Ревзина О. Г.** Системно-функциональный подход в лингвистической поэтике и проблема описания поэтического идиолекта: Дис. в форме науч. докл. ... д-ра филол. наук. М., 1998. 82 с.
- Цветаева М. И.** Рельсы // Марина Цветаева. Собр. соч.: В 7 т. М.: Эллис Лак, 1994. Т. 2. С. 208–209.
- Фуко М.** Слова и вещи: Археология гуманитарных наук. М.: Прогресс, 1977. 487 с.
- Шатовкина А. А.** Пространственно-временная специфика книги М. И. Цветаевой «После России»: образы железной дороги // Вестник Волж. гос ун-та им. В. Н. Татищева. 2019. Т. 2, № 2. С. 112–127.
- Signorini S.** Мастерство Марины Цветаевой (на примере поэтического цикла «Разлука») // *Europa Orientalis*. 1993, No. 2 (12). P. 249–263.

### References

- Foucault M.** *Slova i veschi: Arkheologiya gumanitarnykh nauk* [Words and Things: Archeology of Humanities Knowledge]. Moscow, Progress Publ., 1977, 487 p. (in Russ.)
- Gasparov M. L.** *Ocherki istorii russkogo stikha* [Essays on the History of Russian Verse]. Moscow, Nauka, 1984, 320 p. (in Russ.)
- Martishina N. I.** Mifologizatsiya ob"ektov zheleznoi dorogi v kul'ture [Mythologization of Railway Objects in Culture]. *Siberian University of Means of Communication Herald. Humanities Studies*, 2022, no. 4 (15), pp. 10–16. (in Russ.)
- Meizersky V. M.** *Filosofiya i neoritorka* [Philosophy and Neo-Rhetoric]. Kiev, Lybed Publ., 1991, 183 p. (in Russ.)
- Muratova N. A., Zhilicheva G. A.** Semiotika poezda v russkoi literature: intermedial'nyi i meta-poeticheskii aspekty [Semiotics of the Rail in Russian Literature: Intermedial and Meta Poetic Aspects]. *Kemerovo University Herald*, 2022, vol. 24, no. 1, pp. 50–59 (in Russ.)
- Revzina O. G.** Sistemno-funktsional'nyi podhod v lingvisticheskoi poetike i problema opisaniya poeticheskogo dialekta [System Functional Approach in Linguistic Poetics and The Problem of Describing a Poetic Idiolect]. Dr. Philol. Sci. Dis. in a Scientific Report Form. Moscow, 1998, 82 p. (in Russ.)
- Shatovkina A. A.** Prostranstvenno-vremennaya spetsifika knigi M. I. Tsvetaevoi "Posle Rossii": obrazy zheleznoi gorogi [The Spatial and Temporal Specifics of M. Tsvetaeva's Book "After Russia"]. *Volzhsky University named after V. N. Tatischev Herald*, 2019, vol. 2, no. 2, pp. 112–127. (in Russ.)
- Singorini S.** Masterstvo Mariny Tsvetaevoi (na primere poeticheskogo tsikla "Razluka") [The Skill of Marina Tsvetaeva (on The Example of The Poetic Cycle "Parting")]. *Europa Orientalis*, 1993, no. 2 (12), pp. 249–263. (in Russ.)
- Stepanov A. G.** O "zheleznodorozhnykh" stikhakh M. Tsvetaevoi: poetika tematicheskikh podkhvatov [About M. Tsvetaeva's "Railing" Poems: The Poetics of Thematic Pickup]. In: *Liki Mariny Tsvetaevoi* [Faces of Marina Tsvetaeva]. XIII International Scientific Thematic Conference. Materials. Moscow, 2006, pp. 31–42. (in Russ.)
- Stepanov A. G.** Zheleznaya doroga v sud'be i poezii Mariny Tsvetaevoi [The Railing in the Fate and Poetry of Marina Tsvetaeva]. In: *Philology and university: coll. Radova. Science and the modern university 1. Nish*, 2012, pp. 188–192. (in Russ.)
- Tsvetaeva M. I.** Rel'sy [Rails]. In: *Marina Tsvetaeva. Collected Works*. In 7 vol. Moscow, Ellis Luck Publ., 1994, vol. 2. pp. 208–209. (in Russ.)

---

---

### Информация об авторе

**Юрий Васильевич Шатин**, доктор филологических наук, профессор  
Scopus Author ID 57206658737  
SPIN 2042-4331

### Information about the Author

**Yurii V. Shatin**, Doctor of Sciences (Philology), Professor  
Scopus Author ID 57206658737  
SPIN 2042-4331

*Статья поступила в редколлегию 23.01.2024;  
одобрена после рецензирования 08.02.2024; принята к публикации 09.02.2024  
The article was submitted on 23.01.2024;  
approved after reviewing on 08.02.2024; accepted for publication on 09.02.2024*