

Ян Левченко (Москва)

«РЕВОЛЮЦИЯ ВКЛЮЧИЛА СКОРОСТЬ И ПОЕХАЛА...» БРОНЕВИК В ПРОЗЕ ВИКТОРА ШКЛОВСКОГО

Для того, чтобы включить скорость, необходимо знать, где и как это делается. Таков простой тест на техническую грамотность, которую протагонист автобиографических романов Виктора Шкловского ставил выше идеологической определенности. «Шоферу важно прежде всего, чтобы машина шла, а не кто на ней едет»¹. Этому шоферу в мемуарном романе «Сентиментальное путешествие», о котором и пойдет речь в настоящей заметке, всегда уподобляются лучшие военачальники — например, генерал Корнилов, который воевал, потому что война была его работой. Шкловский и себя числил технологом, знающим, «как сделан автомобиль»² и оттого равнодушным к «цвету флага над крепостью города»³. Поэтому и революция привлекала его как механизм смены, как реализация теории или даже как предельный случай искусства⁴, коль скоро это последнее понималось ОПОЯЗом как технология. Шкловский воспринял революцию в терминах автомобилизма, однако управлять ею ни у кого не получилось. То, что выглядело машиной, оказалось стихией.

Автор — профессор отделения культурологии факультета философии Национального Исследовательского Университета «Высшая Школа Экономики» (Москва).

¹ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...» М.: Пропаганда, 2002. С. 44.

² Приведу популярную цитату из Л. Я. Гинзбург, вспоминая, как в 1925 году Тынянов говорил о Шкловском: «Виктор — монтер, механик <...> Да, и шофер. Он верит в конструкцию. Он думает, что знает, как сделан автомобиль...» (Гинзбург Л. Тынянов-литературовед [1965, 1974] // Гинзбург Л. Записные книжки. Воспоминания. Эссе. СПб.: Искусство, 2002. С. 451.

³ Шкловский В. Уля, уля, марсиане! // Шкловский В. Ход коня. Москва-Берлин: Геликон, 1923. С. 39.

⁴ Шкловский вряд ли читал никогда не переведившийся на русский язык трактат фюрериста Габриэля Дезире Лавердана «De la mission de l'art et du role des artistes» (1845), но повлиявшие на него утопические взгляды учителя были широко известны в России с середины XIX века. Именно Лавердан первым употребил термин «авангард» в смысле, который впоследствии взяло на вооружение «левое» революционное искусство. Независимо от конкретной идеологии революция понималась в русском авангарде как трансценденция утопии (подробнее о взглядах Лавердана в связи с Фурье и их связях с движениями начала XX века см.: Calinescu M. Five Faces of Modernity: Modernism, Avant-Garde, Decadence, Kitsch, Postmodernism. 8th ed. Durham NC: Duke Univ. Press, 2003. P. 106–108).

Первая часть «Сентиментального путешествия», изданная еще в 1921 году под названием «Революция и фронт», вначале противопоставляет гнетущую кустарность царской России и бодрую технологичность наступающей революции, после чего намеренно разрушает эту оппозицию, показывая, как революция захлебнулась из-за недостаточной технической грамотности ее участников.

Вторая часть, написанная уже в эмиграции (1922) и знаменательно озаглавленная «Письменный стол», резко обрывает динамику, которой пронизана «Революция и фронт». Метафора машины, устойчивая и частотная для этого текста, остается ключевой для Шкловского еще некоторое время. Так, в «Третьей фабрике» (1926), богатой прямыми и косвенными ламентациями по поводу регламентации искусства и «замерзания» политики, метафора скорости еще бросается в глаза: «Воздух при 100 верстах в час существует, давит. Когда автомобиль сбавляет ход до 76-ти, то давление падает. Это невыносимо. Пустота всасывает. Дайте скорость»⁵. Но уже в «Гамбургском счете» (1928) автомобиль превращается в средство передвижения очеркиста, использующего автопробег для своих путевых заметок, призванных фиксировать успехи социалистического строительства. Автомобиль остается в прошлом — атрибутом революции. В ранней мемуарной прозе машина последовательно выводится Шкловским в качестве основного агента истории, причем как в смысле History, так и Story. Автомобиль и его милитаристская версия — броневик — играет роль своего рода нарративного триггера, без которого сначала не состоялась бы революция, а потом не получился бы текст, чья внутренняя связность обеспечена лишь фигурой рассказчика, а развертывание сюжета — движением в пространстве.

Следует уточнить, что в социологии и культурной антропологии существует заметный пласт работ о роли автомобиля в становлении и оформлении общества позднего модерна, как его внешнего облика, так и типов организующих его отношений⁶. В наши дни социологи все более убедительно говорят о «поставтомобильной» цивилизации как о следующем этапе развития общества, тогда как для XX века, тем более, для его первой половины, автомобиль

⁵ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 340.

⁶ Высокий статус имеют исследования британской школы «социологии мобильности», возглавляемой Джоном Урри. В них прослеживается, как на протяжении XX века автомобиль влиял на привычки человека западной цивилизации, видоизменял структуру и организацию города и села, провоцировал появление новых языковых и культурных особенностей среды обитания. См.: *Urry J. The System of Automobility, in Theory, Culture, & Society, October 2004, Vol. 21. No 4–5. P. 25–39; Featherstone M., Thrift N., Urry J. Cultures of Automobilities. NY, L.: SAGE, 2005.* Наиболее радикальные следствия автомобилизации жизни наблюдаются в ведущей цивилизации прошлого века, чему посвящено исследование, озаглавленное с красноречивой отсылкой к «государству философов» Платона: *Seiler C. Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America. Univ. of Chicago Press, 2008.*

служил едва ли не ключевым символом прогресса, буквально обеспечивающим его динамику и наглядно свидетельствующим об индивидуализме его adeptов. Автомобиль эффектно выиграл конкуренцию у железной дороги, под знаком которой проходил процесс цивилизации XIX века⁷. Восторги Агаты Кристи по поводу восточного экспресса в 1920-е годы были уже предельно и вполне сознательно архаичными. Поезд уступил автомобилю сразу и вдруг, его котлы и поршни, колесные пары и шатуны, дым и пламя превратились из элементов актуального мифа в ретро, то есть, в чистый стиль, как только в Первую мировую войну вступили танки и бронемашинны.

Чувствительно откликнулась на эту новацию поэзия. Широко известны пророчества Александра Блока, который возвещал сражение монгольских орд и «стальных машин, где дышит интеграл»⁸. Не очень ясно, что понимал под этим словом автор «Скифов», из-за чего идея военной мощи нейтрализуется легким комизмом. Большая определенность и яркая символическая нагруженность отличает мотив броневика в ранних стихотворениях Льва Никулина. «Есть в революции российской Волнующий нерусский стиль. Пехота, золотая пыль И знамени язык фригийский И броневой автомобиль На старой площади Софийской»⁹. Броневик — русское западничество, технологизм против панмонголизма Владимира Соловьева и Александра Блока. Фригийское знамя на главной площади Киева отсылает к эпохе французской революции, преемственность с которой помещает Россию в принципиально наднациональный контекст. В более раннем стихотворении, написанном годом ранее, но вошедшим в тот же сборник, сознается, впрочем, противопоставление русской и той, классической, французской революции: «Не виселица и не плаха, Ни даже барабаны рот Уже не возбуждают страха, Уже не властвуют, и вот — Стоит стальная черепаха У заколоченных ворот. Под броневыми куполами Два дула радуют сердца. Тая губительное пламя, Наме-

⁷ О транспортном повороте в Европе и США второй половины XIX в. См.: Kern S. *The Culture of Time and Space. 1880–1918*. Cambridge (Mass.): Harvard Univ. Press, 2003, pp. 109–130. О железной дороге как воплощении модерности, ее главенстве в языке и культуре см.: Carter I. *Railways and Culture in Britain: The Epitome of Modernity*, Univ. of Manchester Press, 2001. О его итогах, получивших отражение в раннем кино, см.: Kirby L. *Parallel Tracks: The Railroad and Silent Cinema*. Duke Univ. Press, 1997. У этих и других авторов (в их числе — Юрий Левинг с пионерской для русской академии работой «Вокзал — гараж — ангар. Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма» (СПб.: Изд-во Ивана Лимбаха, 2004) — есть, по крайней мере, одно общее место. Не прошло и ста лет после изобретения паровоза, как он триумфально въехал в XX век через вокзал Ла Сьота в первой кинопрограмме братьев Люмьер, чтобы в считанные годы отстать от автомобиля, внезапно вырвавшегося вперед по скорости, комфорту и главное — по мере роста доступности для частного владения. Господство парового локомотива в XIX веке так же абсолютно, как его стремительная деградация в XX веке.

⁸ Блок А. Собр. соч. В 8 тт. М.-Л.: ГИЗ, 1960. Т. 3. С. 631.

⁹ Никулин Л. Стриварий. Стихи. Книга вторая. Киев: Изд-во поэтов «Обелиск». 1919. С. 32.

тив точными углами Свистящую струю свинца»¹⁰. Так машина начинает олицетворять новый порядок отношений, основанный на устрашающей рациональности, точности, эксплицитности насилия. Хаос массы, революционный порыв канализируется в образе броневика, стоящего в воротах и способного сдерживать многожды превосходящие человеческие ресурсы.

Транспортные приоритеты Виктора Шкловского основаны в точности на тех же интуициях. О том, что автомобиль является для Шкловского ключевым актором повествовательной машины и субъектом истории наравне с человеком, читатель узнает с первой страницы романа, еще до начала собственно путешествия героя, давшего книге ее ретроспективное название. Петроград — это город конкуренции автомобиля и трамвая. В набитых до отказа трамваях медленно движутся толпы сонных пассивных людей, создающих «атмосферу страшного гнета», трамвайная поездка оставляет время для общения, как в вагоне поезда, из-за чего возникает, как пишет филолог Шкловский, «специальный фольклор, жалкий и характерный, <...> еще совершенно монархический»¹¹. В трамвае еще дифференцированы воинские звания, совершаются мифические милости, возможные только в системе отношений «смиранный народ — добрый правитель», ездят сестры милосердия в «мундире великой княгини» (этот казус Шкловский выделяет особо). Напротив, автомобиль на фоне трамвая — актер и медиум революционного брожения. Шкловский отмечает «мечтательные разговоры инструкторов-шоферов, что хорошо было бы угнать броневик, пострелять в полицию, а потом бросить броневик где-нибудь за заставой и оставить на нем записку “Доставить в Михайловский манеж”». Очень характерная черта: забота о машине осталась. Очевидно, у людей еще не было уверенности в том, что можно опрокинуть старый строй, хотели только пошуметь»¹². Динамичность и маневренность броневика выступает мотивировкой провокационных настроений. Важно, что они не имеют конкретной цели, это чистый процесс, который, как мы знаем из канонической статьи «Искусство как прием», «самоценен и должен быть продлен»¹³.

В феврале 1917 года революция говорит на языке броневиков. Они оживают и уподобляются людям, сидящим у них внутри. Порой не вполне понятно, кто кем управляет. «Наш броневик вышел и начал метаться по городу. <...> В это же время броневики с Дворянской улицы тоже вышли с товарищем Анардовичем и Огоньцом во главе, они сразу заняли Петербургскую сторону и пошли к Думе. Не знаю, кто сказал нам, чтобы мы ехали тоже к Думе. У подъезда ее стоял уже, кажется, броневик «гарфорд»¹⁴. Обычные,

¹⁰ Там же. С. 12.

¹¹ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 21.

¹² Там же. С. 25.

¹³ Шкловский В. О теории прозы. 2-е изд. М.: Федерация, 1929. С. 13.

¹⁴ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 26.

казалось бы, глаголы «вышел» и «стоял» в равной степени относятся и к самой технике, и к тем, кто ею управляет. Происходит (невольное) обнажение метонимии, которой буквально становится шофер, сливающийся со своей машиной. Далее: «Самокатчики в Лесном держались довольно долго. <...> На них послали броневые “фиаты” и отбили угол деревянной казармы вместе с людьми. Ночью погиб один из наших броневиков, Федор Богданов. Он на машине с открытой броней въехал в засаду городских»¹⁵. Самокатчики почему-то не сливаются со своими «самокатами» (велосипедами), в отличие от «солдата-броневика», причем это никакой не окказионализм, а принятое словоупотребление¹⁶. Но наиболее яркий пример из этого ряда обобщает весь автопарк революции. «А по городу металась музыка и эриннии Февральской революции — грузовики и автомобили, обсаженные и обложенные солдатами, едущими неизвестно куда, получающими бензин неизвестно где, дающие впечатление красного звона по всему городу. Они металась и кружились и жужжали, как пчелы. Это было иродово избиение машин. <...> Хряск шел по городу. Я не знаю, сколько случаев столкновения видал я за эти дни в городе. Одним словом, все мои ученики в два дня научились ездить. А потом город наполнился брошенными на произвол судьбы автомобилями»¹⁷. Революционный хаос воплощается именно в автомобилях, которыми управляют едва обученные шоферы. Эта метафора еще не раз даст о себе знать в тексте романа. Спуск пара и дальнейшее бегство от ответственности — реализацию этой злокачественной модели протагонист «Сентиментального путешествия» будет наблюдать на разваливающихся фронтах Первой мировой войны, незаметно перетекающей в гражданскую.

Вместе с тем, нет ничего удивительного, что буржуазная революция прибегает именно к автомобильной динамике. Коллективистский, «общинный», социально архаичный трамвай куда больше окажется к месту в контексте большевистского переворота. Его печальная неизбежность просматривается в ярком образе «хряска и красного звона», которым повествователь иронически маркирует неготовность общества к индивидуализму и констатирует его погружение в привычные роевые отношения. Ведь красный звон, как известно, совершается «во все тяжкая», когда звонят все звонари одновременно. В отсутствие магистрального пути это приводит к опустошению. Город с никому не нужными разбитыми машинами легко займут привыкшие к трамваям большевики — займут практически без боя и потерь. Хроническая недостаточность буржуазной революции усугубляется войной, которой

¹⁵ Там же. С. 28.

¹⁶ Здесь уместно вспомнить аналогичный пример из рецензии на берлинское издание: «Шкловский, пишущий о революции, — Шкловский-солдат, по роду своего оружия — солдат-броневик» (*Степун Ф.* Виктор Шкловский. Сентиментальное путешествие. Берлин, 1923. <Рец.> // *Современные Записки.* 1923. № 16. С. 411).

¹⁷ *Шкловский В.* «Еще ничего не кончилось...». С. 29.

требуется как-то управлять. В качестве комиссара Временного правительства герой Шкловского едет на западный фронт — естественно на автомобиле, чтобы не только быть свободным в своих протеических перемещениях, но и буквально управлять ситуацией. Здесь машина и начинает выступать как триггер сюжета и как актер в этом сюжете. Примечательно, что если машина выявляет структуру и функцию действующего лица, то герой, он же драматизированный повествователь, скорее, их запутывает. Человек невольно подчиняется машине, так как сам не знает, что делать. Если бы правительственный комиссар-агитатор двигался только на поездах, ему бы, вероятно, вообще не удались никакие действия. Стоит ему вынужденно пересесть на поезд, как он тотчас же сливается с пассивной массой и тащится целыми днями без цели и смысла. Автомобиль же, напротив, сообщает событиям стремительность. Это тот редкий по своей чистоте случай, когда «роль машины сюжета берет на себя настоящая машина. Художественный механизм выступает в чистом виде; он как бы кристаллизуется и обретает форму реальной конструкции из железных деталей, колес и т. д.»¹⁸.

Эта нарочитая бездеятельность субъекта делегирует активность безличной машине. Автомобилем, мчащимся вдоль линии фронта, управляет созерцатель, симулирующий внимание к политике, но в итоге признающий: «Я не социалист, я фрейдовец»¹⁹. С этой точки зрения дело — в слове, точнее, в словесном приеме, материалом для которого служит война, завораживающая своей разрушительной энергией. Показательно, насколько захватывающей вне всякой рациональности является для рассказчика ситуация боя: «Это хорошо, когда пушки»; «Взрыв — это хорошо»²⁰. Внешние стимулы поступков бесконечно слабее внутренних, как если бы рассказчик не подчинялся приказам, а действовал, как Йорик у Стерна или странник из одноименного романа Вельтмана. «Тоска вела меня на окраины, как луна лунатика на крышу. Сел в поезд, поехал в Персию»²¹. Немаловажно, что если на западном фронте рассказчик пользуется автомобилем, то для участия в персидской кампании он пересаживается на поезд. Человек, находящийся внутри автомобиля (или его усиленной версии — броневика), выгодно отличается от простых смертных. Можно и не сидеть за рулем, достаточно находиться в пространстве, подвластном шоферу, который маркирован как фигура почти мифологическая, протеический герой, владеющий тайной движения — ремеслом для избранных. В формировании таких представлений существенную роль сыграла униформа первых шоферов, которая при всей своей утилитарности представляла собой доспех, материал которого — кожа — имеет древнюю семантику

¹⁸ Жолковский А. *Deus ex machina* // Учен. Зап. Тартуского Гос. Ун-та. Вып. 198 (= Труды по знаковым системам. Вып. 3). Тарту, 1967. С. 146.

¹⁹ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 76.

²⁰ Там же. С. 200, 210.

²¹ Там же. С. 89.

военного трофея, «шкуры врага», захваченной в бою. Шлем и очки-забрало довершали облик современного рыцаря. «Шофер — рабочий, но рабочий особенный, он — рабочий-одиночка. Это не человек стада: владение сильной и особенно бронированной машиной делают его импульсивным. 40 и 60 лошадиных сил, заключенных в машине, делают человека авантюристом. Шоферы — наследники кавалерии»²².

Что происходит, если поезд сменяет автомобиль? В поезде индивид теряется в массе равноправных и атомарных пассажиров; их удаленность от паровоза как наглядного носителя энергии делает незаметным, вернее, несущественным процесс движения. В поезде пассажир быстро адаптируется, перестает замечать дорогу и возобновляет занятия, не связанные с дорогой. В «Сентиментальном путешествии» перемещения поездов трудоемки, принудительны, а перевозят они преимущественно раненых и пленных, то есть группы временно пассивных участников военных действий. «Наш вагон опять отцепили. Потом составили новый поезд, всего из 4–5 вагонов с двумя паровозами, один спереди, другой сзади, перевезли через мост <...>, и поезд, надрываясь и тужась, начал снова карабкаться ввысь. <...> Поезд, надрываясь, временами почти останавливался — казалось, что мы сейчас покатымся вниз»²³. В романе упоминается, как минимум, четыре крушения железнодорожных составов, тогда как броневик умудряется проскочить даже сквозь артиллерийский обстрел. Пассивность железной дороги в оппозиции активности автомобильного транспорта актуальна не только на страницах «Сентиментального путешествия». Во втором аллегорическом предисловии к книге «Ход коня», вышедшей в том же году, что и полный текст мемуарного романа, есть следующий пассаж: «Величайшее несчастье русского искусства, что ему не дают двигаться органически, так, как движется сердце в груди человека: его регулируют, как движение поездов»²⁴.

Автомобиль преодолевает пространство с легкостью, которая граничит с неуправляемостью. Движение ничем не сковано; это покорение расстояния, сравнимое с полетом. Аналогия с аэропланом в одном месте проговаривается напрямую: «Звеня чисто и тихо, сосал воздух карбюратор. Машина стрекотала, когда одинокие дубы замахивались над дорогой, отрженный от них шум мотора острел — будто кто-то свистящими ударами хлыста стриг листья. Мы летели вперед, втягиваемые далью... Летели, сбившись с дороги, неслись ровной широкой степью»²⁵. Оппозиция «героя пути» и «героя степи», выдвинутая в 1968 году Юрием Лотманом, проясняет, как представляется, идентичность протагониста у Шкловского. Дело, разумеется, не в том, что автомобиль «летит степью», а в том, что шофер не связан рельсами, он

²² Там же. С. 145.

²³ Там же. С. 86–87.

²⁴ Шкловский В. *Ход коня*. С. 77.

²⁵ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 82.

может двигаться в любом направлении. В приведенном фрагменте аналогия с полетом возможна именно потому, что автомобиль сбивается с пути. Шофер-авантюрист, одиночка-фрейдовец не развивается, в отличие от героя пути, не проходит стадии становления, его физическое и моральное движение состоит в преодолении границ, как внешних, так и внутренних, которые не в силах преодолеть другие участники событий²⁶. Уже без прямых указаний на полет, но через красноречивое сближение контекстов свойство героя-автомобилиста покорять стихию упоминается и в приключениях на кавказском фронте: «Мы на “Тальботе” легко вошли в прекрасную лунную персидскую ночь. Луна висела высоко. Небо, персидское небо легко возносилось. Это очень воздушное, просторное небо»²⁷.

Еще Федор Степун в цитированной выше рецензии на первое берлинское издание прозорливо отметил корреляцию сюжетно мотивированного поведения персонажа и динамическими характеристиками текста романа: «Вся книга куда-то несется и все в ней мелькает»²⁸. Разворачивание текста, связанное с физическим перемещением героя в пространстве, во второй части, под названием «Письменный стол» приобретает самодовлеющий характер. Иными словами, получив фабульный импульс, текст вскоре перестает в нем нуждаться, ассимилировав заданный ритм как «имманентный». Представляется, что Шкловский ставил перед собой задачу наглядно эксплицировать роль техники и технологии как в создании литературного произведения, так и в его синхронном анализе, когда текст оказывается одновременно и мета-текстом по отношению к самому себе. Эта непривычная, казавшаяся избыточной теоретичность раздраженно подмечалась еще одним эмигрантским рецензентом: «У резвого коня будущие комментаторы остались без места»²⁹. Пройдет несколько десятилетий, и «Роман как исследование» Мишеля Бютора также будет встречать консервативное противодействие. Но, в отличие от реформаторов романа, Шкловский ставил перед собой задачу наглядной реализации теории в максимально технологичном ключе. Вторжение техники в саму ткань существования, изменившее язык, привычки, структуру обыденности, во многом обусловило возникновение формалистической теории, поставившей проблему конструкции выше любых сущностных вопросов. В XX веке уже не субъект использует технику по своему произволу, но техника обуславливает и корректирует поведение субъекта. «Городок» Владимира Одоевского, развивавший фантазии Эрнста Теодора Амадея Гофмана, выносятся за пределы «табакерки», получает иной статус. Романтическое тяго-

²⁶ Лотман Ю. Проблема художественного пространства в прозе Гоголя // Лотман Ю. Избранные статьи. Том 1. Таллинн: Александра, 1992. С. 417–418.

²⁷ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 110.

²⁸ Степун Ф. Указ соч. С. 411.

²⁹ Гуль Р. Виктор Шкловский. Ход коня. Книга статей. Изд. «Геликон». М.-Берлин, 1923 (207 стр.) <рец.> // Новая Русская Книга. 1923. № 1. С. 25.

тение к чудесному сменяется созданием альтернативных миров, как, например, в «R.U.R.» Карела Чапека или «Восстании машин» Валерия Брюсова. Ярчайший пример неподконтрольной экспансии техники дает «Петербург» Андрея Белого с его «сардинницей ужасного содержания» и превращением Аблеухова-старшего в бомбу. Развитие этих мотивов наблюдается и в футуристической презумпции механистичности, сделанности мира, приводящей к «ретроградному преобразению носителей знаков в докультурные “вещи” (“овеществление”) с целью реинтеграции современного сознания цивилизованного общества в состояние архаически-примитивной непосредственности по отношению к действительности»³⁰.

Критик, близкий футуризму и разделяющий культ машины, Шкловский раскрывает заложенный в технике потенциал революционного преобразования искусства и жизни. Смысл идиомы «искусство владения техникой» обновляется ее буквальным прочтением. Тому, кто занимается анализом текстов искусства, необходимо в первую очередь знать законы технологии; любое творчество воспринимается прежде как делание (а сделанное, как уже упоминалось, в искусстве не важно). Футуризм и выросший с ним рядом формализм возвращают новое искусство к слитности, первичной гомогенности греческого «τεχνή». Не имеет значение, в какой области проявляется профессионализм, так как он должен стать универсальной характеристикой интеллектуала, ставящего технологию на первое место.

Отмеченная Ханзен-Леве парадоксальная архаичность, сопровождающая техницизм футуристов, была свойственна и формальной теории, логично искавшей будущее в крепко забытом прошлом. «Настойчивое внимание Шкловского к технике, похоже, отражало ностальгию по старой ремесленной культуре; установка на рост технической компетентности была призвана направлять поиск твердых основ литературы как реального умения, наподобие сапожного или гончарного дела (если нужны доказательства, то достаточно вспомнить его гордость по поводу службы в броневом дивизионе или же ликование при обнаружении некомпетентности Горького в вопросах льнопроизводства)»³¹.

С этой точки зрения автомобиль, который так важен для протагониста и сюжета его путешествия, апеллирует к телесным чувственным практикам и тем самым «обгоняет» устаревшую иерархически организованную культуру, формирует новые социальные отношения. Неслучайно автомобиль есть воплощение силы, восполняющее в человеке «некоторую недостающую трансцендентность»³². В превосходной же степени эта серия коннотаций от-

³⁰ Hansen-Löve A. «Фактура», «фактурность» // Russian Literature. 1985. Vol. XVII. No 1. P. 34.

³¹ Jameson F. The Prison-House of Language. A Critical Account of Structuralism and Russian Formalism. Princeton Univ. Press. 1974. P. 81.

³² Бодрийяр Ж. Система вещей. М.: Рудомино, 1995. С. 81.

носится к актуальной для Шкловского военной отрасли. Механизация войны перестраивает тактику ведения военных действий, успешность которых во многом опирается на техническое оснащение. Хрестоматийна история Марнского сражения 1914 года, когда сотни парижских такси пришли на помощь армии и за одну ночь перебросили огромный резерв на передовую. Применение технических средств оказывает также мощное моральное и психическое воздействие: трудно вообразить тот ужас, который сковал пехотинца, впервые увидевшего танк, надвигающийся на его траншею (впрочем, после «Баллады о солдате» Григория Чухрая (1959) этот опыт визуализирован, по крайней мере, в культурной памяти русского зрителя). Подтверждение яркой суггестивной роли военной техники обнаруживается во многих текстах о войне. Например, в «Чапаеве» Дмитрия Фурманова бронепоезд прямо назван «чудовищем», в бою с которым «героизм соприкасался с безумием»³³. Аналогии с живыми существами, укорененные в литературном дискурсе как следствие универсального представления о биоморфизме вещей и механизмов, в культуре XX века обращаются, переворачиваются. Современный индивид толкуется через машину, а не наоборот. Даже в прикладной и далекой от сознательных литературных изысков истории бронированного транспорта можно найти такие утверждения: «Одноместный броневик — рыцарь, где человек — экипаж, а лошадь — двигатель»³⁴. У Шкловского в Военном министерстве «буксует» генерал Верховский — чтобы его бесплодную страсть, рассказчик разворачивает метафору: «Мотор дает полные обороты, машина ревет, цепи, намотанные на колеса, гремят и выбрасывают комья грязи, а автомобиль — ни с места»³⁵. Одновременно предельная механизация оборачивается натура- и антропологизацией. В февральские дни в Петрограде рассказчик занят в броневом дивизионе: «Мне показалось необходимым поставить на ноги прежде всего пушечную машину “Ланчестер”»³⁶. Когда дело сделано, «наш броневик вышел и начал метаться по городу»³⁷. Это не случайные совпадения, а регулярная программа отождествления. Когда рассказчик возвращается с фронта, он тотчас же направляется в часть и видит, что она «расшаталась. Там, где было 30 машин — ходило пять»³⁸. На Украине особое мучение доставляет то, что немцы увозили из страны продукты и автомобили, «которые я знал в лицо»³⁹. Этот ряд отождествлений — показатель новой

³³ Фурманов Д. Чапаев. *Серафимович А.* Железный поток. *Островский Н.* Как закалялась сталь. М.: Художественная литература, 1967. С. 205.

³⁴ Гоголев Л. Бронемшины. Очерк об истории развития и боевом применении. М.: Воениздат, 1986. С. 4.

³⁵ Шкловский В. «Еще ничего не кончилось...». С. 85.

³⁶ Там же. С. 24.

³⁷ Там же. С. 26.

³⁸ Там же. С. 76.

³⁹ Там же. С. 172.

эпохи, в отличие от мертвых автоматов, порожденных романтической репутацией классической механики.

«Живая» машина логично становится объектом человеческих чувств — в первую очередь, любви. «“В ту войну” я был молодой и любил автомобили, но, когда идешь по Невскому, и весна, и женщины уже по-весеннему легко и красиво разодеты, когда весна и женщины, женщины, трудно идти по улице грязным. <...> Трудно было и в Киеве идти с автомобильными цепями на плечах среди нарядных; я люблю шелковые чулки»⁴⁰. Женщина и машина сближаются и конкурируют друг с другом, шофер-победитель выбирает либо одно, либо другое, но не может обойтись без обеих, так как нуждается в свидетельствах своей состоятельности. Напротив, небрежное отношение к машине воспринимается Шкловским как признак варварства — безразлично, монархического или большевистского. Тестируя носителей разных политических взглядов через их отношение к машине, эсер Шкловский одним из первых имплицитно близость царского режима и ленинской команды. При царе нерадивые механики перепутывали трубки, заливали в двигатели специфической конструкции масло вместо горючего, «и, представьте себе, двигатели шли. Они шли на смазке из бензина. <...> Потом сталь машины принимала цвет гнилой воды, поршень заедало, и машина останавливалась навсегда»⁴¹. Эта поучительная история важна не сама по себе, а в качестве притчи, риторически предваряющей диагноз, который повествователь новой системе управления. «Большевики вошли уже в большую Россию, но они не были нейтральны, нет, они были особенными организующими бактериями, но другого мира и измерения. <...> Но механизм, который попал в руки большевиков и в который они попали бы, так несовершенен, что мог работать и наоборот. Смазка вместо горючего. Большевики держались, и держатся, и будут держаться благодаря несовершенству механизма их управления»⁴². Неутешительные выводы свидетельствуют, кроме прочего, о презумпции плюрализма мнений. В годы военной смуты рассказчик свободен и открыт в своих оценках, тогда как уже в 1922 году ему придется буквально убежать от последствий собственных слов. Неумение новой власти обращаться с машиной, технологическая безграмотность не мешает символической апроприации большевиками броневика и его превращению в эмблему нового порядка. Наиболее красноречивый случай — это синекдоха броневика в конструкции памятника Ленину у Финляндского вокзала. Дело не только в том, что Вождю было угодно в который раз попробовать себя в роли памятника, используя броневик в качестве стихийного постаменты, но и в том, что бронированная техника служит дополнительному усилению образа новой власти, она ее буквально охраняет.

⁴⁰ Там же. С. 173.

⁴¹ Там же. С. 184.

⁴² Там же. С. 184–185.

Метафора автомобиля, помогающая раскрыть отношение автора к любви, политике и повседневности, логично перейдет в другие тексты. «Если бы автомобиль ничего не весил, он не мог бы ехать, тяжесть дает опору его колесам. Я не писал бы этого тебе, если бы не любил»⁴³. Для протагониста романа «ZOO. Письма не о любви», выходящего вслед за «Сентиментальным путешествием», машина уже не участник действия, но только средство сопоставления — война и ее дороги позади. Но случается возвращение в Россию, а вместе с ним — усталость и разочарование — ключевая максима «Третьей фабрики» о падении скорости уже приводилась в начале настоящей работы. В 1928-м Шкловский пишет сценарий «Два броневика» для известного режиссера-жанриста Семена Тимошенко, где через траектории перемещения бронемашин по городу показан процесс октябрьского переворота. Фильм не сохранился, но сценарий свидетельствует о первых попытках Шкловского «переписать» материал старых книг — такая тактика станет для него частотной и все более затягивающей⁴⁴. В 1939 году вступление к книге «Дневник» начинается старой оппозицией автомобиля и поезда, которая не подчеркивается в основном тексте, чтобы не доказывать обоснованность нежелательных ассоциаций. После войны работа этой метафоры ослабевает. Автомобиль так и остается мотором лучших текстов Шкловского, содержащих или, по крайней мере, хранящих инерцию формалистского теоретизирования.

⁴³ Там же. С. 321.

⁴⁴ Подробнее см.: *Левченко Я. Удел переписчика. Виктор Шкловский, советский писатель // Кризисы культуры и авторы на границе эпох в литературе и философии / Ред. С. Гончаров, Н. Григорьева, Ш. Шахадат. СПб.: Петрополис, 2013. С. 175–190.*