

Оригинальная статья / Original Article

DOI: 10.31857/S1605788024060082

**Киносценарий А. Платонова
«Воодушевление (или — Пусть нам завидуют боги!)»
в контексте кинематографического «железнодорожного» проекта
1936–1938 гг.**

© 2024 г. М. В. Осипенко

Кандидат филологических наук,
старший научный сотрудник
Института мировой литературы им. А.М. Горького РАН,
Россия, 121069, Москва, ул. Поварская, д. 25а
ORCID ID: 0000-0002-0294-8546
msn08383@gmail.com

Резюме. Кинодраматургия А. Платонова представляет наименее изученную часть наследия писателя. В настоящем исследовании впервые предпринята попытка реконструировать полную историю киносценария «Воодушевление (или — Пусть нам завидуют боги!)» (1936) — от заключения договора с киностудией до фактического прекращения работы над текстом. Впервые детально рассматриваются предпосылки его создания, освещаются отразившиеся в произведении кинематографические, политические, железнодорожные и прочие реалии середины 1930-х годов. К анализу привлечены не опубликованные ранее архивные документы, а также издания и периодика 1936–1938 гг. В ходе исследования выявлены существенные разногласия позиций Платонова и политически ангажированной киноорганизации. Эти разногласия, как показывает автограф сценария, повлекли за собой значительную правку цензурного характера. Ее внесение, однако, не уменьшило художественной ценности произведения (снимая или заменяя отдельные элементы, Платонов, как правило, сохранял в тексте маркеры нежелательной темы или поднятой проблемы).

Благодарность. Исследование выполнено по гранту в форме субсидии Минобрнауки РФ (проект «Русская и европейская классика в XXI веке: подготовка цифровых научных комментированных изданий», соглашение 075-15-2024-549 от 23 апреля 2024 г.).

Ключевые слова: Андрей Платонов, кинодраматургия, киносценарий, «Воодушевление», Мосфильм, советская литература, советский кинематограф.

Для цитирования: Осипенко М.В. Киносценарий А. Платонова «Воодушевление (или — Пусть нам завидуют боги!)» в контексте кинематографического «железнодорожного» проекта 1936–1938 гг. // Известия Российской академии наук. Серия литературы и языка. 2024. Т. 83. № 6. С. 89–107. DOI: 10.31857/S1605788024060082

**A. Platonov's Script "Inspiration (or — Lets the Gods Envy Us!)"
in the Context of the Cinematographic "Railway" Project 1936–1938**

© 2024 Maria V. Osipenko

Cand. Sci. (Philol.),
Senior Researcher at the A.M. Gorky Institute of World Literature
of the Russian Academy of Sciences,
25a Povarskaya Str., Moscow, 121069, Russia
ORCID ID: 0000-0002-0294-8546
msn08383@gmail.com

Abstract. A. Platonov's dramaturgy represents the least studied part of the writer's heritage. In this study, for the first time, an attempt has been made to reconstruct the complete history of the film script "Inspiration (or — Lets the gods envy us!)" (1936) — from the conclusion of the contract with the film studio to the actual cessation of work on the text. For the first time, the prerequisites for its creation are examined in detail, the cinematic, political, railway and other realities of the middle of 1930s reflected in the work are highlighted. The analysis involved previously unpublished sources or the text, cinematic archival documents, publications and periodicals of 1936–1938. During the study significant disagreements between the positions of Platonov and the politically engaged film organization were revealed. These disagreements entailed considerable censorship corrections, the introduction of which, however, did not reduce the artistic value of the work: Platonov, as a rule, kept markers of an undesirable topic or a problem which was raised in the text by removing or replacing individual elements

Acknowledgements. The work was financially supported by the grant from the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (agreement no. 075-15-2024-549 by April 23, 2024) "Russian and European Classical Texts in the 21st Century: Preparing Digital Academic Editions with Commentaries."

Key words: Andrey Platonov, film dramaturgy, script, "Inspiration", Mosfilm, soviet literature, soviet cinematograph.

For citation: Osipenko, M.V. *Kinoscenarij A. Platonova "Voodushevenie (ili — Pust' nam zavidujut bogi!)" v kontekste kinematograficheskogo "zheleznodorožhnogo" proekta 1936–1938 gg.* [A. Platonov's Script "Inspiration (or — Lets the Gods Envy Us!)" in the Context of the Cinematographic "Railway" Project 1936–1938]. *Izvestiâ Rossijskoj akademii nauk. Seriâ literatury i âzyka* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences: Studies in Literature and Language]. 2024, Vol. 83, No. 6, pp. 89–107. (In Russ.) DOI: 10.31857/S1605788024060082

Сценарий «Воодушевление (или — Пусть нам завидуют боги!)» был написан Андреем Платоновым в 1936 г. в рамках кампании по созданию фильмов о железнодорожном транспорте. Авторам в кинематографической форме нужно было показать те изменения, которые произошли в железнодорожной отрасли в 1935 г. под руководством наркома путей сообщения, секретаря ЦК ВКП(б) Л.М. Кагановича. Одновременно кампания приурочивалась к выпуску юбилейных фильмов, посвященных 20-летию Октябрьской революции. Этот проект стал одним из наиболее крупных социальных и государственных заказов в кинематографе 1930-х годов. В него были вовлечены десятки сценаристов, режиссеров, штатных сотрудников кинофабрик, Главного управления кинофотопромышленности при СНК СССР (далее — ГУКФ, ГУК¹), НКПС, железнодорожников. Из сценаристов к этому проекту, помимо Платонова, в той или иной степени привлекались: А. Авдеенко, О. Леонидов, Л. и Ю. Никулины, Л. Рахманов, В. Скрипичин, Г. Шаховской, В. Шкловский, Э. Фурманов, В. Ядин. Из режиссеров проектом интересовались или принимали активное участие в нем С. Эйзенштейн, Г. и В. Васильевы, Э. Гарин, Е. Червяков и др.

Для Платонова работа над сценарием ознаменовала начало нового, самого активного этапа

его киноматюргической деятельности (только в 1936 г. им разработано не менее трех киносценариев к полнометражным художественным фильмам, включая более десятка их вариантов и редакций). Впервые после работы над «Песчаной учительницей» (1927)² создание киносценария велось в рамках полноценного сотрудничества с кинофабрикой. Сам писатель в последующие годы неоднократно возвращался к этому сценарию, не теряя надежды воплотить (хотя бы частично) этот замысел в жизнь.

В статье впервые предпринята попытка реконструировать полную историю киносценария «Воодушевление (или — Пусть нам завидуют боги!)» — от заключения договора с кинофабрикой до фактического прекращения работы над текстом; впервые детально рассматриваются предпосылки его создания, освещаются повлиявшие на судьбу сценария кинематографические, политические и идеологические контексты, а также некоторые отразившиеся в произведении биографические, железнодорожные и другие реалии середины 1930-х годов. К рассмотрению привлечены неизвестные и неопубликованные ранее архивные материалы и периодика 1936–1938 гг.

Начало кинематографическому «железнодорожному» проекту положило обращение Л.М. Кагановича в Союз писателей и на кинофабрики в конце 1935 г. К этому времени Каганович уже

¹ В августе 1936 г. Главное управление кинофотопромышленности (ГУКФ) было переименовано в Главное управление кинематографии (ГУК).

² См. подробно: [1].

выступал «заказчиком» таких культурных проектов, как произведения и фильмы о московском метро и о Москве³; в общественном сознании уже существовали представления о победах в той или иной области социалистического строительства, свершившиеся под руководством «ближайшего и лучшего соратника т. Сталина», умело применяющего на практике «сталинский стиль» управления⁴.

Пожелания Кагановича в связи с идеей создания фильма о «железнодорожной державе» (определение Сталина) известны по различным источникам. Они, например, звучали в ходе встреч, посвященных этой кампании. Так, например, заведующий литературной редакцией издательства «Гудок» Виталий Ермилов, возглавлявший этот проект⁵, транслировал их следующим образом: «...Л.М. Каганович поставил перед всеми нами вопрос о превращении железнодорожников в самых передовых и самых культурных пролетариев. <...> ...нам нужно показать... настоящих, живых людей, которые были на транспорте в полосе неудачи, а сейчас, под большевистским руководством, поднялись и начали совершать героические дела. <...> Поставлен также вопрос о том, что у нас нет ни одной хорошей кинофильмы. Между тем, нет недостатка в исключительно героических эпизодах и в замечательных исторических материалах. <...> ...настоящих, серьезных, увлекательных фильмов у нас до сих пор еще нет. Нам нужно создать “Чапаева” железнодорожного транспорта. Так поставил вопрос наш нарком»⁶. На совещании в Союзе писателей СССР (далее – СП) 29 апреля 1936 г. О. Леонидов рассказывал членам киноведения (входило в состав драмсекции СП) о готовности Кагановича лично «вдохновить» писателей: «Тов. Каганович лично обращался к Мосфильму с тем, чтобы все силы сценарной и режиссерской кинематографии были брошены на то, чтобы к юбилею создать фильм о транспортной державе. <...> Тов. Соколовская

(заместитель директора “Мосфильма” Е.К. Соколовская – М.О.) предполагает устроить совещание у т. Кагановича с участием работников драмсекции. <...> Тов. Каганович хочет сказать, чего ждет транспорт от кинематографии. “Гудок”, который возглавил эту кампанию, не может вдохновить авторов, как это сделает Лазарь Моисеевич»⁷.

Однако нарком принял лишь одного Л. Никулина: в начале мая и 29 сентября 1936 г.⁸ В ходе этих встреч Кагановичем были довольно четко сформулированы ожидания политической власти от транспортных кинокартин (зафиксированы Никулиным в виде тезисов бесед с наркомом). Основные среди них: «показать связь транспорта с хозяйством и обороной страны»; показать транспортную отрасль в динамике: до «перелома» («отчуждение железнодорожников», «общие успехи и отставание транспорта»), затем удар по «предельщикам» в апреле 1935 г.⁹, период стахановского труда и «подъем» на железнодорожном транспорте¹⁰; «показать в фильме причины поражений в прошлом и причины побед в настоящем»; показать стимулы развития: «основа сценария – суд и орден» («99% железнодорожников были кандидатами на скамью подсудимых. Дело не в том, чтобы их разогнать, а в том, чтобы научить работать. <...> Чувство победы. Слезы и волнения при получении орденов»); показать «проблему чести» железнодорожников («Стыдно за себя, за свое отставание»), «накопление уважения» и кульминацию: «Велика честь работать на ж. д. транспорте» (Сталин)¹¹. Кроме того, требовалось показать деятельность «врагов и полуврагов», роль социалистического соревнования, работу парторганизации¹².

Таким образом, сценаристам в художественной форме предписывалось закрепить официальную версию событий, произошедших в транспортной

⁷ РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 147. Л. 25–26.

⁸ Впервые об этой встрече упоминается 16 апреля 1936 г. на одной из рабочих совещаний представителей киноведения драмсекции СП с руководством Мосфильма. Е.К. Соколовская, озвучив проблему создания транспортных сценариев, впервые поделилась планами работы Никулина: «...а с Львом Никулиным мы наметили схематические линии, по которым должны работать. По этому вопросу мы едем к Лазарю Моисеевичу, и он даст нам указания» (РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 169. Л. 161).

⁹ О кампании борьбы с «предельщиками», ее подоплеке и последствиях см.: [5, с. 79–82].

¹⁰ Об истории и особенностях стахановского движения на транспорте см. [Там же, с. 82–85].

¹¹ РГАЛИ. Ф. 350. Оп. 1. Ед. хр. 71. Л. 1–4.

¹² Там же.

³ Результатами этих инициатив стали: [2]; [3]; [4]; роман А. Платонова «Счастливая Москва» (1933–1935) и др.

⁴ См., например, [3, с. 132, 144, 179 и др.]; [4, с. 15, 16, 40 и др.].

⁵ В 1935–1936 гг. в издательстве «Гудок» вышли книги: «Люди великой чести» (М., 1935), «Знатные люди железнодорожной державы» (М., 1936), «Молодая гвардия транспорта» (М., 1936); готовящийся в «Гудке» с конца 1935 г. сборник «Люди железнодорожной державы» (который, единственный, должен был сосредоточить вокруг этой темы профессиональный писательский коллектив) не был напечатан по плану.

⁶ Выступление В.И. Ермилова 26 января 1936 г. на встрече в СП писателей, драматургов, сценаристов с транспортниками: РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 140. Л. 8–10.

отрасли с приходом Кагановича в марте 1935 г., (она была подробно изложена наркомом в докладе «Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением» [6]) и одновременно сыграть агитационную роль, эмоционально поддержать моральный дух железнодорожников. По этому заданию Л. Никулиным (который привлёк к этой работе своего брата Ю. Никулина) в июне 1936 г. была написана первая редакция сценария «Честь».

Вместе с тем со стороны кинофабрик предложения поступали, после инициативы Кагановича, ко всем писателям (к Платонову оно, скорей всего, поступило через редакцию издательства «Гудок»); сценаристских ресурсов не хватало — об этом неоднократно говорилось на рабочих встречах драмсекции с кинематографистами, а также с трибуны в Доме писателей: «Мы должны ГУКФ помочь найти авторов», «вся работа секции драматургов должна быть сосредоточена» на пьесах и сценариях к 20-летию Октябрьской революции [7].

На первых порах для откликнувшихся на этот призыв писателей задача, связанная с железнодорожной темой, стояла довольно широко; запущенный процесс предполагал, по словам киномуководства, многообразие ракурсов и проблематики: «По транспорту мы не боимся затевать целый ряд больших работ, потому что тема эта многообразна»¹³, — рассуждала Е. Соколовская 10 мая 1936 г. на совещании в Доме писателей. На этом совещании присутствовали руководители Союза писателей, драматурги и кинематографисты, все руководство киноотрасли и кураторы из ЦК ВКП(б) (А. Щербаков, А. Ангаров, Е. Тамаркин, К. Юков, П. Керженцев и др.); проверялась степень готовности кинофабрик к 1937 г. и обеспеченность сценариями важнейших юбилейных тем. Кинематографисты признавали: «Для нас не секрет, что мы не успели откликнуться на большую полосу побед нашего транспорта»¹⁴, но весьма оптимистично смотрели в будущее: среди планов выпуска в 1937 г. были названы «железнодорожные» фильмы, по которым уже началась работа: «Высокие скорости» Г. Шаховского, «Предел» В. Шкловского (другие названия: «Петр Кривонос», «Машинист», «Железная дорога»), «Нерв» Л. Рахманова (другое название «Железная дорога»), «Человек-песня» А. Авдеенко, «Честь» Л. Никулина¹⁵. О сценарии Платонова объявила Е. Соколовская, накануне подписавшая с ним

договор (см. ниже): «...тов. Платонов начал работу над транспортной темой и должен закончить ее 20 июля»¹⁶.

Присутствовавшие на совещании сценаристы подтвердили разнообразие своих планов и замыслов. В. Шкловский планировал «поскорее сдать либретто для того, чтобы показать товарищам», что можно «работать над одним романом», и раскрывал нюансы своей работы о машинисте-стахановце П. Кривоносе: «Основная тема — борьба с пределом. Трудность та, чтобы не было семейного конфликта, а чтоб была показана сила сопротивления, которую приходится преодолевать героям, всему миру железнодорожников»¹⁷. Л. Никулин вскользь подчеркнул свою удачу: «Я на днях вел разговоры с “Мосфильмом”, и два дня тому назад руководитель “Мосфильма” и я были приняты Лазарем Моисеевичем. Разговор продолжался часа два. Лазарь Моисеевич дал очень важные и конкретные указания по построению сюжета, по идеологии и по тем людям, которые должны быть показаны. Это был очень интересный и глубокий разговор, который в значительной степени облегчил мою работу»¹⁸.

Майское киносовещание имело важное значение: озвученные на нем задачи и директивы партии определили ведущие тенденции и настроения в кинопроизводстве 1936—1937 гг.

Представители ЦК ВКП(б) напомнили кинематографистам прежде всего об особом статусе юбилейных картин: требовались «высококачественные» произведения, разрабатывающие «крупные, по-настоящему проблемные» темы; при этом важно, «как предложенные темы будут поданы» [7]. А. Щербаков, направляя работающих для кино писателей, предупредил, что «настоящая юбилейная тема» должна «звучать положительно» [Там же]. Сценаристам, не желающим брать на себя «крупные» темы, необходимо было, по словам Щербакова, «себя перестроить»: «Тов. Финн говорил здесь, что писатель может дать только то, чем он полон. Мы не можем целиком стать на ту точку зрения, что каждый может писать о том, чем он полон. Товарищам, которые захвачены мелкой, неинтересной темой, мы должны дать совет — попробовать себя перестроить в соответствии с теми требованиями, которые предъявляет к драматургии великая юбилейная дата» [Там же].

¹³ РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 171. Л. 79.

¹⁴ Там же. Л. 10.

¹⁵ См.: [7], [8], РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 171. Л. 14, 79.

¹⁶ РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 171. Л. 22.

¹⁷ Там же. Л. 32.

¹⁸ Там же.

Лейтмотивом выступления А. Щербакова стали предупреждения о необходимости выполнения плана, обязательств, требования установить «жесткий порядок, чтоб сценарий был готов в срок»¹⁹ (сроки на этом совещании прозвучали следующие: сдача — в августе-сентябре, «самый крайний срок окончательного утверждения юбилейных сценариев — первое декабря 1936 г.» [Там же]).

После этого совещания задача выполнения плана 1937 г. выходит на первое место в повестках дня всех киноорганизаций. Уже через неделю, на проходившем в Москве с 17 по 20 мая 1936 г. ежегодном киносовещании, звучали предостережения о недопустимости срыва сроков, отмечалась традиционная причина рисков неисполнения планов, вызывающая «затяжку» запуска фильмов в производство: «либеральное» понимание сценария, «малокритический подход» к принимаемому от авторов литературному сценарию, небрежность в заключении договоров с «крупнейшими» авторами и т. п.²⁰ На этом же совещании, в докладе директора «Мосфильма» Б. Бабицкого, была представлена заявка Платонова под «условным названием» «Транспорт»: «О людях железнодорожной державы, о стахановцах и о новой системе работы, о тех достижениях и трудностях, которые имеются там»²¹.

19 мая 1936 г. ситуация вокруг производства юбилейных кинокартин обсуждалась на заседании Оргбюро ЦК ВКП(б) (в обсуждении участвовали секретарь ЦК ВКП(б) А. Андреев, секретарь Партколлегии Комиссии партийного контроля М. Шкирятов, А. Щербаков, председатель Всесоюзного комитета по делам искусств П. Керженцев и др.). Комиссии во главе с Щербаковым было поручено разработать организационные мероприятия, обеспечивающие выполнение плана, «особенно в качественном отношении»²². 13 июня Щербаков подписывает и направляет в Оргбюро проект постановления ЦК ВКП(б), 27 июня 1936 г. утверждается Постановление, согласно которому Комитету по делам искусств при СНК СССР указывалось на необходимость пополнить сценарный портфель темами, «не нашедшими отражения в производственном плане» 1936 г. Среди восьми предлагаемых тем, первая — «Люди социалистического транспорта»²³. При этом

указывалось, что картины на эти темы должны «выйти на экран не позднее 1 октября 1937 г.»²⁴. Этим же постановлением Комитету по делам искусств и ГУКФ предписывалось усилить контроль за сценариями, повысить ответственность директоров фабрик и режиссеров за брак и перерасходы по сметам и т.д.; ужесточался цензурный надзор.

С июня 1936 г. стиль публикаций, посвященных кинопроизводству (особенно в многотиражных газетах, выпускаемых парткомами и фабкомами кинофабрик), стали определять угрозы, напоминания о долге перед партией, обязательствах, о крайних сроках и высочайших требованиях к юбилейным фильмам — «произведениям большого идейного значения и высокого мастерства» [9]. Е. Соколовская, отчитываясь в начале июня о текущей работе «Мосфильма», поддерживала тревогу по поводу наличия сценариев: «Еще пять сценариев должны поступить в студию 10 и 15 июня. Однако есть надежда только на сценарий А. Платонова “Транспорт” и А. Чапыгина “Степан Разин”. <...> Э. Фурманов по своему сценарию “Зеленая улица” представил только либретто» [10].

К середине года в озвучиваемых планах разных кинофабрик упоминались «железнодорожные» сценарии следующих авторов: Л. Никулина, А. Платонова, В. Шкловского, Л. Рахманова, В. Скрипицына и В. Ядина [11, с. 13]. В сентябре этот список пополнился еще одним сценарием А. Платонова о транспорте — уже для «Ленфильма» — «Священная жизнь»²⁵. К этому времени руководству кинофабрик уже неоднократно высказывались предупреждения по поводу обилия заключенных договоров, в том числе в связи с задержкой юбилейного плана: «По данным ГУК, студиями заключено 172 договора с писателями и драматургами на сценарии для юбилейного года. Известно, что кадры киносценаристов и писателей, работающих для кино, чрезвычайно невелики. Откуда же берется такая астрономическая цифра? Вопрос разрешается просто, если просмотреть списки авторов различных студий. Одни и те же фамилии фигурируют в этих списках. Лев Славин работает над второй серией “Юности Максима” для Ленфильма и над сценарием “Октябрь” для Мосфильма. А. Толстой для

¹⁹ Там же. Л. 55.

²⁰ РГАЛИ. Ф. 2456. Оп. 1. Ед. хр. 179. Л. 73, 84, 86 и др.

²¹ Там же. Л. 60.

²² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 114. Ед. хр. 607. Л. 4.

²³ Там же. Ед. хр. 763. Л. 82.

²⁴ Там же.

²⁵ Сценарий появился в планах под названием «Бессмертие» (см., например, [12]). Готовый сценарий (получивший название «Священная жизнь») Платонов предположительно отправил на кинофабрику «Ленфильм» в конце сентября — начале октября 1936 г. (см.: [13, с. 443–446]).

Ленфильма пишет два сценария... для Мосфильма — сценарий фантастического фильма “Утренняя Звезда”, а для Белгоскино — “Октябрь в Белоруссии”. В. Гусев тоже пишет два сценария: для Ленфильма “Пограничники” и для Мосфильма “Три солдата”. Платонов пишет “Транспорт” для Мосфильма и “Дружба народов” для Туркмении (речь идет о сценарии для “Туркменфильма”, который позже получит название “Песнь колес” — *М.О.*). И так работает большинство авторов. Нередко сроки сдачи сценариев почти совпадают, и автор сознательно идет на значительную просрочку или вообще откладывает в долгий ящик работу над одним из сценариев <...> Большинство сценариев по планам студий должны были поступить в мае-июне (как и сценарий Платонова “Водушевление” — *М.О.*). Однако, сценарные портфели пусты и в августе» [18, с. 4]. Такая практика планирования сценарной работы рассматривалась как крупный недостаток кинопроизводства, становилась объектом жесткой критики в адрес киностудий (в 1938 г. она официально объявлена «антигосударственной» [14, с. 521]) и еще более усугубляла положение в отрасли.

В конце августа 1936 г. в Комитете по делам искусств при СНК СССР прошло еще одно правительственное совещание (присутствовали А. Ангаров, Е. Тамаркин, П. Керженцев и др.). Снова было указано на высокий риск неисполнения сроков, плохое руководство производством, растраты, хаотичность сценарной работы и т.д. [15]. На вопрос П. Керженцева «Как у вас обстоит дело с новыми сценариями?» директор «Мосфильма» Б. Бабицкий отвечал: «Пока не блестяще. <...> Ряд сценариев уже поступил, но они требуют дальнейшей работы над ними». В перечне сценариев, требующих переделки, названы и «железнодорожные», в том числе платоновский «Транспорт» [Там же].

В октябре 1936 г., на фоне обсуждения разгромной статьи в «Правде» [16] и показательного процесса над руководством «Востокфильма»²⁶, кинофабрики представили осторожные, пока ориентировочные, планы выпуска кинокартин на юбилейный, 1937-й год. В план «Мосфильма» вошло лишь 10 полнометражных художественных картин (позже это число было снижено до 8). Платоновского сценария, который не удовлетворил сценарный отдел кинофабрики по целому ряду причин (см. ниже), в плане не было; о сценарии Л. и Ю. Никулиных «Честь» сказано чрезвычайно

осторожно: «Этот сценарий, однако, нуждается в значительных переделках» [17]. Комментируя этот план, Соколовская признавала, что «сценарный отдел студии не обеспечил в полной мере своевременную подготовку к 1937 году. <...> В портфеле сценарного отдела нет еще сценариев для основных юбилейных фильмов» [Там же].

В этот период решила судьба почти всех киносценариев, лежавших в портфелях кинофабрик в 1936 г. Она почти одинакова: прекращение контактов с писателями, незапуск в производство. Среди писателей-сценаристов, находившихся в большинстве своем на периферии кинематографического процесса, впрочем, ощущений глобальных изменений не было. В ноябре 1936 г. о пренебрежительном отношении дирекций кинофабрик к сценаристам, нежелании тесно работать с писателями говорилось как о перманентном состоянии: «...мы находимся в состоянии подсобников, подручных», «Писатель в кинематографии никогда не получает отзыв о своей работе от лица, авторитет которого для него безусловен. Чаще всего он получает отзыв в виде анонимной бумажки. Как правило, мы не знаем — кто писал отзыв...», «Часто сценарии бракуются не потому что он плох или хорош, а потому что он дирекции не нужен. А мы просто хотим знать, плох или хорош наш сценарий», «Сценарии, которые мы пишем по заказу киностудий, пишутся на всякий случай. Шансов на то, что они пойдут в производство — очень мало», «...не обеспечена творческая самостоятельность и творческая работа писателей в кинематографии. С писателями в кинематографии не считаются. ...людям уже некогда возиться с тобой, если они знают, что твой сценарий в производстве не пригодится», «...если вам действительно нужны сценарии, если вы можете их поставить — заказывайте, но не следует заказывать наугад, без уверенности в том, что сценарий будет поставлен» и т.д. (реплики В. Шкловского, О. Брига, Л. Никулина и др. на совещании киносценаристов в Союзе писателей 23 ноября 1936 г.²⁷). В связи с увеличением, накануне юбилейного года, заказов, в этот период, по-видимому, возросло и количество отказов, которые стали, кажется, еще более формальными; причины прекращения работ по сценарию, как правило, не объяснялись, автора могли вовсе не поставить в известность. Так было отказано В. Шкловскому, который узнал о прекращении работы над его сценарием о Петре Кривоносе случайно, прямо на упомянутом совещании 23 ноября 1936 г.²⁸

²⁶ С 21 по 26 октября 1936 г. в Москве проходит судебный процесс над руководством «Востокфильма», обвинения пали на руководство сценарного отдела.

²⁷ РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 2. Ед. хр. 173. Л. 33, 35, 45 и др.

²⁸ Там же. Л. 94–95.

Платоновский «железнодорожный» сценарий «Священная жизнь» забраковали на кинофабрике «Ленфильм» также без объяснения причин, после получения текста²⁹. Дирекция «Мосфильма» поступила с платоновским «Воодушевлением» более дипломатично (см. ниже).

К концу 1936 г. из всех «железнодорожных» сценариев в производстве остались уже только три: «Честь» («Мосфильм»; сценаристы Л. и Ю. Никулины, режиссер В. Червяков), «Железная дорога» («Ленфильм», сценарист Л. Рахманов, режиссер М. Левин), «Зеленая улица» («Белгоскино», сценаристы В. Скрипицын, В. Ядин; режиссер Б. Шрейбер). За судьбами этих, оставшихся в планах кинофабрики фильмов, следили и железнодорожники³⁰, и, в первую очередь, партийное руководство. Очень кратко осветим дальнейшую судьбу этого проекта.

Сообщения о верстке юбилейного плана кинофабрик и информация о вошедших в него «железнодорожных» сценариях шли в январе 1937 г. одновременно с потоком информации о процессе «Параллельного антисоветского троцкистского центра»³¹, а также напоминаний о том направлении, которым должно следовать искусство, чтобы избежать судьбы 2-го МХАТа, оперы Д. Шостаковича, пьесы Д. Бедного «Богатыри», фильмов «Прометей», «Строгий юноша» и других снятых с экрана картин «в результате грубейших формалистических, трюкаческих, натуралистических вывертов» [21]. Основное требование, которое должно соблюдаться при отборе тем, сюжетов, сценария, — «партийность в искусстве»; творческим работникам нужно было «добиться того, чтобы отношение к положительному и отрицательному было выявлено совершенно четко»; «Необходимо полное соответствие задач киноискусства задачам нашей партии» [22]. Только следуя этим заветам, художник будет пользоваться «величайшей заботой и вниманием» со стороны партии и правительства [21]. Самым

отчетливым подтверждением серьезности этих указаний партии стали принятые в марте 1937 г. решения по фильму С. Эйзенштейна «Бежин луг» [23, с. 280–301].

По вопросу транспортных кинокартин назначенный заместителем заведующего хозяйственно-производственным отделом ГУКа, бывший прокурор на транспорте В. Брук в январе 1937 г., не дожидаясь завершения «процесса», объявил кинофабрикам новые партийные задачи и потребовал переработать все находящиеся в работе сценарии³². Сценарий фильма «Честь» (литературный, а затем режиссерский) подвергся наибольшей правке. Главными из множества переделок стали изменения, связанные с темой партийного руководства и темой «врагов» (в политическую версию событий 1935 г. необходимо было ввести рассказ о стоящих за спинами «предельщиков» членов подпольного троцкистского центра, показать участие НКВД в разоблачении заговора).

Весь 1937 г. сроки сдачи «транспортных» сценариев сдвигались, требования переделок не прекращались даже на стадии съемок. «Железная дорога» Рахманова снят с производства в конце 1937 г. Фильмы «Честь» и «Зеленая улица» Никулина из-за переделок перешли на 1938 г. 14 марта 1938 г. С. Дукельский, назначенный после ареста Б. Шумяцкого начальником ГУКа, направил Сталину записку с приложением плана по производству полнометражных картин в 1938 г. Большинство картин Сталин перечеркнул: «Не стоит»; в том числе обе картины по железнодорожному транспорту: «Честь» и «Зеленая улица»³³. Съемки по ним были уже почти завершены. 29 марта Дукельский представил Сталину сокращенный по его указанию план, без всех транспортных картин³⁴. Однако тут же выходит постановление, в котором отдельным пунктом разрешалось все-таки закончить находящиеся в производстве несколько фильмов, в том числе «Честь»³⁵. На экраны фильм по сценарию Л. и Ю. Никулиных вышел в конце 1938 г. «Самая напряженная сцена», как подчеркнули в «Правде» сразу после выхода картины, «телефонный разговор старого Орлова с Л.М. Кагановичем. ...его присутствие [Кагановича] ощущаешь во все самые важные, самые ответственные моменты» [24]. Надо сказать, что у

²⁹ По воспоминанию Платонова, это происходило следующим образом: «...“Ленфильм” предложил мне написать сценарий... Такой сценарий был мною написан и послан в “Ленфильм”. Вскоре я получаю официальное заключение по своему сценарию... В этом заключении было сказано следующее (точной формулировки я не помню, но за смысл ее я ручаюсь): что ваш (т.е. мой) сценарий настолько своеобразен и талантлив, что не может быть и речи о его постановке» [18, с. 443]. Текст сценария, сохранившийся в архиве «Ленфильма», опубликован: [19].

³⁰ См., например, [20].

³¹ Второй Московский процесс (дело «Параллельного антисоветского троцкистского центра») прошел в Москве с 23 по 30 января 1937 г.

³² РГАЛИ. Ф. 2456. Оп. 1. Ед. хр. 200. Л. 19а, 24, 38.

³³ РГАНИ. Ф. 3. Оп. 34. Ед. хр. 63. Л. 85.

³⁴ Там же. Л. 102.

³⁵ Там же. Л. 107.

истоков этой традиции художественного показа Кагановича стоял Платонов, и авторы фильма позаимствовали из его рассказа «Бессмертие» (1936) диалог Левина с наркомом. В фильме звонок Кагановича начальнику политотдела среди ночи начинается заботливым замечанием наркома о позднем времени суток; «Час поздний, правда... Но ведь и народный комиссар тоже не спит», — парирует Шагин³⁶. Функции платоновского железнодорожника Левина неслучайно были переданы начальнику политотдела, как неслучайна была отсылка к «Чапаеву» (1934) в предъявленных к сценариям о транспорте требованиях. Роль политработника Фурманова к середине 1930-х годов была уже ритуализирована, и во всех сценариях о транспорте, допущенных ГУКом к производству, ключевую роль играл парторг («Зеленая улица», «Железная дорога») или начальник политуправления («Честь»).

Хвалебная статья в «Правде» в 1938 г. обозначила основные ожидания политической власти от всех «железнодорожных» кинокартин: «Герои картины — передовые кривоносовцы транспорта: молодой энтузиаст Орлов, мастер быстрой езды, и его отец, прекрасный машинист, которого вредители пытались оклеветать и погубить. Начальник политотдела показан в картине, как спокойный, уверенный, настороженный и умный большевик. Эти основные фигуры картины типичны и для всего советского транспорта. Очень остро дана фигура резидента фашистской разведки на дороге... <...> Мерзкого и коварного врага настигает карающая рука советской разведки. Простым и понятным языком рассказывает фильм о повседневной борьбе за победы сталинского транспорта» [Там же].

Контекст кинематографического «железнодорожного» проекта, контуры которого обозначены выше, документирует еще одну страницу биографии А. Платонова второй половины 1930-х годов. Он позволяет по-новому прочитать историю текста киносценария «Воодушевление» и выявить новые его подтексты.

Киносценарий «Воодушевление (или — Пусть нам завидуют боги!)» написан Платоновым в период «оттепели» в его литературной жизни. Приглашение к работе над фильмом о транспорте, вероятно, не состоялось бы без похвалы секретарем СП В. Ставским «железнодорожного» рассказа Платонова «Бессмертие» весной 1936 г. и

выдвижения Платонова в ряды лучших литературных кадров страны³⁷.

Договор с «Мосфильмом» Платонов подписал 7 мая 1936 г. Согласно документу, он принимал на себя обязательства «не позже 20 мая представить на утверждение киностудии сюжетную схему»; готовый сценарий «звукового полнометражного фильма о людях железнодорожного транспорта» нужно было сдать «не позднее 15 июня 1936 г.»³⁸.

Вероятно, сценарий (его первая редакция) писался в мае — начале июня 1936 г. В июле писатель уже находился с семьей в Крыму, где провел не меньше месяца [18, с. 419–420]; [27, с. 485–490]. До отъезда Платонов, скорей всего, уже сдал на кинофабрику сценарий, а по возвращении в Москву приступил к работе по замечаниям «Мосфильма»³⁹.

Как показывает автограф⁴⁰, замысел сценария родился не сразу. Изначально экспозиционная часть сценария разрабатывалась близко к фабуле рассказа «Фро». Однако по ходу кинематографического «показа» разлуки героев Платонов отказался от развития основного мелодраматического сюжета рассказа и стал вести повествование в героико-производственном ключе, ориентируясь на требования к фильмам о железнодорожном транспорте. Вероятно, какие-то элементы будущего сценария он обсуждал до этого лично с Е. Соколовской (по крайней мере, Платонов ввел в сценарий обозначенные Кагановичем тему «суда и ордена», «проблему чести» железнодорожника).

Следы особых раздумий писателя зафиксировала впервые правка сцены в купе вагона поезда, увозившего Федора на Дальний Восток. Платонов несколько раз перерабатывал сцену, искал способы описать внутреннее состояние тоскующего по жене Федора (29). Отсюда же начал разработку образов и сюжетных линий, которые в дальнейшем резко противопоставят сценарий рассказу «Фро». Героиня Фро получила новое

³⁷ Подробней см. [26].

³⁸ РГАЛИ. Ф. 2124. Оп. 1. Ед. хр. 15. Л. 19.

³⁹ Сохранилась рабочая запись секретаря СП В. Ставского от 9 июля 1936 г., свидетельствующая о том, что в начале июля сценарий уже был написан (а также о том, информация о платоновском киносценарии была распространена довольно широко): «Платонов написал сценарий “Воодушевление” или “Пусть нам завидуют боги” — производство Мосфильм» [26, с. 324].

⁴⁰ ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 295. Л. 1–89 (автограф не опубликован); далее в тексте статьи при цитировании текста автографа указываются только номера листов в круглых скобках, без указания архивного шифра.

³⁶ См. [25], с 27 мин. 23 сек.

имя, Арфа⁴¹, и новую историю жизни, более отвечающее задачам показа стахановцев транспорта. Арфа — трудолюбива⁴² и сознательна — даже более, чем Федор: она не вызывает мужа, как в рассказе, ложным сообщением о своей смерти; напротив, расстроена встречей: «Федя, ты зачем вернулся: тебя в тюрьму возьмут. Федор: — Я по тебе соскучился. Арфа берет лопату в углу комнаты. — Я шлак пойду копать, а то нам нечего будет есть, и ты меня разлюбишь. <...> Ложись спать. Снимай штаны и подштанники, я приду их заштопаю. — И уходит» (61–62). Положительный образ героини подчеркивают и ее скромность, робость, аскетичность. В ходе правки, например, Платонов переправил «изящные туфли», «плащ или летнее пальто» Фро на «бедные туфли», «дешевый плащ» Арфы (10); также «одел» Арфу «в пиджак (наверно, старый, отцовский), в валенки (даже при летней натуре)»; реплика Фро «Я неприличная» исправлена на реплику теперь уже Арфы «Я некрасивая» (23) и т.д.

Согласно новому замыслу, Федор уезжал не на стройку «коммунизма» («Фро»), а на исправительные работы (от прежнего замысла в сценарии осталось нетронутым описание купе пассажирского поезда, открытого вагона без охраны); в начало сценария Платонов ввел сцены суда, вынесшего обвинительный приговор Федору после аварии (эта вставка выполнена на отдельных листах). По ходу работы появился эпизод побега Федора с поезда — прыжка «во тьму» после очередного видения возлюбленной: «Федор вскакивает, ударяется головой о третью полку. Глаза его открыты, но они бессознательны. Он прыгает на пол. Ночь. Поручни из тамбура вагона. Поезд идет быстро. Слышна работа паровоза. Рука Федора хватается за поручень, показывается Федор, он опускается по ступенькам вниз, задерживается на мгновение на нижней ступеньке и прыгает вниз» (А)⁴³. Возвращаясь, Федор совершает

два «героических» поступка: один из них «случайный», совершаемый по пути домой, как бы между делом (помощь своему тестю Евстафьеву вывезти тяжеловесный состав), другой — официальный, под руководством Кагановича (Федор ведет «стахановский поезд»⁴⁴). В финале Федор возвращает себе расположение Арфы и «честь» железнодорожника.

К образам персонажей, в которых так или иначе отражена тема стахановского труда, новых методов работы, можно отнести машиниста «в отставке» Евстафьева, который возвращается по просьбе Кагановича на работу и принимает участие в победоносном пробеге, а также «толкача, слушающего человека, отправляющего грузы для командированной его организации» Корчебокова, который успешно решает насущные проблемы транспорта («расшивляет» станцию, вывозит грузы: «У меня завод стоит!!» и пр.)⁴⁵. Оба наращивают свою значимость в сюжете, социальный статус обоих существенно повышается к финалу.

Вместе с тем образы «лучших людей транспорта» в сценарии Платонова полностью лишены каких-либо признаков элитарности, возвышенной избранности⁴⁶, «героического»⁴⁷. Стахановка

два-три человека. Жена остается в купе, мы с Платоновым сходим в тамбур. С ним происходит неладное, он и чемоданчик свой не выпускает из рук. Остается две или три минуты до отхода поезда — Платонов вдруг произносит фразу, смысл которой доходит до меня много позднее. Он второпях жмет мне руку... и выскакивает из вагона на перрон. <...> ...бежит по перрону к выходу из вокзала. <...> Три недели спустя Платоновы вернулись в Москву» [27, с. 490–491].

⁴⁴ В рамках организованного стахановского движения на транспорте стояла задача «ширить и множить стахановские поезда», под которыми понимались поезда, идущие точно по графику, с увеличенным весом и без аварий; доверились они только лучшим машинистам [29].

⁴⁵ С решением этих проблем (увеличение грузоперевозок и вагонооборота) связывалась важнейшая задача железнодорожного транспорта — обслуживание быстро растущей индустрии: «Железные дороги не только бесперебойно вывозили увеличивающуюся продукцию, продукцию промышленности в течение всего 1935 года и в течение первого квартала 1936 года, но и рассчитали то, что накопилось не вывезенным в прошлые годы. Это означает, что в народнохозяйственном организме приведены в движение те огромные капиталы, которые лежали мертвым грузом. Лежали уголь, лес, металлы, соль, лежали товары широкого потребления» [30, с. 11–12].

⁴⁶ О типе героя-стахановца в советской литературе см., например, [31, с. 128–131].

⁴⁷ Прочитав сценарий Никулиных «Честь», Л.М. Каганович, в частности, попросил сценаристов «усилить» фигуру главного героя, «сделать его героичнее» (РГАЛИ. Ф. 350. Оп. 1. Ед. хр. 71. Л. 6).

⁴¹ Другой вариант ее имени — Марфа — впервые появился на листе с пометой в углу «Марфа с косой» (31).

⁴² Труд до «измождения» в шлаковой яме хоть и не спасает героиню от «горя», но служит ей своеобразной заменой Федора. Арфа в сценарии, к слову, находится в более гармоничных отношениях с «железным» мужским миром, чем Фро из одноименного рассказа — см. об этом [28, с. 377].

⁴³ Этот эпизод, позже изъятый Платоновым из сценария «Воодушевление», откликнется в послевоенных произведениях писателя: рассказе «Возвращение» и сценарии «Семья Иванова». Примечательно, что в июле 1936 г. Платонов пережил схожие события: по воспоминаниям Э. Миндлина, он пытался вернуться один из Крыма в Москву, но по дороге сошел с поезда, вернувшись к семье: «Меня поразило страдальческое выражение его лица. В таком состоянии я еще не видал его. <...> Пассажиры в нашем вагоне, помимо нас,

Арфа — горбата⁴⁸, больна, бездетна («— Я больная. Я рожать не умею» (86)) и несчастна (пребывает «в своем горе», окружена «энергией печали и вечной разлуки» и т.д.). Федор совершает побег не для того, чтобы доказать свою невиновность в аварии, а из-за любви; после побега он — в подавленном состоянии (см. обращение Арфы к лежащему на кровати «вниз лицом» Федору: «Вставай жить, становись героем — я ведь тоже счастья хочу, я горбатая...» (65)). Машинист Евстафьев «ездит на усах», пьет одеколон, дружит с «предельщиком» Арчаповым, в стахановском пробеге участвует без инициативы (его паровоз по просьбе Федора помогает тронуться тяжеловесному составу). Единственный в сценарии истинный «энтузиаст» — «энергичный» и «жизнерадостный» Корчебоков; однако он подчеркнуто пародиен и комичен (во всех сценах), напорист, предприимчив, успешно решает проблемы транспорта «по блату».

В кинокартинах о транспорте изначально ставилась задача изображения «врагов», противодействующих стахановцам (этот тип героя есть во всех транспортных сценариях). В сценарии Платонова единственный «предельщик» — эпизодический персонаж помощник машиниста Захар Арчапов; он, однако, пребывает в весьма доброжелательной атмосфере и не является объектом какой-либо борьбы и разоблачения. На его реплики «Ни хрена не выйдет, Лазарь Моисеевич!..», «Нет... Расшибете стрелки, поломаете путь, пожжете паровозы — и станете навеки!..» (66) нарком, подумав, отвечает: «Я поеду сам»; после чего Арчапов, как и все, принимает участие в стахановском пробеге (вместе с Евстафьевым ведет второй паровоз-толкач).

⁴⁸ В образе героини, по-видимому, отразились черты реальной стахановки-железнодорожницы — бригадира пути Октябрьской железной дороги А.В. Спиридоновой (награждена Орденом Трудового Красного знамени постановлением ЦИК СССР от 8 декабря 1935 г.), которая была горбуньей. Подробно о своей истории А. Спиридонова рассказывала 27 января 1936 г. на совещании писателей, участвующих в сборнике «Люди железнодорожной державы», в литературной редакции «Гудка» (РГАЛИ. Ф. 631. Оп. 15. Ед. хр. 78. Л. 33–43). История Спиридоновой, видимо, глубоко тронула Платонова; после этого совещания в «Гудке» он записал: «Безразлично: люди должны проявлять свою жизнь, наслаждаться, стремиться — при всех обстоятельствах во все времена, будь рабство, будь средн<ие> века, будь будущее. Нельзя согнуть-ся всем, присмиреть, нет — это немногие. Количество радости, оптимизма прибл<изительно> одинаково, и оно, это количество, способно проявляться почти в любых формах — в самой даже жалкой форме. Жизнь никто не может, не хочет откладывать до лучших времен, он совершает ее немедленно, в любых условиях. — Отсюда горбунья — путевой рабочий на совещ<ании> в “Гудке”» [32, с. 179].

Описание рекордного события при этом содержит сниженные коннотации, подвиг сочетается с комичными ситуациями. Впереди стахановского поезда идет «дрезина Кагановича», увидев это, Корчебоков наспех организует оркестр: «Вокзальный садик за низкой изгородью у перрона. В этом садике самодеятельный оркестр: кондуктора со старинными служебными лицами, пионеры, уборщицы и др. Оркестр играет марш, и от неслаженности он звучит жалко, а Корчебоков дирижирует оркестром с вдохновенным, высшим лицом» (71); затем «Корчебоков бежит, упираясь в поручень трапа, точно помогая паровозу <...> Корчебоков корчится, приплясывает, кричит, хватается за песок и ест его, плачет — и падает на землю» (73) и др.

Этому «героическому» событию предшествует более драматичное, захватывающее описание инцидента на подъеме (вывоз Федором вставшего «в упор» тяжелого состава Евстафьева), что дополнительно снижает пафос и ценность состоявшегося по инициативе Кагановича достижения. Кроме этого, оба описанных в сценарии «подвига» сопряжены с показом поломок и в целом отсылают к распространенным проблемам паровозного хозяйства (в первом случае — плохое снабжение паровозов песком⁴⁹, во втором — поломки пресс-масленок⁵⁰).

Награждаются в платоновском сценарии не Арфа и Федор, которые совершили с Кагановичем стахановский пробег, а старики и дети (орден дается Евстафьеву, который непосредственно в поездке не участвовал (он при этом встречает вест о награждении «хмуро»: «Орден мне что ль дают?.. Давно пора!» (80), на радостях выпивает одеколон); мальчику на железной дороге Кагановичем вручаются часы⁵¹).

⁴⁹ Одна из самых актуальных проблем транспорта при стремительном наращивании объема перевозок и увеличения веса товарных поездов (в 1936 г. тоннаж увеличился в 2–3 раза по сравнению с нормами 1935 г.) было снабжение паровозов песком, которое было, среди всех экипировочных мероприятий, «самым запущенным и технически отсталым участком» [33].

⁵⁰ На больших скоростях нередко происходил перегрев пресс-масленок, подача масла прекращалась и приходилось вращать «трешотку» вручную [34].

⁵¹ Аллюзия на традицию награждения часами. В 1936 г. оно было неотъемлемым поощрением героев-стахановцев — см., например: «Я подошел к столу президиума и товарищ Сталин надел мне часы и проговорил: — Вот вам часы...»; «Тогда товарищ Сталин похлопал меня по плечу и проговорил: / — Хорошо, молодец... / Я никогда не забуду, как после беседы с нами товарищ Сталин и товарищ Молотов надели мне на руку золотые часы и подарили очень хороший патефон и 25 пластинок» [35].

Больше всего обращает на себя внимание особая трактовка роли партийного руководства. Едва заметная роль парторга из рассказа «Фро» выросла в сценарии в фигуру Л.М. Кагановича. Даже при первом прочтении очевидно несоответствие способов его изображения официальной риторике. В описаниях и поступках героев подчеркнуто снижен пафос личных контактов с наркомом и связанных с этим ритуалов: «Силуэты людей встают все враз. Аплодисменты. Громкий, глубокий, печальный голос Кагановича, заглушающий аплодисменты: — Кончайте, товарищи, шутить со мной! Не заглушайте мне паровозов. Аплодисменты робеют и стихают. Плачущее пение паровозов» (64); «Арфа... Подбегает к окну. Раскрывает его настежь, в ночь, свешивается наружу, говорит туда (не очень громко, почти тихо, стеснительно): — Лазарь Моисеевич!.. Я забыла вам сказать — да здравствует товарищ Каганович!..» (23), «Лазарь Моисеевич, ударьте меня по плечу публично! Я вас очень прошу!» (64) и т.д. Своеобразно отражены в сценарии такие, культивируемые в партийной печати черты Кагановича, как его личное участие в решении проблем транспорта, чуткость, интерес и внимание к «мелочам». Визиты, звонки, телеграммы наркома (в том числе официальные), как правило, описывались в духе внезапного, «чудесного» снисхождения⁵², после которого кардинально менялась жизнь людей (им открывались не только новые знания; появлялись и «сверхъестественные» способности: сразу обещались рекорды, новые достижения и пр.)⁵³. Эта традиция повлияла и на железнодорожные

сценарии (во всех, по крайней мере принятых ГУКом, присутствовал подобный образ Кагановича); например, при чтении стахановцем телеграммы от Кагановича голос героя «дрогнул», затем — «гром аплодисментов»: нарком пригласил его в Москву⁵⁴ («Честь»); при новости о вызове наркомом в столицу герой другого сценария «вздрагивает, поднимает голову», затем — обещание рекордов, «обвал» аплодисментов, «буря оваций»⁵⁵ («Зеленая улица»).

В сценарии Платонова персонаж Каганович (по контрасту с «портретным» Кагановичем⁵⁶), действует в окружении «великого и пустынного» железнодорожного хозяйства и царствующих здесь «стихийных» сил (сцены очистки буксы, в проходной будке и др.). Нарком — одинокий, подавленный, «сгорбленный», несчастный человек — словно ищет в окружающем его «железном» мире «правды», отклика, помощи, тепла и — родства (см. разговор с «холодным паровозом»: «Каганович: — А возить будешь? Голос: — Дело не во мне. Каганович: — А в ком же? Голос: — В тебе. Силуэт Кагановича подходит к машине паровоза, к его колесу, трогает его, прислоняется к колесу (диаметр которого у «ФД» равен росту человека) — и стоит, сжавшись в шинели, с поднятым воротником. Голос: — Ты что? Озяб? Каганович: — Да, я давно не спал... Голос: — Иди ко мне, я еще теплый. <...> Силуэт Кагановича поднимается по лесенке (трапу) в будку. <...> Каганович берет его протянутую руку. Поднимается в будку паровоза, скрывается там»).

Для Платонова, сына железнодорожника, кажется, важно было показать инородность наркома (неслучайно в сценарии в ходе правки Каганович будет переименован в Иных — см. далее); с этим связан и главный драматизм образа персонажа. Преодолеть эту «пришлость», стать «своим» в «железном» мире транспорта герою удастся не через протокольные, официальные пути (которые в целом отрицательно оцениваются в сценарии⁵⁷), а с помощью живых, человеческих,

учиться отлично, а по окончании техникума стать лучшими стахановцами-кривоносовцами» [36].

⁵⁴ РГАЛИ. Ф. 2450. Оп. 2. Ед. хр. 1558. Л. 90.

⁵⁵ РГАЛИ. 631. Оп. 3. Ед. хр. 283. Л. 50–55.

⁵⁶ В сценарии портреты Кагановича присутствуют в описании проходной будки в депо и сундука Евстафьева, на крышке которого приклеен портрет наркома. Эти детали точно отражают реалии 1935 г.: портреты играли важнейшую роль в создании культа Кагановича на транспорте — см. [37, с. 128].

⁵⁷ См., например, аллюзию на приказы Кагановича: «...на вагоне написано мелом: “В буксе грязь и песок. Промыть, сделать новую набивку. Ц—Каганович”» (буквой Ц («центр»)

⁵² Этот образ Кагановича может рассматриваться в контексте развития темы учителя-наставника в советской литературе — см. [31, с. 129–131].

⁵³ См. довольно характерное описание его визита на железнодорожную станцию: «14 февраля 1936 г. останется в моей памяти на всю жизнь. Этот день для меня исторический. Ничего похожего в моей многолетней трудовой жизни не бывало. <...> ...входят ко мне много людей и с ними Лазарь Моисеевич. Первым словом его было: “Здравствуйте!” Я его сразу узнал, очень сходственный висит портрет Лазаря Моисеевича у нас в телеграфе станции. <...> — Успокойтесь! — сказал Лазарь Моисеевич. Крепко пожал руку и стал со мной беседовать. <...> Много еще Лазарь Моисеевич задавал вопросов, интересовался всей моей жизнью — прошлой и настоящей. Всю робость, которую я ощущал в начале разговора с наркомом, как рукой сняло... Он говорил со мной просто, сердечно, как чуткий, знающий жизнь человек. <...> Поделившись своим горем с Лазарем Моисеевичем, я воспрял духом. Появились энергия, бодрость, желание работать так, чтобы добиться невиданных еще показателей. <...> Какой замечательный день в моей жизни! Все думаю, чем поблагодарить наркома за его внимание. Лучшим моим ответом будет работать честно, безаварийно, работать для большевистского транспорта социалистической родины, пока хватит моих сил! Даю также наказ своим сыновьям Георгию и Ивану

«физических» контактов: Каганович попадает в депо, обойдя пропускную систему⁵⁸, через дыру в заборе; там «трогает» паровозы, «наклоняется к буксе; сидит перед ней на корточках, роется в ней рукою, выкидывает оттуда что-то на землю» и т.д.). Только пройдя такого рода «инициацию», он становится во главе стахановского движения. Сниженное в его образе вызывает к символическому плану — см. кульминационные сцены: «Дрезина едет вплотную к паровозу, их скорости сравнялись. Каганович берется за передний поручень паровоза и вскакивает на переднюю площадку паровоза. <...> Каганович склоняется к Арфе, берет рукоятку самосмаза, Арфа отползает немного назад. Каганович качает рукоятку самосмаза. <...> Полный сифон. Пар во всю отсечку и на все клапана. <...> На большой скорости входит в экран паровоз. На левой галерее Каганович качает самосмаз» (78–79).

Размышляя над «хэппи эндом», Платонов разрабатывал сначала символически-бытописательную сцену прихода Кагановича в гости к Арфе и Федору: «Лазарь Моисеевич просил печенья купить — он в гости придет. / Арфа, отстраняясь от Федора: — Не надо. Он торт будет кушать. / Стук в дверь» (87), но отказался, вычеркнул диалог о госте и оставил влюбленных в комнате одних, наедине со зрителем: «Федор обнимает Арфу. Арфа: — А ты умеешь играть на губной гармонии? / Федор: / — Нет... Но я выучусь <...> Она обращается лицом к зрителю, она улыбается и по лицу ее текут крупные слезы» (88).

Сохранился пересказанный информатором НКВД в июне 1936 г. любопытный автокомментарий Платонова к образу Кагановича и сценарию в целом: «Одним из действующих лиц сценария является сам тов. Каганович. Как говорит сам Платонов, он выводит тов. Кагановича “несчастливым человеком”. Время действия — год назад. КАГАНОВИЧ только что стал наркомом путей сообщения, не знает, что ему делать, за что приняться. “Спросить не у кого”. В угловатой железнодорожной шинели он бродит по путям, “езде пусто, поезда не идут, запустение, неразбериха”. КАГАНОВИЧ наталкивается на паровоз, холодный

маркировались приказы наркома). Показателен также образ Корчебокова, который действует «не по закону» и добивается таким способом успеха для общего дела.

⁵⁸ То есть «порядок», им же заведенный, — см.: «Сторож говорит: — Сказал уж, гражданин, — не могу без пропуска, не уполномочен... Каганович (тихо): — Я документы забыл взять, я работаю в наркомате... Сторож: — Я вижу. Ты — вон у меня где! (Показывает на портрет Кагановича под лампой — над дверью в будку.) Мало ли что! Мы за порядочек стоим — вы нас научили...».

со снятыми частями. Спрашивает паровоз — “будешь возить”. Паровоз отвечает — “от тебя зависит”. Ночь. КАГАНОВИЧ в шинели спиной к зрителям стоит с громадным паровозным колесом. Получается впечатление маленького ничтожного человека. “Это само собой выйдет, — подчеркивает ПЛАТОНОВ — а я это имею в виду”. <...> ...в сценарии будет много трагичного, не по внешнему действию, а по внутренней сути» [38, с. 862].

Эти особенности платоновского сценария были отмечены и вызвали неприятие на уровне первой же инстанции — сценарного отдела «Мосфильма».

На кинофабрике по получении сценария (к сожалению, ни одной машинописи, сделанной с автографа на этом этапе, не сохранилось) подготовили отзыв, за подписью Е. Соколовской (отзыв не датирован).

Представленный сценарий, заявили в «Мосфильме», «является пока еще только неорганизованной записью отдельных, очень талантливо сделанных эпизодов, интересно намеченных (в отдельных случаях) образов и характеров, очень хорошо, за отдельными исключениями, сделанного диалога. Эти талантливо и мастерски сделанные места в Вашем сценарии, сюжетно, к сожалению, никак не организованы, а намечающаяся иногда сюжетная линия дана настолько неясно, что в результате целый ряд эпизодов и ситуаций вызывает недоумение, а отдельные поступки героев, некоторые реплики, а иногда и вся линия поведения вызывают категорическое возмущение»⁵⁹. Выразив уверенность в том, что дальнейшая «тщательная и серьезная работа» даст «в итоге полноценный сценарий», рецензент перешел к образу Кагановича: «Сознавая всю трудность Вашей попытки в художественной форме, обобщающе, показать зрителю работу наркома Л.М. Кагановича, мы все же считаем необходимым попытаться решить эту задачу». «При такой установке», по мнению кинофабрики, надо уделять внимание не «техническим вопросам» («как снимать актера, который в фильме будет раскрывать художественный образ Л.М. Кагановича»), а «именно художественному раскрытию образа наркома, показу — средствами искусства — того, как новые методы руководства Л.М. Кагановича привели наш ж. д. транспорт к замечательным победам. Ответственность за правильное решение очень трудной, но вместе с тем очень благодарной задачи диктует максимально внимательное Ваше отношение к каждому поступку, к каждой реплике этого образа. Мы считаем необходимым,

⁵⁹ РГАЛИ. Ф. 2124. Оп. 1. Ед. хр. 22. Л. 2.

чтобы первое же появление наркома в сценарии было сюжетно мотивировано и оправдано. <...> При раскрытии художественного образа Наркома желательно усилить в сценарии такие элементы его деятельности, как показ максимально внимательного отношения к опыту лучших людей ж. д. транспорта, плодотворности совместной работы, блестяще организованного руководства сверху с поддержкой идущей снизу инициативы лучших людей, показу того, какие блестящие результаты дала работа наркома в правильном отборе и правильно расставке людей, в умении использовать на соответствующем месте работы каждого»⁶⁰.

Второй персонаж, который вызвал на кинофабрике резкое неприятие, — Корчебоков: «...коренной переработке подлежит образ Корчебокова и вся линия взаимоотношений с ним Наркома. Все подчеркнуто-водевильное и чрезмерно пошлое в Корчебокове должно быть устранено. Пусть это будет ловкий делец, даже жучок, вся энергия, напористость и хитрость которого оказывается в нужный момент правильно направленной для работы на транспорте. Все это никак не должно... приводить к тому, что нарком ему, как единственному, кто может справиться с этим делом, поручает "расширять транспорт"...»⁶¹.

Требования переделок коснулись и всего сценария: «...мы считаем все же необходимым, чтобы уже в завязке сценария была ясна расстановка сил, создавшаяся ситуация, чтобы эпизоды сменяли друг друга в какой-то причинной зависимости, чтобы были изъяты мотивы, совершенно не связанные с центральной темой сценария (трагедия Арфы в связи с тем, что она не может иметь детей). В связи с этим должен быть найден новый финал сценария, диктуемый темой и идеей сценария». В отзыве перечислялись эпизоды и детали, которые подлежали полностью изъятию: «Совершенно излишним мы считаем наделение Арфы горбом; этот горб, троекратно повторяющийся танец Арфы, так же как непонятный эпизод посещения Арфой счастливой пары — все это делает ее образ патологическим и болезненным. Подлежат выброске сделанные на очень невысоком уровне такие эпизоды и сцены, как видения Федору Арфы, капающие в мусор на перроне вокзала слезы Арфы, вырывание волос из ноздрей, кушание песка Корчебоковым, пьющий одеколон Евстафьев, появление Арфы в шелковом платье»⁶². Высказывались пожелания доработать

«эпизод суда над Федором, чтобы судьи не были охарактеризованы только как тупые, ничего не понимающие люди». В заключение была выражена уверенность, что автор сможет добиться «создания идейно и художественно полноценного сценария, соответствующего уровню тех требований, которые поставлены перед советской кинематографией в деле создания художественного фильма о людях нашего ж. д. транспорта». Только после исправления согласно этим указаниям киностудия соглашалась принять сценарий «для пуска в производство»⁶³.

Получив замечания кинофабрики, Платонов переработал текст сценария (правка вносится прямо в автограф). На этом этапе сделаны следующие изменения: 1) по всему тексту вычеркнуты упоминания о горбатости Арфы, в списке «Действующих лиц» целиком вычеркивается характеристика: «горбатая с прекрасным, одушевленным лицом, какие бывают иногда у горбатых» (1); 2) в начало сценария добавлен обширный эпизод появления Кагановича в суде, осмотра им места аварии и разбора, выявляющего суть аварии и невиновность Федора (6—9); 3) вместо описания прыгнувшего от тоски по Арфе Федора (соответствующий лист перечеркивается и изымается), введен эпизод появления в вагоне поезда агента НКВД, вручающего Федору телеграмму от Кагановича: «Возвращайтесь работать домой суд ошибся просьба извинить Наркомпуть Каганович», после получения телеграммы Федор покидает поезд (42); 4) введена сцена объяснения Федора, предъявляющего на работе телеграмму по возвращении домой («Федор показывает им телеграмму Кагановича. Старые машинисты читают ее. Евстафьев: — А чего ж молчал сидел, нахал! Федор: — Я еще молодой машинист, начальник дороги меня не знает... Я стыдился. Евстафьев: — Фу, хулиган!..») (68); 5) полностью переработан финал (сцены в комнате Арфы после завершения пробега): вычеркиваются описания героини в шелковом платье: «Арфа в сильном изменении: на ней длинное шелковое платье, роскошный шарф золотые часы на руке, ноги обуты в туфли на высоких каблуках, в одной руке небольшой букет цветов, горба почти незаметно» (83), «Она сидит на полу, измяв свое роскошное платье, немного раздвинув ноги» (84); изъят описания встречи и разговор ее с мальчиком с губной гармошкой (в ходе этой правки исчезает и отмеченное Е. Соколовской упоминание о болезни Арфы) (84); Арфу зовут на торжественное мероприятие в депо: «Товарищ Корчебоков будет произносить

⁶⁰ Там же. Л. 2—3.

⁶¹ Там же.

⁶² Там же.

⁶³ Там же.

вам приветствие. Это хорошо! Арфа (улыбаясь): — Это хорошо. Я люблю славу — пойдете!» (85); фильм оканчивается описанием мальчика в пустой комнате, зашедшего в гости к Арфе, затем, после его ухода, описанием пустой комнаты, далекой «торжественной музыкой» и «пением паровоза».

Вычеркиваются также фрагменты с видениями Арфы Федору в купе поезда: «Лицо Арфы склоняется из воздуха к лицу Федора и останавливается невдалеке над ним: мешает потухшая папироса. Федор выкидывает папиросу языком. Арфа целует его; лицо ее исчезает» (28); «Лицо Арфы появляется в воздухе над лицом спящего и печально, тоскующе глядит на него. Лицо Арфы медленно склоняется к лицу Федора. Федор поворачивается лицом к простенку. Арфа целует его в волосы» (43). Исчезает и танец главной героини — изъезды фразы «блаженно танцует одна», «движение пары танцующих ног» (22). Редактируется фрагмент с упоминанием выпитого одеколона: вместо «Выпивает одеколон из флакона, крикает, прячет одеколон к себе в карман: — Пойдем дочку встречать: пора!» вписывается: «Нюхает флакон, потом прячет его к себе в жилетный карман: — Я его дочке подарю. Пойдем ее встречать: пора!» (81).

После этой правки рукописный текст снова отдается машинистке; один или, скорее, несколько экземпляров машинописи отсылается на кинофабрику. Из «Мосфильма» предположительно поступили новые указания (возможно, устные). Платонов снова вносит правку — в свой экземпляр машинописи⁶⁴. На титульном листе он снимает второй заголовок сценария: «(или — Пусть нам завидуют боги!)», в списке действующих лиц заменяет «Л.М. Каганович» на «Иных — начальник дороги, пожилой большой большевик»⁶⁵; под словом «Сценарий» вписывает «(3-й, и последний, окончательный, вариант)» (по договору с «Мосфильмом», студия имела право требовать от автора изменить или дополнить сценарий «не более двух раз», то есть — три «варианта» сценария⁶⁶). Везде по тексту машинописи все упоминания наркома Кагановича исправлены на начальника дороги Иных.

На этом же этапе появляются нескольких новых вставных фрагментов, с помощью которых, например, показывается возвращение Федора

домой на товарном поезде (одновременно снимается фрагмент возвращения Федора пешком «по обочине железнодорожной колеи», который остался после описания его побега)⁶⁷; описывается радость Арфы от встречи с вернувшимся, уже прощенным, Федором: «Федор: — Не ходи никуда. Я теперь прощенный. <...> — А все равно ведь зарплату ты нескоро получишь — я пойду немножко потружусь! — и она уходит»⁶⁸ и др.

После этой правки машинопись еще раз была перепечатана⁶⁹, и предположительно уже в третий раз сценарий отправлен на кинофабрику.

По его прочтении дирекция киностудии «Мосфильм» подготовила «Постановление» (датировано 14 ноября 1936 г.), в котором констатировалось: «В представленном нам третьем варианте сценария внесены значительные изменения согласно указаниям дирекции киностудии и сценарного отдела. Вместе с тем целый ряд эпизодов, исправление которых мы считали обязательным, автору выправить не удалось»⁷⁰. Однако в целом решение было положительным: «Учитывая большую работу автора над сценарием, признавая, что автору удалось создать ряд высокохудожественных образов, создать ряд волнующих эпизодов, эмоционально очень насыщенных, мы считаем возможным принять третий вариант сценария, поскольку автор дает свое согласие на дальнейшую доработку сценария, когда определятся производственные перспективы сценария»⁷¹.

Тут же перечислялись указания автору сценария для дальнейшей работы: «Доработать образ начальника дороги — Иных. Он слишком однообразен в своих поступках, он действует в подчеркнутом отрыве от тех сил на ж.-д. транспорте, на которые он должен был опереться в первую очередь. Нужно освободить его поведение, слова, поступки от элементов подавленности, обреченности»; «В образе и характере Арфы устранить элементы истеричности, найти мотивировку отдельных ее поступков»; «Превращение Арфы в почтальона и в последнем варианте сценария сделано неубедительно»; «Проверить правильность временной протяженности езды Федора (после суда)»; «Получение Федором телеграммы от наркома должно сказаться в его поведении: эта

⁶⁷ ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 297. Л. 21.

⁶⁸ Там же. Л. 57.

⁶⁹ ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 296. Л. 1–50; Там же. Ед. хр. 308. Л. 18–19, 25–27, 30–31, 33–35, 37–39, 80–83, 92–94.

⁷⁰ Госфильмофонд. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 738 (архивной нумерации нет).

⁷¹ Там же.

⁶⁴ Эта машинопись сохранилась в архиве Платонова (предположительно третий-четвертый экземпляр): ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 297. Л. 1–83.

⁶⁵ Там же. Л. А.

⁶⁶ РГАЛИ. Ф. 2124. Оп. 1. Ед. хр. 15. Л. 19.

телеграмма от наркома должна заставить Федора почувствовать себя полноценным человеком; его пассивность, подавленность после возвращения домой ничем не оправданы»; «Изъять такие эпизоды, как язык Корчебокова⁷², “счастливая пара”⁷³»; «Исправить политически неправильные реплики, как разрешение Корчебокову по блату расширять дорогу, о наркомсвязи⁷⁴, об орденах⁷⁵, о сознательности Арфы, после того, как угнали ее мужа⁷⁶»⁷⁷. В завершении авторы отзыва выражали уверенность: «Выправление образов Арфы, Федора, Иных, освобождение их от подавленности, обреченности, — особенно во второй половине сценария, когда развертывающиеся в сценарии события уже говорят о первых успехах, достигнутых при новом руководстве, приведет к тому, что и весь сценарий в своей направленности сделается более оптимистическим, радостным и утверждающим»⁷⁸.

Копия заключения, подписанная 23 ноября 1936 г. Е. Соколовской и заведующим сценарным отделом «Мосфильма», была направлена Платонову⁷⁹. В это время уже был сформирован план выпуска фильмов в 1937 г. (см. выше). Платоновский сценарий был помещен в «резервный»

⁷² Имеется в виду фрагмент: «Корчебоков не имеет возможности открыть рот, потому что маникюрша сжала обе его губы своими пальцами и подстригает ему усы и бороденку, но он просовывает между прижатых губ язык и шевелит им, касаясь пальцев маникюрши, стесая от благодарности, от удовольствия, от готовности на все» (ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 296. Л. 22).

⁷³ Работая почтальоном, героиня посещает среди прочих богатую пару: «Прекрасно оборудованная комната. Стол в цветах, в убранстве, полный яств. За столом сидит женщина с прелестным, вдохновенным лицом. Сонная улыбка, блаженство жизни, свободное счастье запечатлены на ее лице. <...> Молодой человек наливает три бокала шипучего вина. Дает бокал Арфе, — она отказывается. Молодой человек и женщина пьют вино, Арфа бережно берет одну конфетку из вазы». Арфа «выскакивает» прочь из этой квартиры (ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 296. Л. 30).

⁷⁴ Имеется в виду реплика почтальона в ответ на вопрос Арфы «А у Вас пропадают письма?»: «Не шумит ведь народ, что Наркомсвязь, дескать, дюже хороша, значит пропадают!...» (ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 308. Л. 31). 26 сентября 1936 г. нарком связи Н. Рыков был снят с поста.

⁷⁵ В сценарии всего два упоминания орденов: на груди женщины в купе поезда («Высокая грудь спящей женщины; на груди — орден») и в реплике Евстафьева: «— Орден мне, что ль, дают?.. Давно пора!...».

⁷⁶ На приглашение Лиды потанцевать Арфа отвечает: «— Неохота. Пойдем шлак копать... Мужа угнали — я ведь теперь сознательная!...» (ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 1. Ед. хр. 296. Л. 19).

⁷⁷ Госфильмофонд. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 738.

⁷⁸ Там же.

⁷⁹ ИМЛИ. Ф. 629. Оп. 4. Ед. хр. 64.

план⁸⁰. Судя по отсутствию каких-либо дальнейших упоминаний в печати и на киносовещаниях, посвященных плану 1937 г., работа по нему больше не велась. В архиве «Мосфильма» сохранилась подшивка материалов подготовленного к производству фильма по сценарию Платонова «Воодушевление»⁸¹. На обложке указана дата: 20 декабря 1936 г.; обозначен жанр фильма: «драма». На отдельном листе указана техническая информация:

«Натура (район и время года съемок) — Под Москвой, лето.

Павильоны: ориентировочное количество декораций — 5 больших и 11 м<а>леньких>

Ориентировочное процентное отношение натур к павильонным съемкам 50% и 50%.

Общее количество ролей — 8». Указан «Перечень основных действующих лиц».

Далее приложена составленная сценарным отделом кинофабрики «Аннотация»:

«Тема и материал сценария “Воодушевление” — перестройка людей железнодорожного транспорта.

В семье старого машиниста Евстафьева развал. Евстафьев, прекрасный машинист, освобожден от работы за выслугой лет. Муж его дочери Федор, тоже прекрасный машинист, осужден линейным судом за случайную аварию. Евстафьев томится от безделья, тоскует по работе и находит утешение в том, что проводит время на холодном паровозе.

Посланный, по приговору линейного суда, на дальнюю дорогу машинист Федор Евстафьев (ошибка в фамилии: Евстафьев — тесть Федора. — М.О.) получает телеграмму от Наркома ж.-д. транспорта: Нарком оценил работу прекрасного машиниста, перед которым, когда он на больших скоростях вел ж.-д. состав, “колхозники снимали шапки” и которого предельщики окрестили “аварийщиком”.

Начальник дороги Иных новыми методами руководства, правильной расстановкой сил перестраивает работу дороги: возвращается на паровоз старый машинист Евстафьев, находит свое место дочь Евстафьева — Арфа.

Иных сумел разгадать сущность такого человека, как “толкач” Корчебоков (замечательный сатирический образ Корчебокова — одно из больших достоинств сценария). Всегда униженно

⁸⁰ Внутренний тематический план «Мосфильма» (РГАЛИ. Ф. 1966. Оп. 1. Ед. хр. 379. Л. 9. Указано Р. Клементьевым).

⁸¹ Госфильмофонд. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 738.

клянчащий, готовый расшибиться в лепешку, не брезгающий почти ничем, лишь бы добыть несколько вагонов, и протолкнуть груз для своего завода — Корчебоков, разгаданный Начальником дороги и посаженный на свое место, становится полезным, нужным очень энергичным железнодорожным работником»⁸².

Основную часть подшивки составляет машинопись сценария, сделанная, возможно, на кинофабрике (на титульном листе сценария синими чернилами из фразы «(3-й, и последний, окончательный, вариант)» вычеркнуты слова «, и последний, окончательный,»; внесено несколько незначительных карандашных правок по тексту⁸³). Важно отметить: единственный опубликованный на сегодняшний текст сценария «Воодушевление»⁸⁴ набран именно по этой, сохранившейся в архиве Госфильмофонда, машинописи и относится, очевидно, ко второй редакции, созданной по указаниям киностудии.

Таким образом, к началу 1937 г. работа «Мосфильма» над сценарием «Воодушевление» была фактически остановлена. Инициатива возвращения к работе над текстом этого «железнодорожного» сценария принадлежала сначала режиссеру А.К. Ледащеву, который предложил Платонову на основе двух сценариев, «Воодушевление» и «Священная жизнь», разработать новый текст для «Туркменфильма» (что и было сделано в начале 1937 г.⁸⁵).

Затем в 1938 г. Платонов обращался в сценарный отдел Комитета по делам кинематографии при СНК СССР с предложением написать сценарий о Л.М. Кагановиче [13, с. 443–446]. В тот же год Платонов направляет письмо недавно назначенному редактором Комитета по делам кинематографии Я.З. Черняку: «Яков Захарович! У вас есть мой сценарий «Воодушевление», он уже давно у вас. Когда же будет решение по нему? Сообщите мне пожалуйста» [39, с. 731].

Платонов не оставлял надежды реализовать свой замысел и в 1940-х годах. В апреле 1941 г. он отправил на кинофабрику «Мосфильм» предложение написать сценарий с «условным названием “Воодушевление”» о «стахановском движении на ж. д. транспорте» [40, с. 595]. После войны Платонов снова вернулся к тексту «Воодушевления»,

использовав некоторые его элементы в сценарии «Солдат-труженик, или После войны» (1946).

Рассмотрение киносценария А. Платонова «Воодушевление» в контексте крупного кинематографического проекта позволяет сделать некоторые выводы о своеобразии истории создания этого произведения и причинах прекращения сотрудничества писателя с кинофабрикой. Написанный отчасти по мотивам рассказа «Фро» (1936) киносценарий Платонова «Воодушевление» не был вторичен по отношению к его прозе, а представляет собой самостоятельное полноценное художественное произведение. Его отличает тесная включенность в кинематографический и политический контексты времени. Очевидные разногласия позиций Платонова и политически ангажированной киноорганизации повлекли за собой правку цензурного характера, внесение которой, однако, до определенного момента, не уменьшало художественной ценности произведения: снимая или заменяя отдельные элементы, Платонов сохранял в тексте маркеры нежелательной темы или поднятой им проблемы. От дальнейшей правки писатель отказался; в политическом пространстве 1936–1937 гг. условий для экранизации платоновского «Воодушевления» не было. Наблюдения над историей киносценария позволяют говорить о возможности (и необходимости) восстановления текста в первой, авторской, редакции и его публикации для дальнейших исследований.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Богомолова (Осипенко) М. Первый кинодраматургический опыт Андрея Платонова (История экранизации рассказа «Песчаная учительница») // Киноведческие записки. 2009. № 110. С. 89–98.
2. Зозуля Е. Моя Москва. М.: Журнально-газетное объединение, 1936. 48 с.
3. Москва. М.: Рабочая Москва, 1935. 647 с.
4. Рассказы строителей метро. М.: История фабрик и заводов, 1935. 505 с.
5. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 2 т. Т. 2: 1917–1947. СПб., 1997. 416 с.
6. Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением (доклад тов. Л.М. Кагановича на заседании Пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 г.) // Известия. 1935. 28 декабря. С. 3.
7. Подготовка к XX-летию Октябрьской революции // Кино. 1936. 17 мая. С. 1.

⁸² Там же.

⁸³ Госфильмофонд. Ф. 1. Оп.1. Ед. хр. 738.

⁸⁴ Впервые: [41].

⁸⁵ См. [42]. Фильм по этому сценарию поставлен не был.

8. Сценарный портфель ГУКФ // Кино. 1936. 17 мая. С. 1.
9. Борьба за план // Кино. 1936. 4 июня. С. 1.
10. Выдержать сроки // Кино. 1936 г. 4 июня. С. 1.
11. Усиевич В. План юбилейного года // Искусство кино. 1936. № 7. С. 11–15.
12. Кальм Д. Дела и нравы «Ленфильма» // Известия. 1936. 22 сентября. С. 4.
13. Платонов А. «... я прожил жизнь»: Письма. 1920–1950 гг. М.: АСТ, 2019. 717 с.
14. Кремлевский кинотеатр. 1928–1953: Документы. М.: РОССПЭН, 2005. 1117 с.
15. План производства художественных фильмов не выполняется (совещание в комитете по делам искусств при СНК СССР) // Кино. 1936. 4 сентября. С. 1–2.
16. Морев Ал. Почему задерживается выпуск кинокартин // Правда. 1936. 7 октября. С. 3.
17. Борисов К. К XX-летию Октября (Мосфильм запаздывает) // Кино. 17 октября. С. 1.
18. Подготовка к юбилейному году // Искусство кино. 1936. № 9. С. 4–6.
19. Платонов А. Священная жизнь // Киноведческие записки. 2019/2020. № 112/113. С. 388–415.
20. Киноорганизации должны выполнить свои обязательства // Гудок. 1937. 22 января. С. 4.
21. Со знаменем Ленина // За большевистский фильм. 1937. 28 января. С. 1.
22. Задачи нашей кинематографии и планы Мосфильма на 1937 г. (из доклада т. Шумяцкого) // За большевистский фильм. 1937. 28 января. С. 2.
23. История отечественного кино. Хрестоматия. М., 2011. 672 с.
24. Иванов П. «Честь» (фильм о стахановцах железнодорожного транспорта) // Правда. 1938. 25 декабря. С. 6.
25. «Честь» («Мосфильм», режиссер Е. Червяков, 1938 г.). URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LhfkclLuLSw&t=2270s>. Дата обращения: 01.06.2024.
26. Осипенко М. А.П. Платонов и В.П. Ставский (новые материалы к биографии писателя) // *Studia litterarum*. 2024. Т. 9. № 1. С. 304–341.
27. Миндлин Эм. Необыкновенные собеседники. М.: Советский писатель, 1979. 560 с.
28. Жолковский А. Душа, даль и технология чуда (Пять прочтений «Фро») // Андрей Платонов. Мир творчества. М.: Современный писатель, 1994. С. 373–396.
29. Открыть семафоры стахановским поездам // Сигнал. 1936. 2 февраля. С. 1.
30. Каганович Л.М. Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта. М.: Трансжелдориздат, 1936. 134 с.
31. Кларк К. Советский роман: история как ритуал. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2002. 262 с.
32. Платонов А. Записные книжки. Материалы к биографии. 2-е изд. М.: ИМЛИ РАН, 2006. 424 с.
33. Механизировать снабжение паровозов песком // Транспортный рабочий. 1936. 6 апреля. С. 6.
34. Венедиктов С. Пресс-масленкам не уделяют внимания // Транспортный рабочий. 1936. 18 апреля. С. 2.
35. О Сталине, о Москве (рассказы героев-орденоносцев) // Транспортный рабочий. 1936. 4 января. С. 1.
36. Филатов В. Нарком был у меня на нашей маленькой станции // Гудок. 1936. 8 марта. С. 3.
37. Медведев Р. Они окружали Сталина. М.: Политиздат. 1990. 351 с.
38. Андрей Платонов в документах ОГПУ-НКВД-НКГБ / публ. В. Гончарова и В. Нехотина // «Страна философов» Андрея Платонова: проблемы творчества. Вып. 4. М.: ИМЛИ РАН, «Наследие», 2000. С. 848–884.
39. Корниенко Н.В. [Комментарий к сценарию «Воодушевление»] // Платонов А. Собрание. Дураки на периферии. Пьесы, сценарии. М.: Время, 2011. С. 729–731.
40. Заявки А. Платонова на киносценарии и пьесы / публ. Е. Антоновой // «Страна философов» Андрея Платонова: проблемы творчества. Вып. 7. М.: ИМЛИ РАН, 2011. С. 594–609.
41. Платонов А. Воодушевление // Здесь и теперь. 1992. № 1. С. 174–219.
42. Платонов А. Песнь колес / публ. С. Огудова // «Страна философов» Андрея Платонова: проблемы творчества. Вып. 8. М.: ИМЛИ РАН, 2017. С. 458–501.

REFERENCES

1. Bogomolova (Osipenko), M. *Pervyj kinodramaturgicheskii opyt Andreja Platonova (Istorija iekranizacii rasskaza "Peschanaja uchitel'nica")* [Andrei Platonov's First Film Dramaturgy Experience (The Story of the Film Adaptation of the Story "The Sandy Schoolmarm")]. *Kinovedcheskie zapiski* [Film Studies Notes]. 2009, No. 110, pp. 89–98. (In Russ.)
2. Zozulya, E. *Moja Moskva* [My Moscow]. Moscow: Magazine and Newspaper Association Publ., 1936. 48 p. (In Russ.)
3. *Moskva* [Moscow]. Moscow: Rabochaja Moskva Publ., 1935. 647 p. (In Russ.)

4. *Rasskazy stroitelej metro* [Stories from Metro Builders]. Moscow: Istorija fabrik i zavodov Publ., 1935. 505 p. (In Russ.)
5. *Istorija zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Sojuza* [History of Railway Transport in Russia and the Soviet Union]. Vol. 2: 1917–1947. St. Petersburg, 1997. 416 p. (In Russ.)
6. *Voprosy zheleznodorozhnogo transporta v svyazi so stahanovskim dvizheniem (doklad tov. L.M. Kaganovicha na zasedanii Plenuma CK VKP(b) 22 dekabrja 1935 g.)* [Issues of Railway Transport in Connection with the Stakhanov Movement (Report by Comrade L.M. Kaganovich at the Meeting of the Plenum of the Central Committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks on December 22, 1935)]. *Izvestija* [News]. 1935, December 28, p. 3. (In Russ.)
7. *Podgotovka k XX-letiju Oktjabrskoj revoljucii* [Preparations for the 20th Anniversary of the October Revolution]. *Kino* [Cinema]. 1936, 17 May, p. 1. (In Russ.)
8. *Scenarnyj portfel GUKF* [GUKF Script Portfolio]. *Kino* [Cinema]. 1936, May 17, p. 1. (In Russ.)
9. *Borba za plan* [Fight for the Plan]. *Kino* [Cinema]. 1936, June 4, p. 1. (In Russ.)
10. *Vyderzhat' sroki* [Meet Deadlines]. *Kino* [Cinema]. 1936, June 4, p. 1. (In Russ.)
11. Usievich, V. *Plan jubilejnogo goda* [Jubilee Year Plan]. *Iskusstvo kino* [The Art of Cinema]. 1936, No. 7, pp. 11–15. (In Russ.)
12. Kalm, D. *Dela i nrvy "Lenfilma"* [Affairs and Morals of Lenfilm]. *Izvestija* [News]. 1936, September, p. 4. (In Russ.)
13. Platonov, A. "...ja prozhil zhizn": *Pisma. 1920–1950 gg.* ["... I Lived My Life": Letters. 1920–1950]. Moscow: AST Publ., 2019. 717 p. (In Russ.)
14. *Kremlevskij kinoteatr. 1928–1953: Dokumenty* [Kremlin Cinema. 1928–1953: Documents]. Moscow: ROSSPJeN Publ., 2005. 1117 p. (In Russ.)
15. *Plan proizvodstva hudozhestvennykh filmov ne vypolnjaetsja (soveshhanie v komitete po delam iskusstv pri SNK SSSR)* [The Production Plan for Feature Films is not Being Fulfilled (Meeting at the Committee for Arts Affairs of the Council of People's Commissars of the USSR)]. *Kino* [Cinema]. 1936, September 4, pp. 1–2. (In Russ.)
16. Morov, Al. *Pochemu zaderzhivaetsja vypusk kinokartin* [Why are Film Releases Delayed?]. *Pravda* [The True]. 1936, October 7, p. 3. (In Russ.)
17. Borisov, K. *K XX-letiju Oktjabria (Mosfilm zapazdyvayet)* [To the 20th Anniversary of October (Mosfilm is Late)]. *Kino* [Cinema]. October 17, p. 1. (In Russ.)
18. *Podgotovka k jubilejnomu godu* [Preparing for the Anniversary Year]. *Iskusstvo kino* [The Art of Cinema]. 1936, No. 9, pp. 4–6. (In Russ.)
19. Platonov, A. *Svjashhennaja zhizn* [Sacred Life]. *Kino-vedcheskie zapiski* [Film Studies Notes]. 2019/2020, No. 112/113, pp. 388–415. (In Russ.)
20. *Kinoorganizacii dolzhny vypolnit' svoi objazatelstva* [Film Organizations Must Fulfill Their Obligations]. *Gudok* [Horn]. 1937, January 22, p. 4. (In Russ.)
21. *So znamenem Lenina* [With the Banner of Lenin]. *Za bolshevistskij film* [For the Bolshevik Film]. 1937, January 28, p. 1. (In Russ.)
22. *Zadachi nashej kinematografii i plany Mosfil'ma na 1937 g. (iz doklada t. Shumjackogo)* [The Tasks of Our Cinematography and Mosfilm's Plans for 1937 (from the Report of Comrade Shumyatsky)]. *Za bolshevistskij film* [For the Bolshevik Film]. 1937, January 28, p. 2. (In Russ.)
23. *Istorija otechestvennogo kino. Hrestomatija* [History of Russian Cinema. Reader]. Moscow, 2011. 672 p. (In Russ.)
24. Ivanov, P. "Chest" (film o stahanovcah zheleznodorozhnogo transporta) ["Honor" (Film about the Stakhanovites of Railway Transport)]. *Pravda* [The True]. 1938, December 25, p. 6. (In Russ.)
25. "Chest" ("Mosfilm", rezhisser E. Chervjakov, 1938 g.) ["Honor" ("Mosfilm", Director E. Chervyakov, 1938)]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=LhfkcluLSw&t=2270s>. Date of the Application: 01.06.2024. (In Russ.)
26. Osipenko, M.V. *A.P. Platonov i V.P. Stavskij (novye materialy k biografii pisatelja)* [A.P. Platonov and V.P. Stavsky (New Materials to the Writer's Biography)]. *Studia Litterarum*. 2024, Vol. 9, No. 1, pp. 304–341. (In Russ.)
27. Mindlin, Jem. *Neobyknovennye sobesedniki* [Extraordinary Conversationalists]. Moscow: Sovetskij pisatel' Publ., 1979. 560 p. (In Russ.)
28. Zholkovskiy, A. *Dusha, dal' i tehnologija chuda (Pjat' prochtenij "Fro")* [Soul, FDistance and Technology of Miracle (Five Readings of "Fro")]. *Andrej Platonov. Mir tvorchestva* [Andrey Platonov. The World of Creativity]. Moscow: Contemporary writer Publ., 1994, pp. 373–396. (In Russ.)
29. *Otkryt' semafor stahanovskim poezdami* [Open Semaphores for Stakhanov Trains]. *Signal*. 1936, February 2, p. 1. (In Russ.)
30. Kaganovich, L.M. *God podjema i blizhajshie zadachi zheleznodorozhnogo transporta* [A Year of Growth and the Immediate Challenges of Railway Transport]. Moscow: Transzheldorizdat Publ., 1936. 134 p. (In Russ.)
31. Klark, K. *Sovetskij roman: istorija kak ritual* [Soviet Novel: History as Ritual]. Ekaterinburg: Ural University Publ., 2002. 262 p. (In Russ.)
32. Platonov, A. *Zapisnye knizhki. Materialy k biografii* [Notebooks. Materials for the Biography]. Moscow: IWL RAS Publ., 2006. 424 p. (In Russ.)
33. *Mekhanizirovat' snabzhenie parovozov peskom* [Mechanize the Supply of Locomotives with Sand].

- Transportnyj rabochij* [Transport worker]. 1936, 6 April, p. 6. (In Russ.)
34. Venediktov, S. *Press-maslenkam ne udeljajut vnimanija* [No Attention is Paid to Grease Nipples]. *Transportnyj rabochij* [Transport worker]. 1936, April 18, p. 2. (In Russ.)
35. *O Staline, o Moskve (rasskazy geroev-ordenonoscev)* [About Stalin, about Moscow (Stories of Order-Bearing Heroes)]. *Transportnyj rabochij* [Transport worker]. 1936, January 4, p. 1. (In Russ.)
36. Filatov, V. *Narkom byl u menja na nashej malenкой stancii* [The People's Commissar Visited Me at Our Small Station]. *Gudok* [Horn]. 1936, March 8, p. 3. (In Russ.)
37. Medvedev, R. *Oni okružhali Stalina* [They Surrounded Stalin]. Moscow: Politizdat Publ., 1990. 351 p. (In Russ.)
38. *Andrej Platonov v dokumentah OGPU-NKVD-NKGB* [Andrei Platonov in the Documents of the OGPU-NKVD-NKGB]. "Strana filosofov" Andreia Platonova: problemy tvorčestva [Andrey Platonov's "Country of Philosophers": Unanswered Questions]. Vol. 4. Moscow: IWL RAS Publ., 2000, pp. 848–884. (In Russ.)
39. Kornienko, N.V. *Kommentarij k scenariju "Voodushevlenie"* [Commentary on the Script "Inspiration"]. Platonov, A. *Sobranie. Duraki na periferii. Pjesy, scenarii* [Collection. Fools on the Periphery. Plays, Scripts]. Moscow: Vremja Publ., 2011, pp. 729–731. (In Russ.)
40. *Zajavki A. Platonova na kinoscenarii i p'esy* [Applications by A. Platonov for Film Scripts and Plays]. "Strana filosofov" Andreia Platonova: problemy tvorčestva [Andrey Platonov's "Country of Philosophers": Unanswered Questions]. Vol. 7. Moscow: IWL RAS Publ., 2011, pp. 594–609. (In Russ.)
41. Platonov, A. *Voodushevlenie* [Inspiration]. *Zdes' i teper'* [Here and Now]. 1992, No. 1, pp. 174–219. (In Russ.)
42. Platonov, A. *Pesn' koles* [Song of the Wheels]. "Strana filosofov" Andreia Platonova: problemy tvorčestva [Andrey Platonov's "Country of Philosophers": Unanswered Questions]. Vol. 8. Moscow: IWL RAS Publ., 2017, pp. 458–501. (In Russ.)

Дата поступления материала в редакцию: 13 июня 2024 г.

Статья поступила после рецензирования и доработки: 22 июля 2024 г.

Статья принята к публикации: 15 октября 2024 г.

Дата публикации: 31 декабря 2024 г.

Received by Editor on June 13, 2024

Revised on 22, 2024

Accepted on October 15, 2024

Date of publication: December 31, 2024