

Чуковский К.И.

«Железная дорога»

1

<...>

К сожалению, в настоящее время замечательная самобытность «Железной дороги» уже почти не ощущается нами: к этой великой поэме мы привыкли со школьной скамьи. Но стоит только сравнить ее с другими стихами о железной дороге, которые в эпоху Некрасова были написаны другими поэтами, и мы сразу же, в силу контраста, почувствуем, как должна была она поразить современников своей смелой новизной и необычностью.

Попробуем же хотя бы вкратце припомнить наиболее заметные из тогдашних стихов, связанных с железнодорожной тематикой.

Вот эти стихотворения — одно за другим. Самое раннее появилось в печати уже через месяц после того, как в феврале 1842 года был подписан указ о постройке первой крупной магистрали Москва — Петербург. Славянофил Погодин, издававший тогда журнал «Москвитянин», поместил в этом журнале обширную оду в честь будущей железной дороги. Автор оды, профессор Степан Шевырев, ревнитель православия, самодержавия и казенной «народности», доказывал в напыщенных стихах, что железная дорога у нас на Руси — святое, богоугодное дело, осуществляющее волю земного царя и небесного:

Думой сильного владыки¹ —
Волей Бога самого
Совершайся, труд великий,
Света знаний торжество!
Лягте, горы! Встаньте, бездны!
Покоряйся нам, земля!
И катися, путь железный,
От Невы и до Кремля.

Для славянофильского ханжи и краснобая «путь железный» оказывался привлекателем главным образом тем, что отпавшие от старозаветной Москвы ненавистные автору петербургские жители отныне получают возможность ездить в поездах на богомолье к чудотворным московским святыням.

Ода была полна отвлеченностей: в качестве строителей железной дороги в ней действовали не крепостные крестьяне Витебской, Псковской, Новгородской губерний, а такие абстракции, как «дума владыки», «воля бога», «свет знаний» и пр. Одописец как будто нарочно старался, чтобы в его дифирамбах не было ни единого конкретного образа. Он, например, восклицал:

Лягте, горы! Встаньте, бездны!

Между тем, какие же горы и бездны на станции Любань или Чудово! Нужен полный отрыв от реальности, от подлинной русской жизни, чтобы декламировать о горных вершинах Николаевской (ныне Октябрьской) железной дороги, построенной на одной из самых плоских — порою болотных — равнин.

<...>

Дорога была закончена в 1851 году. Когда к ней чуть-чуть по привычке, поэты перестали вещать о ней в таком отвлеченно-напыщенном стиле. Да и стиль этот к тому време-

¹ Царя Николая I.

ни выдохся. Понемногу о железной дороге стали говорить по-домашнему, без всяких ораторских жестов, негромким голосом, интимно и лирично.

Именно такие стихи посвятил ей тогда Яков Полонский, чудесно передавший пульсацией быстрых, отрывочных строк стукотню и громыхание вагонных колес:

Мчится, мчится железный конек!
По железу железо гремит.
Пар клубится, несется дымок;
Мчится, мчится железный конек,—
Подхватил, посадил да и мчит...

Вот навстречу несется лесок,
Через балки грохочут мосты,
И цепляется пар за кусты;
Мчится, мчится железный конек,
И мелькают, мелькают шесты.

<...>

У другого замечательного лирика, А.А. Фета, тоже есть стихотворение «На железной дороге». Но не в отрывистых анапестах изображает он эту дорогу, а в спокойных, уверенных ямбах. Железная дорога доставляет ему одни только радости. Ему милы и паровозные искры, и снежные дали, и озаренные луною деревья, но милее всего ночная, прежде невозможная близость с находящейся в том же вагоне молодой и привлекательной женщиной:

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.

И, серебром облиты лунным,
Деревья мимо нас летят,
Под нами с грохотом чугунным
Мосты мгновенные гремят.

Тема железной дороги свелась у Фета к любовной теме, которая, как почти всегда у него, дана в сочетании с пейзажем. Но главное здесь не пейзаж и не поезд, а эта смущенная, кроткая, красивоглазая женщина:

И, как цветы волшебной сказки,
Полны сердечного огня,
Твои агатовые глазки
С улыбкой радости и ласки
Порою смотрят на меня.

К тому же времени относятся стихи князя П.А. Вяземского, тоже написанные от лица пассажира:

Когда, как будто вихрь попутный,
Приспосаблия крылья нам,
Уносит нас вагон уютный
По русским дебрям и степям,—
Благословляю я чугунок!

Характерно, что и в стихотворении Фета, и в стихотворении Вяземского к вагону железной дороги применяется эпитет «уютный»: «А здесь уютно и тепло», «Уносит нас вагон уютный», ибо, как у всех пассажиров привилегированного первого класса, представление о железной дороге связано у них с представлением о барском комфорте.

В середине названного периода, в 1865 году, появилось еще одно стихотворение, связанное с этой же темой,— «Железная дорога» Некрасова, совершенно непохожее на все остальные.

Прочие поэты писали от лица пассажиров, которые смотрят в окно и любуются по дороге природой. Некрасов в начале поэмы тоже пишет как будто от лица пассажира и тоже не прочь полюбоваться природой:

Славная осень! Здоровый, ядреный
Воздух усталые силы бодрит;
Лед неокрепший на речке студеной
Словно как тающий сахар лежит.

Но за всеми пейзажами он видит такое, чего не видели и не могли увидеть ни князь Вяземский, ни Полонский, ни Фет:

Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты,
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?

То кости крестьян-землекопов, замученных на этой постройке, отдавших свою жизнь для того, чтобы, «благословляя чугунок», «ликующие, праздно болтающие» могли комфортабельно мчаться по русским дебрям, полям и снегам.

Самое поразительное в поэме Некрасова то, что поэт не только показывает нам из окна этих великомучеников тогдашнего строя, но *сам говорит от их имени*, что он как бы покидает пассажирский вагон и сам сливается с оборванною толпою крестьян и поет вместе с ними их песню:

Мы надрывались под зноем, под холодом,
С вечно согнутой спиной,
Жили в землянках, боролися с голодом,
Мерзли и мокли, болели цынгой.

Он уже не в вагоне, он как бы несется за поездом вместе с этими погибшими людьми, он один из них, он говорит от их имени: «*Мы надрывались под зноем, под холодом*». И кажется, если бы замученные железной дорогой крестьяне... были поэтами, они сами написали бы «Железную дорогу» и написали бы ее именно в том ритме и теми словами, какими она написана им, так безошибочно он выразил в ней их «тысячелетнюю муку», их классовую тысячелетнюю ненависть. Они и Некрасов — одно. Тот ничего не поймет в его творчестве, кто не заметит этого полного слияния и, так сказать, самоотождествления поэта с подневольным и страдающим человеком. Казалось бы, как благополучно и радостно начинается «Железная дорога»:

Всё хорошо под сиянием лунным...

Но через несколько строф этому благополучию конец, потому что, стоило только Некрасову взглянуть на железную дорогу глазами народа, и то, что за минуту до этого казалось таким идиллическим, уютным и милым, представилось жестоким мучительством.

У Некрасова это всегда. Обманутый и обокраденный народ... выступает у него грозным судьёю барской цивилизации, барского быта, барских уютов, идиллий и радостей, и приговор этого судьи окончательный, так как, по ощущению поэта, суд трудового народа есть единственно справедливый и оправданный историей суд.

<...>

В «Железной дороге» перед трибуналом народа оказываются и граф Клейнмихель, и генерал, и подрядчик, и грамотей-десятники — все тесно сплоченное скопище народных врагов.

Оттого-то рядом с некрасовской «Железной дорогой» все другие стихотворения, посвященные этой же теме, даже лучшие из них, кажутся очень узкими, микроскопически мелкими.

В них ни сильного гнева, ни боли, ни страстной, широкой любви — крохотные, камерные, еле заметные чувства! У Некрасова же в этой «Железной дороге» и злоба, и сарказм, и нежность, и тоска, и надежда, и каждое чувство огромно, каждое доведено до предела, и в каждом сказывается не отгороженный от мира поэт-одиночка, а человек, связанный с миллионными массами, взволнованный их жизнью и судьбой.

Здесь еще одно отличие некрасовской «Железной дороги» от прочих тогдашних стихов, коснувшихся того же сюжета: как густо заселено все это стихотворение людьми! И толпа землекопов, и мальчик, и генерал, и подрядчик, и все они движутся, живут, говорят, и в этом многолюдстве — одна из наиболее примечательных черт народной, демократической поэзии Некрасова.

<...>

И хотя он был проникновенный изобразитель родного пейзажа, но пейзаж сам по себе, без этого изобилия людей, пейзаж, не окрашенный человеческим чувством, не выражающий человеческих бед или радостей, для него не существовал совершенно.

<...>

То же и здесь, в его «Железной дороге». После первых строф, которые вводят нас в русский бодрящий осенний пейзаж, залитый «лунным сиянием», муки людей, изображенные в дальнейших строфах, кажутся нам по контрасту еще более чудовищными на фоне этой благодатной природы. Даже в тех некрасовских стихах, где природа занимает наиболее заметное место, фигурирует не «вообще человек», не безлика особь, растворившаяся в хаосе вселенной (какими, например, являются люди в космическом непонимании Тютчева), а человек как участник социальной борьбы, сражающийся на той или другой стороне баррикады.

<...>

И «Железная дорога», и громадное большинство других стихотворений Некрасова написаны именно так: народ и народные друзья на одной стороне, народные враги на другой, — между ними вековая баррикада. Поэтому всякого из своих персонажей Некрасов раньше всего определял и оценивал тем, на какой стороне баррикады сражается тот человек.

В том и заключалось для него воспроизведение тогдашней действительности, чтобы в каждом малейшем явлении жизни вскрывать непримиримые противоречия этих двух лагерей, «кипящую» между ними войну, отмечая всякие либеральные вымыслы о какой-то несуществующей гармонии классов.

<...>

В «Железной дороге»... очная ставка голодных и сытых, ... грозный суд погибающих над своими губителями:

Чу! восклицанья слышались грозные!
Шёпот и скрежет зубов;
Тень набежала на стекла морозные...
Что там? Толпа мертвецов!

И опять развернулись все те же два лагеря, борьба которых в ее разнообразных аспектах и составляет основное содержание поэзии Некрасова.

В то время самая мысль о существовании двух лагерей считалась, по цензурным установкам, крамольной. Требовалось, чтобы печать с умилением твердила о полном отсутствии классово-розы, о братском единении богатых и бедных, об их дружном «сотрудничестве», о гармоническом слиянии их интересов. Малейшее напоминание о каком бы то ни было социальном конфликте объявлялось преступным «натравливанием» одной группы населения на другую.

Вопреки этим запретам Некрасов ставил своей главной задачей именно такое «натравливание» бедноты на ее угнетателей.

Всем сердцем участвуя в борьбе на стороне обездоленных масс, Некрасов, однако, не только не льстил им, но постоянно выражал им свое недовольство, постоянно упрекал их в одной, как ему казалось, тяжелой вине: в непротивлении злу.

Наиболее явственно возмущение их рабьей пассивностью слышится здесь, в его стихах о железной дороге, пафос которых заключается именно в этом возмущении.

Смиренно и кротко поют землекопы, замученные непосильным трудом:

Всё претерпели мы, божий ратники.
Мирные дети труда!

Но Некрасов отнюдь не умиляется их покорным страдальчеством: самые мрачные строфы его «Железной дороги» вовсе не те, где изображаются бедствия этих людей, а те, где поэт демонстрирует их терпеливость, их всегдашнюю готовность смиренно прощать своих закоренелых врагов. Когда, «подбоченья картинно», мимо них проезжает ограбивший их подрядчик, им, по убеждению поэта, следовало бы расправиться с ним, как расправились корёжские крестьяне с своим «управителем» Фогелем (в поэме «Кому на Руси жить хорошо»), а они, к негодованию Некрасова, благодушно прощают грабительню его кровопийство и за обещанный им бочонок вина чествуют его, как своего благодетеля:

Выпряг народ лошадей — и купчину
С криком ура! по дороге помчал...

Готовность угнетаемых масс прощать угнетателям была всегда ненавистна поэту. С горечью изобразив, как строители железной дороги якшаются со своим злейшим врагом, Некрасов заключил свое повествование саркастическим возгласом:

Кажется, трудно *отрадней* картину
Нарисовать, генерал?..

В этом желании, чтобы «мирные дети труда» стали возможно скорее на путь протеста и непримиримой борьбы, в этой жажде мести и расправы была такая сила призыва, что передовая молодежь того времени восприняла «Железную дорогу» как требование немедленных революционных поступков.

Напомним автобиографическое показание Плеханова.

«Я был тогда, – пишет Плеханов, – в последнем классе военной гимназии. Мы сидели после обеда группой в несколько человек и читали Некрасова. Едва мы кончили “Железную дорогу”, раздался сигнал, звавший нас на фронтовое учение... Когда мы стали строиться, мой приятель С. подошел ко мне и, сжимая в руке ружейный ствол, прошептал: “Эх, взял бы я это ружье и пошел бы сражаться за русский народ!”»

Вот еще одна особенность некрасовской «Железной дороги»: она требовала от читателя определенных поступков. Ее слова, как мы только что видели, стремились воплотиться в дела, и такова была вся поэзия Некрасова. Она вмешивалась в биографию читателя, руководила его доведением. Недаром ей свойственны повелительные формы глаголов, настойчиво зовущих к тому или иному поступку.

<...>

Это «будь», это «иди», эта действенность поэзии Некрасова, это ее стремление к активизации читателя, к руководству его жизненной практикой тоже является ее самобытной чертой, проявившейся и в «Железной дороге», где поэт обращается к подрастающему поколению с призывом:

Благослови же работу народную
И научись мужика уважать.

Повелительная форма всех этих призывов Некрасова: «будь», «иди», «благослови», «научись» является внешним свидетельством того, что он не принадлежал к числу созерцательных авторов, которые довольствуются пассивным отражением действительности, но стремился повлиять на нее и переделать ее.

<...>

«Железная дорога» есть первая по времени поэма о *творческом* народном труде.

Даже передовые поэты, наиболее близкие к Некрасову по складу своих убеждений, начиная от поэтов-декабристов, поэтов-петрашевцев и кончая такими, как, например, Огарев, никогда не включали *созидательной народной работы* в круг своих поэтических тем.

<...>

«Железная дорога» Некрасова явилась впервые раздавшимся в русской поэзии гимном во славу строительной, творческой, массовой народной работы.

Своеобразие этого гимна раньше всего заключается в том, что в значительной своей части он выражен в формах явной и тайной полемики. Тайная полемика начинается еще до начала стихов — в прозаическом эпиграфе к ним, где приводится ненавистная Некрасову мысль, будто строителем этой дороги был совсем не народ, а один из царедворцев Николая I, казнокрад Клейнмихель, достойный ученик Аракчеева. Опровержению этой общепринятой лжи и посвящена вся поэма Некрасова, громко свидетельствующая совокупностью всех своих образов, что истинными строителями железной дороги являются именно народные массы «с Волхова, с матушки Волги, с Оки», неистощимо богатые вечно присущей им энергией творчества.

— Вот они — нашей дороги строители!.. —

говорит Некрасов своему юному спутнику, указывая на толпы крестьян.

Величайшие культурные ценности, какие только существуют на нашей планете, созданы трудом этих масс, — утверждает в поэме Некрасов.

Вообще не было в тогдашней литературе другого поэта, который в такой же мере имел бы великое право называться поэтом труда.

Самое это слово *труд* звучит в его поэзии особенным звуком, словно оно написано более крупными буквами, чем все остальные слова. Так не звучало оно ни у одного из других поэтов дореволюционной эпохи. За всеми рельсами, насыпями, мостами и шпалами Некрасов в «Железной дороге» увидел раньше всего рабочие руки, которые создали их. Человек, как работник, человек за работой, человек, работа которого характеризует собой его личность, еще никогда до Некрасова не занимал такого огромного места в поэзии.

<...>

...Те губительные условия работы, которые устами народа Некрасов проклинал в своей «Железной дороге», отнюдь не были представлены им как исключение из общего правила: не только строители этой дороги, но и бурлаки, и солдаты, и фабричные, и крестьяне, и крестьянские женщины — все они и каждый в отдельности могли бы у Некрасова спеть о себе с самым незначительным числом вариаций ту песню, какую в «Железной дороге» поют замученные трудом землекопы:

Мы надрывались под зноем, под холодом,
С вечно согнутой спиной,
Жили в землянках, боролись с голодом.
Мерзли и мокли, болели цынгой.

Что народный труд был в тогдашней России мучительством, это знали и видели многие, но Некрасов первый и единственный из русских поэтов закричал об этом во весь голос, не плаксиво и жалостно, а как грозный и разгневанный мститель, как закричал бы сам многомиллионный народ, если бы не был обречен на безмолвие.

<...>

В «Железной дороге» Некрасов, пользуясь тем... методом лирического соучастия в жизни своих персонажей, заставляет читателя не только представить себе, но и пережить, почувствовать те мучения, которые причиняла крестьянам тогдашняя система труда.

<...>

2

Считается установленным, будто в этой поэме Некрасов изображает строительство Петербурго-Московской железной дороги, происходившее между 1842 и 1851 г.

А так как начальником строительства был в то время один из приближенных царя Николая, известный своими жестокостями граф Клейнмихель, в литературе о Некрасове давно утвердилась уверенность, будто поэт обличает здесь то бесчеловечное обращение с крестьянами, которым запятнал себя этот царский сатрап.

Сам Некрасов указал его имя в эпитафии к «Железной дороге».

Между тем, если внимательно вникнуть в содержание поэмы и, главное, если принять во внимание историческую обстановку, в которой эта поэма писалась, невозможно не прийти к убеждению, что традиционное истолкование ее реального смысла является слишком узким.

Раньше всего отметим, что в 1865 году, когда поэма появилась в печати, разоблачение жестоких порядков, господствовавших в сороковые годы, во времена Клейнмихеля, давно уже утратило свою актуальность. Этот скомпрометированный отставной генерал, осколок минувшего царствования, уже не мог быть достойной мишенью для каких бы то ни было сатирических стрел: новый царь Александр II, едва только взошед на престол, тем и начал свое «либеральное» поприще, что отстранил Клейнмихеля от всех должностей и отнял у него официальное право именоваться строителем этой дороги, ибо еще в 1855 году (то есть за десять лет до напечатания поэмы Некрасова) новым царем был издан специальный указ — переименовать «Санкт-Петербурго-Московскую железную дорогу» (так она называлась дотоле) в Николаевскую, и, таким образом, ее строителем был объявлен только что скончавшийся царь Николай.

За десять лет, прошедших со времени опубликования указа, все население привыкло называть эту дорогу Николаевской, так что когда в 1865 году в «Современнике» была напечатана поэма Некрасова и все прочитали в эпитафии к ней, будто, по словам генерала, эту дорогу строил граф Петр Андреевич Клейнмихель, современники не могли не понять, что Клейнмихель есть только заслон для цензуры и что на самом деле здесь должно быть названо другое лицо.

Косвенным подтверждением этого служит одно место в докладе цензора Ф. П. Еленева, который тогда же заявил в комитет по поводу эпитафии к «Железной дороге»:

«Хотя прямой смысл этого эпитафия в связи с стихотворением не заключает в себе оскорбления для бывшего управляющего путями сообщения (то есть для Клейнмихеля), но *некоторые могут видеть здесь другой, скрытый смысл*», то есть догадаются, что, как это часто бывало, Некрасов применил здесь так называемый «эзопов язык», при помощи которого и довел до читателя свою потаенную мысль.

Как и всякий революционный боец, Некрасов бил по живому врагу, по фактам современной ему действительности. Во имя чего стал бы он выступать в шестидесятых годах против давно умершего деспота? Ведь на престоле уже сидел сын Николая — Александр II, громко прославлявшийся в либеральных кругах как величайший «гуманист» своей эпохи, якобы «освободивший» от тысячелетнего ига многомиллионное крепостное крестьянство. Ведь и при нем строительство железных дорог было сопряжено с таким же угнетением крестьян. Вспомним хотя бы статью Добролюбова «Опыт отучения людей от пищи», напечатанную в некрасовском «Современнике» в 1860 году в сатирическом отделе «Свисток».

В этой статье Добролюбов обличает преступную эксплуатацию двух тысяч крестьян, работавших — уже при Александре II — на постройке железной дороги между реками Волгой и Доном.

В статье сообщалось, что во время следования к месту работы эти люди по нескольку дней оставались без всякой еды, что в голой, бесплодной степи, где им пришлось работать при сорокаградусном зное, их кормили червивым мясом, что жить их заставляли в землянках, в которых не было даже соломы, что их обманывал и грабил подрядчик, — словом, подробно изображалось то самое, о чем впоследствии было сказано в поэме Некрасова.

Когда эти голодные, обманутые люди осмелились потребовать хлеба, приказчики, по словам Добролюбова, донесли по начальству, будто они взбунтовались и подлежат умирению при помощи плетей и штыков.

В меру цензурных возможностей Добролюбов указывал в той же статье, что подобные порядки были в ту пору всеобщими, что не только Волжско-Донская дорога, но и другие дороги, строившиеся одновременно с ней, усеяны костями погибших на постройке крестьян.

Он приводил признание одного из подрядчиков:

«Да, у меня на Борисовской дороге... выпало такое неудачное место, что из 700 рабочих половина померла. Нет, уж тут ничего не сделаешь, коли начнут умирать... Как пошли по дороге из Питера в Москву, так, чай, больше шести тысяч зарыли».

Через год после статьи Добролюбова в малораспространенном московском журнальчике «Русская речь» были напечатаны замечательные очерки молодого писателя Василия Слепцова «Владимирка и Клязьма». <...> Главная тема очерков — строительство Московско-Нижегородской железной дороги, начатое в 1858 году, то есть опять-таки в самый «либеральный» период царствования Александра II. В своем путевом дневнике Слепцов приводил вопиющие факты об узаконенном ограблении крестьян, работавших на этом строительстве. Судя по его дневнику, кровопийственные методы эксплуататоров «массы народной» остались те же, что и во времена Клейнмихеля. Слепцов, как и Добролюбов, указывал, что лютее всего свирепствовали всевозможные подрядчики, рядчики, приказчики, табельщики. Та часть его записок, которую он озаглавил «Подрядчики», может служить комментарием к заключительным строфам «Железной дороги» Некрасова, где поэт изображает «толстого, присадистого, красного, как медь», вора-подрядчика, типичнейшего из этой «корпорации» хищников. Рассказав о их преступных деяниях, Слепцов восклицает:

«...что же тут удивительного, если между рабочими появляются тиф, цинга и холера, что из 5000 человек заболевает пятая часть, что рабочие поднимают вопль, разбегаются и т. д.?..»

<...>

Таким образом, мы можем сказать с полной уверенностью, что «Железная дорога» Некрасова вслед за этими статьями «народных заступников» обличает не только стародавнюю быль, но и современное ему бытовое явление, повсеместно распространенное в шестидесятых годах, в самую «гуманную эру» царствования Александра II, когда крестьяне были объявлены «вольными». Дорог в ту пору строилось немало, и каждая — с таким же мучительством.

Только из-за цензуры Некрасов изобразил дело так, будто сюжетом поэмы является исключительный случай, относящийся к полузабытому прошлому.

Верный своему излюбленному методу «эзоповой» речи, он при печатании «Железной дороги» на страницах журнала выставил под стихотворением заведомо неверную дату: «1855 год», внушая тем самым цензуре, будто его поэма написана еще за десять лет до того и имеет чисто ретроспективный характер.

Кроме того, при помощи эпитафия он намекнул, будто стихотворение направлено против старика Клейнмихеля, давно уже сошедшего со сцены и в ту пору совершенно безвредного.

На самом же деле «Железная дорога» была написана значительно позже, в 1863 или 1864, отнюдь не для того, чтобы задним числом обличать каких-то «бывших» людей, а для того, чтобы заклеить злые порядки новейшего царствования — пресловутой «эпохи» великих реформ.

Некрасову нередко случалось прикрывать животрепещущую, современную тему фиктивным указанием на то, что эта тема будто бы относится к давнишним порядкам уже отошедшим в невозвратное прошлое.

<...>

4

Есть еще одно огромное отличие некрасовской «Железной дороги» от всех прочих «Железных дорог», написанных другими поэтами: то, что изображалось ими под этим заглавием, могло бы происходить и в Швейцарии, и в Канаде, и в Греции, а «Железная дорога» Некрасова вся от первой строки до последней — русская поэма, о России, о русском народе:

Всюду родимую Русь узнаю..,

И в этом тоже основная черта его творчества.

<...>

Восхищение Некрасова перед русской природой буквально не имело границ: множество русских пейзажей увековечено им и в «Кому на Руси жить хорошо», и в «Саше», и в «Тихине», и в «Несчастных», и в «Рыцаре на час» и т. д.

Но не только потому он один из «наиболее русских поэтов», что вся его тематика — русская, а и потому главным образом, что самый голос, который слышится в ней, этот единственный в нашей поэзии типично некрасовский голос, обладает тем особенным, народным, звучанием, какого не было ни у кого другого из тогдашних поэтов.

<...>

Даже в те стихи, которые были далеки от крестьянской тематики, Некрасов вводил чисто народную песенность.

<...>

Поэма состоит из многих очень разнообразных частей: за описанием природы непосредственно следует разговор автора с вагонным попутчиком Ваней. Разговор, не прерываясь, постепенно вбирает в себя ряд других речевых элементов. Здесь и образное описание несущейся вслед за поездом «толпы мертвецов», здесь и песня этой многотысячной толпы. И снова графика, снова рисунок: «высокорослый больной белорус», который сменяется наставительной речью, составляющей как бы концовку все того же разговора с ребенком. Потом приводится речь генерала и авторская полемика с нею и т. д. и т. д.

Казалось бы, при таком многообразии интонаций, сменяющихся по несколько раз чуть ли не на каждой странице (то повествовательная, то разговорная, то декламационная дикция), невозможно избежать стилевой пестроты, разнобоя. Но в «Железной дороге» этой пестроты нет нигде, ибо, как сказано выше, поэма, при всем своем симфонизме, окрашена единственной тональностью — песенной. И разговорная дикция, и декламационная, и повествовательно-сказовая здесь в той или иной мере (то больше, то меньше) приближаются к песне.

Всмотритесь хотя бы в типичный отрывок из того раз: говора, о котором сейчас была речь:

Труд этот, Ваня, был страшно громаден —
Не по плечу одному!
В мире есть царь: этот царь беспощаден,
Голод названье ему.

Самая структура этой речи не столько разговорная, сколько песенная: к окончанию каждой строки здесь прикрепляется очень сильная пауза, так что каждая строка является собою законченную, самостоятельную смысловую единицу, что обеспечивает ей текучесть и плавность, присущие песне. Плавность эта обусловлена также и тем, что нигде нет излишнего скопления согласных, мешающих песенной артикуляции стиха. Нельзя, конечно, утверждать, что этот отрывок имеет резко выраженный песенный склад (здесь отсутствуют, например, ритмо-синтаксические параллели стихов), но во всяком случае разговорной структуры стиха здесь нет и в помине: это стих, тяготеющий к песне. И вся поэма написана именно этим стихом.

Правда, вначале, в первых двадцати строках, есть установка на разговорную речь: тут и перебросы стиха из первой строки во вторую, тут и паузы после разных отрезков строки, но уже четвертая строфа всем своим звучанием преобразуется в песню:

Всё хорошо под сиянием лунным,
Всюду родимую Русь узнаю...
Быстро лечу я по рельсам чугунным,
Думаю думу свою...

Здесь впервые появляются в «Железной дороге» эти сильные междустроочные паузы, так что каждая фраза представляет собою законченное, нераздробленное целое, как это свойственно устному народному творчеству. В отдельных строфах «Железной дороги» такая песенная окраска бывает то больше, то меньше, но никогда не исчезает совсем. Эти разные градации песенности и характеризуют собою ритмику всей «Железной дороги».

В поэму, как сейчас было сказано, введена песня крестьян-землекопов:

Слышишь ты пение?... «В ночь эту лунную
Любо нам видеть свой труд!..»

И характерно, что между этой песней и прочим (разговорным, повествовательным) текстом нет никаких резких границ. Мелодика стиха остается такой же и в песне, и в повествовании, и в разговоре.

Здесь музыкальность поэзии Некрасова проявляется с особенной силой. Вообще те чтецы-исполнители «Железной дороги», которые вздумали бы выпячивать каждую ее интонацию, делать слишком сильные ударения на том или ином ее слове, нарушая этим песенную текучесть, монотонию стиха, обнаружили бы полную свою нечувствительность к самой основе ее звуковой красоты, которая заключается именно в этой могучей напевности. К концу «Железной дороги» ее напевность слегка убывает (что очень редко наблюдается в поэзии Некрасова) — стих становится более ломким, но инерция песенной плавности не теряет своей силы и здесь и властно подчиняет себе все интонации.

Широте и плавности напева немало способствует, как уже говорилось, трехстопный — дактилический — ритм стиха.

<...>

Ими-то, этими дактилями, и обусловлена в значительной мере лирическая напевность поэмы, ибо дактиль, как и всякий трехсложный размер, чрезвычайно способствует широким движениям стиха, — в него так легко и свободно ложатся полногласные протяжные слова, причем обычное некрасовское тяготение к народной дактилизации рифм сказывается здесь во многих строфах.

Замечательны, например, в этом отношении такие стихи:

Добрый папаша!
К чему в *обаянии*
Умнога Ваню держать?
Вы мне позвольте при лунном *сиянии*
Правду ему показать.

Труд этот, Ваня, был страшно *громаден*,—
Не по плечу одному!

В мире есть царь: этот царь *беспощаден*,
Голод название ему.

Ритмически обе эти строфы кажутся нам одинаковыми: в обеих слышится один и тот же напев. Между тем на самом-то деле они очень различны: в первой окончания нечетных стихов «тригласные», дактилические («обаянии — сиянии»), во втором они двугласные, женские («громиден — беспощаден»)… Почему же мы не замечаем разнобоя? Почему обе строфы кажутся в метрическом отношении равными? Потому что под влиянием первой строфы мы невольно, по инерции, придаем тот же ритмический склад и второй, отчего последние два слога в ее нечетных стихах удлиняются:

Труд этот, Ваня, был страшно *грома-аден*.

Во всем этом фрагменте «Железной дороги» на 36 дактилических рифм в нечетных стихах приходится всего четыре двугласных, и они не кажутся здесь инородными, не нарушают общего напева стихов, потому что и сами приобретают протяжность, заданную им всеми другими стихами отрывка.

Вообще в «Железной дороге», как и во многих других стихотворениях Некрасова, например, «Мороз, Красный нос», «Рыцарь на час», самые лирические, самые вдохновенные, самые страстные и сильные строки приобретают тригласные рифмы. Как и в других стихотворениях Некрасова, начальные, вводные строки в «Железной дороге» имеют другую систему рифмовки. Вся первая — экспозиционная — глава поэмы построена на чередовании женских и мужских окончаний. Но чуть только дело дошло до самой главной, самой патетической темы, до изображения бесчисленных обид и страданий, причинявшихся народу его угнетателями при постройке железных дорог, как сразу же, естественно, органически, сами собою возникли эти певучие, «тригласные», народные рифмы, которые так часто связаны у Некрасова с высшим подъемом лиризма. Подъем этот нарастает на всем протяжении главы, доходит до своей кульминации и сразу обрывается, едва только закончилась наиболее волнующая Некрасова тема, и речь перешла к генералу:

— Был я недавно в стенах Ватикана,
По Колизею две ночи бродил,
Видел я в Вене святого Стефана,
Что же… всё это народ сотворил?

И эта генеральская речь, и следующая за ней (четвертая) глава поэмы уже не имеют ни одной дактилической рифмы, что непосредственно связано со спадом лиризма (после его высшего подъема в заключительных строфах второй главы) и переходом на другие, менее эмоциональные тональности речи. С убылью лиризма сразу убавилась песенность, и плавные, тягучие «тригласные» рифмы сменились более обрывистыми и короткими, женскими. Как и всякий трехсложный размер, дактилический стих требует особенно четкого синтаксиса, к которому неизменно стремился Некрасов. В «Железной дороге» выступает с величайшей наглядностью предельная отчетливость некрасовской дикции, не допускавшей никаких скомканных, сбивчивых, аморфных словесных конструкций. Здесь одна из типических особенностей поэзии Некрасова, и когда вчитываешься, например, в такую строфу, которую мы уже цитировали на предыдущих страницах:

Всё хорошо под сиянием лунным,
Всюду родимую Русь узнаю…
Быстро лечу я по рельсам чугунным,
Думаю думу свою, —

ясно видишь, что это сильное и свободное дыхание стиха осуществимо лишь при наименее затрудненном, наименее запутанном синтаксисе.

Эта же строфа может служить показательным примером того, какую огромную роль играла в поэзии Некрасова звуковая экспрессия стиха. Вся она, эта строфа, очень ярко

(но неназойливо) окрашена звуком «у», причем к ее концу этот звук выступает все явственнее: в первой строке он встречается один-единственный раз («лунным»), а в четвертом — им пронизано каждое слово: «Думаю думу свою». По сравнению с тремя строками эта четвертая гораздо короче: в ней две, а не четыре стопы, вследствие этого в ней удвоенная эмоциональная и смысловая энергия. Эта строка и ощущается здесь как самая многозначительная, самая веская, особенно по контрасту с предыдущей строкой, ритмическим рисунком которой чудесно передано легкое и уверенное движение поезда:

Быстро лечу я по рельсам чугунным.

Замечательны здесь эти два «чу» в сочетании с двукратным повторением «с»:

Быстро лечу я по рельсам чугунным.

После этой быстрой и легкой строки особенно сильно ощущается грузность последующей:

Думаю думу свою.

Благодаря этому контрасту вы физически чувствуете, что наряду с бравым, победоносным, стремительно легким движением машины движутся трудные думы тоскующего человека.

<...>

5

Есть в «Железной дороге» еще одно качество, которое резко отличает ее от других тогдашних произведений поэзии, затрагивающих такую же тему.

Это качество можно назвать драматизмом. В поэме повествовательно-драматический стиль: здесь, словно на сцене, показан один из величайших конфликтов эпохи. Оба лагеря, вовлеченные в этот конфликт, представлены здесь персонажами драмы, разыгрывающейся перед взволнованным зрителем, причем коллизия правды и кривды воплощается в сценических образах. Представители правды: «высокорослый больной белорус» и все его собратья по труду. Представители кривды: «купчина»-подрядчик, генерал и др.

<...>

В «Железной дороге» Некрасов тоже является нам в качестве одного из героев поэмы. Рядом с другими ее персонажами мы видим и его самого, каким мы знаем его по портретам. Изможденное, худое лицо, карие, очень большие глаза, ярославская крестьянская борода. Именно таким изобразила его одна из иллюстраций к «Железной дороге», и это присутствие автора среди созданных им персонажей никому не показалось удивительным, так как читатели и сами уверены, что лирическое «я» в его поэме вполне совпадает с авторским. Читатели приучены к этому самим же Некрасовым.

<...>

Таким Некрасов является перед нами в «Железной дороге». Мы встречаем его там как знакомого, с которым недавно расстались. Если бы он не появился в поэме, мы восприняли бы ее совершенно иначе. Уже в первой ее главке мы видим не только прекрасно написанный осенний пейзаж, но и его самого, Николая Алексеевича, восторженно любующегося этим пейзажем. Во второй — он опять перед нами: беседует с Ваней и слушает зловещую песню, которую поют землекопы. В третьей он выступает как антагонист генерала, и так дальше, до последней строки.

<...>

6

<...>

«Железная дорога» принадлежит ... к лучшему времени поэтической работы Некрасова. Одним из показателей художественного ее совершенства служит изумительный лаконизм. Читая и перечитывая ее, всякий раз удивляешься: неужели в ней всего только

двести стихов! Как мог вместиться в немногие строки такой колоссальный сюжет с таким изобилием образов, чувств, идей?

Вся поэма — три или четыре страницы, а кажется, будто прочитал целый том, потому что здесь в каждой строке, в каждом слове «бездна пространства», как выразился Гоголь о творениях Пушкина.

Замечательно, что, хотя в этой поэме воспроизводятся речи крестьян, в ней, во всем ее тексте, за исключением последней главы, отсутствует так называемый крестьянский язык, не говоря уже о каких бы то ни было жаргонных словах. Даже песня мужиков-землекопов полностью лишена деревенской окраски. В ней нет никакой стилизации под народную речь.

Безошибочное эстетическое чувство подсказало Некрасову, что эта обобщенная песня многих миллионов крестьян «с Волхова, с матушки Волги, с Оки» должна быть дана без языковых наслоений, характерных для «мужицкого» говора. С начала до конца ее язык приближается к сугубо литературному, книжному:

Братья! Вы наши плоды пожинаете!
Нам же в земле истлевать суждено...

Словарь и синтаксис поэмы нейтральны, с легкой, еле заметной примесью высокого ораторского слога («божий ратники», «дети труда»). Вся ее фразеология взята из основного словарного фонда, и вносить в нее элементы жаргона значило бы сузить ее, отнять у нее широкий обобщающий смысл. Кроме того, не забудем, что это *неспетая* песня, песня, не воплощенная в слове. Она существует лишь в воображении поэта: так (думает он) спели бы ее погибшие люди, если бы «не истлевали» в земле. Поэтому ее язык отрешен от каких бы то ни было местных особенностей, вся ее словесная ткань не имеет «особых примет».

Лишь в последней главке «Железной дороги» на одно мгновение слышится простонародная речь, воспроизведенная с величайшим искусством. Здесь высшее достижение некрасовской поэтической техники: в двух с половиной строках дана исчерпывающая речевая характеристика и запуганных, бесправных крестьян, и того кулака, который, при помощи плутовских махинаций, так благодушно и мирно обобрал их до последнего гроша. Вся их беспомощность, вся неспособность к борьбе выразилась в одной-единственной нерешительной фразе, исключаяющей какую бы то ни было волю к протесту:

Может, и есть тут теперича лишку,
Да вот, поди ты! —

говорят они о фальшивых счетах, при помощи которых их ограбил подрядчик.

Интонация этой фразы до того выразительна, что буквально видишь, как привыкшие к обману и беззаконию люди чешут затылки и беспомощножимают плечами. И синтаксис этой фразы («есть лишку»), и ее лексическая окраска («теперича», «поди ты») представляют собою — в противоположность той песне, о которой мы сейчас говорили — очень густой концентрат русского простонародного стиля.

Таким же гениальным лаконизмом и такой же экспрессией отличается стих, который характеризует подрядчика средствами его краткой, отрывистой — но такой многозначительной — речи. Осматривая сделанные артелью работы, подрядчик приговаривает сквозь зубы, неторопливо и веско:

Ладно... нешто... молодца!.. молодца!..

Это «молодца» (вместо «молодцы»), это купецкое «нешто», самая эта обрывчатость речи не только определяют социальную природу говорящего, но и с великолепно четкостью рисуют весь его психический склад. Три коротеньких слова — не больше! — но они дают нам осязательно чувствовать, что произносящий их сочетает в себе начальственное высокомерие с напускным добродушием. Даже его комплекция чувствуется в этих словах,

даже его одышка, даже его самодовольная хозяйская поза. Свои пренебрежительные и скупые хвалы произносит он в наглой уверенности, что обездоленная им рабочая масса видит в нем своего благодетеля. Это тоже подсказывается нам той единственной строчкой, которая вся состоит из трех коротеньких, отрывистых слов и в которой даже паузы полны такого знаменательного смысла.

В дальнейшую речь подрядчика вкраплено лишь одно жаргонное словечко: «проздравляю», но его одного достаточно, чтобы, в связи с контекстом, придать всей этой речи лабазно-мещанский стилистический облик:

С богом, теперь по домам, — проздравляю!

Вот какими емкими, густо насыщенными оказались те немногие, очень немногие, простонародные слова и сочетания слов, которые Некрасов счел нужным ввести в свою поэму о железной дороге.

И все же, если всмотреться внимательно, есть в этом типичнейшем произведении Некрасова одно редкостное, необычное свойство, которое почти никогда не встречается в его других крестьянских поэмах и песнях: «Железная дорога» чрезвычайно далека от фольклора. Еще в сороковых годах, начиная песней «Огородник», в некрасовской поэзии обнаружилась самая тесная связь с устным народным творчеством. Связь эта с годами росла. Как раз в тот период, к которому относится «Железная дорога», влияние фольклора на стихотворения Некрасова сказалось особенно ярко. «Железная дорога» является среди них исключением.