

Дорога не соединяет два мира, а разделяет их. Как она разделяет, а не соединяет Петербург с Оренбургом, так она разделяет Екатерину и Пугачёва. Итак, дорога в «Капитанской дочке» может вести в беспутицу, а может становиться путём. Всё зависит от того, какое сердце у человека. Дорога производна от нашего внутреннего мира, от того, что мы в самих себе несём, и только это нас спасает или губит.

Посмотрим на Печорина из «Героя нашего времени», которого мы встречаем в пути. Это путь символический — из надежды в безнадежность, и всё опять закольцовано. А куда бежит Мцыри? В мир, из которого ушёл. Куда он приходит? В мир, из которого бежал. То же самое кольцевое движение ведёт нас через надежду, возвращение в точку, из которой мы вышли.

Тревелог так тревелог — «Остров Сахалин» Чехова. Подчёркнуто сухое повествование. Если мы почитаем текст не в пересказе, то увидим, что он стилизован под журналистские очерки, но поставленные в очень чёткую символическую рамку. Там начинается с того, что описывается непонятность, где пролегает граница, отделяющая остров от материка. То она разливается, то её можно перейти вброд, но выхода с этого острова нет, что символически означает безнадежный ад. По Чехову мир спасти нельзя, но можно скучно, как часто у него, оказывать медицинские услуги, заботиться, обустроить быт. Лучше не будет, но страшное можно не допустить.

Вернёмся к железной дороге. Она, конечно, произвела фурор во всём, включая литературу, рассказывающую о путешествиях. Давайте мысленно перенесёмся в ту эпоху. Как мир устроен до железной дороги и после? Не с инженерной точки зрения, а с точки зрения картины мира. Железная дорога создала всемирную историю. Не как философскую метафору, а как психологическую реальность. События и пространства приблизились к человеку. Он стал мыслить миром, а мир стал гораздо меньше.

Прежде у людей не было представления, что они вовлечены в события, удалённые во времени и пространстве. До железной дороги никакая газета не могла рассказывать, что было вчера: она рассказывала, что было неделю назад и о чём стало известно только что, потому что доставили сведения, и о том, что было полгода назад. Например, сообщение о воцарении Екатерины шло от Петербурга до Камчатки почти два года, поскольку выехать можно было только летом, когда вставал твёрдый путь, и зимой, когда вставал наст. Теперь мир стал меньше, понятнее, технологичнее. Дорога стала прямой, то есть она по-прежнему немножко петляет, но не быстро, резкие повороты уже невозможны, это прямой путь по колее, что для путешествия невероятно важно. Если вы описываете кибитку или тарантас, вы не знаете, успеете ли вписаться в поворот, — это один сюжет. А если едете по прямой — совершенно другой. По прямой путешествовать, не имея цели, можно, но очень тяжело, потому что прямая дорога предполагает, что мы едем от чего-то к чему-то и вокруг покатаемся, может быть, и можем, но это если она кольцевая, а если нет, то она пред-

полагает некоторую цель, что противоречит сложившейся традиции.

Первое стихотворение в русской литературе, посвящённое железной дороге, написал Нестор Кукольник, и это песня, которую все вы знаете: «Пестрота, разгул, волнение, ожиданье, нетерпенье». В советское время вместо «православный наш народ» было «веселится и ликует наш народ». С чем рифмуется слово «народ»? С паропроводом. Слово «паровоз» тогда в языке не утвердилось, значит, стих вроде бы о паропроводе, но на самом деле о запуске паровоза.

Что касается текста, который многое определяет в русской литературе, давайте посмотрим описание у Гоголя «Тройка мчится». Что-то нам подсказывает, что у него уже есть опыт путешествия не на тройке: «Дымом дымитесь под тобою дорога, гремят мосты, всё отстаёт и остаётся позади, остановился поражённый божьим чудом...» Конечно, человек, не видевший железную дорогу, такую тройку описать бы не мог.

Самое существенное другое. Вот как у Пушкина четырёхстопный ямб соединился с темой пути и движения, так и в новой русской литературе соединяются темы железной дороги и одиночества. Мы знаем точную дату первой железнодорожной аварии в России — это 5 сентября 1838 года, когда был раздавлен караульный крестьянин Семён Петров. Для последующей литературы этот эпизод имел большое значение. Сначала русская литература начала уходить от темы трагедии, связанной с железной дорогой, — это прекрасное, нежное, идиллическое путешествие. Афанасий Афанасьевич Фет описывает его так:

*Мороз и ночь над далью снежной,
А здесь уютно и тепло,
И предо мной твой облик нежный
И детски чистое чело.
Полны смущенья и отваги,
С тобою, кроткий серафим,
Мы через дебри и овраги
На змее огненном летим.*

Сравнение понятно: с одной стороны, поезд вызывает образ змея — опасного, пугающего... Но мы-то внутри! Нам не страшно, мы защищены от внешних угроз. Этот лейтмотив довольно долго продолжается: «Под нами с грохотом чугунные мосты мгновенные гремят». Узнаёте гоголевское описание пути — про мосты, которые гремят?

Мы уже определили, что русская литература страдает: страдать должен читатель, герой, автор. Развилка понятна — у нас есть образ огненного змея и есть образ уюта внутри этого змея. Мог победить образ уюта, а мог победить образ змея. Собственно, стихи о том, как должна появиться тревога, а она никак не появляется.

Тоска проникает в тему в стихотворении Некрасова «Железная дорога»: «Славная осень! Морозные ночи, // Ясные, тихие дни... <...> Быстро лечу я по рельсам чугунным, // Думаю думу свою...» Эта железная змея уже несёт в себе испытания.