

ОСВОЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА ПОЕЗДОМ
(ЗАМЕТКИ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОЗЕ ПАСТЕРНАКА)

Александар Флакер

И серебром облиты лунным,
Деревья мимо нас летят.
Под нами с грохотом чугунным
Мосты мгновенные гремят.
(*На железной дороге*, 1859/1860, Фет
1960: 316)

Славная осень! Морозные ночи,
Ясные тихие дни...
Нет безобразья в природе! И кочи,
И моховые болота и пни –

Все хорошо под сиянием лунным,
Всюду родимую Русь узнаю...
Быстро лечу я по рельсам чугунным,
Думаю думу свою...
(*Железная дорога*, 1864, Некрасов 1947:
114)

Стихотворения Фета и Некрасова можно считать первыми явлениями „железнодорожной поэзии” в русской литературе. Однако надо учесть, что железнодорожные мотивы в этих стихотворениях не являются доминирующими с точки зрения их общей структуры. Стихи Фета, в основном, обращены к лирическому „ты”, женщине, сидящей в том же вагонном пространстве, каком-то новом, нетрадиционном, *locus amoenus* („Мороз и ночь, над далью снежной, / А здесь уютно и тепло / И предо мной твой облик нежный / И детски чистое чело”), переданном традиционным стихосложением. У Некрасова увиденное из вагона – это только „запев” к „думам” о труде строителей железной дороги, причём, ритм приведённых строф как будто созвучен ритму неровно движущегося поезда. Однако есть общее в этих стихотворениях: внешнее пространство даже строфикой отделено от внутреннего и является служебным по отношению к нему: у Фета к установке на

лирику, у Некрасова – на рефлексии. Несмотря на различие изображаемых ландшафтов и на элементы их движения (у Фета), они в сущности по ходу поезда не меняются. Несмотря на „сияние лунное”, общее обоим поэтам, у Некрасова пейзаж нарушает канон романтической красоты, но и он же является только частицей целого, представляющего „родимую Русь”.

Ещё дальше пошёл Белый по пути, проложенном в 60-ых гг.: в стихотворении *Из окна вагона* (сб. *Пепел*, 1908). Заглавие точно определяет структуру: окно отделяет внутреннее пространство от внешнего, и изображается только внешнее: „скользит” деревенский ландшафт, но ведут не создаёт. Динамика внешнего относительного движения нарочито подчёркивается („пролетают – за селами села”, Белый 1966: 164), ритм миметичен по отношению к быстрому движению поезда, но именно как семантика, так и ритмика создают монотонию как основное впечатление от целостной и единой Руси. Текст Белого считаем парадигмой того типа „железнодорожной поэзии”, который и называем *из окна вагона* (другой тип: *домьёвское сечение*, третий: *станционное видение*, соприкасающееся с вокзальными ведутами, ср. Flaker 1984: 219-234).

Все эти типы поэзии, в которой структуру хотя бы до некоторой степени определяет появление железной дороги, в осложнённом виде представлены в поэзии Бориса Пастернака. Однако они резко отличаются от привычной модели. Так например, *Урал впервые* (1916) относится к образцу стихов „из окна вагона”. Окно здесь, правда, не названо, но точка зрения определяется („пыхтел пассажирский”). Определено и время рассвета и (сонное) состояние лирического субъекта, которым мотивируется острапяющее *видение* одухотворённого, постоянно *меняющегося* ландшафта. Реальные данные горного массива, „коптивших” заводов, высочайших сосен сдвинуты, причём, особенную роль играют хроматические вариации осваиваемой – „Урала твердыни” – от мрака, через „коптивший расцвет” до „горизонта пунцового” и лучей солнца – „азиатцев”, напоминающих о том, что „пассажирский” уже перевалил на азиатскую сторону, – и до торжественной концовки, в которой сосны, как „мохнатые монархи” вступают на „оранжевым бархатом” устланный „покров” (Пастернак 1985: I: 51). Новое пространство, увиденное из „пассажирского”, опрокидываю-

щего „громады и бронзы массивов каких-то”, ставшего таким образом *субъектом* природы, поездом и поэтом *освоено!*

Ранняя проза Бориса Пастернака определена уже Якобсоном как „проза *поэта* Пастернака”, и она, действительно, явление вторичное. В этом смысле текст *Урала впервые* является поэтической заявкой на ту часть *Детства Люверс* (1922), которая тематизирует переезд через Урал (гл. III) и освоение нового пространства *видением* девочки и рассказчика через *окно вагона*. Композиция этой главы соединяет все три модели „железнодорожной поэзии”, редко появляющиеся у Пастернака в чистом виде. Глава строится в основном на двух сквозных и объединяющих текст „технемах” (понятие заимствуем у французского исследователя взаимоотношений литературы и архитектуры, ср. Намон 1989), причём, технема „окна”, разумеется, привычна как в живописи (особенно голландской), так и в литературе реализма как технема архитектурного порядка, запечатляющая ведуту, тогда как технема поезда является цивилизационной технемой в службе кинетического видения мира. Глава III пастернаковской повести всецело строится на сочетании двух технем: переход к (коридорному) окну каждый раз позволяет создать новый вид всего окружающего, причём, вряд ли эти „оконные виды” можно назвать (традиционными) горными ландшафтами, какие создавал романтизм. Движение поезда отмечается по правилу и кинетизирует приближение или отдаление всегда подвижного вида, причём, отмечается оптическое сознание ребёнка:

Она открыла, что назад глядеть приятней, чем вперед. Величественные знакомцы туманятся и отходят вдаль. После краткой разлуки... опять их разыскиваешь (Пастернак 1985: II: 36).

„Оконные виды” отделяют друг от друга – „домьевское сечение” внутри купе, в которых видим снова мать, Серёжу и „незнакомого господина”, с обрывками диалога, соотносящегося с увиденным.

Доминирует же над всей главой прозаического *Урала впервые* детское сознание, остраняющее увиденное. Приём этот в сущности не новый, но следует заметить, что он именно в 20-ые годы был замечен и осознан Шкловским в произведениях Толстого.

Строение детского видения переправы поезда через Урал, несмотря на то, что оно переплетается с видением рассказчика, членится на чётко обозначенные абзацы в их ступенчатом порядке, сопровождающем подъём поезда. Начинается всё с видения *станционно-вокзального*: вокзал виден уже издали „мигающими бусинками сигнализационных далей” (33), дорога к нему ведёт вдоль пристани, но детское видение, остраняющее само здание, вступает в свои права в „оконной ведуте” пространства, принимаемого за „комнату”, в которую въезжают паровозы, но открытого к небу, к „горке” и к домашнему быту. Рассказчик даёт объяснение: „Это был вокзал провинциальный, без столичной сутолоки и зарев...” (34-35). Следует подчеркнуть, что „детское” сочетание внутреннего пространства с внешним, даже домашним, мотивированное „провинциальностью” объекта, – приём *поэта* Пастернака!

Первое видение „из окна вагона” – ошеломляющий ландшафт, с точки зрения девочки, „не поддающийся описанию” и членившийся на низ – орешник, приобретающий гиперболический объём („стал миром, морем, чем угодно, всем”, 35) и верх – „зелёно-палевую грозовую тучу”, которую Женя осознаёт под „громким горным именем” – Урал.

„Второе окно” представляет „новое диво”. Смотря будто бы глазами девочки, это „диво” пересказывает рассказчик. „Диво” на этот раз кинетическое, его создаёт движение поезда: „Горная панорама раздалась и всё растёт и ширится”. Горы „сходятся и расходятся, спускаются и совершают восхождение”. Движение это сравнивается с „вращением звёзд”, с бережной сдержанностью гигантов, но абсолют, правящий „сложными передвижениями” – это „ровный, великий гул”, не идущий от поезда, гул „всевидящий” – божественный! Вспомним, как Пастернак передавал младенческое впечатление от симфонии Скрябина:

Боже, что это была за музыка! Симфония непрерывно рушилась и обваливалась... и вся строилась и росла из обломков и разрушений (*Люди и положения*, 1956; Пастернак 1985: II: 237).

Итоговая фраза „второго окна”, как и рефлексия о *движении* природы вследствие разрушения привычной оптики движением технемы, явно не принадлежит детскому видению:

Так строится, строится и перестраивается Урал (36).

Если первое „окно” охватывает короткое время и останавливается на движении внутри одного пространства, а второе „окно” определяется тем, что Женя „приросла к нему” и её в авторскую рефлексию переходящие наблюдения являются итогом увиденного, то третье „окно” заранее подготавливается ожиданием именованного, но незнаемого, и именно взгляд через „окно вагона” раскрывает всю тщетность ожидания. „Серый ольшаник, которым полчаса назад пошла дорога”, а потом „мелькнуло и стало боком... и побежало прочь, что-то вроде могильного памятника... унося на себе... долгожданное сказочное название”. Ожидание „фантазмагории” не удовлетворялось: именно при пересечении „границы Азии” пейзаж не менялся. Однако Женя не сама переживала встречу с Азией: от разговоров о ней до последнего предложения главы она включена в групповое сознание и видение:

В это мгновение множество голов, как по уговору, сунулось из окон всех классов и тучей пыли несшийся под уклон поезд оживился. За Азией давно уже числился не один десяток прогонов, а все еще трепетали платки на летевших головах, и переглядываясь люди, и были гладкие и обросшие бородой, и летели все, в облаках крутившегося песку, летели и летели мимо все той же пыльной, еще недавно европейской, уже давно азиатской ольхи (37).

Глава, посвящённая замещению поездом одного географического пространства другим, этим закрывается. Следующая глава начинается с предложения: „Жизнь пошла по-новому”. Начались новые будни в лучших условиях, квартирных и местных: „Как в Париже, повторяла Женя вслед за отцом” (38). Женя должна была поставить вопрос: „Чем же это – Азия?”. Последовал ответ перед географической картой: „Условились провести естественную границу, вот и всё” (39).

В третьем „окне” нет ни гор, ни новой оптики, детской и авангардно-конструктивной – есть только привычное российское пространство „однообразно продолжавшегося серого ольшаника” (37), увиденного, как у Белого, „из окна вагона”. Установка поэта в этом „окне” не такая, как в первых двух видениях Урала. „Окно” всецело построено на оппозиции об-

щественного сознания и непосредственного впечатления. Общественное сознание представляют неназванные люди, „гладкие и обросшие бородой”, создающие „сказки” и причастные созданию „географической трагедии” (38) как последствия границы, проведённой на географической карте. Им, людям знакомым из „домьевского сечения” по всем известному тексту, несомненно железнодорожному, *Сестра моя жизнь и сегодня в разливе*, в котором тоже вскользь основной установке на чувственный „разлив” противопоставлены

...люди в брелоках высоко брюзгливы
И вежливо жалят, как змеи в овсе (I: 74),

противостоит всё неизмеримое пространство, воспринимаемое первичным впечатлением Жени и непосредственной рефлексией поэта.

„Третье окно” получает таким образом для поэтики Бориса Пастернака в контексте советского периода русской литературы 20-ых гг. принципиальное значение: непосредственное впечатление поставлено здесь выше коллективного сознания, представляемого ревнителями не только „пролетарской литературы”, но и доминирующего фланга авангарда. Женя готова была увидеть „географическую трагедию”, видела же только неразрывное, нераздельное пространство, освоенное ею и поэтому, пространство воистину божественное.

Эпилог известен – с 6-ой до 30-ой главы первого тома длится путешествие Живаго от Москвы до Юрятина. Маршрут обозначен топонимами: он ведёт на северо-восток. Поезд в романе – это место встреч, знакомств, диалогов; в уже историческом романе путешествия прерывают события. Есть и „домьевское сечение” – „пёстрое зрелище” социально разношёрстной „публики” (Пастернак 1961: 8: 221), но пространства природы не видно до 18-ой главы, когда „вдруг всё изменилось” и „дорога прошла между гор” (237). Частые диалоги и событийный ряд перебивают „окна” с пейзажными зарисовками. И чем ближе цель, тем гуще они становятся, тем больше в них лирики. Деловитые описания подъёма поезда сменяют обращения к „головокружительным высотам” ели, „весна ударяет хмелем” (гл. 19, 238), сквозь сон Юрий Андреевич воспринимает цвет и запах черемухи (гл. 22), „перед отверсти-

ем окна” возникает „железнодорожная синева” разлива (23, 242), поэтизируется традиционный с времен романтизма водопад (24), именуется растения гористого края с их запахами, причём, заметны сравнения явлений природы с предметами домашнего быта, подтверждающие, что в окно смотрит горожанин. На станции „Развилье” Живаго напоминают о Москве „здешние вывески” (29, 252), и не только лубок, но и кубистскую живопись призывает ведута рокового Юртына:

Там, ...на горе, более высокой чем предместье, выступил большой город... Солнце придавало его краскам желтоватость, расстояние упрощало его линии. Он ярусами лепился на возвышенности, как гора Афон или скит пустынно-жителей на дешевой лубочной картинке, дом на доме и улица над улицей, с большим собором посередине на макушке (29, 353).

ЛИТЕРАТУРА

- Белый, А.
1966 *Стихотворения и поэмы*, Москва – Ленинград 1966.
- Некрасов, Н.
1947 *Избранные стихотворения*, Москва 1947.
- Пастернак, Б.
1961 *Доктор Живаго*, Milano 1961.
1985 *Избранное*, Москва 1985: I-II.
- Фет, А.
1960 *Стихотворения*, Москва – Ленинград 1960.
- Flaker, A.
1984 *Poetika osporavanja*, Zagreb 1984.
- Hamon, Ph.
1989 *Expositions*, Mayenne 1989.