

*Памяти Милы (Л. Г. Ковнацкой)*

# Предисловие

Бывают странные сближенья...

*А. С. Пушкин*

Слово «парадокс» в названии этой книги относится к неожиданным и странным сближениям тем, образов и стилей известных авторов и их произведений, на первый взгляд, противоречащим обычным представлениям о классике, но в действительности внутренне обусловленным.

Слово «парадокс» также определяет подход к материалу, поскольку его этимология восходит к двум греческим словам: παρά «возле, рядом» и δόξα «мнение, представление». В книге поднимаются вопросы, лежащие не в центре литературоведческих дискуссий, а возникающие «возле» и «рядом» с ними.

Случайно ли то, что «Идиот» Достоевского и «Крейцера соната» Толстого имеют одинаковые завязки (встреча в поезде) и одинаковые кульминации (убийство женщины)? Есть ли основания считать Льва Толстого предвестником модернизма? Какой город нашел отражение в иллюстрациях Добужинского к повести «Белые ночи» Достоевского? Можно ли считать роман Набокова «Лолита» продолжением неоконченной драмы Пушкина «Русалка»? Чем объяснить то, что в некоторых стихах Д. Хармса слышны отзвуки мистического учения об имени Бога? Чем гротескные и косноязычные стихи капитана Лебядкина из романа Достоевского «Бесы» могли привлечь Шостаковича, положившего эти стихи на музыку?

«Странные сближения», о которых здесь идет речь, — связь железных дорог с эросом и смертью в творчестве Достоевского и Толстого, неожиданные супрематические образы в произведе-

ниях Толстого, старый Петербург и революционный Петроград в иллюстрациях Добужинского к «Белым ночам» Достоевского, связь пушкинской «Русалки» с самым американским романом Набокова, религиозная тема у абсурдиста Хармса, ориентация косноязычных стихов персонажа Достоевского на эстетику классицизма — не являются центральными в литературоведении. Между тем исследование этих областей расширяет наше представление о пространстве творчества классиков.

\* \* \*

Пользуюсь случаем, чтобы выразить искреннюю благодарность:

- В. Н. Сажину за помощь в получении доступа к материалам архива Даниила Хармса в Рукописном отделе Российской национальной библиотеки (Санкт-Петербург);
- Александру Петросяну за разрешение использовать его фотографии Петербурга;
- Сергею Наконечному за возможность поместить его фотографии в книге и на ее обложке;
- Работникам издательства «Библиороссика / Academic Studies Press» за оперативность и профессионализм в подготовке этой книги к печати;
- Александру Волкову (Пушкинский дом — ИРЛИ РАН) за качественный перевод;
- Особая благодарность Ольге Бараш за редактуру — время, энергию, доброжелательность и ценные советы.

Разумеется, ответственность за все оставшиеся недочеты лежит на авторе.

# Железные рельсы Эроса и Танатоса: «Идиот» Достоевского и «Крейцера соната» Толстого

Вводя в литературоведение термин «хронотоп», М. М. Бахтин высказал мысль о том, что слияние временных и пространственных характеристик «определяет художественное единство литературного произведения в его отношении к реальной действительности». При этом он особо выделил хронотоп дороги и смежный с ним хронотоп встречи:

На дороге («большой дороге») пересекаются в одной временной и пространственной точке пространственные и временные пути многообразнейших людей — представителей всех сословий, состояний, вероисповеданий, национальностей, возрастов. Здесь могут случайно встретиться те, кто нормально разъединен социальной иерархией и пространственной далью, здесь могут возникнуть любые контрасты, столкнуться и переплестись различные судьбы. Здесь своеобразно сочетаются пространственные и временные ряды человеческих судеб и жизней, осложняясь и конкретизуясь *социальными дистанциями*, которые здесь преодолеваются. Это точка завязывания и место совершения событий. Здесь время как бы вливается в пространство и течет по нему (образуя дороги), отсюда и такая богатая метафоризация пути-дороги: «жизненный путь», «вступить

на новую дорогу», «исторический путь» и проч.; метафоризация дороги разнообразна и многопланова, но основной стержень — течение времени [Бахтин 2012: 489–490].

Проследивая развитие романа с античных времен до начала XIX века, Бахтин уделяет основное внимание трем этапам в развитии романного жанра: античному роману с его авантурным хронотопом; рыцарскому, где «герой переходит из страны в страну, сталкивается с разными сюзеренами, совершает морские переезды» [там же: 406–407]; и раблезианскому роману, действие в котором «протекает под открытым небом, в движениях по земле, в военных походах и путешествиях, захватывает различные страны» [там же: 418]. В одном из разделов работы Бахтина рассматривается идиллический хронотоп дороги в руссоистском романе XVIII века, где «подлинное органическое время идиллической жизни противопоставляется... суетному и раздробленному времени городской жизни или даже историческому времени» [там же: 475]. Немало внимания уделено и разным формам «разрушения идиллии»: с одной стороны, у Гёте и писателей «стернианского типа», с другой — в романе воспитания XIX века, у таких авторов, как Стендаль, Бальзак, Флобер, а в России Гончаров. Сочинениям Ф. М. Достоевского и Л. Н. Толстого Бахтин посвятил всего лишь два абзаца: в первом он подчеркнул важность хронотопа порога для Достоевского, а во втором выделил в качестве основного хронотопа у Толстого «биографическое время, протекающее во внутренних пространствах дворянских домов и усадеб» [там же: 495].

Далее речь пойдет о хронотопе железных дорог и о разительном сходстве трактовки этой темы в двух очень разных по замыслу и идейной направленности произведениях — романе Достоевского «Идиот» (1868–1869) и повести Толстого «Крейцера соната» (1889).

Тема железных дорог у Толстого привлекает внимание исследователей в первую очередь в связи с «Анной Карениной» (1877) — романом, в котором железная дорога играет, по выражению Б. М. Эйхенбаума, «какую-то зловещую, мистическую

роль» [Эйхенбаум 1974: 188; см. также Jahn 1981]. Семантику образа поезда у Достоевского, в частности в романе «Идиот», подробно анализирует Д. Бетеа. По его мнению, поезд в «Идиоте» предстает как «метафора механической силы, “железной логики” и неумолимого времени», вписывающаяся в осмысление Достоевским роли апокалипсиса в истории [Betha 2014: 64]. Предлагаемое далее сопоставление «Идиота» и «Крейцеровой сонаты» позволяет проследить, насколько тесно в обоих произведениях тема железных дорог связана с темами эроса, насилия и смерти<sup>1</sup>.

Хронотоп железной дороги в «Идиоте» и «Крейцеровой сонате» несет ту же смысловую нагрузку, что хронотоп дороги, описанный Бахтиным. Железная дорога — это место, где происходят случайные встречи между людьми, разделенными социальной иерархией, и где сплетаются их судьбы. Достоевский прямо указывает на это, говоря о Мышкине и Рогожине: «Случай так странно посадил их друг против друга в третьеклассном вагоне петербургско-варшавского поезда» [Достоевский ПСС, 8: 5]<sup>2</sup>. Аналогичным образом начинается «Крейцера соната» Толстого: несколько персонажей, принадлежащих к различным социальным слоям, встречаются в вагоне поезда и заводят разговор.

Но в отличие от древнегреческих и древнеримских романов, где дорога служит хронотопом приключений, а также от рыцарского романа, где она дает персонажам возможность совершать

<sup>1</sup> О связи романа «Идиот» с произведениями Толстого написано несколько работ. Р. Ф. Миллер, рассматривая влияние сочинений Толстого на роман «Идиот», указывает на сходство между князем Мышкиным и Пьером Безуховым [Miller 1981: 59–60]. Д. Орвин сравнивает высказывания Мышкина о воспитании детей с педагогическими методами, внедрявшимися Толстым в яснополянской школе. Также она затрагивает руссоистский мотив возвращения к природе в «Идиоте» и нескольких произведениях Толстого («Детство», «Люцерн», роман «Война и мир», первые части которого вышли, когда Достоевский приступал к работе над своим романом), показывая, что в «Идиоте» Достоевский подробно раскрывает связь между природой и нравственностью [Orwin 1999]. Также проводилось сопоставление «Крейцеровой сонаты» и «Записок из подполья» Достоевского [Jackson 1978].

<sup>2</sup> Далее ссылки на это издание с указанием тома и страниц.

героические подвиги, хронотоп железной дороги, возникший во второй половине XIX века, несет в себе сильный отрицательный заряд. Тот факт, что железная дорога прочно ассоциируется с агрессией и насилием, служит предпосылкой к драматическим кульминациям обоих произведений: косвенной к убийству Настасьи Филипповны в «Идиоте» и прямой — к убийству жены Позднышева в «Крейцеровой сонате».

Для современного читателя нет ничего обыденнее, чем поездка по железной дороге. Вместе с тем такое путешествие предполагает возможность «выпасть» из повседневной реальности: так происходит в прозаической поэме В. Ерофеева «Москва — Петушки» (1969) или повести В. Пелевина «Желтая стрела» (1993). Авторы, персонажи и первые читатели «Идиота» и «Крейцеровой сонаты» воспринимали железную дорогу иначе, чем наши современники, поскольку во времена молодости Достоевского и Толстого люди путешествовали тем же способом, что и в Древнем Риме: конными экипажами. В 1860–1880 годы, когда создавались «Идиот» и «Крейцера соната», железнодорожные поездки воспринимались в России не только как новшество, но и, в некотором смысле, как нечто угрожающее и опасное.

### **Железные дороги: тревога и страх**

Появление железных дорог в середине XIX века и их дальнейшее стремительное развитие оказали огромное воздействие как на экономику, так и на жизнь людей, общественную и частную. В предисловии к книге «Кровь, железо и золото: как железные дороги изменили мир» К. Волмар пишет:

Проще перечислить, в каких областях железные дороги не произвели изменений, чем выявить последствия их появления. Коротко говоря, между первой и последней четвертью XIX века железные дороги превратили мир, где люди редко покидали родное селение и не ездили дальше ярмарки в соседнем городке, в мир, где можно было не за месяцы, а за считанные дни пересечь целый континент. Развитие

железных дорог привело к массовой индустриализации, а это значило, что теперь промышленная революция, по сути, не обойдет ни одного обитателя планеты. Поездки на отдых и разрастание пригородов, свежее молоко у дверей и высылка товаров почтой — все это стало возможным с появлением железных дорог [Wolmar 2010: xiv].

Новый способ передвижения радикально изменил жизнь и мировосприятие, и во многом это были изменения к лучшему. Расстояния сократились; время и пространство стали казаться чем-то относительным. Эти перемены считались благотворными для экономического роста и промышленного развития.

Рост железнодорожного строительства породил нечто вроде новой религии — веру в технический прогресс [Freeman 1999: 116]. Как отмечает М. Фримен, псевдорелигиозный ореол, окутывавший новый способ передвижения, усугублялся тем, что железнодорожным вокзалам давали имена в честь святых, а их здания строили в неоготическом стиле:

Навесы над перронами, с их широкими сводами, арками и колоннами, неизбежно наводили на сравнение с церковными нефами. В 1875 году журнал «Билдинг ньюс» опубликовал статью, где утверждалось, что вокзалы и привокзальные гостиницы стали для XIX века тем же, чем для XIII века были монастыри и соборы [там же: 73].

Конечно, поездки за границу и на летние курорты расширяли кругозор людей и повышали качество жизни. Тем не менее «железнодорожная скорость», постоянная необходимость прибывать вовремя и новый, убыстренный темп жизни не всегда воспринимались как благо:

Люди Викторианской эпохи все отчетливее ощущали, что живут без досуга и передышек, в постоянной спешке, что в их забитой делами жизни не остается времени, чтобы подумать, где они были и что с ними будет, а тем более задуматься о ценности и цели того, что они делают или видят [там же: 82].



Появление «железных чудовищ» посеяло тревогу и страх. С 1851 вплоть до 1870 года высказывались опасения, что столь высокая скорость истощает нервную систему и увеличивает вероятность смерти от сердечной недостаточности [там же: 82]. Ходили слухи, будто поездки по железной дороге вызывают «суицидальный бред» [там же: 52]. Подобные слухи, не подтвержденные научными данными, но упорные, приводили к уверенности в том, что железные дороги представляют угрозу для человечества. В медицинских журналах публиковались статьи о влиянии железнодорожных поездок на здоровье, в особенности о якобы губительном воздействии толчков и вибраций на нервную систему [Harrington 2000: 248–249].

Людам казалось, что железные дороги нарушают естественный порядок. Необразованные жители деревень и просвещенные интеллектуалы сходились во мнении, что природе угрожает гибель. Крестьяне и фермеры сетовали на шум и зловоние паровозов и опасались, что это пойдет во вред сельскохозяйственному скоту.

Незыблемость времени и пространства также пошатнулась; возможности, которые создавала железная дорога, заставляли почувствовать, что пространство относительно. В обиход вошла фраза «уничтожение пространства посредством времени» (впоследствии использованная К. Марксом): она не только отражала новые надежды на будущее, но и звучала как окончательный приговор старому укладу [там же: 21]. Как отмечает Фримен, появившееся с внедрением нового типа транспорта «соотношение пространства и времени», более абстрактное, чем то, что было привычным испокон веков, породило «новое пространственно-временное мышление» [Freeman 1999: 78]. Это «новое хронотопическое мышление», впервые проявившееся в творчестве английских и французских поэтов и прозаиков середины XIX века, объединяло в себе противоречащие друг другу настроения: радость и печаль, надежды и страхи.

### Железные дороги в литературе: сторонники и противники

В литературе XIX века высказывались диаметрально противоположные взгляды на изменения, привнесенные железными дорогами в общественную и частную жизнь. А. Теннисон, глубоко чувствовавший природу и очарование английских пейзажей, прославлял эту небывалую прежде скорость. В его философской элегии «Локсли-холл» (1842), написанной в форме драматического монолога героя-путешественника, есть строки:

Дали малят — поспешим же! В путь, вперед! — звучит рефрен!  
Мир летит, летит все дальше колеями перемен.  
[Теннисон 2018: 382]<sup>3</sup>

Подчас к восхвалениям железных дорог примешивались сексуальные коннотации. Герой романа Ж.-К. Гюисманса «Наоборот» полагает, что создание человеком паровоза — более выдающееся достижение, чем сотворение природой женщины. В описании Гюисманса один локомотив предстает как «прелестная звонкоголосая блондинка, длинноногая, тонкая, в сияющем медном корсете и с кошачьей грацией», другой — как «дородная, величественная смуглянка с глухим, хриплым зовом, коренастая, грузная, в чугунном платье» [Гюисманс 1995: 28]. В XIX веке машины часто сравнивались с женщинами: можно предположить, что в результате этого сравнения начал исчезать рыцарский культ Прекрасной Дамы и зарождаться модернистский культ машины<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Пер. с англ. С. Б. Лихачевой.

<sup>4</sup> Комментируя сексуальные коннотации, которыми изобилует панегирик железным дорогам в романе Гюисманса, А. Гюйссен отмечает, что образ женщины как машины имеет двойную подоплеку: в нем выражены буржуазное желание обрести власть над природой при помощи технических изобретений и одновременно мужская сексуальная фантазия о том, чтобы создать женщину самому и таким образом полностью подчинить ее себе [Huyssen 1986: 70–72].

Мотив встречи в вагоне поезда стал в литературе общим местом. Как отмечают составители сборника «Железная дорога и современность», «массовая беллетристика, от бульварных романов ужасов до детективов, быстро разглядела в купе поезда идеальный для ее целей локус» [Beaumont, Freeman 2007: 38]. Хотя железнодорожные вокзалы внешне и напоминали соборы, они часто становились аренной для преступлений и прочих темных дел и в этом качестве выступали местом действия криминальных романов и рассказов.

В России отношение литераторов к строительству железных дорог было таким же двойственным, как в Великобритании и других европейских странах. Некоторые писатели видели в их появлении знак перемен к лучшему. Другие сомневались, что столь стремительная индустриализация принесет какую-либо пользу.

В «Дневнике писателя» Достоевский вспоминает случай, произошедший, по всей видимости, в конце 1840-х годов: в Петербурге у Знаменской церкви, неподалеку от места, где строился Николаевский вокзал, он однажды встретил критика В. Г. Белинского. Белинский с воодушевлением признался, что часто приходит туда посмотреть на работу, так как при виде строящегося вокзала у него делается легче на сердце (21: 12). После отмены крепостного права в 1861 году строительство железных дорог существенно ускорилось, и Россия в 1860-е вышла на второе в мире место (после США) по введению в эксплуатацию новых линий. У многих появилась надежда, что теперь страна наконец преодолет экономическую отсталость<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Во второй половине XIX века Россия добилась значительных успехов в экономическом развитии. Благодаря строительству железных дорог в 1860–1890 годах предпринимательская деятельность в стране выросла втрое. Осознание необходимости железных дорог пришло после Крымской войны (1853–1856), проигранной отчасти из-за отсутствия надежных видов транспортного сообщения. Один из пиков железнодорожного строительства в России совпал с общим экономическим подъемом 1860-х. Интенсивное развитие железных дорог продолжалось до начала русско-турецкой войны в 1877 году.

Стремительное развитие железных дорог горячо обсуждалось и вызывало споры и разногласия в российском обществе. Так, Н. С. Лесков в 1862 году писал:

Какие-нибудь десять лет тому назад был еще возможен у нас вопрос: полезны ли для России железные дороги? <...> теперь всем и каждому легко понять и даже грешно не понимать, как полезны и необходимы для России улучшенные пути сообщения, в особенности же железные дороги. Да, теперь даже кажется странным, как могли люди, притом умные люди, сомневаться когда-либо в пользе железных дорог для России! <...> Да, нам нужны железные дороги: без них мы быстрыми шагами отодвинемся от Европы [Лесков 1998: 711–712].

Однако некоторые русские писатели сомневались, что быстрое строительство железных дорог будет иметь благоприятные последствия. В начале рассказа «Жемчужное ожерелье» (1880) Лесков приводит мнение А. Ф. Писемского, считавшего, что «оскудение» русской литературы «прежде всего связано с размножением железных дорог, которые очень полезны торговле, но для художественной литературы вредны» [Лесков 1958: 432]. Причину упадка русской литературы Писемский видел в том, что писатель, едущий в поезде, не имеет ни времени, ни возможности наблюдать жизнь. Противником строительства железных дорог был и Н. А. Некрасов, хотя и по иным — социальным — причинам. Пафос его стихотворения «Железная дорога» (1864) состоял в том, что технический прогресс достигается при помощи эксплуатации крестьянского труда.

Отношение Достоевского к железным дорогам было более сложным. Замысел романа «Идиот» и последующая работа над ним совпали с частыми поездками писателя по Европе. В начале 1860-х годов, то есть незадолго до начала работы над «Идиотом», Достоевский четыре раза побывал в Европе, совершив более 60 переездов между различными городами Германии, Швейцарии, Франции, Англии и Италии. «Идиот» был написан во время последнего длительного пребывания Достоевского за

границей. После отъезда из России в апреле 1867 года и до завершения романа в 1869-м он посетил около десятка европейских городов.

Путешествия по железной дороге позволили Достоевскому познакомиться со многими культурными памятниками, но при этом вызывали у него отрицательные чувства. В «Зимних заметках о летних впечатлениях» (1863) он писал, что первая поездка по Европе стала для него разочарованием:

Ах, как скучно праздно в вагоне сидеть, ну вот точь-в-точь так же, как скучно у нас на Руси без своего дела жить. Хотя и везут тебя, хоть и заботятся о тебе, хоть подчас даже так убаюкают, что, кажется бы, и желать больше нечего, а все-таки тоска, тоска и именно потому, что сам ничего не делаешь, потому что уж слишком о тебе заботятся, а ты сиди да жди, когда еще доvezут. Право, иной раз так бы и выскочил из вагона да сбоку подле машины на своих ногах побежал. Пусть выйдет хуже, пусть с непривычки устану, собьюсь, нужды нет! Зато сам, своими ногами иду, зато себе дело нашел и сам его делаю, зато если случится, что столкнутся вагоны и полетят вверх ногами, так уж не буду сложа руки запертый сидеть, своими боками за чужую вину отвечать... (5: 52.)

Из этого фрагмента ясно, что именно раздражало Достоевского в железной дороге: невозможность делать то, что хочется, скука, праздность, тоскливое ожидание прибытия. В путешествии поездом он видел ограничение личной свободы и личного выбора — и это были не праздные, а важнейшие для него вопросы, которые он разрабатывал в своих романах на разных уровнях — психологическом, философском и религиозном.

В отличие от других авторов, с оптимизмом взиравших на новый вид транспорта, Достоевский считал, что железные дороги дегуманизируют человека. В январе 1876 года он отмечал в «Дневнике писателя»:

По всей России протянулось теперь почти двадцать тысяч верст железных дорог, и везде, даже самый последний чиновник на них, стоит пропагатором этой идеи, смотрит так,

как бы имеющий беззаветную власть над вами и над судьбой вашей, над семьей вашей и над честью вашей, только бы вы попались к нему на железную дорогу. Недавно один начальник станции вытащил, собственной властью и рукой, из вагона, ехавшую даму, чтобы отдать ее какому-то господину, который пожаловался этому начальнику, что это жена его и находится от него в бегах, — и это без суда, без всякого подозрения, что он сделать это не вправе: ясно, что этот начальник, если был и не в бреду, то все же как бы ошалел от собственного могущества (21: 30).

Достоевского беспокоил не технический прогресс как таковой, а, скорее, психологические, эмоциональные и этические проблемы, давшие о себе знать с появлением железных дорог.

Неприязнь Толстого к железным дорогам имела еще более отчетливую нравственную подоплеку. В неотправленном письме к И. С. Тургеневу от 28 марта (9 апреля) 1857 года 29-летний Толстой сравнивал железную дорогу с борделем:

Вчера вечером, в 8 часов, когда я после поганой железной дороги пересел в дилижанс на открытое место и увидел дорогу, лунную ночь, все эти звуки и духи дорожные, всю мою тоску и болезнь как рукой сняло или, скорей, превратило в эту тихую, трогательную радость, которую вы знаете. Отлично я сделал, что уехал из этого содома. Ради бога, уезжайте куда-нибудь и вы, но только не по железной дороге. Железная дорога к путешествию то, что бордель к любви, — так же удобно, но так же нечеловечески машинально и убийственно однообразно [Толстой СС, 18: 474]<sup>6</sup>.

Какой бы странной ни казалось эта ассоциация, два десятилетия спустя сопоставление железных дорог с запретными связями получит развитие в завязке и развязке «Анны Карениной» — романе о внебрачной любви, которая начинается и заканчивается на железной дороге. А еще двумя десятилетиями позже, в 1889-м, Толстой вновь объединит темы секса, железной дороги и насильственной смерти в «Крейцеровой сонате».

<sup>6</sup> Далее ссылки на это издание с указанием тома и страниц.

Сам Толстой старался как можно меньше передвигаться на поездах. Трижды — в 1886, 1888 и 1889 годах, — вместо того чтобы добраться из Москвы до своего имения, Ясной Поляны, поездом, он проделывал путь примерно в 200 верст пешком. В 2001 году в помещении железнодорожной станции Ясная Поляна открылся вокзально-музейный комплекс «Козлова Засека» (так первоначально называлась эта станция) с постоянной экспозицией «Железная дорога Льва Толстого». В числе экспонатов там можно увидеть чемодан Толстого и две книги из его домашней библиотеки: «Почему опасно ездить по русским железным дорогам», написанную бывшим начальником станции И. Ф. Лебединским, и «Русские железные дороги и их слабые стороны» инженера Н. П. Добрынина. Учитывая суеверный страх Толстого перед железными дорогами, можно усмотреть мрачный символизм в том, что его жизнь окончилась на железнодорожной станции Астапово.

### **Железные дороги и убийство: «Идиот» и «Крейцера соната»**

В «Идиоте» основная часть действия происходит в Петербурге и его пригороде Павловске; герои также совершают поездки в Москву. Три железные дороги, фигурирующие в тексте, появились незадолго до того, как Достоевский приступил к работе над романом. Варшавская железная дорога, по которой едут Мышкин и Рогожин на первых страницах романа, была построена в 1852–1862 годах. Николаевская железная дорога, по которой персонажи добираются из Петербурга в Москву, начала действовать в 1851 году. Несколько раньше, в 1837-м, открылась Царско-сельская железная дорога, соединявшая Петербург и Павловск.

В свете того, что говорилось ранее, неудивительно, что в «Идиоте» многие драматические эпизоды, где действие происходит на железнодорожных вокзалах или рядом с ними, в той или иной степени связаны с агрессией. Так, Мышкин после полугодового отсутствия возвращается из Москвы в Петербург и намерен в тот

же день поехать в Павловск, где проводят лето семья генерала Епанчина и Настасья Филипповна. Однако из этого ничего не выходит: с самого приезда в Петербург за ним следует его соперник Рогожин. На Николаевском вокзале Мышкин замечает «странный, горячий взгляд чьих-то двух глаз, в толпе, осадившей прибывших с поездом» (8: 158). Позже, по дороге в Павловск он еще дважды замечает этот горячий взгляд: в первый раз возле привокзальной лавки, а во второй — на перроне Царскосельского вокзала, уже собираясь сесть в поезд. Не понимая, кто его преследует и почему, Мышкин бросает билет на пол и покидает вокзал. О том, чей сверкающий взгляд следил за ним в толпе, он догадывается только вечером, когда видит глаза Рогожина. Их последняя в тот день встреча едва не оказывается роковой: Рогожин выхватывает нож, а Мышкин с криком: «Парфен, не верю!» бьется в припадке эпилепсии и теряет сознание (8: 195).

Другой эпизод — скандал, разразившийся на вокзале в Павловске. Мышкин и Аглая вместе с другими посетителями ожидают начала концерта, который должен состояться на летней эстраде перед вокзалом. Но тут появляется Настасья Филипповна в сопровождении Рогожина и его свиты. Она ведет себя вызывающе, с явным намерением спровоцировать присутствующих, и ей действительно удается вызвать вокруг себя целую бурю эмоций: у Мышкина — сочувствие, у Аглаи — ревность, у Евгения Павловича — гнев, у генеральши Епанчиной — беспокойство. В отличие от скандалов в петербургских гостиных, эта сцена происходит на глазах у публики и потому выглядит особенно безобразной<sup>7</sup>.

В тот же вечер после концерта на даче у Мышкина собирается шумная компания, и разговор заходит о железных дорогах. Пьян-

<sup>7</sup> Во времена Достоевского Павловский вокзал находился внутри Павловского парка (а не за его пределами, как сейчас). Железная дорога словно вторгалась в живописную зеленую местность — так называемую Большую звезду, состоящую (и до сих пор состоящую) из 12 сходящихся аллей с причудливыми названиями: аллея Зеленой женщины, аллея Красного солнца и т. д. Одни воспринимали это как торжество техники над природой, другие как угрозу природе.



чуга Лебедев, любитель пофилософствовать, заявляет, что сеть железных дорог, распространившаяся по всей Европе, есть не что иное, как «звезда Полюнь», упомянутая в Откровении Иоанна Богослова. Его истолкование апокалиптических пророчеств вызывает жаркий спор. Чиновник-карьерист Ганя просит Лебедева уточнить: «выходит, по-вашему, что железные дороги прокляты, что они гибель человечеству, что они язва, упавшая на землю, чтобы замутиль “источники жизни”?» Лебедев поясняет: «Собственно одни железные дороги не замутиль источников жизни, а всё это в целом-с проклято, всё это настроение наших последних веков, в его общем целом, научном и практическом, может быть, и действительно проклято-с» (8: 310).

Апокалиптические разглагольствования Лебедева, при всей своей фантастичности и анахроничности, составляют временной фон событий, происходящих в романе. Как отмечает Р. Холландер, новые железные дороги «служат для Достоевского апокалиптической приметой времени <...> ассоциируясь с меркантилизмом и политической коррупцией <...> помогая создать чувство обреченности» [Hollander 1974: 131]. Апокалиптическая тема привносит также мотив безвременья.

Последняя железнодорожная поездка в «Идиоте» заканчивается убийством. Венчание Настасьи Филипповны и Мышкина в павловской церкви назначено на восемь часов вечера. За несколько минут до церемонии, к всеобщему удивлению, Настасья Филипповна бросается к Рогожину, умоляя спасти ее и забрать с собой, куда он пожелает. Он сажает ее в карету, и они мчатся на вокзал, чтобы успеть на поезд, идущий в Петербург. Рогожин живет на Гороховой улице, в нескольких кварталах от Царско-сельского вокзала<sup>8</sup>. Туда он приводит Настасью Филипповну; там в тот же вечер он ее убивает.

Мотивы убийства в романе не поясняются, так что читателю остается лишь строить догадки о том, что за конфликт произошел

---

<sup>8</sup> По мнению литературоведов и краеведов, четыре возможных адреса дома, в котором, предположительно, жил Парфен Рогожин, находятся на одном отрезке Гороховой улицы.

между Настасьей Филипповной и Рогожиным в стенах его дома и почему привел к преступлению. Но не следует забывать и о том, что непосредственно перед убийством герои едут поездом из Павловска в Петербург. Этот факт вряд ли служит прямой причиной убийства, но то, что поездка усугубила ситуацию, и без того взрывоопасную, вполне вероятно: похищение невесты из-под венца, путь даже по ее просьбе, акт по своему духу скорее насильственный, чем спасительный.

Когда наутро Мышкин прибывает в Петербург и приходит домой к Рогожину, тот берет его за руку и усаживает на стул, ни слова не говоря об убийстве:

Нет, не надо, — ответил Рогожин, и, взяв князя за руку, нагнул его к стулу; сам сел напротив, придвинув стул так, что почти соприкасался с князем коленями. Между ними, несколько сбоку, приходился маленький, круглый столик. — Садись, посидим пока! — сказал он, словно уговаривая посидеть. С минуту молчали (8: 502).

Эта сцена, в которой Мышкин и Рогожин сидят один против другого возле тела Настасьи Филипповны, перекликается со сценой в начале романа, в которой те же персонажи сидят друг против друга в вагоне поезда; таким образом создается кольцевая композиция. Характерно, что, несмотря на многочисленные изменения, которые Достоевский вносил в текст все 15 с половиной месяцев работы над романом, сцена знакомства в вагоне поезда, появившаяся уже в самых ранних набросках романа (через две недели после начала работы), осталась неизменной (9: 177).

В «Крейцеровой сонате» поездка по железной дороге сопряжена с тем же насильственным преступлением, что и в «Идиоте»: возвратившись в город ночным поездом, Позднышев совершает убийство женщины. Описание этой поездки, в частности разительного контраста между двумя видами передвижения — сначала в конном экипаже, потом на поезде, — заслуживает пристального внимания. Поначалу дорога кажется Позднышеву приятной:

Ехать надо было тридцать пять верст на лошадях и восемь часов по чугунке. На лошадях ехать было прекрасно. Была морозная осенняя пора с ярким солнцем. Знаете, эта пора, когда шипы выпечатываются на масляной дороге. Дороги гладкие, свет яркий и воздух бодрящий. В тарантасе ехать было хорошо. Когда рассвело и я поехал, мне стало легче. Глядя на лошадей, на поля, на встречных, забывал, куда я еду. Иногда мне казалось, что я просто еду и что ничего того, что вызвало меня, ничего этого не было. И мне особенно радостно бывало так забываться (12: 183).

Затем ситуация меняется. Примерно на полпути тарантас ломается, и это определяет дальнейшие события. Позднышев опаздывает на курьерский поезд и вынужден ехать на пассажирском. В результате домой он возвращается не в пять часов вечера, как предполагалось, а в час ночи. Фрагмент, в котором Позднышев описывает чувства, которые вызвала у него поездка на поезде, стоит привести полностью:

Но это спокойное состояние мое, возможность подавлять свое чувство — кончилось с поездкой на лошадях. Как только я вошел в вагон, началось совсем другое. Этот восьмичасовой переезд в вагоне был для меня что-то ужасное, чего я не забуду во всю жизнь. Оттого ли, что, сев в вагон, я живо представил себя уже приехавшим, или оттого, что железная дорога так возбуждающе действует на людей, но только с тех пор, как я сел в вагон, я уже не мог владеть своим воображением, и оно не переставая с необычайной яркостью начало рисовать мне разжигающие мою ревность картины, одну за другой и одну циничнее другой, и всё о том же, о том, что происходило там, без меня, как она изменяла мне. Я сторал от негодования, злости и какого-то особенно-го чувства упоения своим унижением, созерцая эти картины, и не мог оторваться от них; не мог не смотреть на них, не мог стереть их, не мог не вызывать их <...> Какой-то дьявол, точно против моей воли, придумывал и подсказывал мне самые ужасные соображения (12: 184).

Признание Позднышева в том, что он «не мог владеть своим воображением», объясняет его беспокойство и панику. Он срав-

нивает себя со «зверем в клетке», не находящим себе места: «Тот я вскакивал, подходил к окнам, то, шатаясь, начинал ходить, стараясь подогнать вагон» (12: 185). В какой-то момент ему даже приходит мысль выйти на остановке и «лечь на рельсы под вагон» (12: 185). Наконец в состоянии крайнего возбуждения он прибывает домой и застаёт там то, что и ожидал застать: свою жену в обществе скрипача Трухачевского. В этот момент он всецело отдается гневу и убивает жену.

Преступление Позднышева имеет под собой целый ряд мотивов, но при этом на его физическое, эмоциональное и психологическое состояние воздействует некая невидимая, но непреодолимая сила. Он совершает убийство, поддавшись инстинкту. Но инстинкт берет над ним верх именно в поезде: путешествие оказалось для него настолько мучительным, что заставило утратить контроль над собственными поступками. Если смотреть шире, Позднышев совершает преступление под воздействием еще одной неконтролируемой силы — музыки. Устами героя Толстой высказывает собственную мысль о том, что музыка — «страшное средство в руках кого попало» (12: 180). Как и поездка по железной дороге, музыка способна воздействовать на человека самым губительным образом, лишая его власти над самим собой. Позднышев уподобляет музыкальное произведение особому механизму, посредством которого можно перенестись во времени и пространстве:

Она, музыка, сразу, непосредственно переносит меня в то душевное состояние, в котором находился тот, кто писал музыку. Я сливаюсь с ним душой и вместе с ним переносюсь из одного состояния в другое, но зачем я это делаю, я не знаю. Ведь тот, кто писал хоть бы Крейцерову сонату, — Бетховен, ведь он знал, почему он находился в таком состоянии, — это состояние привело его к известным поступкам, и потому для него это состояние имело смысл, для меня же никакого. И потому музыка только раздражает, не кончает. Ну, марш воинственный сыграют, солдаты пройдут под марш, и музыка дошла; сыграли плясовую, я проплясал, музыка дошла; ну, пропели мессу, я причастился, тоже му-

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

[e-Univers.ru](http://e-Univers.ru)