

Салыр-Гюль

Category: Kitarсу, Ўol ўazgylary

написано kitarсу | 24 января, 2025

Салыр-Гюль САЛЫР-ГЮЛЬ / Узбекистанские импресси

I.

ОКНО

Уже несколько часов, как мы оставили позади закат. Помню ныряющий в ночь каменный контур Оренбурга: вертикали минаретов, отряхающие с себя плоский – из казарм и складов город.

Сейчас ночь. Сон не идёт ко мне. Приходится довольствоваться суррогатом сновидения: мыслью.

Между учебником логики и железнодорожным путеводителем, между мышлением и путешествием есть несомненное сходство. Мышление – это передвижение образов в голове. Путешествие – передвижение головы мимо сменяющихся образов. Переставив термины, можно сказать: странствовать – значит мыслить объектами; думать – странствовать в себе самом.

Аэродинамическое испытание лётной модели основано на том, что совершенно безразлично – движется ли самолёт сквозь среду, преодолевая её сопротивление, или же среда движется на самолёт. Поэтому, закрепив модель неподвижно внутри особой трубы, гонят на неё вращающимися лопастями ток воздуха. Это – полёт на месте.

Что я делаю сейчас? Прогоняю пространство через мозг. Но как только окна перестанут быть чёрными, утлая модель заскользит – вместе с поездом – по рельсовым нитям: внутричерепное превратится в законное.

Время гораздо настойчивее пространства. Тоненькая секундная стрелка толкает весь массив жизни вперёд и вперёд. Воспротивиться ей – то же, что умереть. Тяга пространства гораздо слабее. Пространство терпит бытие мягких, приглашающих в неподвижность кресел, ночные туфли, походку с развальцей.

Бесконечное пространство столь терпеливо, что переносит даже человеческую усидчивость. Время – сангвиник, пространство – флегматик; время ни на долю секунды не приседает, оно живёт на ходу, пространство же – как его обычно описывают – «разлеглось» за горизонтным увальнем; оно спит, подложив горы под голову и растянувшись своей беспредельной протяжённостью на песке и травах наших степей. Его надо растолкать, разбудить паровозными свистками, – и только тогда оно начинает медленно и неохотно приходить в движение. И вот сейчас – я ясно ощущаю – пространство на ходу; оно идёт, еле поспевая за семенящей стрелкой секунд; оно шагает, медленно переставляя невидимые пейзажи. Теперь оно даже стало слегка похоже на своего спутника, у них есть право на некое space time [1]. И когда рассветёт...

Но я уже смутно различаю фигуры, растянувшиеся на соседних полках. Не пора ли переключиться на законный лад?

Встаю и прохожу меж спящих. Да, если чиркать головой, как головкой спички, вот об это чёрно-серое пространство, она вспыхивает. И смешной образ: эти люди разложены в вагонной коробке, как...

Я уже в тамбуре, недалеко от тимпанных ударов буферов о буфера. Взявшись за ремни, толкаю оконную раму сперва вверх, потом книзу. Рама скрипит и упирается, затем медленно оползает внутрь стены. В лицо сухой и пряный ветер казахстанской степи. Поезд ещё спит. Я, вероятно, первый открыл своё окно...

В Азию.

ЧЕЛКАР

Рельсовый путь выбирает культурную полосу. Он сторонится песков и безводья пустыни. Его паровозам нужно пить воду. Верхнее строение пути должно иметь прочный упор и защиту от песчаных наносов. Поэтому справа то и дело показывается изжелта-синий извив Сырдарьи и по обе стороны полотна, среди никлых солянок и землисто-зелёной верблюжьей колючки, стелющейся меж почвенных щелей, вспыхивают красные заросли мыльного корня и какой-то довольно яркой, метёлками из земли

торчащей травы, до странности похожей по форме на метелковидные реденькие бородки местного мужского населения. Пустыня оттеснена за горизонт. И только?

У Челкар ей разрешено вклиниться в культурную зону на какой-нибудь получас пути. Это, так сказать, показательная пустыня, небольшой отрез голого, избарханенного песка – и глазам надо торопиться: было бы досадно выйти из промелька пустыни с пустыми зрачками.

Итак, что же я видел за мой челкарский получас: песчаное море, показанное с выключением времени – валы остановились в полной неподвижности; медленно выкруглившийся из-за всхолмия белесый солончак; посредине его, точно терракотовая фигурка, поставленная на блюде, неподвижный контур верблюда; заходящие в обход вторгшейся пустыне реденькие цепи кустарников, напоминающие цепи стрелков, атакующих противника. И это немного больше, чем метафора. Всей этой прогибающейся к земле чахлой поросли дано боевое задание: остановить барханы. Цепь за цепью, кусты взбегают на гребень, берутся за корни, как за руки, напрягают стебли, – и пустыня отступает вспять.

ПОЛУСТАНКИ

Что делают пассажиры поезда Москва – Андижан?

Во-первых – они едят. И во-вторых. И в-третьих: едят. Они возят с собой свои желудки, как раньше – в мешочное время – возили мешки. И навстречу желудкам Восток выставил аванпостные базары. И на каждой станции, полустанке, разъезде – полукруг лотков со всяческого рода снедью. Это клочок настоящего азиатского базара, с его криком, зазыванием, пестротой цветов и звуков.

Чуть поезд начинает замедлять ход, всё человеческое содержимое вагонов теснится к дверям и сыплется со ступенек навстречу жаровням, сковородам, корзинам, бутылкам, кувшинам и пиалам базара. Пиджаки и халаты смешиваются в одну шумно роящуюся толпу. Свисток паровоза – и пиджаки, охватывая обеими руками грудь накупленного, догоняют тронувшиеся вагонные ступени. Сквозь взволнованное бегом дыхание быстрый размен словами:

яйца на два рубля дешевле московских – надо купить; но и рыба втрое дешевле столичного – значит, и рыбу; арбуз – в десять раз. Надо вкатить в себя и арбуз. Под Ташкентом ведро яблок – два целковых. Не потому ли следующая станция за Ташкентом называется: Ташнит?

Можно бы весь шестидневный путь от Москвы до Самарканда разбить на гастрозоны: сперва яично-молочная зона, потом – при приближении к Аралу – рыба, баранья и, наконец, плодовая.

Как-то, уснув среди дня удавьим сном после заглотанной мною дыни, я увидел во сне такое: очередь желудков, эмансипировавшихся от тел; очередь тянулась вдоль стены и заворачивалась за угол. Желудки стояли друг за дружкой, подоткнутые тонкими вилкообразными ножками. Одни из них были вздутые и огромные – они лезли вперёд, тычась своими вспучьями в соседей и разрывая очередь. Другие дрябло обвисали со своих подгибающихся развилий, робко налипая на впереди стоящих. Вдоль очереди перекатывалось глухое бурчание: «живая очередь» – граждане желудки, не будьте брюхами, хватит всем, на всё ем».

НА РУКОВОДЯЩЕМ ПОДЪЁМЕ

Я люблю точную железнодорожную терминологию: «руководящий подъём» – «вписывание в кривую». Можно бы ввести их в литературу. Впрочем, иные и пробовали. Так, некий очеркист о так называемом тормозном башмаке тотчас же сочинил рассказ о герое-проводнике. На подъёме от состава оторвался задний вагон. Он катится вниз, набирая скорость и грозя катастрофой. Но проводник не растерялся: он расшнуровывает сперва свой левый башмак, потом правый и швыряет их – один за другим – под колёса. Проводник героически бос, но вагон остановлен на полном ходу и полсотни жизней спасены.

Итак, мы сейчас берём подъём. В два паровоза. Оси надсадно скрипят.

Обода медленно сматывают с себя метры. Над нами зенитное солнце. Кроме ромбических теней от наших вагонов, повсюду только солнце.

В стороне от полотна – шагах в сорока – несколько голых согнутых спин.

Над их потными разблесками взлетают и падают кирки. Вдруг один из рабочих разогнулся и бежит наперерез поезду. Я не сразу понимаю, что ему нужно. Но вот он настиг скользящую по земле вагонную тень и – движением пловца – бросается в неё. Длинная членистая тень гладящим движением движется по его телу. Вот грудь купальщика полоснуло солнечной межвагонной щелью, опять холодный чёрный ромб, и ещё щель – ромб – щель; последний вагон прошёл, волоча за собой плёнку тени, – и человек снова стоит один, под раскалённым солнцем, беззвучно рушащимся на беззащитную – от горизонта – до горизонта – землю.

Этот малый случай напоминает что-то не столь уже малое: допустим, жизнь.

ПОСТРОЙКА ПЕЙЗАЖЕЙ

Жара всё длится. Хотя на станциях и чернеют стрелы с надписью «к кипятильнику», но кипятильник, в сущности, повсюду, весь воздух перегрет и перекипячен. Телеграфный столб пьёт этот синий кипяток сразу всеми двадцатью фарфоровыми стаканцами. Впрочем, здесь надо говорить: фарфоровыми телеграфными пиалами. И библейский стих: «да минет меня чаша сия» – здесь тоже получает лексическое подновление: «да минет меня пиала сия».

– Нет, это невыносимо, – говорит пассажир, сидящий на боковой скамье, – опять пейзаж.

В руках у него тощая книжонка с бахромчатыми, прорванными пальцем полями.

– Возмутительно. Следовало бы запретить вокзальным киоскам продавать книжки с пейзажной начинкой!

– Почему?

– Очень просто. Когда человеку осточертеет пейзажирующая природа, он берёт книгу, прячет глаза от принудительного ассортимента видов меж её страниц – и вдруг и из книги, как из окна, пейзаж: ловушка. Здесь ничего. А вот помню как-то на линии Батум – Тифлис. Всё время холмы, зубчатые башни, Кура и

опять холмы и на них башни и снова Кура. Раскрываю – самозащиты ради – книгу, а оттуда: «Солнце освещало живописно раскинувшиеся холмы.

Лента реки, медлительно извиваясь меж...» Оставалось вышвырнуть книгу в окно и попробовать заснуть: после двенадцати часов сна. Здесь, в Средней Азии, много легче. Люблю эту дорогу. Вагонные рамы не лезут в картинные – и никаких лендскэйпов.

– То есть как это никаких. А это?

– А так. Места под пейзаж сколько угодно. А пейзажа: хоть шаром покати – и шар, без всяких иносказательностей, не наткнётся на холм и не скатится в реку. Вот. Поднос для пейзажей гигантский, в горизонтовой кайме.

А на подносе ничего, кроме его поверхности. Ну, те три юрты не в счёт. В такой перспективе они и за кротовьи всхолмья сойдут. Эти не портят... пейзажем. Хорошая дорога. Чуть отпуск, я всегда сюда – и качусь, как по бильярду.

– Ну, скоро вам, товарищ, придётся в лузу, – раздался внезапно голос из-под потолка.

Человек, лежавший на полке для вещей, очевидно, ещё не вошёл в роль вещи и отдельно бросал слово вслед слову вниз:

– Да, придётся вам или приобрести наглазники, или разрешить беспокоить ваше зрение.

– Почему это?

– Потому что мы здесь скоро начнём стройку пейзажа. Да, нового географического пейзажа. Оросительная сеть, еле доходящая сейчас до Кзыл-Орды, вскоре протянет свои петли к северу. По краям арыков, там, где сейчас вот эта дарана, вода вытянет из земли иву, фисташки и тополь. Вот уж вам и нечто вроде пейзажа. Устья Амударьи мы оторвём от Арала. На месте гнилого болота станут города, а вокруг них прямоугольные поля хлопка и риса.

Куда мы пришьём устье, – спрашиваете вы? О, придётся проволочить его более тысячи километров на запад. И пришьём мы его к Каспийскому морю. Что это значит? А это значит, что садитесь – на пароход в Москве и поезжайте без пересадок до предгорий Памира. По пути обеспечено многое множество пейзажей.

Вас, вероятно, не будет среди пассажиров.

БУФЕРНАЯ ЦЕПКА

Ташкент уже позади. Стучат стыки. Луна светит ярко, точно солнце под синим абажуром. Я вышел в тамбур на минуту-другую, чтобы после пополнить запасы сна перед Самаркандом, но очень уж не хочется назад, в духоту вагона.

Тем более что за окном начинает вырастать «пейзаж». Это неоспоримый пейзаж.

В нём бы не усумнился даже пассажир с боковой полки. Но он, вероятно, уже спит.

Мы едем долиной Санзара. Слева и справа фантастически взгорбленные холмы. Рельсовым путём пейзаж как бы разрезан на две продольных половины.

Слева раскрывается его лирическая часть: мягкие склоны, пригибающиеся порой к водам Санзара; купы деревьев и вынырывающие из воды островки; лёгкий прыжок моста от берега к берегу. Правая часть пейзажа драматизирована: Санзар отодвинулся от неё по ту сторону полотна; здесь только вертикальные каменные стены, осыпи камней и прыгающая, как кривая температуры малярика линия вершин.

Это здесь, на одном из этих склонов врезана древняя арабская надпись.

Вскоре поезд выходит сквозь широко раскрытые ворота ущелья на равнину.

Он идёт по выгибающейся гигантским луком насыпи. По склону её движется вырезанное чёрными ножницами черное и плоское подобие поездной гусеницы.

Лунная модель сделана с такой точностью, что я вижу даже очертания буферных тарелок нашего вагона и свесь цепи, качающейся меж них. В чёрном схематическом упрощении я различаю деталь, ускользавшую от меня при свете дня: два трущихся друг о друга буфера неодинаковы – один мягкой выгибью выдаётся вперёд, другой – абсолютно плоск; и между обоими сглаживающий толчки и сам взятый на цепь – зазор.

И кто знает, может быть, эту увеличенную луком схему можно

доувеличить так: может, самое жизнеспособное соединение – это соединение выдающегося, изрядовонного с плоским, вмещающимся целиком на своей же поверхности.

Разумеется, при условии некоторого зазора. Не в зазор мне будь сказано.

Ещё станция или две. Теперь уже поздно ложиться: скоро, город. Провожу рукой по щеке: шестидневная щетина. Голая до того земля тоже начала куститься. Кусты переходят в заросли. Вкруг зарослей здесь и там – белый обвод стены. Это начались присамаркандские сады. Yol ýazgylary