

Яков Клоц
Нью-Хейвен, США

«РАСПИСАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ВЕЩЕЙ»: О ПОЕЗДАХ И ВОКЗАЛАХ В ПОЭЗИИ ПАСТЕРНАКА И БРОДСКОГО

С поэзией Пастернака Бродский познакомился сравнительно поздно («Не понимал Пастернака до двадцати четырех лет»¹), причем знакомство это началось не с ранних книг «Поверх барьеров» (1914—1916) и «Сестра моя — жизнь» (1917), которые тогда показались ему «если не абракадаброй, то чем-то в этом роде», а с поэмы «Спекторский» (1925—1930)². По мнению Бродского, Пастернак «менее крупный поэт, чем Цветаева и Мандельштам, и в каком-то смысле менее крупный, чем даже Ахматова», однако «как поэт он чрезвычайно интересен. <...> Как ремесленник он... просто захватывающ. То, что он делает внутри строфы... мне жутко интересно с профессиональной точки зрения»³. В «Докторе Живаго» Бродский ценил стихи, но не сам роман: «Стихи из романа совершенно потрясающие, может быть, лучшее, что им написано. <...> Евангельские стихотворения мне страшно нравятся»⁴. Однако в эссе «Примечание к комментарию» (1992) сказано, что в отличие от «Магдалины» (1923) Цветаевой в «Магдалине» (1949) Пастернака «больше интеллекта, чем веры, больше слов, чем голоса» (7, 186). В 1987 г., получив Нобелевскую премию, Бродский пишет «Рождественскую звезду», совпадающую по названию (но не по организации) со стихотворением Пастернака, созданным четверть столетиями раньше (1947): «У него там (в «Рождественской звезде». — Я. К.) центробежная сила действует. Радиус все время расширяется — от центральной фигуры, от Младенца. В то время как, по существу, все наоборот»⁵. В другом интервью (если это не оговорка и не ошибка при расшифровке беседы) Бродский, напротив, называет Пастернака поэтом «центростремительным», а не центробежным⁶. Как бы то ни было, но при всем многообразии «полутонов», которыми окрашено отношение Бродского к Пастернаку⁷, особого внимания заслуживают, пожалуй, две темы: рождественские мотивы и организация поэтического пространства в их поэзии. Первая тема уже достаточно изучена; кроме того, она отчасти раскрыта самим Бродским в эссе «Примечание к комментарию». Здесь мы попытаемся охарактеризовать поэтику пространства Пастернака и Бродского на материале такого «магистрального» топоса русской литературы, как железная дорога, причем

выявленные переключки будут принадлежать скорее к области типологии, чем прямого влияния.

* * *

Первая в России железная дорога между Петербургом и Царским Селом открылась в 1837 г., а к 1860 г. поезд уже на всех парах ворвался в текст русской литературы. Генеалогия поезда восходит к исконному образу коня (скакуна), и не секрет, что во второй половине XIX в. эти два образа воспринимались как оппозиция старого и нового, природного (естественного, органического) и механистического (противоестественного, искусственного). Наконец, поезд нередко воспринимался и как предвестие конца света, апокалипсиса (что не является специфически российской реалией; похожие ассоциации возникали и в других культурах⁸). За «адской машиной» закрепляется тот инфернальный смысл, которого был лишен исконный образ коня, но который, однако, уже был отчасти заложен в пушкинском «Медном всаднике»: смысл строк «Куда ты скачешь, гордый конь, / И где опустишь ты копыта?» как нельзя более применим к распространенному позднее образу сошедшего с рельсов поезда⁹. Воплощая извечный для русской культуры мотив дороги, предполагающий перемещение не только в пространстве, но и во времени, поезд оказывается чрезвычайно удобным средством концептуализировать ход исторических событий. Именно в историческом контексте чаще всего прослеживается генеалогическая связь поезда и его литературного прототипа — коня¹⁰.

Однако в XX в. литературный комплекс железной дороги не исчерпывается социально-историческими смыслами. Как отмечает Ю. Левинг, уже «в первой четверти XX века... за железной дорогой окончательно закрепляется топос жизненного путешествия — ход поезда уподобляется течению жизни»¹¹. Просторы русской литературы XX столетия бороздят не только пассажирские и товарные составы, но и военные, и санитарные эшелоны, «столыпины», электрички, метро и трамваи. В том или ином виде поезд прочно вписался в современный литературный пейзаж и приобрел в нем способность выражать не только исторический смысл, но и экзистенциальный опыт, ставший своего рода эквивалентом изначального историко-апокалипсического наполнения этого образа.

В поэзии Пастернака и Бродского железная дорога имеет особый статус. Строящиеся на ней образы отличаются высокой частотностью и повышенной емкостью содержания — содержания философского и метафизического порядка. Как для Пастернака, так и для Бродского железная дорога — это эволюционирующий образ, который проходит через всё их творчество — от ранней

лирики к поздним стихам, от стихов к поэмам и, наконец, от поэзии к прозе. Так, Д. Бетеа отмечает, что «в современной русской литературе не существует писателя, который бы нашел более широкое применение мотиву поезда, чем Пастернак. Модификации, которые, с течением времени, Пастернак вносит в этот образ, свидетельствуют о развитии его творческой мысли — от ранней лирики и рассказов вплоть до итогового, главного произведения («Доктора Живаго». — Я. К.)»¹². То же самое можно сказать и о Бродском. Как в рамках отдельного произведения, так и в контексте всей их поэтики топос железной дороги создает особую «кинетическую структуру»¹³ и определяет относительный характер авторского мировосприятия, в частности, таких категорий, как пространство и время.

Железная дорога играла важную роль и в биографии поэтов. «Охранная грамота» Пастернака начинается с воспоминания о случайной встрече с Р. М. Рильке, который уезжает курьерским поездом с московского вокзала в Ясную Поляну к Л. Н. Толстому. Полустанок, где Рильке сходит с поезда (станция Козловая Засака близ Ясной Поляны), забывается навсегда и сравнивается с прочитанной страницей: «В это время нас подхватывает закругленье, и, медленно перевертываясь, как прочитанная страница, полустанок скрывается из виду. Лицо и происшествие забываются, и, как можно предположить, навсегда»¹⁴. Спустя годы в вагоне четвертого класса Пастернак отправляется в Марбург. Вид из окна поражает его своей средневековой подлинностью, «как всякий оригинал» (С. 54). Пастернак селится на окраине Марбурга близ железной дороги, воссозданной им в стихотворении «Марбург»:

Когда-то под рыцарским этим гнездом
Чума полыхала. А нынешний жупел —
Насупленный лязг и полет поездов
Из жарко, как улы, курящихся дупел.

(С. 103)

Железная дорога проходит через весь марбургский период Пастернака — с момента прибытия в Германию для занятий философией с профессором Когеном до отъезда в Россию. В сцене прощания с «философией, молодостью, Германией» («Охранная грамота»; с. 79) уходящий поезд подводит черту под этим периодом жизни поэта.

Через несколько лет Пастернак отправляется в путешествие по Европе и посещает Венецию, которая для него начинается с вокзала: «Когда я вышел из вокзального зданья с провинциальным навесом в каком-то акцизно-таможенном стиле, что-то плавное тихо скользнуло мне под ноги. <...> Я не сразу понял, что это изо-

браженье Венеции и есть Венеция. Что я — в ней, что это не снится мне» («Охранная грамота»; с. 83). Возвращаясь в Россию по Брестской железной дороге, поэт становится свидетелем празднеств по случаю столетия окончания Отечественной войны 1812 г. Торжества отражались «не на ходе мыслей, а на ходе поезда, потому что его дольше положенного задерживали на станциях и чаще обычного останавливали в поле семафором» (С. 96—97). С этой поездкой связано дебютное стихотворение Пастернака «Вокзал» (1913), по свидетельству автора, буквально «срисованное» с Брестского (Белорусско-Балтийского) вокзала («Люди и положения»; с. 220). Наконец, сцена посвящения молодого Пастернака в творчество Маяковского также разворачивается на фоне железной дороги («Охранная грамота»; с. 101—102).

В биографии Бродского железная дорога играла не менее важную роль. С ней связано одно из первых детских воспоминаний поэта — возвращение из Череповца, куда была эвакуирована семья, в Ленинград: «На железнодорожной станции толпа осаждала поезд. Когда он уже тронулся, какой-то старик-инвалид ковылял за составом, все еще пытаясь влезть в вагон. А его оттуда поливали кипятком»¹⁵. В конце 1950-х — начале 1960-х гг. Бродский ездит в геологические экспедиции на север и на восток СССР:

По сопкам сызнава, по склонам,
тайга, кружащая вокруг,
не зеленой твоих вагонов,
экспресс Хабаровск — Петербург.
(1, 58)

Именно в этот «геологический» период железная дорога входит в образную систему ранней лирики Бродского, где поэтика пространства, неизменным «транспортным средством» которой служит поезд, уже неотделима от темы времени. Кроме поездов «дальнего следования» важное место в судьбе поэта в эти годы занимает пригородный поезд — электричка с Финляндского вокзала в Комарово к Анне Ахматовой. Для Бродского встреча с ней соизмерима с открытием Маяковского Пастернаком, причем осмысление масштаба этого события приходит к нему в вагоне поезда¹⁶.

В 1964 г. Бродского отправляют «этапом» в северную ссылку (деревня Норенская Архангельской области). В малоизвестном стихотворении «Заснешь с прикушенной губой...» (1964) атмосфера тюремного «вагонзака» служит источником пророческих строк:

Заснешь с прикушенной губой
Средь мелких жуликов и пьяниц.

Заплачет горько над тобой
 Овидий, первый тунейдец.
 <...>

Такая жгучая тоска,
 что ей положена по праву
 вагона жесткая доска,
 опережающая славу¹⁷.

Оказавшись за пределами СССР, зимой 1972 г. Бродский впервые посещает Венецию, которая, как и для Пастернака, тоже открывается ему с вокзала: «Всякий путешественник знает этот расклад: эту смесь усталости и тревоги. Когда разглядываешь циферблаты и расписания, когда изучаешь венозный мрамор под ногами, вдыхая карболку и тусклый запах, источаемый в холодную зимнюю ночь чугуном локомотивом» («Набережная неисцелимых»; 7, 7). Биографические параллели можно было бы продолжать, но обратимся к использованию Пастернаком и Бродским железнодорожной образности в поэзии.

Художественное пространство, согласно Ю. М. Лотману, «может быть точечным, линейным, плоскостным или объемным»¹⁸. Поезд, как и сама дорога, относится к линейному типу пространства, которое включает признак направленности (заданной траектории), причем, как правило, направленности горизонтальной, а не вертикальной. Такой тип пространства, по Лотману, характеризуется «релевантностью признака длины и нерелевантностью признака ширины», следовательно, «линейное пространство становится удобным художественным языком для моделирования темпоральных категорий (“жизненный путь”, “дорога” как средства развертывания характера во времени)»¹⁹. Несмотря на признак направленности линейного пространства, которому подчинен мотив дороги, предметом внимания Пастернака и Бродского нередко становится собственно расстояние между начальным и конечным пунктами следования поезда. Из определенной дистанции фрагмент пространства превращается в относительную величину («ни здесь, ни там») и, таким образом, может соотноситься с «фантастическим» типом пространства, в котором «граница... заменена безграничностью»²⁰. Пункт назначения, а вместе с ним и цель путешествия могут терять релевантность, либо вообще отменяться, как, например, в стихотворении Бродского «Пятая годовщина»:

Там хмурые леса стоят в своей рванине.
 Уйдя из точки «А», там поезд на равнине
 стремится в точку «Б». Которой нет в помине.

Поскольку линейное пространство, в котором движется поезд, часто служит метафорой жизненного пути (уже изрядно «заезженной»), отсутствие пункта назначения отражается на мыслях пассажира. Более того, конечная станция вообще может быть лишь плодом воображения, как, например, в «Примечаниях папоротника» Бродского, где название станции выражено неологизмом («несуществующим» словом):

По положению пешки догадываешься о короле.
<...>

По названию станции — Одинбург —
что пора выходить...

(4, 71)

Образ поезда в таких текстах наиболее фантазмагоричен и загадочен; его движение, а вместе с ним и движение лирического героя, подчинены неведомой силе. При этом центр изображения часто переносится с поезда на внешнее пространство, как в стихотворении Пастернака «Дурной сон»:

Прислушайся к вьюге, сквозь десны процеженной,
Прислушайся к захлесням чахлых бесснежий.
Разбиться им не обо что, — и заносы
Чугунную цепью проносятся по снегу.
Пронесется чересполосицей, поездом,
Сквозь черные десны деревьев на сносе,
Сквозь десны заборов, сквозь десны трущоб.

(С. 461)

Или в стихотворении Бродского «Пришла зима, и все, кто мог лететь...», целиком состоящем из полнударных строк, что ритмически соотносится с ходом поезда:

Пути в снегу, составы, все в снегу,
вплетают ленты в общий снежный хаос,
сливаясь с ним, срываясь с ним в пургу.
Исчез вокзал. Плывет меж туч пакгауз.
Часы — их нет.
<...>

Метель гремит. Товарный мчит во тьму.

(2, 106, 108)

В обоих текстах поезд либо сливается с внешним пространством, либо изображается на его фоне, причем акцент делается не

на поезде, а на пространстве, которое его окружает («Прислушайся к вьюге...»; «Метель гремит...»). Замкнутое пространство вагона и открытое пространство за окном поезда выступают как относительные величины. Отсутствие направленности (маршрута, заданной траектории) превращает поезд в мираж, призрак. Его движение в пространстве, лишенном пункта назначения, влечет за собой деформацию временных категорий, что особенно заметно у Бродского («Часы — их нет...»).

В «Исааке и Аврааме» бесшумное скольжение поезда, как и «бесцветный» дым паровоза, являются метафорой хода времени. При этом поезд движется не линейно — от пункта «А» к пункту «Б» (которого «нет в помине»), а по замкнутой траектории вечности, иконическим образом которой служит «восьмерка» (перевернутый знак бесконечности):

Бесшумный поезд мчится сквозь поля,
наклонные сначала к рельсам справа,
а после — слева — утром, ночью, днем,
бесцветный дым клубами трется оземь —
и кажется вдруг тем, кто скрылся в нем,
что мчит он без конца сквозь цифру «8».
Он режет — по оси — ее венцы,
что сел, полей, оград, оврагов полны.
По сторонам — от рельс — во все концы
разрубленные к небу мчатся волны.
Сквозь цифру «8» — крылья ветряка,
сквозь лопасти стальных винтов небесных,
он мчит вперед — его ведет рука,
и сноп лучей скользит в лучах окрестных.
(1, 264—265)

Движение поезда, как бы заданное свыше («его ведет рука»), изображено двояко. С одной стороны, перемещение в пространстве не равно перемещению во времени: «он мчит вперед» vs. «мчит он без конца сквозь цифру “8”» (движение *вперед* не равно движению *по кругу*, «без конца»). С другой — перемещение в пространстве ощущается и измеряется в категориях времени. Тем не менее поезд движется не по замкнутой траектории восьмерки-бесконечности, а «режет по оси ее венцы», т.е. имеет направление. Наконец, мифологизируется не только сам поезд, но и пространство вовне: если сначала он едет сквозь «села, поля, ограды, овраги», то затем все это оказывается не земным, а водным пространством («разрубленные к небу мчатся волны»), которое у Бродского неотделимо от темы времени²¹. Поезд-мираж скользит не то по рельсам, не то по воде и устремляется в бесконечность, не оставляя

следов (ср. в «Конце прекрасной эпохи»: «...как и челн на воде, не оставит на рельсах следа / колесо паровоза»; 2, 312). Возможно, это библейская аллюзия на расступившееся море («разрубленные волны»), однако далее поезд уже не плывет, а летит («сквозь лопасти стальных винтов небесных») и скрывается во тьме: «Летит состав, во тьме не видно лиц» (1, 265).

Поезд-мираж в поэзии Пастернака и Бродского устремлен не только вперед (вдаль), но и вверх (ввысь), как в «Исааке и Аврааме». Не только сам поезд, но и другие «горизонтальные» атрибуты железной дороги могут изображаться как вертикальные. В «Белых стихах» Пастернак использует «вертикальную» метафору («столбы») для изображения то ли света паровозных фар, то ли звукового сигнала (гудка) паровоза: «По рельсам плыли, прорезая мглу, / Столбы сигналов, ударяя в тучи...» (С. 209). Паровозные сигналы освещают (или оглашают) не столько пространство *впереди* поезда (или по сторонам от железнодорожных путей), сколько пространство *над* полотном железной дороги («ударяя в тучи»). Стремительное движение поезда создает иллюзию, что он вот-вот достигнет линии горизонта, т.е. соприкоснется с небом (горизонтальное пространство подменяется вертикальным). При этом сам признак движения переносится с поезда на внешнее пространство (небо) («Спекторский»: «Бегущий к паровозу небосвод / Содержит всё, что сказано и скажут» (С. 280). Таким образом, нарушается архетипическая конвенция параллельности (несоприкасаемости) земного и небесного пространств.

Поэтика железной дороги у Пастернака и Бродского определяется прежде всего взглядом не «извне», а «изнутри» вагона. Герой пути — «движущийся наблюдатель». В поле его зрения попадают не только реальный ландшафт, но и «ландшафт» собственной жизни. Он размышляет о прошлом, которое воплощается в деталях мелькающего за окном пространства. Характерный пример такого «внутреннего зрения» — строки Бродского из стихотворения, написанного на смерть матери: «Мысль о тебе удаляется, как разжалованная прислуга, / нет! как платформа с вывеской “Вырица” или “Тарту”» (4, 26). Поезд, о котором мы узнаем по названиям удаляющихся платформ, переносит лирического героя в прошлое.

Вагонное пространство и пространство за окном вагона выступают как относительные величины. Движение поезда может выражаться через движение пространства относительно поезда, а его признаки (скорость, грохот и т.д.) переносятся на внешний мир. В стихотворении Пастернака «Город» не поезд мчится навстречу рощам, а, напротив, «навстречу курьерскому... / По воздуху мчатся огромные рощи» (С. 192); «галки, кресты и сады, и подворья... / Всё скорей и скорей вдоль вагонных дверей, / И — за поезд...» (Там же). В стихотворении «Вокзал» «за дымом вослед, /

срываются поле и ветер...» (С. 71), в «Сестре моей — жизни...» «рушится степь со ступенек к звезде» (С. 106), в «Урале впервые» — «на ночь натываясь, Урала / Твердыня орала...» (С. 85). Интересно, что поезд получает максимальное ускорение, когда признак скорости переносится с него на внешнее пространство. Бродский теоретизирует по этому поводу в стихотворении «Кончится лето. Начнется сентябрь. Разрешат отстрел...»: «И поезд вдали по равнине бежит, свистя... / Но с точки зренья ландшафта движенье необходимо» (4, 11). Однако и сам поезд может перенимать свойства внешнего пространства, как в стихотворении Бродского «Семенов»: «покуда поезд мычит, вагон зеленеет, зелень коровой бредит; / покуда время идет, а Семенов едет» (4, 158). Изоморфизм пространства и времени здесь выражен лингвистически: ход времени («время *идет*») параллелен ходу поезда и перемещению лирического героя в линейном пространстве («Семенов *едет*»).

Комплекс железной дороги у Пастернака и Бродского может иметь языковую оркестровку. В «Келломяках» Бродского отрезок между начальным и конечным пунктами сравнивается с алфавитом:

...всякая точка в пространстве есть точка «а»,
и нормальный экспресс, игнорируя «b» и «с»,
выпускает, затормозив, в конце
алфавита пар из запятых ноздрей.

(3, 246)

Промежуточные буквы алфавита служат метафорой станций, на которых поезд-экспресс не останавливается, а едет дальше, пока не пройдет всю дистанцию. При этом «конечная станция» (т.е. последняя буква алфавита) не названа, указана лишь начальная точка «а». Станции «b» и «с» упомянуты, но их поезд «проходит без остановки».

В стихотворении «Сестра моя — жизнь...» Пастернак приводит название фактической железной дороги (Камышинская ветка), по которой герой едет к возлюбленной. Помимо полисемии слова «ветка» («ветка железной дороги» и «ветка камыша»), здесь возможна этимологическая игра: латинское слово *virga* (ветка растения) созвучно слову *virgo* (девушка, молодая женщина). В стихотворении «Эклога 5-я (летняя)» Бродский также обращается к полисемии «ветки»: «...железных дорог — чья ветка / и впрямь, как от порыва ветра, / дает зеленые полустанки — / лес...» (3, 223). Однако у Бродского смысл строится по метонимическому принципу: зеленый цвет вагонов переносится на окружающие полустанки деревья. Наконец, сцена отправления поезда (три звонка) либо стук колес могут выразиться акцентуацией соответствующих

звучков или целых слов. В «Сестре моей — жизни...» картина отходящего поезда поддержана аллитерацией на *-зв-/-зд-*: «И в третий плеснув, уплывает ЗВоночек / Сплошным иЗВиненьем: жалею, не ЗДесь...» (С. 106). А в пятой главе «Горбунова и Горчакова» Бродского («Разговор в третьем лице») ритм движения поезда передан пятикратным повторением слова «сказал», которое образует рифму к слову «вокзал» (место прибытия поезда). Метафорой движения становится слово, звучание которого при многократном повторении воспроизводит стук колес:

«Сказал». «Сказал». «Сказал». «Сказал». «Сказал».
 «Суть поезда». «Все дальше, дальше рейсы».
 «И вот уже сказал почти вокзал».
 «Никто из них не хочет лечь на рельсы».

(2, 263)

Итак, если поезд связан с линейным типом пространства, то вокзал воплощает «точечное» пространство, где темпоральные категории латентны (не актуализованы) либо не адекватны реальному ходу времени (хотя неперменный атрибут вокзала — часы). Несмотря на внешний динамизм вокзального пространства («бруновское» движение уезжающих и приезжающих, провожающих и встречающих), время для лирического героя приобретает иное измерение. Вокзал — «капсульное» (замкнутое), «конденсированное» либо, наоборот, «разряженное» единство пространства и времени, в котором фрагменты действительности (расписание, буфет, перрон, звонок) имеют повышенную знаковую ценность. Вокзал — это «нулевой километр», с которого начинается или которым заканчивается путешествие героя в пространстве и во времени. Отсюда сравнение вокзала с «несгораемым ящиком» у Пастернака («Вокзал»), вызывающим ассоциацию с ящиком Пандоры — мифологическим символом рока, обреченности, и — надежды²². В другой редакции этого текста мифологический подтекст поддержан упоминанием о гарпиях:

Бывало, вся жизнь моя — в шарфе,
 Лишь подан к посадке состав,
 И пышут намордники гарпий,
 Парами глаза нам застлав.

(С. 71)

«Дымящиеся гарпии» в стихотворении Пастернака — функциональные аналоги «демона-змея», часто ассоциируемого с поездом²³. В «Урале впервые» сравнение поезда со змеем восходит к

фольклорному образу Змея Горыныча — русской версии змея-дракона:

Пыхтел пассажирский. И, где-то от этого
Шарахаясь, падали призраки пихты.

Коптивший рассвет был снотворным. Не иначе:
Он им был подсыпан — заводам и горам —
Лесным печником, злязычным Горынычем,
Как опий попутчику опытным вором.

(С. 85)

Огнедышащий поезд («злязычный Горыныч») участвует в изображении горного рассвета фонетически. Звуковой облик слова «ГОРыныч» содержит как ландшафтные характеристики (Уральские ГОРы), так и ключевую сему утреннего пейзажа (на рассвете ландшафт «заГОРается»).

Возвращаясь к вокзальному пространству и к «Вокзалу» Пастернака, заметим, что слово «граница» в ранней редакции (в окончательном варианте этой строки нет, зато есть «раздвинется запад», что свидетельствует о разрушении границы) не менее значимо, чем само сравнение вокзала с «несгораемым ящиком» («Испытанный, верный рассказчик, / Границы горюнивший люк»; с. 448). Как образ замкнутого «точечного» пространства, вокзал семиотически отгорожен от открытого пространства, которое воспринимается как пустота («пустыня»)²⁴. В «Возвращении» Пастернака вокзальная копоть превращается в песок (пустыню) по мере того, как поезд покидает границы вокзала:

Сажает пассажиров,
Дают звонок, свистят,
Чтоб копоть послужила
Пустыней миг спуска.

(С. 131)

Образ пустыни за пределами вокзального пространства находим и у Бродского. В «На виа Джулия» вокзальная ограда изображается как граница «пучкообразного» пространства («нулевой километр»): «Знать, велика пустыня / за оградой собравшего рельсы в пучок вокзала!» (4, 27). Ограда здесь семиотически изоморфна «стенкам» «несгораемого ящика» в «Вокзале» Пастернака.

Для изображения вокзала как начального пункта путешествия характерно нагнетание атмосферы неизвестности, тревожного

предчувствия. Ожидание дороги приоткрывает перед героем новое знание о мире, но открытость новому опыту, готовность пуститься в путь вступают в противоречие с замкнутостью вокзального пространства, «несгораемого ящика». Поскольку дорога начинается с вокзала, вокзал романтизируется, выступая «промежуточной зоной, последним локусом земной — пешеходной — стихии»²⁵. В «Высокой болезни» Пастернака вокзальное пространство хранит тайну, которая открывается взгляду и слуху художника:

Там, как орган, во льдах зеркал
Вокзал загадкой сверкал,
Глаз не смыкал и горе мыкал
И спорил дикой красотой
С консерваторской пустотой
Порой ремонтов и каникул.

(С. 212—213)

Ключ к «загадке» лежит за пределами вокзального пространства (если не в пункте назначения, то в поезде). Перестук колес запечатлевается в сознании лирического героя Бродского «печальной догадкой»:

Да что там жизнь! Под перестук колес
взбредет на ум печальная догадка,
что новый недоверчивый вопрос
когда-нибудь их вызовет обратно.

(I, 70)

Общей для Пастернака и Бродского является типологическая оппозиция замкнутого вокзального пространства и открытого пространства вовне. Отличие заключается в психологическом портрете героя. Если «герой пути» раннего Пастернака органично вписывается в вокзальное пространство, то у Бродского он отчужден не только от окружающей его реальности, но и от самого себя. Если вокзал для Пастернака — «испытанный друг и указчик», «верный рассказчик», «несгораемый ящик», хранящий память о «встречах и разлуках», то у Бродского вокзал символизирует «одинокость в толпе» независимо от того, уезжает ли герой или возвращается:

Как хорошо, что никогда во тьму
ничья рука тебя не провожала,
как хорошо на свете одному
идти пешком с шумящего вокзала.

(I, 71)

В стихотворении Бродского «Я выпил газированной воды...» вокзал изображен как центр городского (здесь московского, столичного) пространства. Герой пути находится в самом его центре (под вокзальными часами):

Я выпил газированной воды
под башней Белорусского вокзала
и оглянулся, думая, куды
отсюда бросить кости.

(2, 216)

Отсюда можно пойти («бросить кости») на все четыре стороны, но суета вокзала осложняет выбор героя: «И я был чужд себе и четырем / возможным направлениям отсюда» (Там же). Бродский преобразует значение вокзального пространства как исходного или конечного пункта путешествия. Несмотря на то, что герой, избавившись от движения по заданной траектории, обладает теперь «свободной непредсказуемостью направления движения»²⁶, вокзальная площадь оказывается лишь перепутьем, за которым — продолжение пути. Драма героя — в невозможности выйти за пределы вокзального топоса: «Огни, столпотворение колес, / пригодных лишь к движению по кругу» (Там же).

В стихотворении «Август», написанном Бродским незадолго до смерти, вокзальная площадь выступает метафорой жизненного перепутья и также окрашена мотивом «одиначества в толпе». Завершая жизненный путь и достигнув «пункта назначения», герой оказывается на «вокзале», в центре «отсутствующей толпы». Вокзал как «конечная станция» выступает метафорой смерти. Пространственные и временные характеристики взаимосвязаны: «вечер» указывает на то, что герой подошел к «концу пути», прибыл на «конечный пункт»:

Сделав себе карьеру из перепутья, витязь
сам теперь светофор; <...>
<...>

<...> Вечер обычно отлит
в форму вокзальной площади, со статуей и т.п.,
где взгляд, в котором читается «Будь ты проклят»,
прямо пропорционален отсутствующей толпе.

(4, 204)

В то время как вокзал связан с атмосферой неопределенности и ожидания, поезд, напротив, предполагает определенную направленность мыслей пассажира. «Процессы мышления и памяти, —

как отмечает Левинг, — питаются... железнодорожной метафорикой»²⁷. Движение поезда в пространстве и путешествие героя-пассажира во времени представляют два разнонаправленных вектора, причем вектор пространства (ход поезда) и вектор времени (ход мысли героя) меняются местами. Если поезд идет вперед, то мысль героя, как правило, ретроспективна.

Итак, путешествие героя в собственное прошлое чаще всего происходит не на вокзале, а в поезде, что выражается в звуковом противопоставлении этих двух типов пространства: мерный гомон вокзала vs. грохот несущегося состава. Если шум вокзала сливается с шумом города, то поезд «пронзает» тишину загородного пространства. Так, в «Спекторском» Пастернака мысль героя «бушует», пока он едет в поезде, но «стихает» по мере приближения к вокзалу, где время пребывает в латентном состоянии:

В раскатах, затихающих к вокзалам,
Бушует мысль о собственной судьбе,
О сильной боли, о довольстве малым.
О синей воле, о самом себе.

(С. 271)

Принципиально иной портрет героя пути рисует Бродский в стихотворении «Люби проездом родину друзей...». С отходом поезда герой погружается в «моментальное забвение», отчуждается от собственного прошлого («о прожитом бездумно пожалей, / к вагонному окошку прилипая»), а само направление поезда становится безразличным:

Отходят поезда от городов,
приходит моментальное забвенье,
десятилетия искренних трудов,
но вечного, увы, неоткровенья.

<...>

Так поезжай. Куда? Куда-нибудь,
скажи себе: с несчастьями дружу я.
Гляди в окно и о себе забудь.
Жалей проездом родину чужую.

(1, 70)

Наконец, принципиально важной деталью оказывается расписание — своего рода семиотический текст, где перемещение поезда в пространстве схематически изображается в категориях времени (время прибытия и отправления, продолжительность стоянки и предполагаемое опоздание)²⁸. Для Пастернака и Бродского рас-

писание глубоко символично, так как в нем «предначертано» будущее, либо, напротив, запечатлено еле уловимое памятью прошлое. В стихотворении Бродского «Келломяки» (1982) расписание оказывается главным, если не единственным, сохранившимся в памяти поэта, атрибутом как самой местности (пригородной станции), так и ландшафта собственной памяти (историческое финское название здесь не случайно). Расписание мифологизируется, становясь своего рода «графиком» потустороннего мира: поезд-мираж («железная вещь») «возникает из небытия» и «растворяется в нем же»:

а что Келломяки ведали, кроме рельс
и расписанья железных вещей, свистя
возникавших из небытия, пять минут спустя
и растворявшихся в нем же, жадно глотавшем жуть,
мысль о любви и успевших сесть?

(3, 244—245)

Если у Бродского расписание поездов окрашено в эсхатологические тона, то в стихотворении «Сестра моя — жизнь...» Пастернака оно едва ли не обожествляется:

Что в мае, когда поездов расписание
Камышинской веткой читаешь в купе,
Оно грандиозней святого писанья
И черных от пыли и бурь канале.

(С. 106)

Д. Бетеа отмечает, что вообще в ранней лирике Пастернака механистический образ поезда редко имеет негативный оттенок. Напротив, он связан со сферой органической (естественной) жизни: «Когда, например, в стихотворении “Сестра моя — жизнь...” поэт восклицает, что расписание поездов “грандиозней” Святого писания, или, когда в стихотворении “Поэзия” (1922) из цикла “Темы и вариации” Пастернак сравнивает поэзию с летом в вагоне третьего класса²⁹, мы имеем дело с семантическим полем первозданной, органической, “природной” жизни³⁰. Даже тогда, когда в ранних стихах Пастернака железная дорога сохраняет характерный для нее inferнальный смысл, этот смысл сглаживается, например, сравнением поезда с ангелом в первой редакции «Вокзала»: «О, кто же тогда, как не ангел, / Покинувший землю экспресс?» (С. 449). Сакрализация поезда у Пастернака резко контрастирует с железнодорожной темой у Бродского, как, например, в стихотворении «1972 год», где уже в самом названии дан намек на

раздвоенность жизни (молодость vs. старение), деление жизненного пути на «здесь» и «там»: «Даже когда все колеса поезда / прокатятся с грохотом ниже пояса, / не замирает полет фантазии» (3, 16—17).

Кроме того, если в стихах Пастернака железная дорога связана в первую очередь с поэтикой пространства, соотносящейся, в свою очередь, с темой времени, то у Бродского именно время порождает особое восприятие пространственных (ландшафтных) категорий: «С точки зрения времени, нет “тогда”: / есть только “там”» (3, 245). При этом комплексный образ железной дороги у обоих поэтов позволяет говорить об интерференции категорий времени и пространства. Поэтика железной дороги основывается на пространственно-временном сдвиге. Формула «здесь и сейчас», фиксирующая положение героя в конкретном пространстве в определенный момент, уступает место формуле «там и тогда».

¹ *Бродский*: кн. интервью / Сост. В. Полухина. 3-е изд., расш. и испр. М., 2005. С. 428.

² Там же.

³ Там же. С. 569.

⁴ Там же. С. 308.

⁵ Там же. С. 603.

⁶ Там же. С. 569.

⁷ Там же. С. 708.

⁸ См., например: *Marx L. The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America* New York, 1964.

⁹ См. об этом подробнее: *Bethea D. The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction*. Princeton, 1989. P. 58—59.

¹⁰ Ср. обыгрывание этого мотива в поэме Пастернака «Девятьсот пятый год» («Москва в декабре»): «Всюду груды вагонов, / Завещанных конною тягой. / Электрический ток / Только с год / Протянул провода». В «Спекторском» поезд характеризуется эпитетом «многолошадный» (его мощь «измеряется» в лошадиных силах): «Почтовый поезд подходил к Москве. // Многолошадный, буйный, голоштаный...» (*Пастернак Б. Полное собрание стихотворений и поэм*. СПб., 2003. С. 237, 290—291). Далее цитаты из поэтических произведений Пастернака даются по этому изданию с указанием страницы в скобках.

¹¹ *Левинг Ю. Вокзал — Гараж — Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма*. СПб., 2004. С. 103.

¹² *Bethea D. The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction*. P. 243.

¹³ *Flaker A. Railway Lyrics: The Slavic Forms // Canad. Rev. of Comparative Lit.* 1982. Vol. 9, No. 2. P. 172.

¹⁴ Пастернак Б. Об искусстве: «Охранная грамота» и заметки о художественном творчестве. М., 1990. С. 37. Далее цитаты из прозы Пастернака даются по этому изданию с указанием страницы в скобках.

¹⁵ Волков С. Диалоги с Иосифом Бродским. М., 2000. С. 20.

¹⁶ «Так я побывал у нее на даче раза три-четыре, вместе с Рейном и Найманом. И только в один прекрасный день, возвращаясь от Ахматовой в набитой битком электричке, я вдруг понял — знаете, вдруг как бы спадает завеса — с кем или, вернее, с чем я имею дело» (Там же. С. 224).

¹⁷ Стихотворение не опубликовано в «Сочинениях Иосифа Бродского» (СПб., 2001). Цитируется по электронной версии на сайте: www.lib.ru/brodskij

¹⁸ Лотман Ю. М. Художественное пространство в прозе Гоголя // Лотман Ю. М. О русской литературе: Ст. и исслед. (1958—1993). История рус. прозы. Теория лит. СПб., 1997. С. 622.

¹⁹ Там же. С. 623.

²⁰ Там же. С. 633.

²¹ Эта связь неоднократно выражается у Бродского иконически. Ср. в стихотворении «Тритон»: «Определенье волны / заключено в самом / слове “волна”. <...> // В образе буквы “в” / явно дает гастроль / восьмерка — родная дочь / бесконечности... // <...> При расшифровке “вода”, / обнажив свою суть, / даст в профиль или в анфас / “бесконечность-о-да”...» (4, 188, 190).

²² См.: Ступников Д. О. Символ поезда у Б. Пастернака и рок-поэтов // Русская рок-поэзия: текст и контекст. Тверь, 1998. Вып. 1. С. 107.

²³ Сравнением поезда со змеей (змеем) завершается стихотворение Бродского «В окрестностях Александрии»: «И поезд подкрадывается, как змея, / к единственному соску столицы» (3, 242).

²⁴ См.: Ступников Д. О. Символ поезда у Б. Пастернака и рок-поэтов. С. 106—107.

²⁵ Левинг Ю. Вокзал — Гараж — Ангар. С. 89.

²⁶ Лотман Ю. М. Художественное пространство в прозе Гоголя. С. 626.

²⁷ Левинг Ю. Вокзал — Гараж — Ангар. С. 83.

²⁸ Ср. в «Мы» Е. Замятина (1920): «Все мы (а может быть, и вы) еще детьми, в школе, читали этот величайший из дошедших до нас памятников древней литературы — “Расписание железных дорог”» (Замятин Е. Избранные произведения: В 2 т. М., 1990. Т. 2. С. 10).

²⁹ «Поэзия, я буду клясться / Тобой и кончу, прохрипев: / Ты не осанка сладкогласца, / Ты — лето с местом в третьем классе, / Ты — пригород, а не припев» (С. 174).

³⁰ *Bethae D. The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction.* P. 245—246.