

Берлин: городской пейзаж с железными дорогами

Юити Исахая

1. Набоков и Берлин

Сразу после окончания Кембриджского университета в 1922 году Владимир Набоков переехал в Берлин и жил здесь до 1937 года. В Берлине он сложился как русский писатель и опубликовал семь русских романов. В личной жизни писателя за берлинский период также произошли значительные события: здесь он женился в 1925 году и в 1934 году у него родился сын Дмитрий. Как отмечает Бойд, написавший биографию Набокова, писатель часто бывал с сыном на мостах над железными дорогами и смотрел на поезда¹. Мы читаем: «Сам Набоков так и не научился водить машину, но его всегда влекла поэзия движения – велосипед, поезда, воображаемый полет – и гуляя с сыном, – а они ходили на прогулку каждый день с 9 до 12.45, если светило солнце, – он с любопытством наблюдал инстинктивный интерес Дмитрия к трамвайному парку, железнодорожному мосту или к стоявшим на обочине грузовикам и был рад, что их квартал кишит гаражами и разнообразными машинами²».

И в своей автобиографии «Другие берега» Набоков так пишет: «Но чем бы любовь к колесу ни объяснялась, мы с тобой будем вечно держать и защищать, на этом ли или другом поле сражения, те мосты, на которых мы проводили часы с двухлетним, трехлетним, четырехлетним сыном в ожидании поезда. С безграничным оптимизмом он надеялся, что щелкнет семафор – и вырастет локомотив из точки вдали, где столько сливалось рельс между черными спинами домов³».

Неудивительно, что дети часто любят машины или поездами. Но нам нельзя забывать, что именно поездами Берлин резко отличался от русских городов. Дело в том, что в Берлине поезда двигаются в центре города, тогда как в русских городах поезда отходят от вокзалов на окраине города⁴. (В Берлине и метро [подземный поезд] двигается по земле.) Набоков отметил эту разницу в романе «Подвиг» (1932).

¹ cf. Brian Boyd. *Vladimir Nabokov: The Russian Years*. Princeton, 1990, p. 428.

² Брайан Бойд. *Владимир Набоков: Русские годы* (перевод Галины Лапиной). СПб., 2001, С. 498-499.

³ Владимир Набоков. *Другие берега*. Владимир Набоков. *Собрание сочинений русского периода в пяти томах*. Том 5. СПб., 2000, С. 329.

⁴ Например, в Петербурге поезда отходили от Николаевского (с 1924: Московского) вокзала, Царскосельского (с 1935: Витебского) вокзала, Балтийского вокзала, Варшавского вокзала и Финляндского вокзала, которые находились на окраине города в 1920-х годах.

К Берлину он [Мартын] подъезжал вечером и ... пережил снова давнишнее детское впечатление Берлина, счастливые жители которого могут хоть каждый день смотреть на поезд баснословного следования, плывущий по черному мосту над ежедневной улицей, и вот этим отличался Берлин от Петербурга, где железнодорожное движение скрывалось, как некое таинство⁵.

Известный набоковед Юрий Левинг упоминает об этой разнице с точки зрения урбанистического пространства в книге «Вокзал – Гараж – Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма», и пишет, что «два главных города в жизни Набокова европейского периода – Петербург и Берлин представляют разные типы организации урбанистического пространства. Отличие западноевропейских метрополисов от российских в том, что путевая железнодорожная ткань в них срослась с городским ландшафтом и воспринимается его органической частью⁶». Можно сказать, что в Петербурге железные дороги скрываются из вида, а в Берлине железные дороги составляют важную часть городского пейзажа. И первый роман Набокова «Машенька» (1926) тесно связан с этой характерной чертой Берлина.

Например, пансион, где живет Ганин, герой «Машеньки», стоит рядом с железными дорогами, «и оттого казалось, что весь дом медленно едет куда-то⁷». Окно его комнаты «выходило на полотно железной дороги, и потому возможность уехать дразнила неотвязно⁸». Таким образом, «тоска по новой чужбине⁹», которая мучила его и толкнула его на отъезд за границу в конце романа, неотрывна с городом Берлином, где живет герой, и где поезда двигаются в центре города. Нельзя отрицать, что городской пейзаж Берлина сильно оказывает влияние на русские романы Набокова, большая часть которых была написана в этом городе.

2. Пастернак и Берлин

Не только Набокова, но и других писателей (поэтов) привлекал к себе Берлин, где «путевая железнодорожная ткань» «срослась с городским ландшафтом и воспринимается его органической частью». В этой связи нас особенно интересует «Гляйсдрайек» (Gleisdreieck: железнодорожный треугольник), где часто бывали

⁵ Владимир Набоков. *Подвиг. Собрание сочинений русского периода*, Том 3, С. 195.

⁶ Юрий Левинг. *Вокзал – Гараж – Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма*. СПб., 2004, С. 181.

⁷ Владимир Набоков. *Машенька. Собрание сочинений русского периода*, Том 2, С. 47.

⁸ Там же, С. 51.

⁹ Там же.

такие русские литераторы, как Борис Пастернак и Виктор Шкловский.

В начале двадцатого века в Берлине построили первую линию метро с разветвлением до Подсдамской площади, и железнодорожный треугольник на земле, который составляли главная линия метро и его разветвления, назывался «Гляйсдрайеком». Сначала здесь не было станции метро, но после аварии, произошедшей в 1908 году¹⁰, проложили железные дороги на разных уровнях и построили платформы станции метро «Гляйсдрайек» (недалеко от станции метро «Подсдамская площадь» и Подсдамского вокзала¹¹). В начале 20-х годов, когда русские литераторы часто бывали здесь, уже построили платформы на разных уровнях и внизу лежали железнодорожные пути.

Живописец Леонид Пастернак, отец Бориса Пастернака, уехал с женой из России в Германию в 1921 году, и в конце августа 1922 года Борис приехал в Берлин для того, чтобы «познакомить родителей со своей молодой женой и поработать в спокойной обстановке¹²». Но Борис не смог привыкнуть к этому городу, и вернулся в Советский Союз во второй половине марта 1923 года. Несмотря на то, что ему не нравился город Берлин вообще, его особенно увлек «Гляйсдрайек». Попов, автор «Русского Берлина» пишет: «...в Берлине Пастернак любил бывать на станции метро «Гляйсдрайек», в одной остановке от «Ноллендорфплац» – крупном транспортном узле, месте пересадки на городскую электричку¹³, где поезда грохотали по виадукам. Его очень впечатляли высокие лестницы, платформы на разных уровнях, разводки железнодорожных путей внизу. С высоты открывалась замечательная городская панорама, особенно красивая на закате. Пастернак приводил сюда Маяковского, приходил с секретаршей издательства Гржебина Надеждой Залшупиной и посвятил ей стихотворение¹⁴».

Теперь рассмотрим вышеупомянутое стихотворение «Gleisdreieck», написанное в 1923 году.

GLEISDREIECK

Надежде Александровне Залшупиной

Чем в жизни пробавляется чудак,
Что каждый день за небольшую плату
Сдаёт над ревом пропасти чердак

¹⁰ Два поезда столкнулись и погибло 18 человек во время аварии.

¹¹ Подсдамский вокзал был закрыт в 1945 году.

¹² Попов, А.Н. *Русский Берлин*. М., 2010, С. 193.

¹³ Это не точно. «Гляйсдрайек» не станция пересадки на городскую электричку.

¹⁴ Попов, С. 195-196.

Из Потсдама спешащему закату?

Он выставляет розу с резедой
В клубящуюся на версты корзину,
Где семафоры спорят красотой
Со снежной далью, пахнувшей бензином.

В руках у крыш, у труб, у недотрог
Не сумерки, – карандаши для грима,
Туда из мрака вырвавшись, метро
Комком гримас летит на крыльях дыма¹⁵.

Александр Долинин толкует это стихотворение как следующее.

At the first glance the poem seems to be a straightforward impressionistic picture of beautiful sunsets over Berlin observed from the Gleisdreieck platform. However, what looks like a playful juxtaposition of urbanistic details and natural phenomena contains a number of stock images that in the discourse of 1920s acquired symbolic meanings pertaining to the doom of Western civilization: the rubescent sunset foretelling disasters, the roaring abyss, the smell of gasoline, snow covering the earth, twilight, and darkness. In the final stanza of the poem, motifs of make-believe, masking and pain (cf. mascara/masks, and the both connotations of the word “grimaces”; cf. also German “Grimm” – fury, rage) explode a peaceful cityscape, and the movement of the underground train (*metro*) rushing from darkness into the fire of hell becomes a metaphor of Berlin as a doomed, dying *metropolis* – the faceless “Babylon” as Pasternak called it in a letter to S. Bobrov.¹⁶

Долинин утверждает, что на первый взгляд это стихотворение кажется простым

¹⁵ Борис Пастернак. *Собрание сочинений в пяти томах*. Том 1. М., 1989, С. 535. Цитируем английский перевод Александра Долинина: “What does an eccentric subsist on in life/who every day, just for a song, sublets/the loft above the roaring abyss/to the sunset rushing in from Potsdam? He puts out roses and reseda/into a basket steaming for miles/where semaphores vie in beauty/with the snowy vista redolent with gasoline. The roofs, the chimneys, the touch-me-nots hold in their hands/not the twilight but mascara/and the underground train, bursting out of darkness, flies there/on the wings of smoke as a lump of grimaces. Alexander Dolinin. “*The Stepmother of Russian Cities*”: *Berlin of the 1920s through the Eyes of Russian Writers*. Gennady Varabtarlo (ed.) *Cold Fusion: Aspects of German Cultural Presence in Russia*. NY., 2000, p.234.

¹⁶ Ibid.

импрессионистическим рисунком красивого заката над Берлином, увиденного с платформы «Гляйсдрайека». Но на самом деле здесь много образов, отнесенных к судьбе западной цивилизации. А движение метро – метафора Берлина как умирающего метрополиса.

Конечно, утверждение Долинина (выдающегося набоковеда) указывает на важный аспект стихотворения Пастернака. Но нас более интересует, почему именно «Гляйсдрайек» очаровал Пастернака, как символ закатывающейся западной цивилизации.

Теперь перейдем к другому литератору, Виктору Шкловскому, который тоже увлекался «Гляйсдрайеком».

3. Шкловский и Берлин

Известный теоретик литературы Виктор Шкловский нелегально переправился в Финляндию в середине марта 1922 года, «опасаясь ареста¹⁷». Оттуда он приехал в Берлин в июле 1922 года. Здесь он написал «Zoo, или роман не о любви» (1923), который наполнен «рассказами о жизни русского Берлина¹⁸» и несколько раз упоминает о «Гляйсдрайеке». В конце концов Шкловский разочаровался в Берлине, и вернулся в Советский Союз в сентябре 1923 года.

Здесь несколько цитат, упоминающих о «Гляйсдрайеке».

«Дальше идет форум всех берлинских поездов, Gleisdreieck. Для русских, живущих среди немцев, как среди берегов, Gleisdreieck – пересадка.

Отсюда поезд бежит на Leipzigerplatz и на другие площади, где нищие продают спички и спокойно лежат покрытые попонками собаки – поводыри слепых.¹⁹»

«Если не поехать на площади, а выйти из пустых ворот Gleisdreieck, то не увидишь ни немцев, ни профессоров, ни шиберов.

Кругом, по крышам длинных желтых зданий, идут пути, пути идут по земле, по высоким железным помостам, пересекают железные помосты, проходя по другим помостам, еще более высоким.

Тысячи огней, фонарей, стрелок, железные шары на трех ногах, семафоры, кругом семафоры.²⁰»

«Идешь, идешь. Думаешь, почему к железному сердцу Германии – Gleisdreieck –

¹⁷ А.В. Громов-Колли. *Шкловский. Литературная энциклопедия Русского Зарубежья 1918-1940*. М., 1997, С. 453.

¹⁸ Там же, С. 454.

¹⁹ Виктор Шкловский. *Zoo, или роман не о любви. Собрание сочинений в 3 томах*. Том 1. М., 1973, С. 206.

²⁰ Там же.

и к железным воротам Гамбурга жизнь дает только готовые вещи – дома, как чемоданы, трамваи, на которых некуда ехать. Иду, возвращаясь.²¹⁾

Для Шкловского Gleisdreieck – форум (hub) всех берлинских поездов, но в этом романе он изображает Gleisdreieck недоброжелательно. По словам Долинина, Шкловский изображает его, как демонический лабиринт железных конструкций (a demonic maze of iron constructions²²⁾). Без сомнения, Шкловский видел в этих железных конструкциях что-то угрожающее цивилизации.

Но повторяем, что нас более интересует, почему Шкловского очаровало не что иное, как Gleisdreieck, который не так сильно привлекал к себе немецких литераторов.

В этой связи Долинин пишет, что “while German writers chose the city’s most bustling, most humanly charged sites as the metonymic representations of Berlin – the Alexanderplatz, the Kurfürstendamm, and the Tiergarten, their Russian counterparts found the central emblems of the alien city in Gleisdreieck, a huge multilevel station that, besides regular commuter trains, also served underground ones, which surfaced through a special arch built in a nearby apartment house²³⁾”. Нас больше всего интересует то, что места, которые немецкие литераторы считали символами Берлина, резко отличались от мест, которые русские литераторы считали символами Берлина.

Но прежде чем сделать вывод, посмотрим на отношение Йозефа Рота, журналиста и писателя не из России, из другой страны (Австро-Венгрии).

4. Рот и «Гляйсдрайек»

По правде говоря, «Гляйсдрайек» привлек не только русских литераторов. Например, Йозеф Рот (Joseph Roth), автор романа «Марш Радецкого» (1932) и корреспондент нескольких немецких газет, тоже интересовался этим сооружением, и в 1924 году в газете «Франкфуртер Цайтунг (Frankfurter Zeitung)» написал статью, восхваляющую его²⁴⁾. Ниже приводятся несколько цитат, в которых упоминается «Гляйсдрайек».

“I affirm the triangular railway junction. It is an emblem and a focus, a living

²¹ Там же, С. 207.

²² Dolinin, p. 233.

²³ Ibid.

²⁴ Цитируем английский перевод с немецкого, названный “Affirmation of the Triangular Railway Junction” (Оригинал – *Frankfurter Zeitung*, July 16, 1924).

organism and the fantastic product of a futuristic force.

It is a *center*. All the vital energies of its locus begin and end here, in the same way that the heart is both the point of departure and the destination of the blood as it flows through the body's veins and arteries. It's the heart of a world whose life is belt drive and clockwork, piston rhythm and siren scream.²⁵

"Landscape – what is a landscape? Meadow, forest, blade of grass, and leaf of tree. "Iron landscape" might be an apt description for these playgrounds of machines.²⁶

"The world to come will be like this triangular railroad junction, raised to some unknown power.²⁷

"Gray, dusty grasses will sprout shyly between the metal tracks. The "landscape" will acquire a mask of iron.²⁸

Рот тоже считал «Гляйсдрайек» символом индустриальной цивилизации, но в то же время он увидел в нём знак будущего, и утверждал, что будущий мир будет похож на этот железный пейзаж.

Таким образом, мы отметили, что три литератора из разрушившихся империй (Российской империи и Австро-Венгерской империи) так же увлекались «Гляйсдрайеком», прелесть которого немецкие литераторы не замечали.

5. Заключение

В 2011 году в Праге была издана книга, названная «Drei Gleisdreiecke. Boris Pasternak, Viktor Shklovskij und Joseph Roth sehen Berlin²⁹». К сожалению, нам не удалось прочитать эту книгу, поэтому цитируем только несколько утверждений из резюме на электронных страницах.

Авторы отмечают, что Пастернак сопоставляет Gleisdreieck с деревенским пейзажем: "Pasternak makes the entanglement of rails a symbol of urbanization, shaped against the background of rural, Biedermeier Germany, which Pasternak knew from his years of study in the picturesque town of Marburg. He sees Germany in a rapid process of modernization, which does not extinct its petty bourgeois identity, but blows it up to monstrous dimensions."

Написано также, что Шкловский считает Gleisdreieck угрозой культуре, тогда как

²⁵ Joseph Roth. *What I Saw: Reports from Berlin 1920-33*. (translated with an introduction by Michael Hofmann) London, 2003, p. 105.

²⁶ Ibid., p. 106.

²⁷ Ibid., p. 108.

²⁸ Ibid.

²⁹ Korkowsky, Britta; Freise, Matthias. *Drei Gleisdreiecke. Boris Pasternak, Viktor Shklovskij und Joseph Roth sehen Berlin* Prague, 2011.

Roth находит его не только символом механизации жизни, но и символом надежды: “in Shklovsky’s novel, Gleisdreieck symbolizes life in a cage, cold iron reigns over human beings in an anonymous, deserted and inhuman world. Roth also emphasizes mechanization and dehumanization, symbolized in Gleisdreieck, but for him, man has to comply with the fast pace of modernity, and this leads to a warm future, because movement implies heat.³⁰”

С другой стороны, книга Юрия Левинга, которую мы упомянули в первой части, имеет подзаголовок «Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма», и автор утверждает, что «под урбанизмом в современном литературоведении понимается главным образом взаимодействие технологических новшеств и «вещного мира» с культурой и последующая проекция этого процесса на художественный текст³¹». С такой точки зрения, сочинения Пастернака и Шкловского можно назвать урбанистическими.

Но нас более интересует то, что Набоков, Пастернак и Шкловский приехали в Берлин из городов России, где «железнодорожное движение скрывалось, как некое таинство», а не выставлялось как технологическое новшество.

В Париже или Лондоне вокзалы находятся ближе к центру, чем в Москве или в Петербурге, но в этих городах поезда не двигаются через центр города (в центре города проходит метро, то есть двигаются подземные поезда³²).

В конце концов, Берлин – исключительный метрополис, где и поезда дальнего следования (которые ассоциируются с тоской по Родине), и электрички, и метро двигаются в центре города по земле. Этот факт особенно очаровал тех, кто приехал из русских городов, и дал толчок созданию разных произведений, где важное место занимают железные дороги³³.

³⁰ cf.

<http://www.cceol.com/aspx/issuedetails.aspx?issueid=755f8265-1816-43c4-8c6a-dd35dfc7980d&articleId=eecb0210-7488-4fb6-98f1-fa2336ca10fa> (21 December, 2013)

³¹ Левинг, С. 11.

³² Другими словами, в Париже или в Лондоне «путевая железнодорожная ткань» не так тесно «рослась с городским ландшафтом», как в Берлине.

³³ Те, кто родились, или росли в Берлине, считают движение поездов в центре города естественным.