

ЛЮБОВЬ И ПАРОВОЗ: НАЧАЛО «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ» ТЕМЫ В МАССОВОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

С.Ю.Руссков

Гуманитарный институт НовГУ, russkoff-stas@yandex.ru

В центре исследования — начало строительства первой в России железной дороги (от Петербурга до Павловска) и одно из первых литературных произведений, посвященных этой новинке, — «комедия-водевиль» П.С.Федорова «Поездка в Царское Село по железной дороге» (1838). Этот текст впервые вводится в научный оборот.

Ключевые слова: *железная дорога, водевиль, вокзал, Герстнер, Павловск, Царское Село*

The research is focused on the first Russian railway construction (St. Petersburg — Pavlovsk) and one of literary works devoted to it — «vaudeville comedy» «Puteshestvie v Tsarskoe Selo po geleznoy doroge» (*A Trip to Tsarskoe Selo by rail*) (1838) by P.S.Fyodorov. The text is researched for the first time.

Keywords: *railway, vaudeville, railway station, Gerstner, Pavlovsk, Tsarskoe Selo*

6 января 1835 г. австрийский инженер Франтишек-Антонин фон Герстнер подал Николаю I «Записку» о «выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск». Ученик своего отца, основателя Пражского политехнического института, молодой Герстнер получил хорошее инженерное образование. В 1832 г. вместе с отцом он построил первый в Австрии железнодорожный путь между Будвейсом и Линцем, привилегия на постройку которого выдана была еще в 1824 г. (за год до того, как в 1825 г. открылась первая железная дорога в Англии).

«Записка» Герстнера получила одобрение: через год, 21 марта 1836 г., «Компании по постройке царскосельской железной дороги» выдали концессию. Немедленно начались земляные работы по всей намеченной линии от Павловска до набережной Введенского канала, возле Загородного проспекта в Петербурге, где наметили возвести здание железнодорожной станции.

Линия строящейся дороги рассекла Павловский парк на две неравные части и значительно его обезобразила. Но «забава по моде» — железная дорога — казалась необычным аттракционом, сулившим хороший доход. Практическое ее значение и, главное, важность развития железнодорожной сети для России были понятны едва ли не одному дальновидному Герстнеру. А в планы чешского инженера входила также железнодорожная линия Петербург — Москва — Нижний Новгород, которая связала бы обе столицы с важнейшим русским торговым центром России и способствовала бы процветанию знаменитой Нижегородской ярмарки. Однако победить непонимание и неприязненное противодействие главноуправляющего путями сообщения графа К.Ф.Толля и министра финансов графа Е.Ф.Канкрин (ссылавшихся на трудность и дороговизну постройки железных дорог, их экономическую невыгоду и стратегическую непригодность) Герстнеру не удалось, и его намерения остались неосуществленными [1].

27 августа 1836 г. началась укладка рельс. Работы производились так быстро, что 20 сентября была совершена пробная поездка, а 27 сентября уже состоялось первое «катание» публики. Об этой «пробе»

уже через два дня писала, например, Е.А.Карамзина сыну Андрею за границу: «...в воскресенье все — от двора до последнего простолюдина — отправились смотреть пробу паровых карет на дороге в Павловск. <...> Мы поспешили домой, велели заложить коляску и приехали как раз к последней пробе; из высшего общества уже никого не было, но это не помешало нам увидеть, как подъехали все четыре повозки, разделенные на два состава — в каждом по одной закрытой и по одной открытой, составляющие одно целое; пара не было, каждый состав тащили две лошади, запряженные одна за другой, «гусем», в каждом составе помещалось около ста человек, лошади шли галопом. Проба эта была устроена для того, чтобы показать удобство и легкость такого способа передвижения; говорят, что к середине октября все будет готово, и кареты будут ходить уже паром, это очень интересно. Какое это было красивое зрелище, великолепная погода, обе дороги, ведущие к железной дороге, пестрели толпами народа — явление у нас необычное. Говорят, что московские купцы настоятельно просят государя разрешить построить на их средства железную дорогу от Петербурга до Москвы; бедное шоссе!» [2]

В каждые два экипажа, где по приглашению Герстнера размещалось около 100 пассажиров, впрягли двух лошадей и гнали «во всю конскую прыть» со скоростью 12 верст в час. Через четверть часа поезд оказался в Царском Селе. «Без страха, опасностей и испуга», катание, к удовольствию публики, продолжалось до сумерек — констатировала «Северная пчела» 29 сентября 1836 г. [3]. «Обоз» из Павловска отправлялся от длинной крытой галереи с платформой. Для отдыха публики к ней временно пристроили четыре большие комнаты.

В упомянутой выше «Записке...» Герстнер указывал не только на материальные выгоды от железной дороги, но и на то, что осуществление его проекта окажется «предприятием полезным для здоровья жителей столицы, будущей прогулкой всех, имеющих нужду в отдыхе. <...> В конце дороги устроится новое Тиволи, прекрасный вокзал: он летом и зимою будет служить сборным пунктом для столичных жителей» [4]. 16 марта 1836 г. правление обще-

ства Царскосельской железной дороги объявило конкурс на составление проекта здания «воксала с гостиницей для пристанища и удовольствия публики», где уставшие от дел жители столицы могли бы получить «приятный отдых и разумные развлечения на лоне прелестной природы Павловского парка». В числе удовольствий такого рода предусматривались балы, танцы, маскарады «и другие собрания». За лучший проект здания, «величественного и достойного своего назначения», объявлено было вознаграждение в 20 тыс. руб. ассигнациями. Из представленных одиннадцатью русскими и двумя немецкими архитекторами проектов великий князь Михаил Павлович, благоволивший к немцам, выбрал проект берлинских архитекторов Штарка и Штюлера. Но так как стоимость постройки здания по их проекту намного превышала намеченную сумму, пришлось принять проект петербургского архитектора А.И.Штакеншнейдера.

Постройка воксала началась 7 июля 1836 г., и уже к концу сентября павильон вчерне был готов. Он состоял из круглой прихожей, зала для обедов, балов и концертов, двух «меньших» зал, двух зимних садов. В двух флигелях находилось 40 комнат для приезжающих. Опоясывавшая здание круглая галерея предназначалась «для потребления публики в летнее время». Специальный проход соединял вокзал с железнодорожной платформой. В большом зале предполагалось поместить «знаменитый механический оркестр Аполлоникон», построенный английским механиком Робсоном.

С ноября 1836 г. на том же участке железной дороги, между Павловском и Царским Селом, пустили в ход первый в России паровоз. «Стоявшие по сторонам дороги зрители изумились, видя... ровное и скорое движение» этого «северного слона». Герстнер, стоя на паровозе, управлял им. «Не можем изобразить, как величественно сей грозный исполин, пыша пламенем, дымом и кипящими брызгами, двинулся вперед!» — писал корреспондент «Северной пчелы» [5]. «Обозы» в 300 футов длины, состоявшие из паровоза, тендера с дровами и водой и нескольких экипажей, зимой 1836/37 г. курсировали по готовому участку железной дороги довольно часто. 3 января обоз состоял из 23 экипажей, частично заполненных скотом; «на двух повозках, нагруженных семисаженными бревнами, сидели музыканты». Постепенно дилижансы и шарабаны уступили место удобным «берлинам». Движение совершалось при помощи лошадей, а если желавших ехать оказывалось много, то «при паровозной тяге».

Так как все поездки к удовольствию публики кончались благополучно и «пассажиры убедились в важности и пользе паровозов и железных дорог», а акционеры утвердились «в приятной надежде, что непрерывное участие многочисленной публики поддерживает это предприятие в денежном отношении», популярность первой в России железной дороги все возрастала. 29 января 1837 г., в день кончины А.С.Пушкина, «Северная пчела» сообщила о том, что только за воскресенье 24 января по железной дороге проехало 1833 человека (782 — по билетам за 80 коп. серебром, 1051 — по билетам за 40 коп. серебром). Несмотря на вьюжную погоду в ходу были все три

паровоза, и последний обоз отошел от царскосельской платформы в 6 часов вечера, при фонарях [6].

Новая часть дороги была готова к 25 сентября 1837 г., а 30 октября состоялось торжественное открытие всего пути от Петербурга до Павловска. В поезде, управляемом снова Герстнером, разместилось блистательное общество: «главнейшие сановники, дипломатический корпус, литераторы, художники, негоцианты, множество любезных дам». Под «оглушительный рев огненного коня, застилающего путь густою пеною [!]» [7] поезд примчался в Царское Село за 30 минут — и за 27 минут вернулся в Петербург (до конца марта 1838 г. поездки происходили еще на лошадях, а со 2 апреля началось постоянное сообщение при помощи «пароходов» — паровозов). Популярность железной дороги возросла настолько, что до 1 мая 1838 г. по ней проехало уже 13 923 пассажира.

При вечерних разездах нарядная толпа ожидала на платформе «ржания баснословного коня, дышащего огнем и дымом, и он горделиво прибегал, влача за собой двойное число экипажей». «Ныне, в Петербурге, уже никто не боится железной дороги, и все убедились, что дикий зверь, которого пронзительный свист сначала пугал самых отважных амазонок, послушнее выезженной дамской верховой лошади». «Паровозы беспрестанно катаются из Петербурга в Павловск и обратно в назначенные часы, и в некоторые поездки утром и особенно вечером нет ни одного пустого места».

«Собираясь на железную дорогу, надевайте бесстрашно лучшие платья: на них не сядет ни пылинки, потому что неутомимые колеи пробегают по изрытым болотам, посреди редкого кустарника, куда не долетает светский шум, неразлучный с городской пылью; вы и не сомнете платье дорогою, потому что прокатитесь как по паркету и просидите полчаса в карете, как на лучшем диване», — сообщала петербуржцам «Северная пчела» в мае-июле 1838 г. Расстояние от столицы до Павловска «баснословный конь» пробегал за 35 минут [8].

В конце 1838 г. публика за несколько часов раскупила в нотном магазине К.Ф.Гольца на Екатерининском канале все экземпляры только что вышедшей в свет «Паровой (Dampf) мазурки Локомотив (Locomotive)» [9]. А в Александринском театре с успехом шел водевиль «Поездка в Царское Село по железной дороге», впервые поставленный в июне 1838 г. в бенефис Н.О.Дюра. Декорация его второй картины изображала петербургскую железнодорожную станцию.

Автором этого яркого отклика на появление первой железной дороги был молодой драматург, а позже начальник репертуарной части театра Павел Степанович Федоров (1803 — 1879). Он прославился многочисленными литературными трудами для театра, был уже опытным водевилистом. Наравне с П.А.Каратыгиным и П.И.Григорьевым Федоров стал «водевильною знаменитостью» времени Николая I. Он дебютировал в 1829 г. оригинальным водевилем «Мир с турками», а итогом его драматической деятельности стали 74 пьесы. Наибольшей известностью пользовались водевили «Архивариус» (1837), «Хочу быть актрисой» (1840) «Путаница» (1840), «Аз и ферт» (1849), «Утка и стакан воды» (1852), «Любовь и предрассудок» (1853). За 26-летнее управление ре-

пертуарной частью Федоров способствовал развитию русской оперы, увеличению гонораров за представление драматических произведений и т.д.

Интересующий нас водевиль «Поездка в Царское Село по железной дороге» сохранился в виде режиссерской рукописной копии [10]. Это классический французский водевиль: «комедия положений» с куплетами и танцами, сюжет которой вертится вокруг любви и женитьбы.

Сюжет пьесы прост: симбирская помещица Варвара Андреевна Ракитова, пожилая скупая женщина, мешает счастью своей племянницы Надиньки и ее возлюбленного сенатского повестчика Василия Сашина. Их спасителями становятся брат Ракитовой отставной капитан Иван Андреевич Ершов, а также в значительной степени... железная дорога, точнее паровоз, который увозит влюбленных навстречу новой жизни: в Царском Селе они должны получить благоговение матери Сашина и обвенчаться.

В первой картине водевиля внимание полностью сосредоточено на любви молодых и ее предыстории: Ракитова с племянницей приезжают в Петербург для решения споров об имении Надиньки (Ракитова собирается прибрать его к рукам). Она держит племянницу при себе и запрещает всяческие сношения с мужчинами, боясь, что ее подопечная некстати выйдет замуж... Сашин, помогавший устроить вопросы с имением, влюбляется в Надиньку, и тетка запрещает ей общение с сенатским повестчиком. Однако тайные встречи влюбленных все же происходят в палисаднике. Приехавший из Москвы Ершов узнает о любви племянницы к сыну своего старого друга. Он устраивает им поездку по железной дороге, которая и решает судьбу молодых.

Показательно, что в этом водевиле автор неожиданно нарушает законы жанра. Современный исследователь водевиля (жанра более «театрального», чем собственно литературного) выделяет три его специфические особенности: 1) «подвижность» текста: здесь были разрешены импровизации, заимствования, заменяемость частей и т.п.; 2) «синкретичность»: водевиль соединял драматические диалоги, песни, танцы, пантомиму и т.п., был еще и особенным музыкальным жанром (водевильный куплет); 3) «устойчивость» водевильных типов и водевильных амплуа [11].

Вторая картина, целиком посвященная железной дороге, как раз и не укладывается в рамки классического водевиля. Во-первых, здесь появляется целая толпа «ненужных» и не имеющих отношения к водевильному сюжету эпизодических персонажей: чиновники, купцы, военные, фабриканты, негоцианты и даже крестьяне. Все эти лица вводятся исключительно для того, чтобы должным образом «прорекламировать» новое для русского народа явление — горделивую магистраль новой «чугунки», понимаемой еще как модное русское развлечение:

*Что затей-то, ах, ей Богу!
Что театров, что проказ!
И железную дорогу
Завели уже у нас.
Да какая ведь дорога!
Поглядеть так чудеса!*

*Двадцать верст уж много, много,
Пронесется в полчаса!
Знать народ на белом свете
Стал умней и мудреней,
Если ездят уж в карете
На парах без лошадей!*

Вот ремарка к началу второй картины, которая называется «Петербургская станция»:

Театр представляет галерею Петербургской станции на железной дороге. Назади несколько стеклянных дверей и окон, сквозь которые виден ряд экипажей, отправляющихся в Царское Село. С правой стороны касса, с левой стороны с приборами буфет. Около стен стулья. Основные события, таким образом, происходят на станции, перед отправлением поезда: Толпа народа у кассы, одни берут билеты, другие отправляются в экипажи предъявляя билеты кондуктору; иные толпятся у буфета, некоторые завтракают, курят трубки, разговаривают и проч. Кассир у кассы, буфетчик у буфета.

П.С.Федоров видел в водевиле не только средство развлечения и увеселения публики: он пытался через водевиль средствами искусства воздействовать на общество [12]. «Поездка...», по всей вероятности, была написана по заказу акционеров железной дороги, — и ее автор совместил любовную линию с рекламой прелестей чугунной магистрали. В водевиле мы не встречаем негативных оценок дороги — напротив, «железка» воспринимается как «полезное увеселение», замечательный «аттракцион».

Каскад персонажей во второй картине, дополняемый поющим хором, спешащим в Павловский вокзал, оттеняет главную интригу, связанную с судьбой молодых людей, и переключает внимание читателя на железную дорогу и на атмосферу станции, где одни уже не первый раз совершают подобное путешествие, а другие еще смертельно боятся нового вида транспорта. Вот одна из моментально схваченных «бесед»:

Ухоркин. *Какая тьма народу! Славная брат пожива для акционеров!*

Вихман. *Да, у кого десять акций, тот поневоле развеселится.*

Ухоркин. *А у тебя десять?.. О, брат, надо выпить Креманцу...*

Сюжет во второй водевильной картине очень несложен: добрый дядюшка покупает возлюбленным билеты рядом друг с другом, а себе и жадной Ракитовой — на следующий поезд... Зрительский интерес в данном случае поддерживается не сюжетом, а именно живыми «картинками» новых железнодорожных персонажей и нравов. Автор как будто создает не водевиль, а физиологический очерк — жанр, еще не получивший распространения в русской литературе.

В отличие от привычных средств передвижения железная дорога становится местом, которое объединяет «людей обоюбого пола и разного звания». Каждый герой водевиля становится своеобразной призмой, через которую автором проецируется восприятие железной дороги. Мы видим ее даже глазами детей:

Суровский. *(входя с правой стороны с женой и детьми обращается к Кассиру) Который раз звонят, почтеннейший?*

Кассир. В первый!

Суровский. Стало не запоздали!.. Ну вон и машина!.. Смотрика-сь Степанида Петровна! Экое чудо подумаи! Что страшно?

Степанида Петровна. Пока еще страшно да пройдет... вон Акулина Ивановна рассказывала, что покамест не сядешь, так все что-то боязливо, а как поедешь, так даже любо.

Суровский. Важная машина!

Ваня. Она не стреляет, тятинька?

Суровский. Нет, не стреляет, только что дым выпускает да посвистывает.

Маша. А лошадей-то нет, тятинька?

Суровский. Каки тут лошади... Сама бежит.. Словно салазки с горы...

Совершенно по-особому представлены и «железнодорожные» развлечения, и музыка на Павловском воксале. Они связаны и с амурными ухаживаниями:

Аннушка. (Кассиру) Пожалуйте мне билет?

Кассир. На который час?

Аннушка. Да мне нужно теперь же ехать.

Кассир. В кареты и закрытые линейки нет ни одного.

Аннушка. Ах, Боже мой, а мне мадам приказала непременно доставить эту шляпку в Павловск к трем часам.

Кассир. Если хотите в открытой линейке осталось два места.

Аннушка. Все равно-с, пожалуйста. (отдает ему деньги и берет билет)

Змейкин. Пожалуйте мне другое место!.. (Аннушке) Сама судьба не хочет меня разлучить с вами. (Аннушка убегает в Экипаж Змейкин за ней).

Естественно, что в задачу автора не входит раскрывать внутренний мир какого-нибудь Суровского или Вихмана. Они выполняют именно функцию «населенности», через которую передается настоящий колорит петербургской железнодорожной станции: суэта, дым, крики, удивление, волнение — все это живо рисует нам место, где явлено новейшее чудо техники. Оно оказывается своеобразным символом свободы — во всяком случае, для водеvilных героев, Надиньки и Сашина. Паровоз уносит их от места разлук и гонений к новой жизни:

Они грустили много

Но все теперь пройдет

Железная дорога

Их к счастью приведет.

Так звучит конечный куплет. И — финальная ремарка: *Паровоз с экипажами возвращается из Царского Села; Пассажиры выходят из экипажа. Занавес опускается.*

Символом свободы дорога становится еще и потому, что происходит ломка общественного сознания, стираются границы, временные рамки становятся размытыми. Путешествие для человека перестает быть чем-то недостижимым и далеким. Водевиль Федорова ярко показывает это.

Железная дорога понемногу перестает быть «чудом» и простым развлечением, превращаясь во что-то обыденное, даже должное. Что касается авторского отношения к стальной магистрали, то оно, как

нам кажется, иронично-деловое. Деловое — ввиду серьезности предмета представления, а ироничность диктует сама водеvilльная форма произведения.

Собственно литературное значение этого немудрящего создания — гораздо важнее, чем может показаться на первый взгляд. В эти годы и в европейской, и в русской литературах обостряется внимание к «вседневному быту» разных общественных слоев, частыми становятся «картинки нравов», срезы быта разных сословий общества. Через несколько лет после водевиля Федорова в Париже выйдет коллективный сборник П.Л.Крюммера «Французы в их собственном изображении», а в России появится в подражание ему сборник А.П.Башуцкого «Наши, списанные с натуры русскими» (1841-1842). Потом пойдут «Физиология Петербурга» под редакцией Н.А.Некрасова, «Очерки московской жизни» П.Вистенгофа, «Вчера и сегодня» В.А.Соллогуба и др.

К середине 1840-х гг. эти произведения получают жанровое определение «физиологические очерки». Но это были не собственно повествовательные «очерки» — они включали в себя и драматические элементы: например, в некрасовскую «Физиологию Петербурга» была включена сценка А.Я.Кульчицкого «Омнибус», живо передающая курьезный эпизод в тогдашнем столичном «общественном транспорте». Такой же характер имели и некоторые произведения молодого А.Н.Островского, обозначенные автором как «сцены из московской жизни».

В рассматриваемом же нами случае тяготение к живой «сценке», явно выбивавшейся из рамок «водевиля», было обусловлено именно «железнодорожной» темой. Когда писатель сталкивается с проблемой, живо иллюстрирующей общественный прогресс, он вольно или невольно позиционирует собственное «соответствие» этому прогрессу — и оказывается перед необходимостью поиска нового в традиционных литературных формах. Тема железной дороги, первого в России новшества, предназначенного для самых широких слоев общества, прямо заставляла писателя становиться на путь художественного изучения этого общества. И не случайно с этого времени железная дорога в литературе будет сопряжена с изображением обыкновенных людей и разных возможностей их общественного поведения.

1. Розанов А.С. Музыкальный Павловск. Л., 1978. С.43.
2. Пушкин в письмах Карамзиных 1836 — 1837 годов. М.:Л., 1960. С.115.
3. Северная пчела. 1836. 29 сентября. № 222. С.885-886.
4. Фон Герстнер Ф.А. О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск высочайше привилегированною Его Императорским Величеством компаниею. СПб., 1836. С.18-19.
5. Северная пчела. 1836. 6 ноября. № 255. С.1018-1019.
6. Северная пчела. 1837. 29 января. № 23. С.89.
7. Северная пчела. 1837. № 246. С.981.
8. Розанов А.С. Указ. соч. С.57.
9. Там же. С.59.
10. Театральная библиотека в Санкт-Петербурге. № 306.
11. Кушова О.Н. Водевиль: К проблеме поэтики жанра // Драма и театр. Вып.7. Тверь, 2009. С.69.
12. Шантаренков Н. От составителя // Русский водеvil. М., 1970. С.7.