

Алексей КАЗАКОВ

г. Челябинск



«На латах бурунных поезде...»

Образ железной дороги сопровождал Сергея Есенина и в жизни, и в творчестве, начиная с молодых лет, когда он 16-летним пареньком впервые приехал в Москву к отцу со станции Дивово, что была в 12 верстах от родного села Константинова. К тому времени юноша окончил Спас-Клепиковскую учительскую школу и получил свидетельство «учителя школы грамоты». Школьным учителем Есенин не стал, но впоследствии вся Россия училась (и продолжает учиться!) по его стихам.

А тогда, в Москве 1912 – 1914 гг., начинающий поэт впервые читает свои стихи в профессиональной среде московских литераторов, которые находят у него «талант истинный», а вскоре это подтвердили и первые есенинские публикации в московском детском журнале «Мирок». В 1914 году впервые отправляется в большую самостоя-

тельную поездку на поезде в Крым. Оттуда пишет отцу Александру Никитичу: «Дорогой папаша! Я в Севастополе. Дорога была чудная. Места прекрасные. Только солнце встает и садится здесь по-иному. Не могу понять, где наша сторона».

Эта поездка по железной дороге произвела на Есенина большое впечатление. А весной 1916 года молодой рязанский поэт был призван на военную службу. При покровительстве петроградских друзей он получил направление в санитарную часть при полевом Царскосельском военно-санитарном поезде № 143, шефом которого была императрица Александра Федоровна. Сохранились почтовые карточки той поры, отправленные поэтом родным, в основном отцу. Вот строки из тех давних царскосельских писем: «Дорогой папаша! Доехал, слава Богу, как и прежде, лег камешком, а поднялся калачиком. ...Письмо твое получил, денег привезу сам, послезавтра приезжаю. Хорошо бы выслали лошадь с тулупом и валенками восьмого числа к ближайшему вечернему поезду. Поклон матери и сестрам. Сергей».

В те же годы Есенин познакомился с будущим наркомом путей сообщения РСФСР Петром Алексеевичем Кобозевым (1878 – 1941), земляком поэта. Печальная трагическая участь ленинских наркомов не миновала и его, а тогда, в предреволюционном 1915 году, Кобозев и Есенин

встретились на Южном Урале, в провинциальном Оренбурге. Этот пушкинский город влек Есенина, мечтавшего вслед за «Капитанской дочкой» создать свою поэму «Пугачев», которую он поначалу велеречиво торжественно называл «Поэма о великом походе Емельяна Пугачева». Шесть лет спустя Есенин осуществил свой творческий замысел (1921), произошло это также на земле Оренбургского края. До революции поэт читал ссыльному революционеру ранние стихи из будущего сборника «Радуница», в 1918-м, когда они встретились в Москве, прозвучали строки из сборника «Голубень».

В 1920 году поэт написал свой шедевр – поэму «Сорокоуст». Произошло это событие в поезде на пути из Кисловодска в Баку. С июля до сентября 1920 года Есенин провел в поездах, побывав в Ростове-на-Дону, Новочеркасске, Таганроге, Кисловодске, Пятигорске, Баку и Тифлисе. И как концентрированное эмоционально-лирическое впечатление-отзвук – появление «Сорокуста» и других есенинских произведений того времени. В Дербенте проводник, набирая воду в колодце, упустил ведро. Есенин увидел это, и возникли строки в обращении к железному гостю в «Сорокусте»:

*Жаль, что в детстве тебя не пришлось
Утопить, как ведро, в колодце.*

В частном письме Есенин размышлял: «...Сейчас у меня зародилась мысль о вредности путешествий для меня. Я не знаю, что бы было со мной, если б случайно мне пришлось объездить весь земной шар... Уж до того на этой планете тесно и скучно. Конечно, есть прыжки для живого, вроде перехода от коня к поезду, но все это только ускорение или выпукление... Трогает меня в этом только грусть за уходящее, милое, родное, звериное и незыблемая сила мертвого, механического... Вот Вам наглядный случай из этого. Ехали мы из Тихорецкой на Пятигорск, вдруг слышим крики, выглядываем в окно и что же видим: за паровозом что есть силы скачет маленький жеребенок, так скачет, что нам сразу стало ясно, что он почему-то вздумал обогнать его. Бежал он очень долго, но под конец стал уставать, и на какой-то станции его поймали. Эпизод для кого-нибудь незначительный, а для меня он говорит очень многое. Конь стальной победил коня живого, и этот маленький жеребенок был наглядным, дорогим, вымирающим образом деревни и ликом Махно. Она и он в революции нашей страшно походят на этого жеребенка тягательством живой силы с железной».

Когда Есенин впервые обнаружил поэму, в

Москве не было любителя поэзии, который бы не декламировал «красногривого жеребенка». В печати возникли жаркие дискуссии об «антимашинном лиризме» Есенина. «Тщетно бедный дуралей жеребенок хочет обогнать паровоз. Последняя схватка, и ясен конец. Об этой неравной борьбе и говорит Есенин, говорит, крепко ругаясь, горько плача, ибо он не зритель... Где, как не в России, должна была раздаться эта смертная песня необъятных пашен и луговин?» – справедливо вопрошал Илья Эренбург.

Сама судьба подарила Есенину этот литературно-исторический сюжет с жеребенком и поездом. А поэт-философ увидел в нем символ не только своей эпохи, но и прозрел будущее России, всего мира, когда живая природа начинает восставать против непомерной машинерии, созданной разумом человека, который часто забывает, что Природа – это всегда Личность! А началось все с простого поединка одной лошадиной силы с тягой парового котла и огромных колесных пар:

*Видели ли вы,
Как бежит по степям,
В туманах озерных кроясь,
Железной ноздрей храпя,
На лапах чугунных поездов?
А за ним
По большой траве,
Как на празднике отчаянных гонок,
Тонкие ноги закидывая к голове,
Скачет красногривый жеребенок?
Милый, милый, смешной дуралей,
Но куда он, куда он гонится?
Неужель он не знает, что живых коней
Победила стальная конница?*

*По-иному судьба на торгах перекрасила
Наш разбуженный скрежетом плес,
И за тысячи пудов конской кожи и мяса
Покупают теперь паровоз.*

Образ паровоза, поезда-страны разворачивал мировоззрение поэта в иную, индустриальную, плоскость. В 1923 году, после возвращения из Америки, его взгляды существенно изменятся. В том же году в очерке «Железный Миргород» он выскажет такую мысль: «Нужно пережить реальный быт индустрии, чтобы стать ее поэтом». Но и здесь поэт оставался верен себе, утверждая: «Кроме зова гудков, есть еще зов песни и искус в словах».

В 1921 году в Наркомате путей сообщения Есенин знакомится с ответственным работником этого учреждения Григорием Романовичем Колобовым (1893 – 1952), который имел свой салон-вагон, чем поэт неоднократно пользовался, путешествуя по стране. В вагоне Колобова Есенин выехал в апреле 1921 года в Туркестан. Находясь в пути, он побывал в Самаре, Оренбурге, Орске, Челкаре, Казалинске, Ташкенте, Самарканде. Во время поездки Есенин завершил поэму «Пугачев». По словам А. Мариенгофа, Есенин в разговоре с Колобовым упоминал: «Я в твоём вагоне четвертую и пятую главу «Пугачева» написал».

Мятежный Урал XVIII века, «зверская резня» пугачевщины, «синь ночная над Доном» и «юность, отзвеневшая черемухой в степной провинции», – все эти поэтические образы возникли в воображении Есенина под стук вагонных колес, в дорожной суете полустанков и тревожного вскрика паровозного гудка в глухой ночи...

Поистине Сергей Есенин был по природе своей вечным странником – постигая мир, он искал и открывал себя, воплощая божественный глагол в лирическом стихе, эпосе, прозе. Конечно, самая железнодорожная поэма Есенина – это «Страна Негодяев», написанная в 1923 году. Даже ремарки поэмы-пьесы подчеркивают тему: «железнодорожная будка Уральской линии», «зажженный красный фонарь», «салон-вагон», «тревожные свистки паровоза». Да, все действие происходит по ходу движения поезда. Для поэта это образ-метафора, смысл которого в столкновении двух социальных миров в постреволюционной России. Этому способствовала поездка Есенина в Европу и Америку (1922 – 1923).

Россия и Америка – два тематически идейных полюса поэмы. И в новой советской России Есенин пророчески усматривает будущие черты капитализации, американизации на советский лад:

*...И у нас биржевая клоака
Расстилает свой едкий дым...*

Назвав Америку «железным Миргородом», Есенин понимает, какой ценой достигается сплошная индустриализация, поглощающая все живое вокруг, обезличивая саму природу человеческой души:

*Вместо наших глухих раздолий
Там, на каждой почти полосе,
Перерезано рельсами поле
С цепью каменных рек-шоссе...*

Завершая разговор о Сергее Есенине в русле темы «чугунка» и живое слово», особо подчеркнув, что великий русский поэт предвосхитил эту тему в более позднем творчестве его преемников: Владимира Набокова, Андрея Платонова, Юрия Казакова, Василия Шукшина, Николая Рубцова... Всем им был присущ дух странничества по России и миру. Не случайно еще в 1921 году Есенин воскликнул в письме А. Мариенгофу и Г. Колобову: «Это Вам не кондукторы из Батума, а Вагоновожатые Мира!!!»

Сие понятие он относил к людям высокого творческого полета, коим ощущал и себя в нашем подлунном мире, где не так много истинных вагоновожатых духа.

□

Алексей Леонидович КАЗАКОВ

родился в 1949 году в Челябинске.

Литературовед, критик, издатель.

Окончил Литературный институт им. А. М. Горького

и аспирантуру Института мировой литературы

им. А. М. Горького Академии наук СССР.

Член Союза журналистов РСФСР и член Союза писателей России.

Выпустил ряд книг, в частности – о творчестве С. Есенина.

Опубликовал десятки статей и очерков в «Литературной России»,

«Комсомольской правде», «Литературном обозрении»,

«В мире книг» и других изданиях.

Живет в Челябинске.

