

УДК 821.161.1

Топос железной дороги в творчестве

А.П. Чехова 1890–1900-х годов

Шелемеха Кристина Сергеевна

Аспирант,

Тюменский государственный университет,

625003, Российская Федерация, Тюмень, ул. Семакова, 10;

e-mail: nenastnaia@mail.ru

Аннотация

Топос железной дороги уникален, поскольку включает как элементы «классического» топоса дороги, так и современные черты, индивидуально авторские решения. В классическом понимании топос дороги связывается с «точкой завязывания», место совершения событий, ассоциируется с жизненным путем и движением характера во времени. В последнем десятилетии творчества А.П. Чехова топос железной дороги встречается в ряде произведений: «Дуэль», «Жена», «Убийство», «Моя жизнь», «На подводе», «Дама с собачкой», «Невеста», «Вишневый сад». Уже в первой половине позднего периода творчества писатель отходит от канонической ассоциации пути и железной дороги с жизненным путем человека. В ряде произведений линейное пространство железной дороги, имеющее горизонтальную направленность и тяготящее к связи с сюжетными перипетиями, существует как онирическое или на стыке онирического и миметического типов пространств. К середине позднего периода творчества топос железной дороги обретает цельность, выходя за рамки отдельных локусов станции, платформы, водокачки или вагона, как, например, в рассказе «Убийство» (1895). Чехов тонко чувствует тенденции современного ему времени, которое «должно определить двумя противоположными чертами: это время самого крайнего материализма и вместе с тем страстных идеальных порывов духа. Писатель лишает топос категории направленности в «Дуэли», «Убийстве», «Жене» и, отчасти, «Моей жизни». Прочтение железной дороги как символа цивилизации и движения вперед также пересматривается. Структурно топос железной дороги писатель постепенно «отвязывает» от событийного ряда, смещая акцент от сюжетного движения к движению душевному, внутреннему, расширяя границы художественного впечатления.

Для цитирования в научных исследованиях

Шелемеха К.С. Топос железной дороги в творчестве А.П. Чехова 1890–1900-х годов // Культура и цивилизация. 2017. Том 7. № 2А. С. 514-521.

Ключевые слова

Топос, Чехов, железная дорога, символизм, впечатлительность.

Введение

Железная дорога – один из значимых топосов в творчестве Чехова, связанный одновременно с ключевым для любого художественного пространства мотивом пути и дороги и одновременно с современностью, реалиями жизни писателя. Учитывая соединение архетипического и современного в данном топосе, логично предположить, что он объединяет как традиционные семантические комплексы, так и индивидуально-авторские решения.

Железная дорога как вариант топоса дороги

В работе «Формы времени и хронотопа в романе» Бахтин выделяет несколько значений хронотопа дороги: «Дорога» – преимущественное место случайных встреч. На дороге («большой дороге») пересекаются в одной временной и пространственной точке пространственные и временные пути много различнейших людей – представителей всех сословий, состояний, вероисповеданий, национальностей, возрастов» [Бахтин, 2012, 283]. «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» [там же].

На аналогичную семантику топоса дороги указывает Лотман: «При наличии этого признака (направленности – прим. К. Ш.) (образом линейного направленного пространства, характеризующегося релевантностью признака длины и нерелевантностью признака ширины, в искусстве часто является дорога) линейное пространство становится удобным художественным языком для моделирования темпоральных категорий («жизненный путь», «дорога» как средство развертывания характера во времени)» [Лотман, 1988, 253].

Горячева, исследуя пространство непосредственно в творчестве Чехова, однозначно указывает железную дорогу как вариацию топоса дороги вообще: «Топос имеет разновидности: железная дорога, проселочная, тропинка. Дорога может пересекать лес, степь, поле. Рядом может быть расположен постоянный двор или трактир. Среди подпространств – станция, полустанок, платформа. На станции действие может происходить в вокзале, в буфете или в ресторане, в кабинете начальника, на перроне. Вагон, купе в вагоне – локус, куда также часто помещаются чеховские герои» [Горячева, 1992, 84]. Однако исследователь отмечает что ассоциация «дорога – жизненный путь человека» для Чехова утрачивает актуальность: «Его сопоставление дороги с жизнью построено на широком обобщении. Дорога у него – наиболее характерное выражение жизни вообще, которая состоит из непредсказуемых со-

бытий и встреч, пересечения судеб, зыбка и переменчива. Любая человеческая судьба – это как бы жизнь в дороге» [Горячева, 1992, 113].

Ученый Разумова в исследовании «Творчество А.П. Чехова в аспекте пространства» указывает, однако, что в повести «Степь» (1888) семантика пространства железной дороги вполне совпадает с традиционной семантикой пути: «Железная дорога в символическом сюжете рассказа является воплощением некоей целенаправленности в пространстве степи: но показательно, что она полностью принадлежит степи, и даже формально причастный к ней начальник полустанка не имеет и представления о том, чем она ему грозит. Все это выстраивается в трагическую модель положения человека в мире [Разумова, 2001, 83].

Однако придерживается ли Чехов традиционного семантического корпуса топоса дороги и включаемого в него исследователями топоса железной дороги после поездки на Сахалин и путешествия по Азии? Железная дорога в последние 14 лет творчества Чехова встречается в ряде произведений: «Дуэль» (1891), «Жена» (1892), «Убийство» (1895), «Моя жизнь» (1896), «На подводе» (1897), «Дама с собачкой» (1899), «Невеста» (1903), «Вишневый сад» (1904).

Уже в первой половине позднего периода творчества писатель отходит от канонической ассоциации пути и железной дороги с жизненным путем человека. В ряде произведений линейное пространство железной дороги, имеющее горизонтальную направленность и тяготящее к связи с сюжетными перипетиями, существует как онирическое или на стыке онирического и миметического типов пространств. Иными словами, железная дорога в произведениях есть, однако герои ей не пользуются.

В повести «Дуэль» Иван Лаевский лишь мечтает о путешествии, которое, по его мнению, помогло бы ему перевернуть жизнь – оставить опостылевшую женщину, работу и окружение: «Воображение его рисовало, как он садится на пароход <...>, потом в Севастополе садится на поезд и едет. Здравствуй, свобода! Станции мелькают одна за другой, воздух становится всё холоднее и жестче, вот березы и ели, вот Курск, Москва... В буфетах щи, баранина с кашей, осетрина, пиво, одним словом, не азиатчина, а Россия, настоящая Россия. Пассажиры в поезде говорят о торговле, новых певцах, о франко-русских симпатиях; всюду чувствуется живая, культурная, интеллигентная, бодрая жизнь...» [Чехов, Т. 7, 1977, 363].

В рассказе «Жена» топос железной дороги существует как онирическое и как миметическое пространство. К онирическому пространству можно отнести прошлое героя, в котором он оставил службу в Министерстве путей и сообщения, работу над книгой, которая пока больше напоминает мечту: «Нужно было прочесть множество русских и иностранных книг, брошюр, журнальных статей, нужно было щёлкать на счетах, перелистывать логарифмы, думать и писать, потом опять читать, щёлкать и думать; но едва я брался за книгу или начинал думать, как мысли мои путались, глаза жмурились» [Чехов, Т. 7, 1977, 457]. Желая сбежать от проблем с женой, скуки и серости деревенского быта Павел Андреевич, как и Иван Лаевский, грезит о поездке, возвращении «в свет»: «Из миллионной толпы людей, совершавших народное дело, сама жизнь выбрасывала меня, как ненужного, неумелого,

дурного человека. Я помеха, частица народного бедствия, меня победили, выбросили, и я спешу на станцию, чтобы уехать и спрятаться в Петербурге» [там же, 487].

Реальное, миметическое пространство железнодорожной станции в рассказе также выведено из сюжетной канвы и не оказывает решающего значения на разворачивание событий в повествовании. С точки зрения реализма – художественное упущение. Критика в результате приняла рассказ негативно. Николаев включал «Жену» в группу «вычурных, придуманных, безжизненных» вещей Чехова. Влияние топоса на сюжет рассказа несколько иное – это не пространство значимых изменений в жизни героя, а пространство раздумий об этой самой жизни: «Я ходил взад и вперед по платформе и думал: уехать мне или нет? Когда пришел поезд, я решил, что не поеду. Дома меня ожидали недоумение и, пожалуй, насмешки жены, унылый верхний этаж и мое беспокойство, но это в мои годы все-таки легче и как-то роднее, чем ехать двое суток с чужими людьми в Петербург, где я каждую минуту сознавал бы, что жизнь моя никому и ни на что не нужна и приближается к концу» [там же, 488].

Лишь к середине позднего периода творчества топос железной дороги обретает цельность, выходя за рамки отдельных локусов станции, платформы, водокачки или вагона. В рассказе «Убийство» станция Прогонная становится непосредственным местом разворачивания событий. Несмотря на то что пространство в рассказе миметическое, автор подробно описывает работу железнодорожников, переезды, платформу, буфет и придорожный трактир, оно лишено вектора, свойства направленности, как правило, присущего топосу дороги. Чехов неоднократно подчеркивает застой, вялую «болотную» бытность здешних обитателей: «чувствуется вся эта пустота кругом, вся тоска медленно текущей жизни» [Чехов, Т. 9, 1977, 133]. Подтверждение тому история буфетчика Сергея Никанорыча, который когда-то имел «большие деньги» и «держал буфет на первом классе станции». Постепенно беднея, он оказался на Прогонной, где торговал только чаем, дешевой водкой, яйцами и колбасой. Даже почтовая дорога, пересекающая железнодорожное полотно, больше не используется почтовой службой. Ездят по ней только местные мужики и помещики.

Топос железной дороги, казалось бы, вновь выведенный за скобки сюжета и играющий роль «фона» для разворачивающихся событий, включается в повествование в самый неожиданный момент – когда Яков и Дашутка возвращаются домой после того, как избавились от тела Матвея, их останавливает опущенный шлагбаум и летящий по рельсам поезд. Сторож, который подходит поднять шлагбаум, узнает героев. Чехов прямо не указывает на то, что сторож мог выступить в качестве свидетеля, однако, описывая дальнейшие события, описывает арест Сергея Никанорыча, которого взяли под стражу не после обыска, а также после того, как «вспомнили кстати, что в понедельник вечером Сергей Никанорыч не выходил к товаро-пассажирскому поезду, а уходил куда-то» [там же, 157].

Так же, как и в «Жене», в финале «Убийства» железная дорога изображается не как место встреч, социальных столкновений или место неожиданного поворота событий, она влияет на мировоззрение героя, его внутренний мир переживаний. Будучи уже арестантом,

Яков обретает новую, чистую, не сосредоточенную на ритуалах веру после того, как арестантский поезд останавливается на Прогонной. Надеясь увидеть родные места, Яков выглянул в окно, но «ничего не увидел впотьмах». Рождается уникальный пространственный образ – станция, описание которой здесь формально отсутствует, становится символом потери жизненного пути и ориентиров, функционально сближаясь с символом лампы и света, описываемым Башляром. Отсутствие света открывает онирическое пространство, пространство грез и размышлений.

Символизм темного окна в арестантском поезде становится несомненным, если вспомнить о понятии «управляемого электричества», введенного Башляром. Свет на станции управляемый и, очевидно, должен быть зажжен, когда у платформы останавливается поезд. Свет должен литься со станции и буфета, однако, по отчетливо художественным причинам, его нет.

В повести «Моя жизнь» Чехов с присущей ему иронией обыгрывает сразу два традиционных для топоса железной дороги значения «жизненного пути» и «цивилизации». Вокзал как символ цивилизации в повести располагается «в пяти верстах от города». Объективных причин тому нет – дело лишь во взяточничестве. Вторая точка – станция Дубечна, находится в 17 верстах от города. На этом пространстве железной дороги, предполагающее простор, большие расстояния, движение, вновь замыкается. Даже пользоваться железной дорогой герои первое время не могут – по ней ходят только поезда со строительными материалами.

Главный герой работает в Дубечне, принимая телеграммы, а позже вместе с бригадой трудится над покраской станции. Даже после начала движения поездов, герой редко пользуется ими, предпочитая ходить пешком, в то время как его возлюбленная, а затем жена, старается приезжать на поезде или коляске. Связанный с топосом железной дороги прогресс здесь показан в негативной ключе, он больше напоминает погоню за комфортом: «Маша приезжала в коляске; я сидел к ней, и мы ехали вместе в Дубечню, веселые, свободные. Или, дождавшись захода солнца, я возвращался домой недовольный, скучный, недоумеваю, отчего не приехала Маша, а у ворот усадьбы или в саду меня встречало неожиданно милое привидение – она! Оказывалось, что она приехала по железной дороге и со станции пришла пешком. Какое это было торжество! В простеньком шерстяном платье, в косыночке, со скромным зонтиком, но затянутая, стройная, в дорогих заграничных ботинках – это была талантливая актриса, игравшая мещаночку» [Чехов, Т. 9, 1977, 242].

Когда Маша понимает, что простая деревенская жизнь далека от ее представлений, поезд уносит героиню в Петербург, однако началом новой жизни назвать такой сюжетный ход нельзя – супруга главного героя возвращается к жизни старой, к привычному быту. У главного героя же вид удаляющихся огней будит лирические воспоминания: «А когда она уехала, я стоял, смотрел на удалявшиеся огни, ласкал ее в своем воображении и тихо говорил: «Милая моя Маша, великолепная Маша...». Как отмечает Разумова, внешне культурным проявлениям и цивилизаторским преобразованиям в повести «противопоставлена индивиду-

альная воля и стойкость героя, совмещающего духовно-нравственную и материально-действенную результативность» [Разумова, 2001, 334].

Заключение

Чехов тонко чувствует тенденции современного ему времени, которое «должно определить двумя противоположными чертами: это время самого крайнего материализма и вместе с тем страстных идеальных порывов духа» [Мережковский, www]. Конфликт между цивилизацией, рационализмом и живым человеческим чувством, противопоставление движения в жизни вообще и движения человеческой души, духовного роста находят отражение в организации пространства. Писатель изображает топос железной дороги в онирическом и миметическом ключе, а также переосмысляет традиционное прочтение дороги как аллегории жизненного пути героя, лишая топос самой категории направленности, как происходит это в «Дуэли», «Убийстве», «Жене» и, отчасти, «Моей жизни». Прочтение железной дороги как символа цивилизации и движения вперед как отдельного героя, так и нации, также пересматривается. Герои «Вишневого сада» все время опаздывают на поезд или поезд постоянно задерживается, а будущее не сулит ничего хорошего.

Структурно топос железной дороги писатель постепенно «отвязывает» от событийного ряда, смещая акцент от сюжетного движения к движению душевному, внутреннему, расширяя тем самым границы художественного впечатления.

Библиография

1. Бахтин М.М. Вопросы литературы и эстетики. М.: Художественная литература, 1975. 504 с.
2. Бахтин М.М. Формы времени и хронотопа в романе // Бахтин М.М. Собрание сочинений: в 7 т. Т. 3: Теория романа. М.: Языки славянских культур, 2012. 880 с.
3. Башляр Г. Избранное: Поэтика пространства. М.: Российская политическая энциклопедия, 2004. 376 с.
4. Горячева М.О. Проблема пространства в художественном мире А.П. Чехова: дис. ... канд. филол. наук. М., 1992. 187 с.
5. Лотман Ю.М. Художественное пространство в прозе Гоголя // Лотман Ю.М. В школе поэтического слова: Пушкин. Лермонтов. Гоголь. М.: Просвещение, 1988. С. 251-292.
6. Мережковский Д.С. О причинах упадка и новых течениях русской литературы. URL: https://play.google.com/store/books/details?id=koVLxFiEcPQC&rdid=book-koVLxFiEcPQC&rdot=1&source=gbs_vpt_read&pcampaignid=books_booksearch_viewport
7. Разумова Н.Е. Творчество А.П. Чехова в аспекте пространства. Томск: Томский гос. ун-т, 2001. 521 с.
8. Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем: в 30 т. М.: Наука, 1974-1982.

The railway topos in the works of A.P. Chekhov in 1890-1900s

Kristina S. Shelemekha

Postgraduate,
Tyumen State University,
625003, 10 Semakova st., Tyumen, Russian Federation;
e-mail: nenastnaia@mail.ru

Abstract

The railway topos is unique, because it includes both elements of the "classic" road topos, as well as modern features and individually authored solutions. In the classical sense, the topos of the road is associated with the "point of initiation", the place where events are committed, it is associated with the life path and character movement in time. In the last decade of A.P. Chekhov the railway topos is found in a number of works. Already in the first half of the late period of creativity, the writer departs from the canonical association of the path and the railway with the life path of man. In a number of works, the linear space of the railway, which has a horizontal orientation and gravitates to connection with the plot's vicissitudes, exists as an onyric or at the junction of the onyric and mimetic types of spaces. Towards the middle of the late period of creativity, the railway topos acquires integrity, going beyond the individual loci of the station, platform, water tower or wagon, as, for example. The reading of the railway as a symbol of civilization and forward movement is also being revised. Structurally, the topos of the railway is gradually "unfastened" by the writer from the event series, shifting the emphasis from the plot movement to the movement of the inner, expanding the boundaries of the artistic impression.

For citation

Shelemekha K.S. (2017) Topos zheleznoi dorogi v tvorchestve A.P. Chekhova 1890–1900-kh godov [The railway topos in the works of A.P. Chekhov in 1890-1900s]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 7 (2A), pp. 514-521.

Keywords

Topos, Chekhov, railway, symbolism, impressionability

References

1. Bakhtin M.M. (2012) Formy vremeni i khronotopa v romane [Forms of time and chronotope in the novel]. In: Bakhtin M.M. *Sobranie sochinenii: v 7 t. T. 3: Teoriya romana* [Collected works: in 7 vols. Vol. 3: Theory of the novel]. Moscow: Yazyki slavyanskikh kul'tur Publ.

2. Bakhtin M.M. (1975) *Voprosy literatury i estetiki* [Questions of literature and aesthetics]. Moscow: Khudozhestvennaya literature Publ.
3. Bashlyar G. (2004) *Izbrannoe: Poetika prostranstva* [Selected: Poetics of space]. Moscow: Rossiiskaya politicheskaya entsiklopediya Publ.
4. Chekhov A.P. (1974-1982) *Polnoe sobranie sochinenii i pisem: v 30 t.* [Complete works and letters: in 30 volumes] Moscow: Nauka Publ.
5. Goryacheva M.O. (1992) *Problema prostranstva v khudozhestvennom mire A.P. Chekhova. Dokt. Diss.* [The problem of space in the artistic world Chekhov. Doct. Diss.]. Moscow.
6. Lotman Yu.M. (1988) Khudozhestvennoe prostranstvo v proze Gogolya [Artistic space in Gogol's prose]. In: Lotman Yu.M. *V shkole poeticheskogo slova: Pushkin. Lermontov. Gogol'* [In the school of a poetic word: Pushkin. Lermontov. Gogol]. Moscow: Prosveshchenie Publ., pp. 251-292.
7. Merezhkovskii D.S. *O prichinakh upadka i novykh techeniyakh russkoi literatury* [On the causes of the decline and new trends of Russian literature]. Available at: https://play.google.com/store/books/details?id=koVLxFiEcPQC&rdid=book-koVLxFiEcPQC&rdot=1&-source=gbs_vpt_read&pcampaignid=books_booksearch_viewport [Accessed 23/03/17].
8. Razumova N.E. (2001) *Tvorchestvo A.P. Chekhova v aspekte prostranstva* [Creativity of A.P. Chekhov in the aspect of space]. Tomsk: Tomsk State University.