

цов все одинаковы. Так утверждается сугубо человеческий, а не идеологический подход авторов к знакомству с «чужим».

В связи с этим хочется привести в заключение цитату из «Товарища дон Камилло», самого ироничного, и порой даже язвительного из трех представленных текстов. Фраза – внешне простая, а подтекст – насыщенный значением. Представляя русского переводчика итальянской делегации, Надю Петровну, Гуарески пишет: «Девушка говорила на чистейшем итальянском языке. Не будь у нее такого напора, а на ней такого женского костюма с квадратными плечами, ее перепутали бы с девушкой из наших мест» (Guareschi: 50)

-
1. Guareschi G. (1982) Il compagno Don Camillo. Euroclub, Milano
 2. Levi C. (1956) Il futuro ha un cuore antico. Torino
 3. Moravia A. (1976) Un mese in U.R.S.S. // Opere complete. 14. Bompiani, Milano
 4. Казари Р. *Fascino slavo: русская femme fatale в итальянской литературе конца XIX – начала XX века* // Colloquium-2007, Белгород-Бергамо: 2007.

ОБРАЗ «ЗЕМЛИ ЗА ОКЕАНОМ» В СОВЕТСКОЙ ПУБЛИЦИСТИКЕ («СТРАНСТВИЯ» ВАСИЛИЯ ПЕСКОВА)

*Полонский Андрей Васильевич
Белгородский государственный университет*

Художественная публицистика ведет диалог с читателем посредством публицистического образа, создавая условия для ослабления критичности восприятия. Эта особенность и превращает художественную публицистику в эффективное средство идеологического воздействия. С этой точки зрения в статье рассматривается очерк «Дорога» публициста В. Пескова.

Ключевые слова: художественная публицистика, образ, идеология, дорога, путь.

The art publicism in the dialogue with the reader uses publicistic image, creating conditions for easing criticality of perception. This feature also transforms art publicism into effective means of ideological influence. From this point of view in the article the sketch «Road» by the publicist V. Peskov is considered.

Key words: art publicism, image, ideology, road, way.

Художественная публицистика благодаря своей способности вести особый диалог с читателем, не посредством деклараций, которые всегда воспринимаются как атрибуты чьей-то воли, а посредством образа, который оказывается свободным от подобных подозрений, художественная публицистика создает условия для ослабления критичности восприятия. Эта особенность и превращает художественную публицистику в эффективное средство формирования в читателе «заранее спроектированной души» [1: 250]. С этой точки зрения и был проанализирован очерк мастера публицистического слова Василия Пескова «Дорога» из цикла очерков о Соединенных Штатах Америки «Земля за океаном» [2].

В.М. Песков уже более полувека работает в «Комсомольской правде». В одном из своих интервью публицист прямо заявил: *«Я – продукт “Комсомольской правды”... у меня с ней брак по любви. Я газете нужен, и она мне очень нужна»*. «Комсомольская правда», по заданию которой Песков и совершил в 1972 г. путешествие в США, в то время была газетой для молодых строителей нового, советского общества, поэтому заявления генерального секретаря ЦК КПСС Л.И. Брежнева, прозвучавшие на XXIV съезде КПСС, для нее не могли не быть программными: *«В большом и сложном деле формирования нового человека, в идеологической борьбе с миром капитализма мощным инструментом партии, являются средства массовой информации и пропаганды – газеты, журналы, телевидение, радио, информационные агентства... Наша печать, радио, телевидение делают многое для оперативного освещения актуальных, действительно интересующих советских людей проблем внутренней жизни страны и международных дел, помогают распространять передовой опыт коммунистического строительства, дают отпор идеологическим вылазкам классовых противников»* (3: 89, 90).

Публицист – не бесстрастный наблюдатель и не статист, а переживающий и заинтересованный очевидец и исследователь, постигающий мир и время силой своей мысли, однако он также зависит от социальной среды, в условиях которой формируется его способность видеть и слышать, понимать и оценивать.

В предисловии к циклу очерков «Земля за океаном» Василий Песков пишет: *«В 1972 году с корреспондентом “Правды” Борисом Стрельниковым мы совершили большое автомобильное путешествие по Соединенным Штатам Америки, проехали тысячи километров, побывали в двадцати шести штатах. К путешествию мы готовились – продумали маршрут и утвердили его в госдепартаменте, четко определили круг своих интересов, распределили обязанности в дороге, договорились о встречах с нужными нам людьми. Задача была такой: увидеть Америку глазами новичка и человека, прожившего в этой стране тринадцать лет. Городов, небоскребов, текущей политики и многого другого, о чем ежедневно пишут газеты, решили мы не касаться. География страны, ее природные зоны, животный и растительный мир, национальные парки и заповедники, сельское хозяйство, труд и быт людей на земле, история открытия и освоения континента, проблемы индейцев, экологические проблемы... «Земля за океаном» – так назвали мы сорок очерков, опубликованных после поездки. Для этой книги я выбрал то, что лучше всего отвечает понятию странствия. Моего друга Бориса Стрельникова уже нет. Но, отбирая очерки, я мысленно с ним советовался. Вспомнился наш девиз: «Писать так, чтобы читатель чувствовал себя участником путешествия»* (2: 271 – 272).

«Десять утра. В Москве сейчас вечер. Поехали...» – так начинается путешествие в Америку, и мы, читатели, отправляемся в это увлекательное путешествие вместе с автором.

Америка воспринимается и оценивается Василием Песковым прежде всего через концепт *пространство* с его онтологическими атрибутами бес-

конечность и движение и цивилизационными атрибутами *дорога, скорость и автомобиль*.

«Первое, что надо сказать об Америке: огромное пространство!» – делится наблюдениями Василий Песков. Пространство возбуждает любопытство и стремление ехать. Дороги, рвущиеся за горизонт, рожают чувство бесконечности: «Дорога день за днем, день за днем... Меняется облик земли, меняются люди, меняются небо и облака... А дороге все нет конца. Это Америка, Соединенные Штаты...» (2: 273).

Качество автомобильных дорог отличное: «Дороги – лучшее, что есть в Америке, говорят сами американцы» (2: 274). Прекрасные дороги, на что обращает особое внимание и публицист, соблазняют на хорошие скорости, поэтому понятно то, что «Америка едет быстро. Сто десять километров в час – нормальный режим дороги» (2: 274). Не случайно внимание публициста привлекает мчащийся серебристый трейлер. Он именно мчится, почти летит, а не просто едет. Мчащийся серебристый трейлер напоминает маленький самолет.

Не случайно в очерке появляется сравнение федеральных дорог Америки со «взлетными полосами современных аэродромов» (2: 276). Они действительно широкие, чистые, без светофоров и перекрестков, без рекламы, с четкими, ясными дорожными и предупреждающими знаками, регулярно повторяющиеся номера дорог, с заправочными станциями – словом, без всего того, что мешает двигаться и, наоборот, со всем тем, что способствует движению.

Ничем не скованное движение – это не только способ существования американца, это его сущность. Двигается все, что способно двигаться: мотоциклы, прицепы, колесные дачи, дачники, дети. При этом важно – быть точным: «в Америке точность в почете» (2: 279).

Символично звучит в очерке название федеральной (государственной) дороги – «*фривей*» (свободный путь)). «Свободных путей» в Америке очень много, достаточно взглянуть на карту, которую, как замечает В. Песков, «дают бесплатно на любой заправочной станции» и которая сплошь покрыта «красными и черными жилками дорог» (2: 275). Система автомобильных дорог Америки – это настоящая «кровеносная система бетонных линий», которая «достигает всех жизненно важных точек страны» (2: 275), обеспечивая таким образом жизнедеятельность всей страны, поскольку связывает производителя с потребителем.

Любопытно отметить, что В. Песков обращает внимание на такую деталь образа Америки, как отсутствие агитации строить дороги. «Давайте строить дороги!» – это фрагмент только советского дискурса.

Однако создающийся образ Америки как земли просторной, свободной, разумной, изобильной и богатой самим же публицистом и разрушается.

Обратим внимание на то, что чувство пространства, «погоня за убегающим горизонтом» в очерке вводится посредством прецедентного высказывания «За далью даль...» – названия знаменитой поэмы (1960 г.) А. Твардовского. Затем прямо следует авторский текст, снижающий эффект от пространственного чуда земли идеологического противника: «За далью

даль... *Знающих землю от Балтики до Камчатки простором не удивишь»* (2: 273). *Пространство, которым так гордится Америка, не является чем-то уникальным.*

Американская свобода также имеет свои границы, определенные частной собственностью. Причем публицист «эффектно» разрушает образ свободной страны *колючей проволокой*: *«Езда утомляет. Время от времени надо бы выйти, размяться, подышать воздухом. Рядом с дорогой зеленеют лес и луга. Но никому в Америке в голову не придет остановиться где захотелось, посидеть на траве, разложить пакеты с едой, развести костер или в лес углубиться в поисках земляники. Частная собственность! Всюду параллельно дороге бежит колючая проволока. Но если и нет загородки, все равно с дороги никто не сойдет. Если остановилась машина (для этого рядом с бетоном есть узкая резервная полоса), значит, экипаж терпит бедствие. Смотришь, и в самом деле: капот открыт, носовой платок на антенне. Это сигнал “SOS»* (2: 278).

«Дорожная сказка» Америки разрушается образом ветшающей железной дороги: *«А рельсы (их проложено по Америке тоже немало) во многих местах ржавеют. Между шпалами растут травы. Всего один раз мы видели пассажирский поезд. Маленький, жалкий, с шестью вагонами. Экспрессы, носившие громкие имена – “Строитель государства», “Великий вождь», “Звезда Запада», “Калифорнийский зефир», “Жаворонок», – или уже на приколе, или дают прощальный гудок. Космонавт Уолтер Ширра, появляясь время от времени на экране телевизора, бросает железнодорожным компаниям спасательный круг. Раза два мы видели космонавта. Он стоял, широко расставив ноги на шпалах, и голосом “настоящего мужчины» и патриота говорил с Америкой: “Железные дороги... Кому они нужны? Они нужны мне. Они нужны вам, они нужны всем». Увы, Америка слушает это, сидя в автомобиле. Бетон победил рельсы»* (2: 275 – 276). Бетон победил рельсы. Однако и это еще не все.

За все в Америке, оказывается, приходится расплачиваться.

За качество дорог – деньгами, «способ взимания» которых различен. Строительство дорог стоит дорого, к тому же существует дополнительный дорожный налог на бензин, на резину, на грузовики и т.п. За проезд по дороге тоже приходится платить: *«Часто на дороге видишь ворота. В воротах сидит человек. Ты ему доллар, он тебе “путь открыт”»* (2: 276). *«Свободный путь тоже платный»* (2: 276). В контексте советского дискурса это утверждение звучало символически. Свобода не может продаваться и покупаться, однако именно эти мысли, как якорем, вытаскиваются фразой *«свободный путь тоже платный»*.

За движение и высокие скорости приходится расплачиваться пробками и многочисленными авариями. Так, как пишет Песков, *«в год на дорогах Америки гибнет в среднем шестьдесят тысяч человек. Покалеченных более миллиона. Причина аварий: превышение скорости, неисправности машины и алкоголь... Чей-то черный дорогой «кадиллак» занесло. Его ударили в бок. Кого-то ударили сзади. Ехавший перед нами красный «фольксваген» со страху рванулся вправо, ткнулся в стальную полосу ограждения и замер,*

как жучок на булавке. Помогаем выбраться из «фольксвагена» здоровенному бородатому парню. Ветерка бы, чистого воздуха... Завывание санитарной машины. Полицейский грузовичок с краном. А сзади автомобильный затор, подобный лавине бревен на лесосплаве» (2: 276, 279).

Еще одна плата за скорость – агрессивно-монотонная и иссушающая душу езда, когда дорога властно диктует свои правила, «стал на нее — гони! Резко остановиться невозможно и незачем... Страну видишь проплывающей стороной, подобно тому, как видишь берег с борта идущего по широкой реке парохода. По такой дороге можно быстро пролететь по Америке и Америки не увидеть... Десятирядный путь. Сплошная лавина автомобилей. Ощущение такое, что река из бетона, быстрая, но все же спокойная, тут превратилась в бурлящий горный поток и ты уподобился плотогону. Надо где-то остановиться, но проглядел ручеек съезда, и несет тебя бог знает куда. Глаза слезятся от розоватого смога, горячие капли струятся со лба на карту...» (2: 279).

Логично возникает вопрос: «Благо ли это для человека – автомобиль?» (2: 279). Негативный ответ читателя, уже подготовленный содержанием очерка, звучит особенно знаменательно в условиях отечественного тотального дефицита, когда очереди на автомобиль («Запорожец», «Жигули», «Москвич» или – предел мечтаний каждого – «Волга») измерялись не часами, а годами.

Как видим, важнейшие слагаемые географического образа Америки – пространство, свобода, движение, дорога, скорость и автомобиль, – дополненные безукоризненной чистотой и снисходительностью американских полицейских по отношению к советским туристам, получают свое осмысление в системе ценностных координат публициста, в соответствии с которыми все позитивное обязательно имеет свою оборотную, негативную сторону.

В этом заключается правда американской действительности, которую сумел увидеть публицист, либо право идеологического канона, которому публицист вольно или невольно следовал.

-
1. Шрейдер Ю. Сознание и его имитации // Новый мир. – 1989. – № 11.
 2. Песков В.М. Дорога // Песков В.М. Странствия. – М., 1991.
 3. Материалы XXIV съезда КПСС. – М., 1971.

ДВА ПУТИ РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА В ПУБЛИЦИСТИКЕ Ф.М. ДОСТОЕВСКОГО

Шинков Михаил Александрович
Орловский государственный университет

Ф.М. Достоевский проявил себя не только как гениальный писатель, но и как талантливый публицист. Вся публицистика Ф.М. Достоевского пронизана идеей веры в Христа, которая противопоставляется материалистическим социально-политическим концепциям. В способности преодолеть греховность цивилизации и прийти к единению во Христе Достоевский видит мессианскую роль России и русского народа.