

НЕИЗДАННЫЙ «ТРАНСПОРТНЫЙ СБОРНИК» МОСКОВСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПРОЛЕТАРСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ КАК ФАКТ СОВЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ (ПО АРХИВНЫМ МАТЕРИАЛАМ ОР ИМЛИ РАН)

Д.С. Московская, Н.Ю. Бакшаева

Институт мировой литературы имени А.М. Горького Российской академии наук, Москва, Россия; nbobresova@gmail.com

Аннотация: В 1930 г. в рамках кампании по призыву ударников в литературу Московская ассоциация пролетарских писателей (МАПП) организовала литературные бригады на транспорте. На страницах журнала «На литературном посту» (журнал марксистской критики) регулярно помещалась информация о деятельности транспортных бригад. Одним из плодов творчества низовых писателей должен был стать так называемый «Транспортный сборник», в котором приняли участие рабочие-строители железной дороги и члены МАПП. Сборник так и не был опубликован, хотя его набор был осуществлен для издательства ГИХЛ. Выявленный в составе фонда МАПП Отдела рукописей ИМЛИ РАН, он интересен сегодня как характерный образец творчества низовых писателей, проходивших обучение в литературных кружках под руководством членов МАППа, принадлежащий литературной эпохе, получившей название «пролетарский эпизод» советской литературы. В статье рассмотрены сформированные обучением в мапповских литературных кружках авторы идеологические интерпретации понятий «масса», «герой», «машина» и др.; предпринята попытка установить причины неудачи публикации сборника в преддверии ликвидации литературных организаций и масштабных перемен в железнодорожном транспорте, проведенных Народным комиссариатом путей сообщения СССР в годы второй пятилетки.

Ключевые слова: пролетарские писательские ассоциации; низовое литературное движение; массовый писатель; призыв ударников в литературу; писательская бригада, транспорт

Финансирование: Исследование выполнено в рамках проекта РФФ, проект № 20-18-00394 «Стенограмма»: Политика и литература. Цифровой архив литературных организаций 1920–1930-х гг.: <https://rscf.ru/project/23-18-45005/>

doi: 10.55959/MSU0130-0075-9-2024-47-04-15

Для цитирования: *Московская Д.С., Бакшаева Н.Ю.* «Транспортный сборник»: из истории массовой пролетарской литературы (по материалам ОР ИМЛИ) // Вестн. Моск. ун-та. Серия 9. Филология. 2024. № 4. С. 185–200.

**THE UNPUBLISHED “TRANSPORT COLLECTION”
OF THE MOSCOW ASSOCIATION OF PROLETARIAN
WRITERS AS A FACT OF SOVIET LITERATURE
(BASED ON ARCHIVAL MATERIALS
OF THE DEPARTMENT OF MANUSCRIPTS
OF A.M. GORKY INSTITUTE OF WORLD LITERATURE)**

D.S. Moskovskaya, N.Ju. Bakshaeva

*A.M. Gorky Institute of World Literature of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia; nbobrova@gmail.com*

Abstract: In 1930, as part of a campaign to recruit *udarniks* to literature, the Moscow Association of Proletarian Writers (MAPW) organized literary brigades on transport. On the pages of the literary magazine *On the Literary Post* (*Na literaturnom postu* — the magazine of Marxist criticism), information about the activities of transport brigades was regularly posted. The fruits of the work of grassroots writers was to be the so-called “Transport Collection”, which was compiled by railway construction workers and MAPW members. The collection was never published, although it was typed in the publishing house Federation (Federaciya). A version of the set with editorial corrections is stored in the MAPW fund of the Department of Manuscripts at A.M. Gorky Institute of World Literature of the Russian Academy of Sciences. The book is interesting today as a characteristic example of the grassroots writers’ work. The mass writers studied in the literary groups under the guidance of MAPW members, belonging to the literary era called the “proletarian episode” of Soviet literature. The article analyzes the author’s interpretations of the concepts of “mass”, “individuality”, “hero” and “antagonist” formed by studying in the MAPW literary groups. An attempt has been made to establish the reasons for the failure of the publication on the eve of the literary organizations’ dissolution and large-scale changes in railway transport carried out by the People’s Commissariat of Communication Routes of the Soviet Union during the second five-year plan.

Keywords: associations of proletarian writers; mass writer; the grassroots literary movement; *udarniks* in literature; writers’ brigade; transport

Funding: This research is supported by the Russian Science Foundation, Project No 20-18-00394 (head of the research project: Prof. ScD Daria Moscovskaya): <https://rscf.ru/project/23-18-45005/>

For citation: Moskovskaya D.S., Bakshaeva N.Ju. (2024) The Unpublished “Transport Collection” of the Moscow Association of Proletarian Writers as a Fact of Soviet Literature (Based on Archival Materials of the Department of Manuscripts of A.M. Gorky Institute of World Literature). *Lomonosov Philology Journal. Series 9. Philology*, no. 4, pp. 185–200.

Вопрос о месте в истории литературы писателей «второго ряда» и значении несовершенных в художественном отношении произведений ставился русскими формалистами в связи с проблематизацией движущих сил литературной эволюции. «Для анализа литературной эволюции <...> мы вовсе не обязаны отбирать исключительно “хорошее”», — писал Ю. Тынянов [Тынянов 1977: 95] и в комментарии к неизданной трагедии В. Кюхельбекера «Аргивяне» убедительно продемонстрировал, как литературно неудачное творение способно дезавуировать формально-содержательные изменения в обновляемых внеположными литературе соседними «социальными рядами» художественных формах. Следуя этой научной логике, в морфологию пореволюционного литературного процесса должны быть включены масштабные социальные изменения, приведшие к появлению на рынке литературного производства массового писателя и читателя — создателей и потребителей «массовой литературы».

В первое пореволюционное десятилетие плотина между культурным и субкультурным литературными потоками была разрушена. Стихийный рост литературных кружков на предприятиях Москвы, Ленинграда, провинциальных центров свидетельствовал, что обучение, образование и культура после революции приобрели особую социальную ценность [Московская, Романова 2021: 190]. Одновременно с ростом вовлеченных в художественное творчество масс изменился рецептивный порог тех, кому это творчество адресовалось. Созданный этими переменами пролетарский поэт Демьян Бедный в своем выступлении 6 января 1925 г. на Всероссийском совещании пролетарских писателей напомнил, что новый советский писатель должен знать не только, что он пишет, но главное — для кого пишет. «И когда вы будете твердо помнить это, тогда вы будете думать, как вы это напишете», т. е. ориентироваться на *своего* читателя — того, кто бок о бок с тобой работает в цеху или в избе-читальне далекой деревни, для которого революция — это кардинальное изменение в социальном статусе, в образе жизни и смысле существования. Напомнил Демьян Бедный в этой связи и о социальной ответственности пролетписателя, об агитационном эффекте его творчества, призванного «окормить» и вдохновить многомиллионного читателя, убедить его в том, что перед ним родной ему автор, живущий заботами и интересами рабочего или крестьянского трудового коллектива. Обратился Демьян Бедный и к опыту В.И. Ленина в общении с народом, к доступности и демократизму языка вождя революции и, подводя итог, призвал «прислушиваться

к своему читателю с уважением к массе, к рабочему и крестьянину, слушать его с любовью и возвращаться к нему с благодарностью»¹.

Создание не узко элитарной, доступной пониманию лишь немногих читателей из образованных классовых прослоек, а подлинно массовой литературы, обучение новых кадров, вовлечение широких масс рабочих и крестьян в культурное строительство стало тем делом, за которое с энтузиазмом взялись пролетарские литературные писательские ассоциации — Всероссийская ассоциация (ВАПП) и Московская ассоциация (МАПП).

Московская ассоциация пролетарских писателей была создана в 1923 г. на Первой конференции пролетарских писателей по инициативе групп «Октябрь», «Молодая гвардия» и «Рабочая весна». Печатным органом ассоциации был журнал «На посту». Актив МАППа составили рабочие кружки. В апреле 1924 г. МАПП стал секцией ВАППа и получил доступ к формированию его литературной политики [Московская, Бакшаева, Романова 2022: 17]. В руководство ВАППа вошли А. Безыменский, С. Родов, И. Вардин, Л. Авербах, стремившиеся «выпрямить линию партии в области литературы, побудить ее к осознанию роли литературы и необходимости использовать ее в классовой борьбе»². В дальнейшем история МАППа как региональной секции связана с деятельностью ВАППа и созданного позже РАППа. В феврале 1930 г. состоялась первая областная конференция МАППа, была принята резолюция о призыве ударников в литературу: около 2000 молодых низовых писателей присоединилось к организации, что составило около 85 % от общего числа членов.

Простой рабочий с фабрики чувствовал себя в МАППе на равных с профессиональным писателем, потому что для МАППа и тот и другой были прежде всего учениками, обучавшимися под руководством идеологически подкованного и специально делегированного для этой цели члена ассоциации (руководы) не столько художественности, сколько умению «правильно по-марксистски мыслить», что одинаково «необходимо как для рабкора, так и для пролетарского писателя для того, чтобы действительно овладеть материалом, чтобы <...> идеологически оформить в классовом смысле»³.

Неслучайным итогом литературной эволюции 1920-х гг. стал так называемый «очерковый бум» — расцвет жанра документального очерка, в котором могли найти себя как профессиональные литераторы, призванные пролетарскими ассоциациями на производство

¹ ОР ИМЛИ Ф. 155 (ВАПП). Оп. 1. Д. 39. Л. 14.

² *Либединский Ю.* Классовое и групповое // На посту. 1923. № 4. С. 58.

³ ОР ИМЛИ РАН. Ф. 155 (ВАПП). Оп. 1. Ед. хр. 48. Л. 4.

и мало что в рабочем процессе понимающие, так и рабочие писатели [Московская 2012]. Его фактографическая основа освобождала их от заботы о высоте художественной формы, на этом этапе литературного ученичества недостижимой.

То, что сегодня, с дистанции времени, воспринимается как своеобразное «короткое замыкание» в историко-культурной цепи», как нарушение «процесса художественно-эстетических трансформаций», как «творчество без творцов» [Добренко 1999: 20, 22], в свое время выглядело и переживалось совсем иначе. Литературно-художественная практика 1920-х гг., в ходе которой осуществлялось идеологическое воспитание и эстетическое образование профанного массового писателя, придавала молодой советской литературе неповторимый облик «литературы народа», а не «партии и власти» [Бем 2001: 379], литературы «огромного морального потенциала» [Бем 2001: 389], под чары которой подпадал даже иностранный читатель [Бем 2001: 389]. Советская литература с ее злободневностью и публицистической заостренностью, боевой реальностью трудовых будней по-своему и по-новому в глазах зарубежного читателя продолжала традиции большой русской литературы, ибо никогда «русский писатель не боялся с головой окунуться в современность» [Бем 2001: 391].

Когда в 1930 г. остро встал вопрос о месте правопреемницы ВАППа — Российской ассоциации пролетарских писателей (РАПП) — в помощи успешному завершению первой пятилетки, РАПП выбросил лозунг «ударники производства — в литературу». Во исполнение требования руководящего органа МАПП взялся за организацию литературных объединений нового типа — «писательских бригад», отвечающих производственному духу времени и агитирующих работников фабрик и заводов за перевыполнение промфинплана. Такого рода небольшие литературные объединения представляли собой группу партийных и беспартийных ударников производства и уже функционирующего на этом объекте литературного кружка, который возглавлял и которым руководил «литературный бригадир» — представитель МАППа.

В соответствии с курсом на «решительное подтягивание транспорта к уровню тех требований, которые ставит перед ним бурный рост основных отраслей народного хозяйства»⁴, МАПП выбросил лозунг: «Проверяем выполнение обращения правительства и ЦК

⁴ Обращение Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б), 15 января 1931 г. О железнодорожном транспорте. Ко всем партийным, советско-хозяйственным, железнодорожным, профсоюзным и комсомольским организациям // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. В 5 т.: Сб. док. за 50 лет. Т. 2. 1929–1940 гг. М: Политиздат. 1967.

партии на транспорте»⁵ — и заключил договор с Московским областным отделом союза железнодорожников на организацию девяти специальных литературных «транспортных бригад» (по количеству железных дорог) с тем, чтобы взять «культурные участки на транспорте на буксир»⁶. В штаб входили представители литературных кружков железнодорожников и литературных бригад. В фонде МАППа сохранились стенограммы совещаний штаба по транспорту⁷, которые позволяют реконструировать деятельность Московской ассоциации, литературных кружков железнодорожников и бригад на транспорте с мая по август 1931 г.

Писательские «транспортные бригады» создавались даже тогда, когда на той или иной железной дороге не было собственного литературного рабочего кружка. В таком случае назначенные МАППом бригадиры сами связывались с партийно-комсомольским активом железной дороги и устанавливали порядок работы среди транспортников. Задачей «литературного бригадира» было договориться о том, как и когда будут появляться писатели на производстве, кто и каким образом будет инструктировать рабочих при встрече с писателями, поэтому помимо бригадиров-писателей к каждому участку прикреплялся один освобожденный работник железной дороги, ответственный за литературную деятельность. В отличие от кружков, деятельность которых была направлена на литературную учебу [Московская, Бакшаева, Романова 2022: 12], деятельность писательских транспортных бригад была сугубо практической: нужно было осветить работу железной дороги, напечатать заказные публикации, регулярно печатать тематические очерки в местных газетах и осуществлять свои литературные проекты в клубах при каждом участке. Работа шла весь 1930 год, а первые отчеты о работе писательских бригад на транспорте стали появляться в журнале «На литературном посту» к середине ударного для первой пятилетки 1931 г. и в первых номерах 1932 г.⁸ К этому моменту в журнале «На литературном посту» уже публиковались статьи транспортных бригадиров — функционеров пролетарской ассоциации, отзывы и рецензии на рассказы писателей-ударников и о героях-ударниках на транспорте¹⁰, и был представлен план по изданию отчетного «Транспортного сборника»¹¹. Вопросы, связанные с публикацией, обсуждались на совещании

⁵ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 20. Л. 4.

⁶ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 20. Л. 5.

⁷ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 20; ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 21; ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 115.

⁸ На литературном посту. 1931. № 17; № 31–32; 1932. № 8.

⁹ На литературном посту. 1931. № 1.

¹⁰ На литературном посту. 1931. № 12; № 19.

¹¹ На литературном посту. 1932. № 2.

писательских бригад МАПП 19 августа 1931 г.: «Постановлением Секретариата МАПП решено издать сборник о героях пятилетки на транспорте в размере 5–8 листов. Срок для этого дан 4 мес. <...> Необходимо собрать весь уже напечатанный материал о героях транспорта, а также надо создать новые произведения. <...> Реализоваться продукция будет в ГИХЛе»¹². В 1931 г. произведения десяти авторов — заводчан, кружковцев, ударников и бригадиров железных дорог (все члены МАППа) — были отобраны для печати. Формировался прозаический и поэтический контент «Транспортного сборника», дошедшего до набора, но так и не увидевшего свет: ему суждено было остаться забытым в архиве литературным памятником профанной массовой пролетарской литературы эпохи первой пятилетки.

Кто же были те люди, которых новая социально-политическая реальность призвала в литературу? Один из них, Ерман Минеевич Цигальницкий¹³, — поэт, ударник Казанской железной дороги, автор стихотворения «Слово о 57-ми», представленного в «Транспортном сборнике». Известно, что Цигальницкий участвовал в заседаниях штаба МАПП по транспорту, принимал решение по вопросу организации литературных бригад¹⁴. Галина Томашевская — бригадир на Савеловской железной дороге, член районного комитета МАПП — в «Транспортном сборнике» выступила как автор стихотворения «Паровоз» и рассказа «Машинист Тихонов». Из протокола совещания 11 мая 1931 г.¹⁵ представителей литературных кружков железнодорожников и бригад, выделенных для работ на транспорте, узнаем, что Томашевская, Григорьев (авторы сборника) и А.А. Сурков (редактор сборника) были назначены бригадирами на Савеловскую, Виндаскую, Октябрьскую и Северную железные дороги. Еще один автор сборника, некто Сахаров, — ударник на Северной железной дороге, к 1931 г. заведующий вспомогательным поездом, автор рассказа «Товарищ Постников». Из его анкеты кружковца-члена МАПП¹⁶ узнаем, что в тот момент он был еще комсомольцем, учился в агротехникуме, руководил литкружком при вузе, выступал как поэт-очеркист, имел опыт сотрудничества с редакцией газеты «Северянка», печатался в рабочих многотиражках и журнале «На литературном посту», состоял в кружке «Паровоз» и продолжил работу в литкружках после роспуска литературных объединений в 1932 г., после образования Оргкомитета ССП. В до-

¹² ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 115. Л. 2.

¹³ Варианты имени: Цыгальницкий Ермак.

¹⁴ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 20. Л. 6.

¹⁵ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 20. Л. 20.

¹⁶ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 174. Л. 23.

кладе о «Творческой работе ударников» член РАПП и критик М.И. Серебрянский положительно отозвался о стихах Сахарова. Высокую оценку творчеству Сахарова дал также секретарь РАПП, поэт и драматург В.М. Киришон, на втором занятии актива МАПП 29 августа 1931 г.¹⁷, а в ноябре 1931 г. на открытом собрании актива МАПП¹⁸ было вынесено решение о премировании поэта. Аркадий Ильич Ситковский, член МАПП и РАПП, бригадир «транспортной бригады», выступил автором стихотворения «Поезд прибывает без опоздания»¹⁹ для «Транспортного сборника»; Н. Астахов (имя и отчество не установлены), представивший в «Транспортном сборнике» рассказ «Ошибка», ударник Северной железной дороги, слесарь²⁰, прошел литературный путь, схожий с творческой биографией Сахарова²¹. Григорий Наумович Грин — ударник Электромашиностроительного московского завода памяти Революции 1905 г., автор рассказа о молодом рабочем «Кадры» для «Транспортного сборника», дослужился до члена редколлегии «Молодая Гвардия» и секретаря МАППа²²; Сергей Васильев — бригадир, автор стихотворения про ударника «Старший бригадир Мартьянов»; Яков Александрович Хелемский — ударник Киевской железной дороги, автор стихотворения «Рождение паровоза». В. Касимов (имя и отчество не установлены) — автор повести «Поворотный круг»²³; Л. Новский (имя и отчество не установлены) — бригадир «Транспортной бригады», представил в «Сборник» рассказ «На посту» о старшем стрелочнике и председателе месткома.

Редактором транспортного сборника был назначен Сурков. Весной 1931 г. в качестве члена МАПП он уже трудился бригадиром на железной дороге и литконсультантом в рабочих кружках²⁴. Как оказалось, работал он не слишком эффективно: на заседаниях транспортных бригад представители кружков требовали разобраться с «неразберихой», вызванной назначением Суркова бригадиром.

¹⁷ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 39. Л. 2.

¹⁸ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 25. Л. 93.

¹⁹ В ОР ИМЛИ хранятся рукописи А.И. Ситковского. Стихотворения: «Чугун республике» (1932), «Манджурская экзотика» (1934), «Свежий огурец» (1934), «Путь ударника» (б.д.), «Стихи о рабочем классе» (б.д.), «Шустрый дождь, сырое небо...» (б.д.). Автобиография (б.д.).

²⁰ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 174. Л. 28.

²¹ Астахов Н. — член актива и руковод кружка «Паровоз», комсомолец, образование — среднее, прозаик, тема творчества — транспорт, печатался в рабочих многотиражных газетах, продолжал работу в кружках после 1932 г.

²² Известно, что на Грина возложили ответственность за создание сборника о героях пятилетки (ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 51. Л. 51.).

²³ В сборнике представлена глава из повести.

²⁴ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 20. Л. 69.

Судя по датам, оставленным на рукописи, Сурков получил на редактирование сборник в августе 1931 г.

Сборник открывали пять стихотворений, затем следовал раздел прозы с шестью рассказами. Сквозной образ книги — «рабочая трудовая масса», в которой выделяются две группы героев — главные и второстепенные. Главные персонажи индивидуализированы нюансами подлинных анкетных данных, а не художественной проработкой характеров и судеб. Так, в стихотворении Ситковского «Поезд прибывает без опоздания...»²⁵ упоминается реальный ударник — машинист Конько, о его награждении орденом Ленина Ситковский докладывал на заседании штаба МАПП по транспорту 22 мая 1931 г.: «Мы считаем, что это такая фигура, которая может сделаться знаменем для борьбы с ликвидацией прорывов на транспорте. <...> Предполагается, что мы напишем стихотворение, посвященное Конько»²⁶.

С главными героями связана цепь событий, составляющих нехитрый производственный сюжет и вовлекающих в действие группу второстепенных персонажей. Так, в рассказе «На посту» Новского главному герою, старшему стрелочнику, потребовалась помощь бригады, чтобы разгрузить вагоны. Откликнувшиеся на его призыв представлены недифференцированной рабочей массой — это «полтораста ударников завода “Борец”» и «300 человек», отправленных заводом «Свобода»²⁷. В повести «Поворотный круг» Касимова кульминацией сюжета стал общественный суд над «летунами и прогульщиками»²⁸. Суд проходит без официального обвинителя, без директора — полноправного представителя Советской власти на заводе. Судит прогульщиков коллектив завода, действующий как единый производственный организм. Из рассказа в рассказ образ трудовой человеческой массы оказывается все теснее связан и переплетен с производственным объектом — заводом как сверхличным социальным организмом. У него есть свой голос — песня, звучащая в рассказе «Кадры» Грина: «Мы — дети заводов, шуршащих приводов, / Блестящих станков и машин! / Нас выслали села, гурьбою веселой / Мы в ногу идем как один»²⁹. Это голос завода, а в перспективе марксистской философии — голос производственных сил как совокупности средств производства и рабочей силы, которые оказываются фактически подлинными героями книги. Сборник, представляющий собой своеобразный «производственный свертхтекст»,

²⁵ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 12.

²⁶ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 21. Л. 41.

²⁷ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 18.

²⁸ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 18.

²⁹ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 101.

запечатлевает в отдельных новеллах и стихотворениях образные и сюжетные решения, дублирующие или дополняющие друг друга производственно-биографическими деталями, а их авторы-создатели уподобляются одному из персонажей рассказа «Машинист Тихонов» Томашевской, в бесчисленных стихах запечатлевающему «свою жизнь, похожую на тысячи других»³⁰.

Заводские «массы» в очерке Новского поют, и в их песне сливаются воедино машина и человек: «Рожок стрелочника, гудок маневрового паровоза, хриплое дыхание пара, всхлипы свистка — все вместе создает песню уверенную, бодрую, но беспокойную»³¹. В производственные песни вовлечены на равных рабочий и машина — как составляющие части индустриальной мощи социализма. Их действия согласованы, их чувства и переживания мотивированы производством — они единый рабочий гигантский механизм: «Молчит суровый машинист, / Шурует кочегар, / Помощник рельсы сторожит, / Мелькает гул платформ, / Зовет в лесные мятежи открытый семафор...»³². Трансформируется и образ главного действующего лица: человек уступает машине, и паровоз, оттесняя человека, претендует на роль идеального героя, вступающего в борьбу за социализм как подлинный ударник: «Был натиск напорист, / был натиск не сдержан, / был в пламя и в сажу одет кочегар. / Подпрыгнули поршни, / задергался стержень, / ворвался над шпалами пенистый пар. / И яркие искры, / по рельсам расплавив, / пошел наворачивать локомотив...»³³. Еще немного, и герой уже захочет позаимствовать целый ряд свойств и качеств у своей машины — паровоза или станка: «...бьющая песней сверла кровь комсомольца в жилах...»³⁴. Рабочий-ударник и машина слажены в труде настолько, что можно ожидать появления внешнего (портретного) сходства: «Здоровый мускулистый парень зорко смотрит на фрез. Режет сталь, брызжет стружка»³⁵, «Парень простого покроя / без всяких кудрей, без чугунного блеска кожи...»³⁶. Путь навстречу этому знаменательному и желаемому единству рабочей силы и средств производства проходит через акт инициации — первое появление в трудовом коллективе и первый опыт общественной активности, когда, подобно молодому ударнику Григорию из рассказа Грина, герой отвергает домашний уют ради производственного подвига: «Мама, я сегодня

³⁰ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 107.

³¹ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 50.

³² ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 10.

³³ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 15.

³⁴ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 50.

³⁵ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 116.

³⁶ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 72. Л. 34.

приду поздно: нонче опять субботник, прорыв у нас на заводе, понимаешь?»³⁷. Таков и идеальный предзавкома из повести Касимова — Лешка: «Лешка был нужен повсюду: или в завкоме хороводился, или носился по цехам»³⁸.

Прозрачная, строящаяся на примитивном социально-психологическом противопоставлении композиция системы персонажей сталкивает рабочих старой школы, некогда участвовавших в революционных событиях и включившихся в борьбу за восстановление завода, и заводчан нового поколения. Из старых — рабочий Андреич в «Поворотном круге» Касимова, который в 1917 г. смог организовать людей и сделать верный выбор: «Даешь Москву — кричат деповцы — Гони паровоз! Где дежурный? Прицепляй вагоны. Всяк кричит. Все хозяева. Потом уж меня комиссаром выбрали. Порядок навел»³⁹. Подобен ему и герой Ильичев в рассказе Новского «На посту» — председатель месткома станции Бутырская. В одиннадцать лет он пас с отцом скотину, в годы войны пошел на ситценабивную фабрику (бывш. Циндель), в 1916 г. стал машинистом — «взрослая тяжелая работа», на Даниловской заставе стоял с винтовкой, затем сменил шинель на высокие сапоги землекопа — укладчика узкоколейных путей Каширской электростанции, герой труда, дважды премирован, дорос до старшего стрелочника и председателя месткома, организовал ударные бригады. Все эти подвиги объясняются тем, что он «большевик с прошлого года»⁴⁰.

Рабочие старой школы вызывают пристальное внимание авторов сборника — их портреты индивидуализированы: «Постникову 47 лет. У него стаж 37 лет, сухощавая сутулая фигура. Суетливый блеск серых глаз. Приятная живость, энергия. Говорит всегда быстро. Дремать не любит. Изогнутая линия шрама на правой щеке»⁴¹; его путь в революцию и дальше — в социализм своеобразен и неповторим, отсюда его социально-психологические противоречия: Постников не соблюдал служебные предписания и действовал, руководствуясь смекалкой. Индивидуализированы и другие герои-рабочие с дореволюционным стажем: Андреич любит выпить; Ильичев не досмотрел за дочерью, отдавая все силы работе. И самый главный его жизненный выбор — вступить в партию. Но не каждый готов окончательно порвать с прежней жизнью, не исключение и машинист Тихонов: «Потом Кровавое воскресенье. Потом революция.

³⁷ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 103.

³⁸ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 40.

³⁹ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 31.

⁴⁰ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 62.

⁴¹ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 74.

Потом работал на железной дороге. Но не партийный. Тянет к церквушке»⁴².

Если путь молодого рабочего-героя прост и понятен, его образ клиширован, а биография стандартна, то со старым героем все сложнее: перед ним стоял, и не раз, трудный жизненный выбор. Ему сложнее стать частью производственной силы социализма, история его прошлой, дореволюционной жизни — потенциальная помеха в слаженном движении социалистической сверхмашины в светлое будущее, но он еще не прямой и не главный враг, как, например, прогульщик-летун. В «Поворотном круге» Касимова даны краткие портретные зарисовки этих летунов, призванных на заводской общественный суд: один «бреет губы, чтобы усы выросли»; другой «подвыпивший и строит рожи»⁴³. Сборник представляет тунеядцев как заводских долгожителей, паразитирующих на теле завода, «вырабатывающих меньше молодых парнишек-комсомольцев»⁴⁴, но проживающих «в казенных вагонах», «гармошку имеющих» и составляющих «бригаду самую худшую»⁴⁵.

Сборник, посвященный ударникам социалистического производства и созданный непрофессиональными начинающими писателями-рабочими, не был опубликован. Более полугода он пролежал без движения. В апреле 1932 г. Сурков оставил отзыв о «Транспортном сборнике», предназначенный для Государственного издательства художественной литературы (ГИХЛ).

Бригадир посчитал книгу не годной к публикации:

«Считаю, что сборник печатать не следует.

Мотивы:

1. Материал устарел.
2. Большинство произведений и поэтических, и прозаических не находятся на таком художественном уровне, который бы давал возможность говорить о целесообразности печатания несмотря на задержку сдачи.
3. В материале тема транспорта так, как этот вопрос ставится партией, не раскрыта и не освещена.
4. Во многих произведениях есть чрезвычайно большое количество ляпсусов технического и фактического порядка.

С Секретариатом МАПП есть договоренность о снятии сборника с издания. Вообще же считаю необходимым в ближайшее время организовать *новый* сборник о *транспорте* (курсив наш. — Д.М.,

⁴² ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 112.

⁴³ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 22.

⁴⁴ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 116.

⁴⁵ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 64.

Н.Б.) на более высокой идейной и художественной основе и на материале, охватывающем сегодняшние боевые задачи транспорта»⁴⁶.

Неудачная издательская судьба транспортного сборника лишь отчасти может быть объяснена его невысоким художественным уровнем: он был ожидаем. Не связана она и с тем, что Сурков мог быть напуган перспективой дискредитировать массовое литературное пролетарское производство в глазах читателя: к этому времени пролетарская литература уже обогатилась выдающимися произведениями и в целом высоко зарекомендовала себя в глазах читателя. Например, в список обязательной для прочтения литературы, предназначенный для низовых литературных кружков, были включены: «Цемент» Гладкова, «Неделя» Либединского, «Чапаев» Фурманова, «Реки огненные» Артема Веселого, «Железный поток» Семеновича, «Разгром» Фадеева, «Юр-Базар» Шведова⁴⁷. Скорее всего, отрицательный отзыв Суркова был связан с внутренними конфликтами и предчувствием грядущих перемен в судьбе пролетарских ассоциаций. В марте 1932 г. кампания МАПП по показу героев пятилетки подверглась острой критике на заседании секретариата РАППа [Шешуков 1970: 299]. Тогда генеральный секретарь РАПП Л. Авербах констатировал: «Политического экзамена Московская ассоциация не выдержала. Московская ассоциация пролетарских писателей на разрешении этой задачи обанкротилась»⁴⁸. Следующим роковым для судьбы сборника событием стало обнародование 23 апреля 1932 г. партийного постановления о перестройке литературных организаций, ликвидировавшего литературные группировки, и в первую очередь — пролетарские ассоциации.

Но из актуальной повестки тема транспорта в массовой пролетарской литературе не ушла. Транспортные бригады отвечали установкам горьковского проекта по созданию «Истории фабрик и заводов», в котором кружковцы, рабкоры, рабочие трудились наряду с профессиональными писателями и историками [Журавлев 1997: 7]. Неудивительно, что в число первых историй фабзаводов вошла история Казанской железной дороги⁴⁹.

На I Всесоюзном съезде советских писателей в августе 1934 г. выступила делегация московских железнодорожников и коллектива высших учебных заведений транспорта с обоснованием не ослабев-

⁴⁶ ОР ИМЛИ. Ф. 158 (МАПП). Оп. 1. Ед. хр. 343. Л. 120–121.

⁴⁷ ОР ИМЛИ. Ф. 40 (РАПП). Оп. 1. Ед. хр. 49. Л. 25–28.

⁴⁸ ОР ИМЛИ. Ф. 40 (РАПП). Оп. 1. Ед. хр. 57. Л. 20.

⁴⁹ Отзыв о рукописи «История Казанской дороги» [1932] // А.М. Горький и создание «Истории фабрик и заводов». 1958. С. 213.

шей актуальности темы транспорта в литературе⁵⁰. В феврале того же года по лекалу МАППа вновь были созданы литературные транспортные бригады⁵¹. В 1934 г. проект поддержали Народный комиссариат путей сообщения, ЦК Железнодорожников и газета «Гудок»⁵². Поддержка сверху литературной деятельности на транспорте осуществлялась накануне прихода к руководству НКПС Л.М. Кагановича: Союз советских писателей продолжил взятый МАППом курс на укрепление советской литературы творчеством низовых писателей.

В феврале 1934 г. на совещании с писателями по вопросу о задачах писательских бригад на транспорте были приняты конкретные решения, опиравшиеся на опыт работы мапповских бригад: была одобрена инициатива создания транспортного общественно-политического и литературно-художественного журнала, к деятельности бригад подключилась секция драматургов Оргкомитета ССП и «Литературная газета». У транспортных бригад МАППа и ССП оказались схожие цели: «отобразить в стихах, очерках, коротких рассказах жизнь, работу и борьбу за социализм, за социалистическую реконструкцию железнодорожного транспорта»⁵³. Спустя два года после разгрома литературной групповщины к организации работы с низовыми писателями Оргкомитет Союза писателей подошел обстоятельнее.

«Центральная установка какого-либо течения сказывается на периферии литературы огромными и неожиданными даже результатами», — писал Ю. Тынянов [Тынянов 1977: 93]. Неудача «транспортного» проекта МАППа мало значима для истории литературы, но сам по себе он небезразличен для «пролетарского» эпизода в истории советской литературы. Он обнаружил центральную установку государства и партии на социальные интересы и запросы массового низового читателя, способствовавшую формированию нового течения в истории русской литературы — литературы советской.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бем А.Л. Исследования. Письма о литературе / Сост. С.Г. Бочарова; Предисл. и коммент. С.Г. Бочарова и И.З. Сурат. М., 2001.
2. Добренко Е.А. Формовка советского писателя. Социальные и эстетические истоки советской литературной культуры. СПб., 1999.
3. Журавлев С.В. Феномен «Истории фабрик и заводов»: горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М., 1997.

⁵⁰ Первый Всесоюзный съезд советских писателей 1934: Стенографический отчет. Москва: Гос. изд-во «Художественная литература». 1934. С. 347–348; 670.

⁵¹ ОР ИМЛИ. Ф. 41 (ССП). Оп. 1. Ед. хр. 122.

⁵² На литературном посту. 1931. № 22: «Гудок» — единственная газета, до сих пор никак не откликнувшаяся на призыв ударников в литературу».

⁵³ ОР ИМЛИ. Ф. 41 (ССП). Оп. 1. Ед. хр. 122.

4. *Московская Д.С.* К истории производственного очерка (1929–1932 гг.) По документам ОР ИМЛИ РАН // *Текстологический временник. Русская литература XX века: Вопросы текстологии и источниковедения.* 2012. № 2. С. 814–827.
5. *Московская Д.С., Бакшаева Н.Ю., Романова О.В.* Массовость и «массовизация» в раннесоветском литературном процессе // *Studia Litterarum.* 2022. Т. 7. № 4. С. 10–33. doi: 10.22455/2500-4247-2022-7-4-10-33
6. *Московская Д.С., Романова О.В.* Литературные кружки как инструмент строительства пролетарской культуры. 1920–1932 гг. (по документам отдела рукописей ИМЛИ РАН) // *Вестник славянских культур.* 2021. № 61. С. 189–198. doi: 10.37816/2073-9567-2021-61
7. *Тынянов Ю.Н.* Поэтика. История литературы. Кино. М., 1977.
8. *Шешуков С.И.* Неистовые ревнители. Из истории литературной борьбы 20-х годов. М., 1970.

REFERENCES

1. Boehm A.L. Issledovaniya. Pis'ma o literature [Research. Letters about Literature] [comp. by S.G. Bocharov; preface and comm. by S.G. Bocharov and I.Z. Surat]. Moscow: *Languages of Slavic Culture Publ.*, 2001. (In Russ.)
2. Dobrenko, E.A. Formovka sovetskogo pisatelja. Sotsial'nye i esteticheskie istoki sovetskoi literaturnoi kul'tury [The Making of the Soviet Writer: Social and Aesthetic Origins of Soviet Literary Culture]. St. Petersburg, *Akademicheskii proekt Publ.*, 1999. (In Russ.)
3. Zhuravlev S.V. Fenomen “Istorii fabrik i zavodov”: gor'kovskoe nachinanie v kontekste epohi 1930-h godov [The Phenomenon of “The History of Factories and Plants”: Gorky’s Undertaking in the Context of the Era of the 1930s]. Moscow: *IRI RAS*, 1997. (In Russ.)
4. Moskovskaya D.S. K istorii proizvodstvennogo ocherka (1929–1932 gg.) Po dokumentam OR IMLI RAN [On the History of the Production Essay (1929–1932) According to the Documents of the OR IMLI RAS]. *Tekstologicheskij vremennik. Russkaya literatura XX veka: Voprosy tekstologii i istochnikovedeniya.* 2012, no. 2, pp. 814–827. (In Russ.)
5. Moskovskaja D.S., Bakshaeva N.Ju., Romanova O.V. Massovost' i «massovizacija» v rannesovetskom literaturnom processe [Mass Character and “Massovization” in the Early Soviet Literary Process]. *Studia Litterarum.* 2022, vol. 7, no. 4, pp. 10–33. doi: 10.22455/2500-4247-2022-7-4-10-33 (In Russ.)
6. Moskovskaja D.S., Romanova O.V. Literaturnye kruzhki kak instrument stroitel'stva proletarskoj kul'tury. 1920-1932 gg. (po dokumentam otdela rukopisej IMLI RAN) [Literary Circles as a Tool for Building Proletarian Culture. 1920–1932 (According to the Documents of the Department of Manuscripts of the IWL RAS)]. *Vestnik slavjanskih kul'tur.* 2021, no. 61, pp. 189–198. doi: 10.37816/2073-9567-202161-189-198 (In Russ.)
7. Tynyanov Ju.N. Poetika. Istoriya literatury. Kino [Poetics. The History of Literature. Cinema]. Moscow: *Nauka Publ.*, 1977. (In Russ.)
8. Sheshukov S.I. Neistovye revniteli. Iz istorii literaturnoj bor'by 20-h godov [Furious Zealots. From the History of the Literary Struggle of the 20s.]. Moscow, *Prometheus Publ.*, 1970. (In Russ.)

Поступила в редакцию 29.01.2024
 Принята к публикации 11.06.2024
 Отредактирована 06.07.2024

Received 29.01.2024

Accepted 11.06.2024

Revised 06.07.2024

ОБ АВТОРАХ

Московская Дарья Сергеевна — доктор филологических наук, главный научный сотрудник ИМЛИ РАН; d.moskovskaya@bk.ru

Бакшаева Наталья Юрьевна — соискатель, научный сотрудник ИМЛИ РАН; nbobresova@gmail.com

ABOUT THE AUTHORS

Moskovskaya Daria — DSc in Philology, Director of Research, A.M. Gorky Institute of World Literature of the Russian Academy of Sciences; d.moskovskaya@bk.ru

Bakshaeva Natalya — PhD Student, Department of Manuscripts, A.M. Gorky Institute of World Literature of the Russian Academy of Sciences; nbobresova@gmail.com