

В. А. Летин

**Литературная выставка как интерпретация и актуализация художественного текста:
«Н. Некрасов. Железная дорога»**

Статья посвящена проблеме актуализации литературного текста в современном музейно-выставочном пространстве. На примере выставки «Железная дорога» Государственного литературно-мемориального музея-заповедника Н. А. Некрасова «Карабиха» поднимается проблема формирования музейным проектом культуры «внимательного чтения» у современного человека. Автором статьи анализируется концепция выставочного проекта, осуществленного Е. В. Яновской, а также его структура и подбор экспонатов. Акцентируется современность данного музейного проекта, выражающаяся в отказе экспозиционера от декларирования хрестоматийного восприятия некрасовского стихотворения. Обосновывается концентрированность выставки на демонстрации историко-культурного контекста создания репрезентативного для поэта стихотворения, на организации посредством документальных и предметных рядов полемики пространства, провоцирующего зрителя на диалог с произведением литературы.

Ключевые слова: Некрасов, литературное творчество, экспонирование, выставка, текст, музей.

V. A. Liotin

**A Literary Exhibition as Interpretation and Actualization of the Art Text:
«N. Nekrasov. Railway»**

This article is devoted to the problem of actualization of a literary text in the modern Museum and exhibition space. The example of «Railway» exhibition of the N. A. Nekrasov State Literary and Memorial Museum-Reserve «Karabikha» raises the problem of developing the culture of «attentive reading» of the modern person by the museum project. The author of the article analyses the conception of the exhibition project, which is carried out by the Candidate of Culturology E. V. Yanovskaya. Also the exhibition structure and the choice of exhibits are analysed here. The attention is drawn to the museum project contemporaneity, which is expressed in the author's refusal to declare classic perception of Nekrasov's poem. Despite this, the exhibition demonstrates historical-cultural context of its creating, and documentary and subject series organize polemical space provoking the audience to communicate with the literary work.

Keywords: Nekrasov, literary creativity, exhibiting, exhibition, text, Museum.

Среди прочих юбилеев, отмеченных в 2014 г., есть и юбилей стихотворения Н. А. Некрасова «Железная дорога». На фоне торжественных мероприятий в честь В. Шекспира (450 лет) и М. Лермонтова (200 лет) 150-летие некрасовского стихотворения заметно лишь взгляду очень заинтересованного специалиста.

Между тем этот поэтический текст является одним из ключевых в отечественной литературе. С него начинается целая эпоха осмысления конфликта культуры и цивилизации. Сегодня пафос прочтения этого стихотворения в культуре мог бы быть не только социально-критическим. При внимательном прочтении в нем можно увидеть и экзистенциальные, и даже метафизические смыслы.

Между тем в культурном багаже современного человека это стихотворение отсутствует. Увы, но приходится признать, что для большинства современников «Железная дорога» (впрочем, как и многие другие шедевры классической литера-

туры) так и осталась в лучшем случае формальным пунктом школьной программы. А в условиях сокращения учебных часов и «непопулярности» некрасовской поэзии, скомпрометированной вульгарной социологичностью советского литературоведения, оно и не было прочитано вовсе.

С целью актуализации художественного текста в музейно-выставочном пространстве ГЛММЗ Н. А. Некрасова «Карабиха» начал цикл литературных выставок, целью которых является интерпретация (а зачастую и знакомство с ним) художественного – некрасовского – текста и его интегрирование в современное культурное пространство. При констатации кризиса некрасоведения музей принял на себя миссию по изучению творчества Поэта и его популяризации.

Естественно, первостепенной задачей подобных выставок стало непосредственное обращение к слову, активизация интереса и создание прецедента формирования культуры чтения клас-

сического текста современной зрительской аудитории.

Первый в этом ряду проект «Мне плакать хочется, но плакать в свете стыдно...» (куратор Т. В. Кравчук, 2012) был посвящен малоизвестному периоду жизни поэта – 1840-м гг. От этого времени практически не осталось документальных свидетельств. Но для личности поэта он имел первостепенное значение, поскольку именно тогда, бедствуя в Петербурге, общаясь с представителями социальных низов, Некрасов проходит школу «горя народного». Поэт пишет об этом времени в автобиографических материалах, но это уже дистанцированный и все-таки беллетризованный взгляд. Задача экспозиционеров заключалась в том, чтобы «освежить» остроту момента, его драматизм. В связи с чем для визуализации историко-культурного контекста эпохи Т. В. Кравчук был найден необычный ход: публикации произведений самого Некрасова и его современников, созданные в те годы, перемежались фарфоровыми статуэтками – сценками из народной жизни (частная коллекция). Фарфоровые истории представляли диапазон народной жизни от нехитрых праздничных радостей до пошлости бытового пьянства. Они служили ассоциативными иллюстрациями к художественным и публицистическим текстам, вступая с ними и со зрителем в сложную ассоциативную игру. В них оживал тот самый исторический контекст, в котором в свое время и появлялись представленные в экспозиции тексты «натуральной школы».

Выставка «Железная дорога. Н. А. Некрасов» (куратор Е. В. Яновская, художник В. А. Бутусов, осень 2014 г.) продолжила эту линию литературных выставок музея. На ней была предложена более развернутая программа актуализации художественного текста в музейном пространстве. По сути, посетитель выставки оказывался во вполне традиционном для литературной выставки пространстве: витрины с книгами, предметами «железнодорожного» быта, фотографии. Между тем предложенная модель его организации обнаруживала богатый интеллектуально-игровой потенциал, поскольку экспонируемые тексты и предметы вступали друг с другом в диалог, порождая поток ассоциаций.

Центральным объектом выставочного проекта Е. В. Яновской являлась... железная дорога. Несмотря на то, что на выставке экспонировалась и часть железнодорожного полотна, речь идет, прежде всего, о железной дороге как феномене

отечественной истории и культуры, ставшей художественным образом некрасовского стихотворения.

Как ни странно, но со времен К. И. Чуковского, давшего первый и едва ли до сих пор не единственный на сегодняшний день (!) литературоведческий анализ этого произведения, оно ускользало от внимания литературоведов [9]. Действительно, его ясная композиция, четко простроенная образная система и ярко выраженная социальная проблематика, аранжированная характерным для Н. А. Некрасова динамичным стихотворным ритмом, делают произведение «детским», понятным и... неинтересным. Такая инерция восприятия художественного текста более чем невыигрышная.

Между тем выставка, созданная Е. В. Яновской в музее-заповеднике «Карабиха», вскрывала актуальность этого стихотворения, и шире – творческого наследия поэта. Выбрав жанром выставки «исторический комментарий», экспозиционер осталась верна себе как историк и как музейный работник. При этом камертоном создаваемого ею выставочного текста становится поэтический текст. Вниманию зрителей предлагался опыт интерпретации стихотворения в контексте исторической эпохи. Тем самым из «горького забвения» возвращались и само стихотворение, и современные ему обстоятельства.

Литературоцентричность этого выставочного проекта утверждалась в первую очередь пространственно: текст «Железной дороги» вместе с портретом ее автора, относящегося к году создания произведения, помещен в центре зала. Вместе с этим распечатанные фрагменты стихотворения присутствовали на каждом соответствующем участке выставки, невольно обращая на себя взгляд, провоцируя соотнесение видеоряда с литературными образами. Распечатанные на поосеннему желтой бумаге, они невольно привлекали внимание, задавали определенный ритм. В результате устанавливались незримые связи между текстом стихотворения и выставочными комплексами. Посетитель выставки невольно втягивался в предлагаемую экспозиционером игру, в результате чего художественный текст «оживал».

Этот неявно присутствующий интерактивный потенциал выставочного проекта Е. В. Яновской и решал задачу актуализации художественного текста. Центрическая композиция организации выставочного пространства предполагала свободу перемещения зрителя вокруг художественного текста. А возможность свободного физического

перемещения в пространстве позволяла организовать диалог, даже полемику, и с автором стихотворения, и с авторами текста выставки.

Абсолютная недеklarативность выставки «Н. Некрасов. Железная дорога» позволяет зрителю почувствовать себя не «объектом воспитания», а субъектом творческого процесса – интерпретации художественного текста, со-участником и со-творцом.

Отсутствие на выставке традиционных «школьных» клише восприятия «Железной дороги» провоцировало формирование собственного взгляда на произведение. Экспозиционером во главу угла ставится неоднозначность произведения и, что вполне естественно, неоднозначность отношения к нему. Это задается сразу же, с центрального в прямом и переносном смысле объекта: две редакции стихотворения имеют различные эпиграфы. Так, в первой публикации стихотворения отец, отвечая на Ванин вопрос о строителях дороги, говорит: «Граф Клейнмихель, душенька» [5, с. 546–547]. Более поздняя же редакция стихотворения дает менее острую версию отцовского ответа: «Инженеры, душенька» [6, с. 127]. В первой редакции стихотворение адресовано детям, во второй «детское» посвящение снято.

Две редакции стихотворения – их первые страницы – стали своеобразным фоном выставки. Распечатанные на баннере-экране, они фланкировали стену, заявляя полюса восприятия текста: полемический и относительно нейтральный. Между ними на экране современного телевизора – главная героиня выставки: Николаевская/Октябрьская железная дорога из Петербурга в Москву. Видеозапись (правда, летняя) транслирует остающееся за поездом железнодорожное полотно, буквально визуализируя некрасовский текст: «Прямо дороженька, насыпи узкие, столбики, рельсы мосты...». Стелющаяся за поездом дорога кажется бесконечной. Ее равномерный ритм по-своему завораживает. И, поддавшись ритмическому гипнозу, вдруг понимаешь, что это та самая дорога, по краям которой те самые «косточки русские»... Пусть и заросшие бурьянами и ивняками, но никуда не девшиеся с ее обочин. Эта мысль взрывается в голове некрасовским восклицанием, адресованным мальчику: «Ванечка, сколько их? Знаешь ли ты?!»... И, видя бесконечность стелющегося на экране пути, осознаешь всю невозможность арифметически точного ответа на этот вопрос. Нейтральный пейзаж на

экране (только дорога!) вдруг перестает выглядеть нейтральным. И возникает тайный страх – а не послышатся ли сейчас грозные восклицания толпы мертвецов-строителей, провожающих каждый поезд, вопросом: «Все ли нас, бедных, добром поминаете или забыли давно?»... И страшно становится от того, что забыли всех... Но, тем не менее, концентричность выставочного пространства преодолевалась здесь и зрительно, и, совершенно неожиданно, – умозрительно.

Контрастом трагическим обертонам некрасовского текста смотрелись «железнодорожные» стихотворения поэтов-современников: А. А. Фета, С. П. Шевырева, Я. П. Полонского, представленные в одной из витрин выставки.

Диапазон восторгов, испытываемых русскими поэтами середины XIX в. от путешествия по железной дороге, весьма широк. Так, своеобразную оду этому процессу как результату воли Императора и Провидения создал С. П. Шевырев: «Думой сильного владыки – / Волей Бога самого / Совершайся, труд великий, / Света знаний торжество! / Лягте, горы! Встаньте, бездны! / Покорайся нам, земля! / И катится путь железный, / От Невы и до Кремля». Поэтическая зарисовка об ощущениях во время путешествия по железной дороге вышла из-под пера Я. П. Полонского: «Мчится, мчится железный конек! / По железу железо гремит, / Пар клубится, несется дымок; / Мчится, мчится, железный конек, – / Подхватил, посадил, да и мчит...». У А. А. Фета купе вагона стало местом любовного свидания, кстати сказать, пронизанного аллюзиями пушкинских текстов: «Мороз и ночь над далью снежной, / А здесь уютно и тепло, / И предо мной твой облик нежный / И детски чистое чело». Но после некрасовских строк они звучали не столько неожиданно оптимистично, сколько пресно.

В разноголосице этого «железнодорожного» хора некрасовское стихотворение стало своеобразным поворотным моментом перехода от «всенародного веселья и ликования» по поводу новой «тройки» к осмыслению не только цены, но и драматизма этого блага цивилизации. Ведь именно после стихотворения Н. А. Некрасова образы поезда и железной дороги в русской литературе неразрывно свяжутся с темой смерти, правда, на осмысление этого потребуется почти целое поколение. И железная дорога будет восприниматься как антитеза живому, как нечто губительное. Свист железной тоски будет равно убийственным для толстовской («Анна Каренина», 1873–1877) и

блоковской («На железной дороге», 1910) героинь. А вынесенный в заглавие Некрасовым эпитет «железный» для поэта А. Блока станет общим символическим знаменателем восприятия столетия: «Век девятнадцатый, железный, / Воистину жестокий век!» («Возмездие», 1911).

...Но в музейной витрине безмятежно наливная дамочка жеманно улыбалась со старинной открытки, посылая «сердечный привет с железной дороги», кому-то «умершему столетие назад». А тема дорожной тоски и смерти только входила в «железнодорожный текст» русской литературы призрачным роем теней строителей, мчащихся за поездом и тревожащих душу любознательного Вани в кучерском армячке.

Отвечая на вопрос о том, кто же построил дорогу, экспозиционер ушла от деления персонажей на «хороших» (трудовой народ) и «плохих» (грамотеи-приказчики, жулики-купцы и, конечно же, граф Клейнмихель!). Вместо этого на выставке был представлен целый корпус явных и неявных «строителей»: от инициатора грандиозного проекта императора Николая I до рядового «безымянного» станционного зрителя. И опять мы оказывались в полемическом пространстве. Немец-аристократ П. А. Кленмихель, выведенный Некрасовым как воплощение бездушного администратора, в стихотворении оказывается ответственным чиновником с незаурядными администраторскими талантами, прекрасным слогом (современники заказывали его рапорты как образцы стиля) и принципиальностью. Его натура, столь несоответствующая представлению о чиновнике николаевской эпохи, вызывала целую волну зависти, раздражения и неприятия у более «типичных представителей» той среды, что послужило причиной формирования негативного «исторического» имиджа П. А. Клейнмихеля.

Военной выправкой и интеллектом удивляли посетителей выставки лица первых директоров Николаевской железной дороги П. П. Мельникова (Северный участок) и Н. О. Крафта (Южный участок). Для них, равно как и для большинства других чиновников и инженеров, железная дорога стала не только местом службы, но и в какой-то степени образом жизни. Она центральный объект их исследовательской и мемуарной литературы. Воспоминания сотрудников [2] Николаевской железной дороги, представленные на выставке, показывают, насколько актуальна для человека середины XIX в. была тема прогресса, воплощением которого и мыслились «железные» пути и «железные» кони [11], и то, насколько це-

нилась людьми той эпохи возможность приобщения к этому прогрессу [7], вершителями которого они себя и осознавали [10].

Между тем литературные произведения в соседней витрине «обживали» это чудо техники иначе, нежели описания научного или мемуарного [4] характера. В них выведена целая галерея типов российских обывателей, пытающихся приобщиться к модному цивилизационному новшеству. Так, на страницах физиологических заметок г-на Н. И. Станицкого (А. Я. Панаева) [8] в лицах дается осмысление железнооружного антуража или оценивается влияние железной дороги на человека [3]. Это, естественно, забавляло читателей XIX в., чувствующих себя более «цивилизированными» по сравнению с недотепами-провинциалами.

Выставка, как и стихотворение, строилась на контрасте. Однако «выставочные» антитезы оказались лаконичнее, жестче и публицистичнее. Экспозиционер и художник играли смыслами и... масштабами: мажорные ритмы чудес технического прогресса на фотографиях из альбома «Николаевская железная дорога» [1] (железные конструкции мостов, павильоны станций и вокзалы Петербурга и Москвы, сами поезда) и инструменты с предметами быта первых железнодорожников рабочих, инженеров, зрителей. При детальном рассмотрении удивлял контраст материалов орудий труда и того, что и для чего было этими орудиями создано. Поезду – порождению «железного века» противопоставляется деревянный инвентарь: тачка (реконструкция В. А. Бутусова), фонари (коллекция ЯЛММЗ Н. А. Некрасова «Карабиха», Рыбинского ГИАМЗ), рукояти заступов и лопат... Ощувив реальный размер и вес (!) этого инструментария, современный зритель вполне мог осознать, что тяжелый труд мужика – не поэтическая метафора, а суровая реальность. Масштаб контраста результата и орудий, которым он был достигнут, настолько разителен, что появление в таких условиях железной дороги кажется делом еще более невероятным.

Эта «публицистичность» подбора и компоновки предметно-образного строя выставки неожиданно срабатывала последним и самым существенным эмоциональным контрастом выставки. Они словно оттеняли эмоциональность некрасовской лирики, ее пронзительно-песенный лиризм и трагичность иронии о том, что «прекрасная пора», когда на Руси все будут счастли-

вы, оказывается для поэта за пределами жизни поколений и отцов, и детей.

Создавая оригинальный проект интерпретации некрасовского произведения, Е. В. Яновская ушла от самого простого, но и самого эффектного метода экспозиционирования – иллюстрирования. В результате чего ее выставка – это не буквальная пересказ сюжета стихотворения, а оригинальная интерпретация классического текста человеком современной культуры. В нем присутствует и некрасовская ясность композиционного решения, и полемический дух его поэзии, и детальная проработка образного строя. И даже в том, как выстроены предметы в витринах ли, на подиумах ли, в чередованиях их вертикалей и горизонталей, плоскостей и объемов, чувствуется поэтический ритм. Читая некрасовский текст, Е. В. Яновская своей «Железной дорогой» словно преодолевает дистанцию в 150 лет и парадоксальным образом показывает, что именно «открытие» историко-культурного контекста, породившего произведение искусства, может способствовать актуализации его звучания, преодолевая «литературоведческие» шаблоны восприятия.

Стоит сказать, что экспонировавшаяся в мемориальном Восточном флигеле ГЛММЗ Н. А. Некрасова «Карабиха» выставка выходила за рамки только «некрасоведческой» проблематики. Выставка «Н. Некрасов. Железная дорога» проект, который, несмотря на свой камерный характер, имеет вполне общероссийское значение, поскольку раскрывает и масштаб самого цивилизационного проекта, и масштаб художественного образа на общегосударственном и общечеловеческом уровнях. Естественно, выставка характеризует и саму Е. В. Яновскую как личность творческую, как профессионального музеолога и скрупулезного историка и, что в этом проекте самое важное, чуткого к слову и времени филолога, в самом первоначальном значении этого термина – «любителя слова».

Именно обращение к художественному тексту и отказ от его однозначной оценки становится характерной чертой карабихских литературных выставок. И, как мы можем видеть, консервативное «по долгу службы» музейное сообщество проявляет себя в этом вопросе динамично и современно. Впрочем, неожиданность такого явления только кажущаяся, поскольку именно они, хранители памяти, владеющие наиболее полной информацией и мемуарно-биографического, и научно-исследовательского характера, оказыва-

ются едва ли не единственными, кто может судить о том, где кончается писательский миф и начинается драма личности.

Библиографический список

1. Виды Николаевской железной дороги. 1855–1864.
2. Дельвиг А. И. Мои воспоминания. – Издание Императорского Московского и Румянцовского музея. – Товарищество Скоропечатни А. А. Левенсон, 1913. – 458 с.
3. Добролюбов, Н. А. Опыт отлучения людей от пищи. О строительстве Волго-Донской железной дороги // Современник. – СПб., 1860. – № 5. – С. 4–5;
4. Журавский Д. И. Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. – СПб.: В типографии Главного Штаба Его Императорского Величества по военно-учебным заведениям. – 1856. – № 2. – 222 с. – С. 105–114.
5. Некрасов, Н. А. Железная дорога // Современник. – № 10. – 1865. – С. 547.
6. Некрасов, Н. А. Железная дорога // Стихотворения Некрасова, СПб.: Издание книгопродавца С. В. Звонарева: В типографии Эдуарда Праца. Ч. 4. – СПб., 1869. – 247 с. – С. 127
7. Салов В. В. Начало железнодорожного дела в России: 1836–1855 // Вестник Европы. Журнал истории, политики, литературы. – СПб.: Типография М. М. Стасюлевича. – Вып. 2. – 1899. – С. 581–626.
8. Станицкий Н. И. Железная дорога между Петербургом и Москвой. Физиологические заметки // Для легкого чтения повести, рассказы, комедии, путешествия и стихотворения русских писателей. – СПб.: В типографии Главного Штаба Его Императорского Величества по военно-учебным заведениям, 1857. – 357 с. – С. 206–211.
9. Чуковский К. И. Мастерство Некрасова. – М.: Художественная литература, 1971. – 711 с.
10. Чупров А. Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны // Сочинения А. Чупрова. – М.: Типография А. И. Мамонтова и К, Леонтьевский переулок. – 1875. – № 5. – 319 с.
11. Штукенберг А. И. Из истории железнодорожного дела в России // Русская старина. Ежемесячное историческое издание. – СПб.: Типография В. С. Балашева. – 1885. – № 5–6. – 665 с. С. 448–449.

Bibliograficheski spisok

1. Vidy Nikolaevskoj zheleznoj dorogi. 1855–1864.
2. Del'vig A. I. Moi vospominanija. – Izdanie Imperatorskogo Moskovskogo i Rumjancovskogo muzeja. – Tovarishhestvo Skoropectatni A. A. Levenson, 1913. – 458 s.
3. Dobroljubov, N. A. Opyt otluchenija ljudej ot pishhi. O stroitel'stve Volgo-Donskoj zheleznoj dorogi // Sovremennik. – SPb., 1860. – № 5. – S. 4–5;

4. Zhuravskij D. I. Soobrazhenija kasatel'no ustrojstva zheleznyh dorog v Rossii // *Sovremennik*. – SPb.: V tipografii Glavnogo Shtaba Ego Imperatorskogo Velichestva po voenno-uchebnym zavedenijam. – 1856. – № 2. – 222 s. – S. 105–114.

5. Nekrasov, N. A. Zheleznaja doroga // *Sovremennik*. – № 10. – 1865. – S. 547.

6. Nekrasov, N. A. Zheleznaja doroga // *Stihotvorenija Nekrasova*, SPb.: Izdanie knigoprodavca S. V. Zvonareva: V tipografii Jeduarda Praca. Ch. 4. – SPb., 1869. – 247 s. – S. 127

7. Salov V. V. Nachalo zheleznodorozhnogo dela v Rossii: 1836–1855 // *Vestnik Evropy. Zhurnal istorii, politiki, literatury*. – SPb.: Tipografija M. M. Stasjulevicha. – Vyp. 2. – 1899. – S. 581–626.

8. Stanickij N. I. Zheleznaja doroga mezhdru Peterburgom i Moskvoy. Fiziologicheskie zametki // *Dlja legkogo*

chtenija povesti, rasskazy, komedii, puteshestvija i stihotvorenija russkih pisatelej. – SPb.: V tipografii Glavnogo Shtaba Ego Imperatorskogo Velichestva po voenno-uchebnym zavedenijam, 1857. – 357 s. – S. 206–211.

9. Chukovskij K. I. Masterstvo Nekrasova. – M.: Hudozhestvennaja literatura, 1971. – 711 s.

10. Chuprov A. Zheleznodorozhnoe hozjajstvo. Ego jekonomicheskie osobennosti i ego otnoshenie k interesam strany // *Sochinenija A. Chuprova*. – M.: Tipografija A. I. Mamontova i K, Leont'evskij pereulok. – 1875. – № 5. – 319 s.

11. Shtukenberg A. I. Iz istorii zheleznodorozhnogo dela v Rossii // *Russkaja starina. Ezhemesjachnoe istoricheskoe izdanie*. – SPb.: Tipografija V. S. Balasheva. – 1885. – № 5–6. – 665 s. S. 448–449.