

UDC: 882 (09)

ПРИДНЕПРОВЬЕ В ПУБЛИЦИСТИКЕ К. СТАНЮКОВИЧА И В. ГИЛЯРОВСКОГО

Елена Гусева

Доктор филологических наук, профессор, заведующая кафедрой,
Кафедра рекламы и связей с общественностью,
Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара (УКРАИНА),
49010, Днепр, пр. Гагарина, 72,
e-mail: 3gusi3@gmail.com

РЕФЕРАТ

Цель. Анализ проблематики и жанрово-стилевых особенностей путевого очерка конца XIX века. Как правило, путевой очерк сочетает в себе черты очерка проблемного, что характерно для публицистики К. Станюковича и В. Гиляровского. **Исследовательская методика.** В статье использованы методы обобщения, анализа и синтеза, помогло реконструировать и исследовать отличные особенности путевых очерков. **Результаты исследования.** В статье рассматривается публицистика Константина Станюковича и Владимира Гиляровского, которые в разное время посетили Приднепровье. Постоянное присутствие на первом плане повествования авторов, разъясняющих, комментирующих, живописующих в свойственной им яркой индивидуальной манере промышленное освоение степного края, людей, увлечённых творческим трудом и лихорадочной погоней за прибылью, придаёт очеркам особую динамичность, выразительность и вместе с тем убедительность документального свидетельства. **Научная новизна.** Для жанра путевого очерка характерна нарративная ситуация, обусловленная тождеством мира рассказчика и персонажей; автор-персонаж присутствует в повествовании, является участником и наблюдателем изображаемых событий. Путевой очерк обычно пишется после завершения путешествия, когда автор выделяет в своём произведении наиболее значимые и яркие, по его мнению, эпизоды. Если иметь в виду путевые очерки конца XIX – начала XX века (и более позднего периода – почти до конца XX века), то говорить о «чистоте» жанра не приходится, поскольку, как правило, они представляют собой синтез с другими разновидностями очерка, например, проблемным, портретным и т. д. Поэтому и очерки К. Станюковича и В. Гиляровского сочетают в себе черты путевого и проблемного очерков. **Практическое значение.** Результаты исследования могут быть использованы в разработке спецкурсов по изучению жанров документальной литературы и журналистики.

Ключевые слова: автор-персонаж, автор-повествователь, достоверность, очерк, Приднепровье, путевой очерк.

PRIDNEPROVYE IN THE JOURNALISM OF K. STANYUKOVICH AND V. GILYAROVSKYI

Olena Huseva

Professor Doctor Habilitatus of Philology, Head of Department,
Department of Advertising and Public Relations,
Oles Honchar Dnipro National University (UKRAINE),
72 Gagariva av., Dnipro, 49010
e-mail: 3gusi3@gmail.com

ABSTRACT

Aim. Analysis of the problems and genre-style features of the travel essay of the late XIX century. As a rule, a travel essay combines the features of a problematic essay, which is characteristic of journalism of K. Stanyukovich and V. Gilyarovskiyi. **Research technique.** The methods of generalization, analysis and synthesis are used in the article which helped to reconstruct and explore the dissimilar features of travel essays. **The results of the study.** The article examines the journalism of Konstantin Stanyukovich and Vladimir Gilyarovskiyi, who

visited Dnipro region at different times. The constant presence of the author narrative in the foreground, explaining, commenting, painting industrial development of the steppe region in their characteristic bright individual manner and people who are passionate about creative work and the feverish pursuit of profit, gives the essays special dynamism, expressiveness and, at the same time, convincing documentary evidence. *Scientific novelty*. The narrative genre is characterized by a narrative situation due to the identity of the narrator's world and the characters'; the author-character is present in the story, is a participant and observer of the depicted events. A travel essay is usually written after the end of the journey, when the author identifies the most significant and vivid episodes in his work, in his opinion. If we keep in mind the travel essays of the late 19th – early 20th centuries (and of a later period almost until the end of the 20th century), then we cannot speak of the «purity» of the genre, since, as a rule, they are a synthesis with other varieties of the essay, for example problematic, portrait, etc. Therefore, the essays of K. Stanyukovich and V. Gilyarovskiyi combine the features of a travelling and problematic essay. *Practical value*. The results of the study can be used in the development of special courses for the study of genres of documentary literature and journalism.

Key words: author-character, author-narrator, veracity, essay, Dnipro region, travel essay.

ПРИДНІПРОВ'Я В ПУБЛІЦИСТИЦІ К. СТАНЮКОВИЧА І В. ГІЛЯРОВСЬКОГО

Олена Гусєва

Доктор філологічних наук, професор, завідувач кафедри,
Кафедра реклами та зв'язків з громадськістю,
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (УКРАЇНА),
49010, Дніпро, пр. Гагаріна, 72,
e-mail: 3gusi3@gmail.com

РЕФЕРАТ

Мета. Аналіз проблематики та жанрово-стильових особливостей подорожнього нарису кінця ХІХ століття. Як правило, подорожній нарис поєднує в собі риси нарису проблемного, що характерно і для публіцистики К. Станюковича та В. Гіляровського. *Дослідницька методика.* У статті використані методи узагальнення, аналізу й синтезу, що дозволило реконструювати і дослідити відмінні особливості подорожніх нарисів. *Результати дослідження.* У статті розглядається публіцистика Костянтина Станюковича і Володимира Гіляровського, які в різний час відвідали Придніпров'я. Постійна присутність на першому плані оповіді авторів, що роз'яснюють, коментують, описують у властивій їм яскравій індивідуальній манері промислове освоєння степового краю, людей, захоплених творчою працею та гарячковою гонитвою за прибутком, надає нарисам особливої динамічності, виразності й разом з тим переконливості документального свідчення. *Наукова новизна.* Для жанру подорожнього нарису характерна нарративна ситуація, обумовлена тотожністю світу оповідача і персонажів; автор-персонаж присутній у розповіді, є учасником та спостерігачем зображуваних подій. Подорожній нарис зазвичай пишеться після завершення подорожі, коли автор виділяє у своєму творі найбільш значущі та яскраві, на його думку, епізоди. Якщо мати на увазі подорожні нариси кінця ХІХ – початку ХХ століття (і більш пізнього періоду – майже до кінця ХХ століття), то говорити про «чистоту» жанру не доводиться, оскільки, як правило, вони представляють собою синтез із іншими різновидами нарису, наприклад проблемним, портретним і т. ін. Ті ж якості притаманні й нарисам К. Станюковича і В. Гіляровського. *Практичне значення.* Результати дослідження можуть бути використані в розробці спецкурсів з вивчення жанрів документальної літератури і журналістики.

Ключові слова: автор-персонаж, автор-оповідач, достовірність, нарис, Придніпров'я, подорожній нарис.

Мотив путешествия является важной составляющей литературных сюжетов, начиная ещё с «Одиссеи» Гомера. Однако совершенно особое структурно-образующее значение приобретает мотив дороги в путевом очерке, пожалуй, самой старой разновидности этого жанра.

Мотив пути, странствия всегда присутствует в его сюжете и являет собой «устойчивый формально-содержательный компонент литературного текста» [10, с. 230]. Но, как бы ни решался вопрос о местоположении «путешествия» – в границах беллетристики или документалистики, – непреложным остаётся одно: необходимым условием существования жанра является само путешествие, т. е. перемещение реальных исторических лиц в реальных же географических координатах с последующей фиксацией увиденного в слове, воссозданием переживаний и впечатлений.

Такого рода очерк явился разновидностью «путешествия», которому посвящено немало серьёзных работ, где, как правило, освещается история жанра, анализируются особенности произведения отдельных авторов, а также даётся характеристика художественной повествовательной структуры, приёмов и средств выразительности. В этом плане показательны исследования разных лет: П. Басинского [2], А. Глушко [6], В. Гуминского [8], Н. Ивановой [9], Н. Масловой [11] К. Панцерева [12], А. Эткинда [4] и др. Путевой очерк, содержащий достоверные географические, исторические и экономические сведения, получил широкое распространение в русской литературе последней трети XIX века: путешествие открывало возможности для решения масштабных публицистических задач. Наблюдая неизвестные или малоизвестные явления, очеркист стремится как можно более точно запечатлеть наиболее яркие и заметные из них; так создаётся очерк или очерковый цикл.

Путевой очерк достиг художественного совершенства в конце XVIII – первой трети XIX века. Как отметила И. Банах, в западноевропейской литературе этого периода сложились две нарративные модели «путешествий»: документально-просветительская с «авторской установкой на объективность и документальную точность повествования и литературно-сентиментальная, направленная на исследование человека во всём многообразии его внутренних и внешних проявлений...» [1, с. 4]. В русской литературе второй половины XIX века был осуществлён синтез этих двух нарративных моделей, в ней часто возникают образы пути и героя-странника, а в центре повествования находится его автор. «Его публицистические оценки, эмоциональные размышления, <...> талант являются решающими для определения той „меры типизации“, уровня обобщения...», – полагает Р. Борецкий [3], рассуждая о телеочерке, что, впрочем, вполне приемлемо и для очерка традиционного.

В конце XIX века в русских путевых очерках были намечены новые темы. Скажем, в очерках К. Станюковича и В. Гиляровского нашли отражение вновь возникшие социальные явления и вызванные ими к жизни типы дельцов-предпринимателей. И характерно, что очеркисты путешествуют по железной дороге – символу экономического прогресса той поры.

В 1869 г. К. Станюкович поступил на службу в Управление Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. В июле следующего года он переехал в Таганрог, где служил помощником ревизора службы движения. Эта деятельность столкнула писателя с миром железнодорожных дельцов – мошенников, взяточников, казнокрадов; на этом материале и возникает ряд очерков. Небольшой очерковый цикл («Русские американцы») был опубликован в журнале

«Искра» в ноябре 1870 г. Подзаголовок – «Мои беседы в вагонах и на станциях железных дорог» – подчёркивал, что автор-повествователь описал доподлинно известные ему факты. Цикл состоит из трёх очерков, в каждом из которых К. Станюкович создал образы дельцов от железной дороги, иронично называя их «русскими американцами». Почему американцами? Видимо, потому, что «американец» тогда был синонимом хитрого, пронырливого, циничного дельца, а не только трудолюбивого энтузиаста-эмигранта. Обычно характеры персонажей очерка возникают «на узлах той или иной проблемы», разрабатываемой очеркистом [17, с. 150]. «Американцы» в очерке Станюковича предстают перед читателем не столько в действии, сколько в самохарактеристике, несущей обобщённую оценку разных типов дельцов, наживающихся на строительстве железной дороги. В очерке «Американец №1» беглыми, но точными штрихами дан тип мелкого подрядчика, «одной из тех рыбок, которые, словно лоцманы акулы, плывут за крупными подрядчиками и кишат в местах, где проводятся крупные постройки» [15, с. 72]. Попутчик подробно рассказывает автору о том, как можно заработать на строительстве железной дороги: «Инженер допекает подрядчика, подрядчик, который покрупнее, нашего брата норовит слизнуть, ну а мы – тоже люди-с» [15, с. 73], – с циничной деловитостью говорит мелкий хищник. Рабочего рассчитывают, «глядя по выгоде», и случается, что и вообще «рассчитать его никак невозможно» [15, с. 73], – это в том случае, когда подрядчик опасается за свои капиталы, вложенные в дело. Закон здесь на его стороне, а неграмотность и забитость вчерашнего крестьянина такому дельцу только на руку. Наняв рабочего на лето и пообещав ему 100 рублей, «американец №1» даёт задаток рублей 10 и отбирает паспорт. В дальнейшем рабочему записывают в книгу не столько его заработок, сколько налагаемые штрафы. И дело идёт, железная дорога строится, капиталы приумножаются, а наёмные рабочие трудятся за копейки.

В очерке «Американец №2» другой знакомый автору делец объяснял истинный смысл железнодорожного строительства в следующих словах: «Он вас норовит нагреть, а вы его! Он вас, а вы его! Это и называется соорудить железную дорогу!» [15, с. 74]. Рассказчик восторженно отзывается о концессионерах и описывает различные способы получения концессии, сводящиеся в итоге к прямой или замаскированной взятке, вовремя врученной нужному чиновнику.

Наконец, в очерке «Американец №3» речь идёт о жульнических махинациях подрядчиков, напрямую влияющих на качество строительства и создающих опасность для будущих пассажиров. Вначале, казалось бы, всё шло хорошо, наняты рабочие, подряд заключён: «дело на мази, жду только паровоза и платформы» [15, с. 77]. Но работу по отгрузке песка начать невозможно: «Проходит день, проходит два, проходит и неделя – нельзя начинать работать. Смекнул я <...>, вижу, что этак, что называется, в трубу норовлю прямо, четыреста человек рабочих налицо, и по 40 к. в день им плати. Прожил я этак две недели – что делать? – да потом, как стал работать, и нагрел рабу божию компанию: кубик песочку, да еще кубик песочку, а потом кубик глинки <...>, таким вот образом треть глинки за песочек и сдал» [15, с. 77]. Так в небольшом очерковом

цикле Станюкович рассказал о закулисной стороне строительства, раскрыл способы получения подрядов, связанные с подкупом госчиновников, показал жестокую эксплуатацию наёмных рабочих, создавших, несмотря ни на что, крупнейшую сеть железных дорог на юге Российской империи.

Достоверность очерков усиливается тем, что их герои – «русские американцы» – сами повествуют о своих махинациях и злоупотреблениях. Авторская оценка изображаемого содержится уже в том, как строится рассказ персонажа, как и о каких злоупотреблениях он говорит. Очерк К. Станюковича являет собой синтез путевого и проблемного очерка: с одной стороны, читатель видит новый, ещё неведомый ему край, с другой – знакомится с условиями жизни там и старинным мздоимством на новый лад и мошенничеством в новых экономических условиях.

Вероятно, постройка казённой Екатерининской железной дороги в 1880-е годы сопровождалась сходными злоупотреблениями. Но дорога тем не менее была построена, и по ней прибыл в Екатеринослав корреспондент газеты «Россия» В. Гиляровский. Результатом поездки явился очерк «Железная горячка» (1899), в котором была представлена картина небывалого экономического подъёма Приднепровья. Открытие в 1887 г. Екатерининской железной дороги и успешная разведка и разработка полезных ископаемых, в частности железной и марганцевой руды, дали толчок к быстрому индустриальному развитию края. С возникновением больших металлургических заводов изменилась жизнь провинциальных степных городов – Екатеринослав и Кривой Рог превратились в крупные промышленные центры. Развитие металлургии привлекло туда множество предпринимателей – сначала отечественных, а затем и иностранных. Причём со временем последние практически вытеснили первых. Иностранцы быстро поняли, что недра Приднепровья – настоящее золотое дно. И началось то, что происходило в Америке примерно в то же время и называлось «золотой лихорадкой»; только здесь это явление, по меткому выражению В. Гиляровского, можно было охарактеризовать как «лихорадка железная». В своём очерке Гиляровский продолжает тему, начатую Станюковичем, но отмечает и её новые аспекты: промышленное развитие происходит с помощью почти исключительно иностранного капитала, который бельгийцы, французы, англичане и прочие вкладывают в индустрию богатейшего края, получая огромные барыши. Автор уже в начале очерка отмечает, что прибыль из-за вековой отечественной лени, неповоротливости и ненужной осторожности уходит за кордон: «Теперь весело смеются иностранцы, отправляя за границу громадные мешки с русским золотом...» [5, с. 154]. Это одна из основных тем очерка, прочерченная резко и последовательно. И если персонажи цикла Станюковича лишь деловой хваткой и цинизмом напоминают заокеанских предпринимателей, то Гиляровский в Приднепровье встречает настоящих иностранцев. Более того, и отправился-то он на юг потому, что хотел «ближе познакомиться с этим „интересным вопросом”» [5, с. 152]. И уже сразу за Харьковом он только и слышал: уголь, шурфовка, разведка, бельгийцы. Автор очерка привлекает внимание читателей прежде всего к тому, что на родине становится всё больше иностранцев, охотно вкладывающих свой капитал в выгодное дело. Его спутники, французы,

англичане и, разумеется, «наши южане», говорят об удачной покупке руды, об огромных прибылях: «Разговор высокой пробы: ниже сотни тысяч цифра не упоминается», – с некоторой иронией замечает журналист [5, с. 152], но признаёт, что его попутчики – чрезвычайно «развитые, ловкие люди» [5, с. 152]. Конечно, предпринимателей интересует только прибыль. Услышал рассказчик, что наконец-то не об удачной покупке – о Дрейфусе говорят. Подумал, что заинтересовались его соседи по вагону делом Дрейфуса. Но не громкий политический процесс в далёкой Франции их занимал, а крупная местная фирма с таким названием. За точным наблюдением журналиста следует вывод: «Дальше местных интересов они не шли. Здесь все так!» [5, с. 152].

После Синельникова – Нижнеднепровск. Гиляровский часто ездил на юг страны и в этих знакомых местах видел скорые и поразительные перемены: некоторое время назад был пустырь – теперь громадная станция, окружённая заводами: «Здесь заводы вагоностроительный, эстампный, трубопрокатный, механический и другие. Громадные здания, электричество» [5, с. 153]. Но этот новый город, «выросший, как в волшебной сказке», как отмечает Гиляровский, создан и принадлежит иностранцам. Это обстоятельство волнует автора очерка, он хотел бы видеть отечественных предпринимателей, возводящих заводы и города, но находит лишь мелких перекупщиков, маклеров и подрядчиков. Правда, и заграничный капитал делает благое дело – служит развитию промышленности. И Приднепровье развивается: растут и благоустраиваются города, возводятся заводы, «...отрадно, что крестьяне хотя Кривого Рога тоже богатели» [5, с. 155]. А сам Кривой Рог Гиляровский сравнивает с Калифорнией в первые годы открытия золота – только «здешнее золото – чёрное золото» [5, с. 155].

Обстоятельно описан и Екатеринослав той поры: «Это прекрасный город на Днепре, растущий не по дням, а по часам за последние 10–12 лет. Главный проспект, тянущийся прямой линией, может поспорить с лучшими улицами мировых столиц. Широкий, порезанный вдоль двумя линиями бульваров и двумя линиями рельсов электрического трамвая, охватившего и весь город, и часть окрестностей, проспект оканчивается на горе, громадным Потёмкинским садом, висящим на берегу Днепра» [5, с. 153]. Однако это парадная сторона города, его торговая вывеска. Если же свернуть с главного проспекта, то увидишь, что «улицы в большинстве грязные, целые кварталы, кишачие людьми, от которых уже по причинам историческим чистоты ждать нельзя» [5, с. 153]. Тем не менее Екатеринослав рисуется как центр «железной горячки», город, который «наскоро, на живую нитку шьётся...» [5, с. 153]. Здесь с лихорадочной поспешностью идёт строительство и «всё спешит урвать, нажать и сделать крупное, серьёзное дело» [5, с. 153]. Гиляровскому удаётся воплотить в очерке дух грандиозной «промышленной лихорадки», охватившей Приднепровье. И опять-таки автор не устаёт упоминать о том, что «из русских немногие рискнули <...>. Остальные – иностранцы: они сеют, не жалея, и жнут сторицею, не стесняясь» [5, с. 154]. С признательностью пишет Гиляровский о человеке, который много способствовал переменам в жизни степного края, – об Александре Николаевиче Поле, открывшем в Кривом Роге богатейшие залежи

руды. Правда, констатирует с сожалением очеркист, край ожил лишь благодаря усилиям предприимчивых иностранцев. «...А. Н. Польш не выдержал этой ужасной жизни, этого вечного кипения и скончался в один из июньских дней <...>. И все его жалеют, жалеют также, что не послушались его, упустили миллионы умным и смелым иностранцам!» [5, с. 155]. И здесь прочерчена основная тема очерка: «Ругают дети своих экономных родителей-капиталистов за то, что они <...> не хотели рискнуть частью капитала и не удержали предлагаемые им, Полем, богатства. А иностранцы богатеют, добывая богатства из недр бывшего Запорожья!..» [5, с. 155]. Именно иностранные предприниматели поставили в Кривом Роге скромный памятник А. Н. Полю («бюст на кварцитной скале» [5, с. 154]), но вряд ли современные криворожане (кроме разве что энтузиастов-краеведов) об этом знают¹.

Не укрылось от взора писателя и то обстоятельство, что в промышленном Приднепровье порядка, несмотря на наличие хозяев-иностранцев, как и повсюду в родном отечестве, мало: «без должного надзора остаётся масса взрывчатых материалов, в том числе ужасного динамита, производящего столько бед и несчастий» [5, с. 157]. Множество несчастных случаев обычно замалчиваются. Во всём этом, полагает Гиляровский, нужно разбираться немедленно и на месте, а не посредством ничего не решающих бумаг. Завершается очерк решительным утверждением его автора, что «Южногорное управление должно быть образцом самостоятельной энергии», потому что «...сама кипучая жизнь требует кипучей деятельности всюду» [5, с. 157].

В очерке В. Гиляровского на первом плане повествования присутствует автор, разъясняющий, комментирующий, живописующий промышленное освоение в недавнем прошлом сонного степного края, людей, увлечённых созидательным трудом и лихорадочной погоней за прибылью, что придаёт тексту особую динамичность, выразительность и вместе с тем убедительность документального свидетельства. Провинцию огромной империи рисовали в ту пору чаще всего то уныло-бесцветной, то уютно-патриархальной, то засасывающей в трясины обыденщины всё яркое и сильное. Её воспевали, ею ужасались, но почти всегда она изображалась как неизменный, недвижимый, избыточно телесный, органически природный мир. Гиляровский же рисует иной мир, непривычный – экзотически-красочный и полнокровный, кипящий энергией и человеческими страстями, отмеченный каждодневными переменами, за которыми невозможно уследить из столицы. Этот напор жизни многократно отмечен в очерке: «Здесь нельзя быть вялым в этом общем вихре» [5, с. 156]. Короткие энергичные фразы очерка соответствуют стремительности изображаемых событий. Один из героев очерка заявляет, что руководить этой подземной горячкой должен «Степан Разин в инженерном мундире, а не божьи коровки и мотыльки!» [5, с. 156]. Ощущается, что такой взгляд близок автору-повествователю, ведь и он сетует на то, что «действующих лиц мало», и заявляет, что

¹ Справедливости ради отметим, что в центре Днепра несколько лет назад появился памятник А. Н. Полю, а также проспект его имени.

кипучая жизнь требует и кипучей деятельности. Таких «персонажей» В. Гиляровский хотел бы найти среди отечественных чиновников, инженеров.

Как уже отмечалось, в очерках К. Станюковича и В. Гиляровского носителем размышлений и оценок является автор-повествователь. Ненавязчиво, но точно и жёстко приводит К. Станюкович читателя к оценке «американца», и она у него, несомненно, негативная. Оценка же В. Гиляровским нового социального типа сложнее. Сам образ повествователя в его очерке иной, чем у Станюковича. Автор «Железной горячки» в большей мере вторгается в изображаемое, задаёт всё тот же сакраментальные вопросы: кто виноват и что делать? И отвечает: ограниченность российских капиталистов, которые, ежели что, «объегорить норовят», и упорно стоят на этом. Однако, отмечая злоупотребления и воровство, он говорит и о созидательной деятельности русского и иностранного буржуа. Их энергией и капиталами создаются железные дороги, заводы и города. Кроме того, Гиляровский даёт прямые и развёрнутые оценки увиденного и обобщает свои наблюдения: «Здесь самая кипучая жизнь требует кипучей деятельности всюду» [5, с. 157].

Таким образом, «Русские американцы» К. Станюковича и «Железная горячка» В. Гиляровского продолжают традицию путевого очерка. Путешествие как бы предопределяет содержание очерков этих писателей. Важнейшие вопросы, волнующие автора, начинают обсуждаться уже в вагоне. И это не случайно. Железная дорога в конце XIX в. во многом олицетворяла новый жизненный уклад, технический прогресс. В очерках возникают неизвестные или малоизвестные читателю факты, ведь железные дороги строились там, где их прежде не было, и в тех социальных условиях, которые прежде не могли сложиться, а вместе с ними возникают и новые типы дельцов, иное, «американское» отношение к людям и делу. Разумеется, маршрут и способ передвижения авторами выбраны не случайно, проблематику очерков определяют не только яркие факты и занимательные социальные типы, но и большие общественные проблемы, порождённые индустриальным развитием. Содержание очерков не исчерпывается сообщениями о фактах «железной горячки» и даже не обстоятельным освещением их. Не факт сам по себе, а его смысл важен очеркистам, и они путешествуют по тем дорогам, на которых находят ответы на волнующие их вопросы. В «Русских американцах» и «Железной горячке», наряду с характерными чертами путевого очерка, присутствуют и элементы очерка проблемного. К сожалению, эти очерки, созданные в конце позапрошлого века, актуальны и сегодня, более того, проблемы, обозначенные ими, стоят ещё более остро.

Сегодня очерк не часто привлекает внимание исследователей. Возможно, потому, что его традиционные формы уже достаточно исследованы. Скажем, в работах Е. Стеценко [16], М. Шадринной [14], В. Шачковой [13] и др. очерк, в частности очерк путевой, рассматривается всесторонне и полно. Согласимся, однако, с Ю. Гордеевым, который заметил, что «очерк явно уменьшил своё присутствие в печатных изданиях, к которым добавились интернет-издания, но отнюдь не исчез. Он скорее трансформировался, как и другие жанры» [7, с. 120]. Исповедальная автобиографическая документальность и точность слу-

жат более глубокому познанию человека и стремительно меняющейся действительности. В очерках воплотилось стремление их авторов к предельно достоверному изображению жизни с её будничной жестокостью, трагикомизмом и неизбывной поэзией. Поэтому новые формы и разновидности очеркового жанра ещё ждут своих исследователей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Банах И. В. Нарративная структура жанра путешествия (на материале русской литературы конца XVIII – первой трети XIX вв.) : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. филол. н.: 10.01.02; 10.01.08. Минск, 2004. 21 с.
2. Басинский П. О природе очерка. *Лит. учеба*. 1996. № 3. С. 53–56.
3. Борецкий Р. А. Глава 8. Жанры телевизионной журналистики. *Телевизионная журналистика* : учебник. 2002. URL: <http://evartist.narod.ru/text6/32.htm> (дата обращения: 12.02.2020).
4. Эткинд А. Толкование путешествий. Россия и Америка в травелогах и интертекстах Москва : Новое лит. обозрение. 2001. 496 с.
5. Гиляровский В. А. Железная горячка. *Соч. : в 4-х т.* Москва: Изд-во «Правда», 1989. Т. 2. С. 152–157.
6. Глушко О. К. Художня публіцистика : європейські традиції і сучасність : монографія. Київ : Арістей, 2010. 192 с.
7. Гордеев Ю. А. Жанровые разновидности современного очерка в печатных и интернет-изданиях. *Вестник ВГУ. Серия : Филология. Журналистика*. Волгоград, 2015. № 4. С. 117–120.
8. Гуминский В. М. Жанр путешествия в русской литературе и творческие искания Н. В. Гоголя: дисс. на соискание ученой степени д-ра филол. наук : 10.01.01. / ИМЛИ РАН им. А. М. Горького. Москва, 1996. 410 с.
9. Иванова Н. В. Жанр путевых записок в русской литературе первой трети XIX века: дисс. ... канд. филол. наук : 10.01.01. Москва, 2010. 270 с.
10. Литературный энциклопедический словарь / под ред. В. Кожевникова, П. Николаева. Москва : Сов. энциклопедия, 1987. 752 с.
11. Маслова Н. М. Путевой очерк : проблемы жанра. Москва : Знание. 1980. 116 с.
12. Панцеров К. А. Путевой очерк: эволюция и художественно-публицистические особенности жанра : дисс. ... канд. филол. наук : 10.01.01. СПб., 2004. 207 с.
13. Шачкова В. А. «Путешествие» как жанр художественной литературы: вопросы теории. *Вестник Нижегород. ун-та им. Н. И. Лобачевского. Сер. : Филология. Искусствоведение*. Нижний Новгород, 2008. № 3. С. 277–281.
14. Шадрина М. Г. Эволюция языка «путешествий» : дисс. ... д-ра филол. наук : 10.02.01. Москва, 2003. 394 с.
15. Станюкович К. М. Русские американцы. *Избр. произведения*. Ленинград : ГИХЛ, 1954. С. 72–78.
16. Стеценко Е. А. История, написанная в пути... (Записки и книги путешествий в американской литературе XVII–XIX вв. Москва : ИМЛИ РАН, 1999. 312 с.
17. Журбина Е. И. Теория и практика художественно-публицистических жанров. (Очерк. Фельетон). Москва : Мысль. 1969. 398 с.

REFERENCES

1. Banakh, I. (2004), *Narrative structure of the travel genre (based on Russian literature of the end of the 18th – the first third of the 19th centuries)*: Author's thesis [*Narrativnaja struktura zhanra puteshshestvija (na materiale literatury konca XVIII – pervoj treti XIX stoletija: avtoref. dis. ... kand. folol. nauk*], Minsk, 21 p. (in Russian).
2. Basinskij, P. (1996), “About the essay” [“O prirode ocherka”], *Literaturnaya ucheba*, No. 3,

- pp. 53–56. (in Russian).
3. Boretskij, R. (2002), “Genres of television journalism”, *Television Journalism* [“Zhanry televizionnoj zhurnalistiki”, *Televizionnaja zhurnalistika*], available at: <http://evartist.narod.ru/text6/32.htm> (in Russian).
 4. Etkind, A. (2001), *The interpretation of travel. Russia and America in travelogues and intertexts* [Tolkovanie puteshestvij. Rossija i Amerika v travelogah i intertekstah], Novoe literaturnoe obozrenie, Moscow, 496 p. (in Russian).
 5. Gilyarovskiy, V. (1989), *Iron Fever, Works in 4 vols. Vol. 2* [Zheleznaya goryachka, Sochineniya v 4 t. T. 2], Pravda, Moscow, pp. 152-157. (in Russian).
 6. Glushko, O. (2010), *Fiction: European Traditions and Modernity* [Hudozhnja publicystyka: evropejski tradycii i suchastnicst], Aristei, Kyiv, 192 p. (in Ukrainian).
 7. Gordeyev, Ju. (2015), “Genre varieties of the modern essay in published and online publications” [“Zhanrovyje raznovidnosti sovremennogo ocherka v pechatnyh i internet-izdanijah”], *Vestnik MGU. Serija Filologija. Zhurnalistika*, No. 4, pp. 117-120. (in Russian).
 8. Guminskiy, V. (1996), *The travel genre in Russian literature and the N.V. Gogol's works: dissertation of doctor philological sciences* [Zhanr puteshestviya v russkoj literature i tvorchestve iskaniya N. Gogolya: dis. ... doktora filol. nauk], IMLI RAN named after A.M. Gorky, Moscow, 410 p. (in Russian).
 9. Ivanova, N. (2010), *The genre of travel notes in Russian literature of the first third of the XIX century: dissertation. Ph.D.* [Zhanr putevyh zametok v russkoj literature pervoy treti XIX veka: dis. ... kand. filol. nauk], Moscow, 270 p. (in Russian).
 10. (1987), *Literary Encyclopedic Dictionary, V. Kozhevnikov, P. Nikolaev (ed.)* [Literaturnyy enciklopedicheskiy slovar, pod red. V. Kozhevnikova, P. Nikolaeva], Soviet Encyclopedia, Moscow, 752 p. (in Russian).
 11. Maslova, N. (1980), *Travel Essay: Genre peculiarities* [Putevoy ocherk: problemy zhanra], Znanie, Moscow, 116 p. (in Russian).
 12. Pantserev, K. (2004), *Travel essay: development and artistic and journalistic genre features: dissertation. Ph.D.* [Putevoy ocherk: jevoljucija i hudozhestvenno-publicisticheskie osobennosti zhanra: dis. ... kand. filol. nauk], St.Petesburg, 207 p. (in Russian).
 13. Shachkova, V. (2008), “‘Travel’ as a fiction genre: theory” [“‘Puteshestvie’ kak zhanr hudozhestvennoj literatury: voprosy teorii”], *Vestnik Nijegorod. un-ta im. N. I. Lobachevskogo. Ser.: Filologiya. Iskusstvovedenie*, No. 3, pp. 277–281. (in Russian)
 14. Shadrina, M. (2003), *Evolution of the travel genre language: dissertation of doctor philological sciences* [Evolutsiya yazyka puteshestviy: dis. ... doktora filol. nauk], Moscow, 312 p. (in Russian).
 15. Stanyukovich, K. (1954), “Russian Americans”, *Selected works* [Russkie amerikancy, Izbran. proizvedeniya], GIKHL, Leningrad, pp. 72–78. (in Russian).
 16. Stetsenko, E. (1999), *The Story written during the travel ... (Notes and travel books in American literature of the 17th – 19th centuries)* [Istoriya, napisannaya v puti... (Zapiski i knigi puteshestviy v amerikanskoy literature 17-19 vekov)], IMLI RAN, Moscow, 312 p. (in Russian).
 17. Zhurbina, E. (1969), *Theory and practice of journalistic fiction (Essay. Feuilleton)* [Teoriya i praktika hudozhestvenno-publicisticheskikh zhanvor (Ocherk. Felyeton)], Mysl, Moscow, 398 p. (in Russian).

