

Т. Г. Струкова
К СТАНОВЛЕНИЮ И РАЗВИТИЮ ЖАНРА:
МОРСКОЙ РОМАН

Эта статья задумывалась значительно ранее катастрофы с подлодкой «Курск», и автор не желал визуального подтверждения своим выводам, сделанным в ряде монографий. Но трагические события вновь актуализировали древнюю скифскую сентенцию: *«Есть три состояния людей: живые, мертвые и находящиеся в море»*. Зыбкость существования в океане, эмоциональное напряжение и рвущая душу надежда, охватившая страну, объективировали для всех это емкое понятие «находящийся в море», когда для моряка настоящее буднично и в то же время, опасно, будущее неясно, жизнь и смерть на весь экипаж одна.

Сама океанская стихия, ее непредсказуемость, мощь и величие заставляли моряков вырабатывать ритуалы плавания, в которые входило и до сих пор входит множество предрассудков и суеверий вне зависимости от национальной принадлежности моряка, например, знающий капитан не покидал порта в пятницу (в пятницу распяли Христа); если женщина появлялась на военном корабле — быть беде; плевков на палубу — это оскорбление и святотатство; на судне нельзя свистеть, можно вызвать гнев царя моря, и так далее.

Тысячелетний опыт мореплавания сформировал у моряков особое отношение к катастрофе в океане, мореходы не говорят «корабль погиб в море», в самом трагическом случае всегда звучит фраза «корабль не вернулся в порт». На первый взгляд, уточнение незначительное, но на самом деле оно акцентирует своеобразное понимание моряками океанской субстанции, корабля и флотской службы (вне зависимости от того, военный это или торговый флот). Данное высказывание сплавляет воедино осознание гармонии моря и корабля с определенной долей фатализма и надежды. Душа моряка принадлежит морю, именно поэтому координаты гибели кораблей объявляются местом захоронения. Печальная и пронзительная традиция, выверенная веками и соблюдаемая всеми, потому что «находящийся в море» всегда балансирует на тонкой грани жизни и смерти: каждый следующий миг непредсказуем, море не прощает ошибок, а человек на протяжении всей истории цивилизации вступал и продолжает вступать в борьбу с океаном, исход которой неизвестен.

Изображение моря, морского путешествия, корабля имеет в истории мировой литературы давнюю и богатейшую традицию, оно восходит к мифам, развивается в античности и получает в новой и новейшей литературе разное наполнение в зависимости от национальной специфики. Океан, будучи вселенской универсалией, становится той внехудожественной реалией, которая порождает в мировой литературе разнообразные варианты ее воспроизведения — от пейзажных зарисовок до большой формы романа. Теория Э. Берка о величественности океана, выдвинутая им в трактате «Философское исследование о происхождении наших идей возвышенного и прекрасного» (1757), оказала значительное влияние на то, что морская стихия была окончательно «узаконена» в качестве объекта искусства, огромное количество изображений бури, штиля, кораблекрушений появилось на полотнах, в поэзии и прозе.

Когда речь заходит о совершенно безбрежной субстанции —

океане, его воздействию на человека и отражении в искусстве, стоит четко дифференцировать понятия морского мотива, темы моря и жанра морского романа. В противном случае, существует риск свести многозначность рассматриваемого вопроса только к эмоциональному воздействию океана на личность или к антропоморфизму, или просто к неверной расшифровке жанрового кода. Именно этим сращиванием разнородных жанровых дискурсов, которое происходит зачастую бессознательно, объясняется причисление «Фрегата Паллады» И. А. Гончарова к морскому роману, хотя сам автор точно идентифицировал жанр — цикл очерков. Очерковый дискурс отличается от романного, он передает, как это происходит в случае с И. А. Гончаровым, события глазами очевидца и не претендует на создание условной реальности¹.

Жанровая система морского романа чрезвычайно сложна и с большим трудом поддается строгой классификации и унификации именно из-за многообразия субжанровых форм, становясь, по выражению швейцарского ученого Р. Гуггенбюля, «службой многих господ»². Кроме этого, жанр морского романа необычайно пластичен, он позволяет, сохраняя жанроформирующие константы, но меняя доминанты, создавать на основе базисного авантекста разноориентированные произведения. Морской роман, переходя свои границы, находясь в постоянном движении, позволяет писателям проявлять художественную свободу и модифицировать его в зависимости от авторской интенции.

Разнонаправленные трактовки темы моря и морского мотива в мировой литературе многочисленны, но в поэтических и прозаических текстах есть одна важная константа: все интерпретации объединены отражением эмоционального состояния человека. Море дает художнику возможность визуализировать широчайшую палитру чувств, от ужаса до умиления, от умиротворения до гневной инвективы. Недаром, В. Ирвинг в очерке «Морское путешествие» подчеркивает, что океан неизменно вызывает «страх», что, по мнению Хайдеггера, является основной экзистенциальной характеристикой человеческого бытия.

Стоит отметить, что генеалогия морской темы «представляет собой мощнейший интертекстуальный и в то же время структурный фактор литературного развития»³, формируя и синхроническую типологию, и диахроническую глубину. Если рассматривать многообразие интертекстуальных перекрестий, от эмоциональных дискурсов до социально-идеологических инстанций, то в жанре морского романа вначале глухо, а затем все очевиднее реализу-

ется национальная идеологема. Скотт в романе «Пират» избирает в качестве главного героя корсара, национальность которого, по большому счету, не важна, но уже Купер акцентирует проблему национального достоинства и гордости американцев.

Подтверждением тому, что жанр морского романа, в отличие от темы или мотива, имеет национальный оттенок, является первый абзац романа Ф. Купера «Лоцман»: «Вопреки здравому смыслу, обитатели Британских островов давно домогались исключительного права на этот общий путь, отчего часто возникали конфликты, которые вели к кровопролитию и издержкам, вовсе не соответствующим выгоде, которую можно было извлечь»⁴. Авторская заявка сделана, ведущий модус романа определен, развитие сюжета осеняется преданностью и мужеством патриотов, свято верящих в необходимость борьбы американских колоний за отделение от метрополии. Романтический идеал национальной независимости страны в этом романе гармонизируется с абсолютной свободой и мощью океана, на которую человек не может посягать.

При дифференциации тематических и жанровых категорий (хотя зачастую происходит подмена одного другим, что, естественно, не просто затрудняет, но делает невозможным адекватный анализ текста) выясняется один важный феномен: эмоциональный уровень *наднационален*. Рецепция океанской стихии отражает естественные чувства человека, имеющие универсальный характер. Тогда как жанровая структура морского романа практически во всех его субжанровых разновидностях (это может быть роман морской карьеры, роман морских нравов, военный морской роман) несет на себе печать национальной принадлежности автора и озвучивает так называемую «морскую идеологему» государства, его геополитические претензии. Это происходит потому, что жанр морского романа, как в принципе и любой другой, несет в себе целую цепочку кодов, которой придерживается автор, осуществляя свою эстетическую власть над читателем. Реципиент подчиняется структурной организации произведения, усваивая при этом и его топику, и идеологию, носителем которой оно является, т.е. в читательское подсознание внедряется определенный «уровень культуры».

Если упустить из виду эту особенность морского романа, то вполне объяснимым становится упрек одного из современных критиков классику английского морского романа капитану Марриету в «национально-сословной спеси»³. Однако стоит прислушаться к свидетельству другого писателя-мариниста, Дж. Кон-

рада, потому что тогда выясняется одна интереснейшая подробность: «Марриет надолго сохранит значение благодаря своему возвышенному отношению к морской службе, которую он познал в то вдохновенное время, когда *от моря зависела судьба страны*»⁶. Замечание литературоведа свидетельствует как раз о том, что марриетовский роман в полной мере реализовал «скрытые, неясные смыслы», и прочитанное в XX столетии произведение Марриета подтвердило факт того, что текстовый континиум безграничен и многомерен. Кроме этого, явным стало разноречие, существующая непереводаемость с одного культурного дискурса на другой, тем более, что они хронологически отделены друг от друга.

В свою очередь, Конрад тонко определил понятие «морской силы», когда флот необходим как для защиты, так и для расширения государственного влияния. Старинный русский морской устав гласил: «Потентант, имеющий армию, имеет одну руку, потентант, имеющий армию и флот, имеет две руки». Совершенно очевидна интертекстуальная перекличка в виде цитации между лаконичной формулой устава и объяснением Конрада. Если проанализировать, в каких национальных литературах возникает морской роман, то обнаруживается интересный феномен: в новейшее время этот жанр развивается в тех странах, которые не только обладают стремлением к морскому доминированию, но и ведут подобную геополитику. Таким образом, геополитическая идеологема в какой-то мере поглощает эмоциональный и эвристический уровни, становясь доминантной в этой жанровой форме.

Морская тема и морской мотив, будучи национальными категориями и входя в онтологический комплекс искусства, имеют место практически в любой литературе, тогда как морской роман в основных субжанровых формах существует в нескольких: английской, русской, американской, французской, причем в последней в меньшей степени, чем в первых трех. Кроме этого, особое влияние оказывает фактор наличия мощного военного флота, который и реализует национальную социально-идеологическую инстанцию. Эта часть сложного жанрового кода морского романа, храня культурную память произведения, имеет, конечно же, различную степень актуальности для читателя-современника, но фактичность ее очевидна.

Американский контр-адмирал А. Т. Мэхэн, анализируя британский опыт создания колониальной державы, отмечал: «Ужасное оружие» — морская сила — сделало Англию богатой и, в

свою очередь, защитило торговлю, с помощью которой составилось ее могущество»⁷. Вопрос «морской силы» волновал и русских моряков, многие из которых пробовали свое перо в жанре морского романа. Н. Бестужев в «Опыте истории русского флота» предпринимает попытку осветить проблему освоения океана, развития флота с точки зрения геополитической стратегии государства: «Торговое государство, учиняясь богатым, не замедляет возбуждать в других народах зависть, недоброжелательство и желание вреда чужому благополучию. Покушения, опасные для торговли и мореплавания, заставляют брать предосторожности; морские силы вооружаются — и, таким образом, происхождение военных флотов берет свое начало»⁸.

Жанр морского романа интересен и важен тем, что он позволяет проследить процесс национальной самоидентификации, когда «душа нации» реализует себя через познание гармонии океана и человека, когда вырабатывается устойчивый многовековой ритуал коммуникаций с другими странами и народами, когда формируется диалог равных партнеров, когда личность не только познает общечеловеческие ценности, но и идентифицирует самое себя как часть государственной общности.

Сам жанр морского романа внутри себя многомерен и имеет разветвленную систему субжанровых форм. Романтической литературе более всего свойственна реализация жанра в философемах океан — человек, корабль — мир. Для классического реалистического романа XIX в. характерен интерес к мифеме корабль - государство, судьба моряка — разновидность экзистенциалии. В этом случае морское судно — это страна, чей флаг оно несет, и подобная форма практически всегда тяготеет к инварианту военного романа с сильным патриотическим модусом.

Основными факторами воздействия на возникновение и функционирование морского романа являются как внелитературные — национальная история флота, неразрывно связанная с прошлым и настоящим страны, появление писателей-моряков, так и литературные — художественное воссоздание особого морского мира, обладающего собственным, зачастую непереводаемым языком, что порождает внутренний диалог, размежевание, конфликтность между понятийным сводом сухопутного и океанского типов действительности. В. Пикуль четко отрефлектировал в романе «Моонзунд» различие существования на суше и на море: «За извечной тревогой брандвахты, что стелется по горизонту низкими тенями сторожевиков, далеко за волноломами гаваней и пустынями расхлябанных рейдов, там — уже в плеске вод и

обжигающих ветряных визгах, — там люди живут особой жизнью, наполовину отрешенные от обыденной суеты берега»⁹.

Закрытость морской жизни, которая ей присуща имманентно, формирует специфический морской дискурс, а писатель выступает в роли своеобразного «медиума», который приоткрывает тайну. Кроме истории цивилизации, формирующейся на суше, существует история освоения человеком океанов, что порождает особый тип личности, принадлежность которой к закрытой профессиональной касте и, скажем так, особость характера не подлежат сомнению.

В английской литературе интерес к океану определен как географически, так и исторически. Для британцев путешествие в другие страны, расширение границ и познание мира связано с пересечением водного пространства. И. А. Гончаров иронично заметил: «У англичан море — это их почва; им не по чем ходить»¹⁰. Если отвлечься от насмешливого тона русского прозаика, то можно увидеть, что он точно отметил роль океана в формировании национального сознания британцев.

В поэзии, драме, прозе Великобритании в силу внелитературных причин — островное положение страны, насыщенная история колониальной державы, устойчивый комплекс «владычицы морей» — океан, остров и корабль формируют устойчивые константы английской словесности¹¹. Р. Л. Стивенсон в «Английских адмиралах» писал: «Море — наш подступ и бастион; оно является сценой наших великих побед и опасностей; и мы привыкли поэтически утверждать, что оно наше»¹². Поэт XX столетия Дерек Уолкотт афористично сформулировал значение водной субстанции для судеб страны: «Море — это история нации»¹³.

Формирование и развитие морского романа в английской литературе, да и в любой другой, происходит тогда, когда одновременно начинают действовать несколько факторов. Акцентируем их синхронность, так как это позволяет очертить границы жанра. Основными факторами являются понимание океана не только как свободной стихии, не подвластной человеку, но как специфической среды существования индивида, что требует особой интерпретации. Если первое — свободная стихия — традиционный мотив (Дефо, Скотт, Колридж, Байрон), то о втором — среде обитания — вначале заявляет Купер. Затем эта идея в качестве пространственно-временной и экзистенциальной инстанций оформляется в творчестве Фредерика Марриета (1792—1848), потом подхватывается в романах его современников (Майкл Скотт, Бэзил Холл, Фредерик Чемьер) и развивается на протя-

жении более ста пятидесяти лет, по-разному «прорастая» в художественных поисках Стивенсона, Жюль Верна, Конрада, Станюковича, Мейсфилда, Киплинга, Форестера, Пикуля, Голдинга.

Далее, корабль как своеобразная пространственно-временная реалья становится моделью общества в миниатюре, что предполагает осознание и отражение ежедневного корабельного бытования, в которое служебные, обиходные, психологические, социальные и другие отношения входят составной частью. В этом романе появляется герой, которого в отличие от персонажей Дефо, Смоллета, Скотта неудержимо влечет океан и для которого парусник превращается в дом, а море является и специфическим способом реализации характера, и индивидуальной судьбой.

В британской литературе XVI—XIX вв. море виделось и изображалось с палубы парусника, даже в XX столетии в произведениях Мейсфилда, Сабатини, Форестера, Голдинга океан принадлежал парусу, а корабль использовал естественную силу ветра. Причина этого феномена заключается в том, что для многих писателей XIX, да и XX вв. парусное судно было эстетически более привлекательным, чем паровой, дизельный или турбинный корабль, так как парусник не нарушал гармонии океана, органично вписываясь в естественную стихию. В литературе XX в. существует эстетизация дизельного или турбинного судна как производного человеческого гения, однако большинство авторов рассматривает механическую модель корабля чаще всего в качестве иностранного тела в океане: «Крепко изругав извержения копоты из трубы, изгадившей белизну парусной романтики флота, Чайковский отправился в каюту — досыпать»¹⁴.

Морской роман может быть ориентирован как на «славное» прошлое, так и на настоящее. Если событийный уровень морского романа отнесен к XVII—XIX вв., времени расцвета парусного мореплавания, то в нем в большей степени присутствует рукотворная красота корабля, гармоническое единство морского судна и океана, которое не нарушается технократической цивилизацией. В этой же хронологически ориентированной форме реализуется традиционное благородство моряков. На рубеже XX в. К. Станюкович в письме к А. Н. Альмедингену достаточно четко определил жанр романа «Вокруг света на «Коршуне» — повествование о морских нравах и романтике океана: «Я предполагаю... дать описание кругосветного путешествия на военном корвете, обращая главнейшее внимание на бытовую сторону — на жизнь моряков на судне и на интересные типы моряков. Я рассчитываю познакомить читателей с прелестью плавания в тро-

пиках и с трудностями его во время штормов и ураганов и вообще дать верное представление о морской жизни»¹⁵.

Выделим в этой цитате сочетание «на военном корвете». Юные мичманы не только открывали для себя огромные просторы планеты, переносили бурю и штиль, проходили обучение в походе, но и участвовали в демонстрации «морской силы». Описания блистательных балов в Сан-Франциско или «теплого приема» на Гонолулу не могут скрыть основной цели кругосветного плавания — боевой подготовки моряков. Не только подтверждением существования, но и отражением в художественной форме морской идеологии Русского государства является приказ «беспокойного адмирала» в другом произведении К. Станюковича: «В подробном же донесении, написанном еще раньше, он сообщал, что соберет всю эскадру в Сан-Франциско и, получив по телеграфу извещение о войне, отправит все свои суда в крейсерство для ловли английских купеческих кораблей и для внезапных нападений на английские колонии»¹⁶.

Морская война XX столетия отразила дегуманизацию общества, например, Новиков-Прибой с негодованием писал об использовании японцами страшных снарядов «шимоза», выжигающих всю внутренность корабля и не оставляющих морякам надежды на выживание. Общеизвестное великодушие людей, объединенных особым, отличным от суши типом реальности и постоянно живущих в пограничной ситуации, разъедается коррозией жестокости.

Немецкие моряки нарушили во время первой мировой войны старинный морской закон: топя корабли, они не подбирали гибнущих в волнах людей. «Война в море вступила в новый период — законы человечности были отброшены, ничто уже не смущало души убийц в элегантных флотских мундирах. И только на востоке русский флот еще придерживался растерзанных правил кодекса гуманизма», — читаем в романе «Моонзунд»¹⁷.

Морской роман является тем жанром, в котором со всей очевидностью проявляется то, что привносит «новая эпоха»¹⁸. Если проследить изменения в жанре морского романа в диахронии, то выясняется любопытная деталь: интерпретации моря, корабля, характера моряка развиваются от романтической интерпретации океана и морской судьбы как антитезы филистерству обывателя до попытки осмысления глобальных политических проблем современности, в которые идея океанского доминирования входит составной частью, затрагивая глубинные национальные амбиции. Культура человечества не унитарна, она объемна и разнопла-

нова; морской роман, реализовавшийся в разных литературах и в разные эпохи, несомненно, несет на себе печать, как авторской неординарности, так и национальной идентичности, но единым для него является наличие устойчивой идеологемы, что само по себе представляется явлением достаточно уникальным. Писатель-маринист, будь то Купер, Марриет, Станюкович, Пикуль, Мейсфилд, Голдинг, озвучивает собственное понимание обращенности нации во внешний мир, придавая этой проблеме актуальность и вескость. Кроме этого, необходимо обратить внимание на «неявный смысл» жанра морского романа — океан в качестве одной на всех специфической реалии способствует объединению моряков, а корабли как территории разных государств — разъединяют.

Причем, независимо от индивидуальности автора или открыто-скрытой интенции, эта идеологема, отражаясь в архитектонике произведения или прямо, или опосредованно, всегда одна — доминирование собственного государства. Она может внедряться в текст автором достаточно авторитарно, что проявляется в акцентированном приоритете страны; может идти подтекстом, что выражается в идее морского равноправия и братства, осознания единой судьбы для всех моряков. Последнее более характерно для русской литературы.

При наличии единых жанроформирующих констант русский морской роман нельзя спутать с английским или американский с французским. Обладая жанровым кодом, который является структурообразующим, морской роман в каждой литературе имеет свои доминанты. Он отражает специфику как идею национального доминирования в океане, а также национальные особенности характеров моряков, их предрассудки, мифы, былички. Корабль представляет собой не только мир и общество, он не только служит расширению пространства, многомерно увеличивая информационное поле и героя, и читателя, но он является уменьшенной копией страны, чей флаг он несет. Последняя составляющая выступает в качестве устойчивой мотивемы, сохраняя свои основные признаки, но имея при этом «различные оценочные, смысловые и стилистические оттенки, а также пространственно-временную повторяемость»¹⁹.

Таким образом, европейский морской роман, сопрягаясь с самобытными чертами различных регионов, имеет симфонический характер, образуя интертекстуальную сеть, когда творческое начало одного автора дополняется самобытными чертами другого, что чаще всего проявляется в скрытых цитациях, аллюзиях и что подразумевает степень знания предшествующих текстов.

При этом национальная укорененность автора и его принадлежность определенной стране объективно проявляется в романе, открывая путь множественным конвергенциям.

Инварианты реализации жанра морского романа в разных литературных традициях не составляют механического целого, каждый из них уникален, индивидуален и незаменим, но при этом одной из стабильных составляющих данной жанровой системы можно считать наличие национальной окрашенности текста, которая так или иначе реализуется в произведении, вступает в переключку с культурологическим состоянием эпохи и образует достаточно стабильный фонд искусства.

¹ См.: К о в т у н Е. Н. Типы и функции художественной условности в европейской литературе первой половины XX века: Дис... д-ра филол. наук. М., 2000.

² G u g g e n b u h l R. Wanlei im Seeroman des 19. Jahrhunderts: Marryat — Melville — Conrad. Zurich, 1975. P. 4.

³ Ж о л к о в с к и й А. К. Блуждающие сны и другие работы. М., 1994. С. 29.

⁴ К у п е р Ф. Лоцман. Минск, 1993. С. 5.

⁵ У р н о в Д. М. Мичман Тихий и капитан Марриет, или «верность морских обязательств» // Marryat F. Mr. Midshipman Easy. М., 1982. P. 5.

⁶ Joseph Conrad on Fiction / Ed. by W.E. Wright. Lincoln, 1964. P. 48.

⁷ М э х э н А. Т. Влияние морской силы на историю. 1600—1783. СПб., 1896. С. 376.

⁸ Рассказы и повести старого моряка Н. Бестужева. М., 1860. С. 166-167.

⁹ П и к у л ь В. Моонзунд М., 1985. С. 163.

¹⁰ Г о н ч а р о в И. А. Фрегат Паллада // Гончаров А. И. Собр. соч.: В 10 т. М., 1972. Т. 2. С. 20.

¹¹ Более подробно о вариативности британского морского романа см.: С т р у к о в а Т. Г. Капитан Фредерик Марриет. Воронеж, 1998; Она же. Английский морской роман XIX—XX веков. Воронеж, 2000; Она же. «Морская трилогия» У. Голдинга: традиция и новаторство. Воронеж, 2000.

"Stevenson R. L. The English Admirals // The Oxford Book of the Sea / Ed. by J. Raban. Oxford; N.Y., 1992. P. 284.

¹³ I b i d. P. 500.

¹⁴ П и к у л ь В. Три возраста Окини-сан. М., 1985. С. 13.

¹⁵ С т а н ю к о в и ч К. М. Собр. соч.: В 6 т. М., 1958. Т. 2. С. 703.

¹⁶ С т а н ю к о в и ч К. М. Беспокойный адмирал // Станюкович К. М. Собр. соч.: В 10 т. М., 1977. Т. 5. С. 183.

¹⁷ П и к у л ь В. Моонзунд. С. 173-174.

¹⁸ Ж и р м у н с к и й В. М. Из истории западноевропейских литератур. Л., 1981. С. 62.

¹⁹ Г р е б е н н и к о в а Н. С. Зарубежная литература XX века. М., 1999. С. 117.