

Шершнева Екатерина Андреевна, студентка,
Московский педагогический государственный университет,
г. Москва

Научный руководитель:
Кузнецова Анна Игоревна,
кандидат филологических наук,
доцент кафедры всемирной литературы,
Московский педагогический государственный университет,
г. Москва

ГЕНЕЗИС АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕМЫ В ТВОРЧЕСТВЕ Э. М. РЕМАРКА: БИОГРАФИЯ ПИСАТЕЛЯ И ЕГО ПУБЛИЦИСТИКА

Аннотация: В статье исследуется генезис образа автомобиля в творчестве Э.М. Ремарка. Особое внимание уделяется биографическому фактору и причинам возникновения писательского интереса к автомобильному миру, представленному образом автомобиля, героем-гонщиком, сюжетом автогонки. На основании ранней публицистики Ремарка выявляются специфические черты функционирования автомобильной темы в художественном мире писателя.

Abstract: The article examines the genesis of the image of a car in the works of E.M. Remarque. Particular attention is paid to the biographical factor and the reasons for the writer's interest in the automotive world, represented by the image of a car, a hero-racer, and the plot of a car race. Based on Remarque's early journalism, specific features of the functioning of the automobile theme in the writer's artistic world are revealed.

Ключевые слова: Эрих Мария Ремарк, «потерянное поколение», биография, образ автомобиля, образ автогонки, журналистика.

Keywords: Erich Maria Remarque, "lost generation", biography, image of a car, image of an auto race, journalism.

Эрих Мария Ремарк (Erich Maria Remarque, 1898 – 1970) – писатель, освещающий социальные, нравственные, экономические и политические проблемы 20-ых годов XX века, чьи темы до сих пор не утратили актуальность. Как считал В. Штернбург: «Его смело можно назвать летописцем немецкой истории...» [9] того времени. Ремарк жил в период между двумя мировыми войнами, несшими насилие, страх, эмиграцию и смерть. Такие масштабные события не могли не наложить отпечаток на его творчество. Из-за тем, поднимающихся в его романах, Ремарк оказался причислен к группе писателей «потерянного поколения». Несмотря на это, романы Эриха Марии очень жизнеутверждающие, человеколюбивые, в них есть преклонение и перед женской красотой и искусством; тяга к роскошной и комфортной жизни, которые в XX веке непосредственно связаны с транспортными средствами, и спасение от скуки в азарте автогонок.

Одним из ключевых способов передачи авторского мировоззрения стал образ *автомобиля*. Образ этот начал процветать благодаря техническому прогрессу и футуристам. И у большинства деятелей искусства начала века стал опорной точкой при создании работ (картина Л. Руссоло «динамизм автомобиля», романы Ф.С. Фицджеральда «Великий Гэтсби», Дж. Керуака «В дороге» и др.). Имя Ремарка же у большинства отечественных читателей и критиков ассоциируется с автором, который пишет военные романы, про героев, на чью жизнь Первая мировая так или



иначе оказала влияние. Однако помимо темы войны у автора есть еще одна тема, ускользающая от взгляда читателей, но тесно связанная с биографией Ремарка: автомобильный мир, триада, включающая в себя образы автомобиля, героя – гонщика и сюжет автогонок.

Стоит отметить, что автомобилестроение получило значительный толчок в развитии именно в Германии. Еще в 1886 году два немецких инженера Даймлер и Бенц одновременно изобрели бензиновые двигатели внутреннего сгорания, и после этого автомобиль стал более доступным и популярным видом транспорта.

Ниша автоспорта становится прибыльной и востребованной, и Ремарк, недавно вернувшийся с войны, переезжает в Ганновер, где устраивается в журнал «Echo Continental». Журнал принадлежит компании по производству мягкой резины и шин для автомобилей Континенталь «Continental». Именно на этих шинах одерживали победы в автогонках 20-х годов автомобили «Мерседес». Ремарк пишет статьи, касающиеся автомобилей, и использует приемы неявной рекламы для привлечения покупателей. Именно это главным образом подтолкнуло Ремарка к автомобилям, так как чтобы писать грамотные рекламные тексты, которые будут приносить продажи, нужно хорошо знать продаваемый товар, для каких целей он подходит и почему покупатель должен выбрать именно его. Для получения этих сведений Эрих Мария много общался с автогонщиками и механиками (позже его литературные герои получают характеры реальных людей, с которыми писателю довелось столкнуться.), учился тому, как устроен автомобиль, как за ним ухаживать и управлять. Ремарк не просто полюбил автомобили – он научился водить как профессионал.

Наиболее известная и значимая статья той поры «**О стиле нашего времени**» (Vom Stil unserer Zeit, 1923), в которой есть и характеристика стремительной эпохи Веймара, и тема транспорта, воплощающая идею этой стремительности. Автор также описывает современную моду, необходимость сочетания костюма и автомобиля: «...машины вполне могут быть романтичны, моторы стучат в ритме времени; и наш жестко сколоченный век нарастающей энергии, нервного напряжения, фабричных труб, заводов, гигантских вокзалов, экспрессов, автомобилей имеет своеобразную, строгую красоту и мрачную фантастичность, он тоже обрел свой собственный стиль и единые выразительные средства» [2, с 123]. М.А. Матвеев считает, что «автомобильная тематика еще не является в этой статье доминирующей, но четко намечает вектор, которому Ремарк следует в журналистских работах» [8, с 71].

Проработав в «Эхо Континенталь» около пяти лет, Ремарк 1 января 1925 года переходит работать в популярный спортивный еженедельник «Шпорт им Бильд». За месяц до этого (9 декабря 1924 года) он знакомится с Эдит Дёрри, начинающей журналисткой и дочерью Курта Дёрри, основателя «Шпорт им Билд». Это становится шагом вверх по карьерной лестнице. Он продолжает писать статьи. Одна из них – «**Только не на своих двоих!**» (Nur nicht laufen!, 1925) – отражает автомобильные мечты современного человека, рассказывает о красоте машины, о развитии ее репутации в положительном ключе: «Тридцать лет назад – всеобщее посмешище, неисчерпаемый кладезь шуток для сатирических журналов и карикатур, повод покачать головой для каждого «благоразумного» человека; двадцать лет назад – дышащее огнем, требующее ремонта, легко взрывающееся чудовище, грохот которого распугивал деревенских детишек и которое нуждалось в передвижной мастерской; пять лет назад – любимая собственность валютных спекулянтов и удобная мишень для метких высказываний левых интеллектуалов; а сегодня – огромная сила, чародей, цель, к которой страстно стремится каждый: автомобиль» [3, с 131]. В статье рассказывается о преимуществе автомобилей над другими транспортными средствами, например, мотоциклами. И демонстрируется желание любого человека приобрести данное средство передвижения.

В статье «**Авус и азарт гонки**» (Avus und Avusfieber, 1925) Ремарк закладывает базу любви к автогонкам, которая потом найдет отражение в дальнейших его романах «Станция на



горизонте» и «Жизнь взаимы». Он рассказывает о гоночной трассе Авус (Auto-Verkehrs-und-Übungs-Straße) – находящейся на западной окраине Берлине. Если у немцев даже само название дороги AVUS (Auto-Verkehrs-und-Übungs-Straße – дорога для автомобильного движения и упражнений) имеет только практическое назначение, то Ремарк видит в ней красоту скорости и техники: «А летний Авус представляет собой по утрам и вечерам маленькую тренировочную трассу, на которой не только профессиональные гонщики с блокнотом на соседнем сиденье делают круг за кругом, но и любители могут проехаться наперегонки с ветром, чтобы пейзаж замелькал за окнами автомобиля, будто ты летишь на обезумевшей карусели, и полностью отдаться своей страсти, хоть раз загнав стрелку за мистическую отметку в сто километров, не опасаясь штрафа» [1, с 130].

В своем эссе «**100 километров!**» (100 km! Zur Chronik der Auto-Unfälle, 1926) автор ведет учет случайностей на дороге, которые приводят к авариям разной степени тяжести. Ремарк описывает основные причины аварий на дороге и указывает скорость, при которой они происходят чаще всего: «Роковая цифра «100» на тахометре имеет магическую силу. Пятьдесят процентов несчастных случаев происходит именно по ее вине» [4, с 144]. В дальнейшем данный мотив роковых столкновений будет присутствовать во всех «автомобильных» произведениях в более или менее значимой мере. В «Станции на горизонте» аварии будут незначительными и сюжетобразующими, в «Трех товарищах» появится мотив смерти, но он лишь косвенно заденет главных героев, а в «Жизни взаимы» авария станет смертельной для главного героя и продемонстрирует неожиданность смерти.

Также именно «Шпорт им Бильд» в 1927 публикует его, на тот момент уже третий, роман (первый – «Приют грёз» был написан еще в 1920 году) «**Станция на горизонте**» (Station am Horizont), про божественную жизнь автогонщика, в котором машинам было отведена одна из центральных ролей.

А еще год спустя, в 1928 году, в газете «Haus Ullstein» был напечатан роман «На Западном фронте без перемен», принесший Эриху Марии Ремарку известность. Именно после бешеного успеха произведения, владелец издания, Леопольд Ульштайн подарил Эриху мощную, комфортабельную, легкоуправляемую гоночную машину нового поколения «Lancia Dilambda», кузов которой впервые был сделан самонесущей конструкции без отдельного шасси. Владелец марки Виченсо Лянча сам бывший автогонщик не понаслышке знал, какими качествами должен обладать скоростной автомобиль. Эту машину Ремарк любил особой любовью и называл ее «серой пумой».

В преддверии Второй мировой войны в автоспорт стала вмешиваться политика. Гитлер, который пришел к власти, знал, что немцам нужно что-то для поднятия духа, так как народ требовал «хлеба и зрелищ». Как сказал будущий диктатор: «Новая формула Больших Призов должна стать и станет проверкой немецких знаний и способностей» [5]. Была предложена большая субсидия за разработку и подготовку лучших гоночных машин. Все расходы на сооружение трасс были также возложены на государство. Субсидию выиграла марка «Mercedes-Benz», и впоследствии именно их машинами стало пользоваться высшее руководство Третьего Рейха (на какое-то время именно эти автомобили стали ассоциироваться с нацизмом).

Ремарк в это время стал неугоден властям, и, узнав от друзей о том, что на его арест выписали ордер, он бросился к границе с Швейцарией (которая была закрыта уже через час после того, как писатель её пересёк) именно на своей «серой пуме». Из альпийской республики Ремарк часто ездил на юг Франции, а вскоре эмигрировал туда. Там, через Марлен Дитрих, он познакомился с Джозефом Кеннеди, посолом США в Великобритании. И именно он позвонил Ремарку осенью 1939 года и сообщил, что на Францию готовится нападение. Предупрежденный писатель снова успел уехать в Швейцарию, и снова спасла его именно



«Дилямбда»: «Эта машина всю жизнь верно служила мне и дважды спасала жизнь, когда мне пришлось убежать от нацистов» [6]. Из страны гор и озер он эмигрировал в Америку, взять машину с собой возможности не было. Когда война окончилась, Ремарк вернулся в Швейцарию, в Локарно. В 1949 году он последний раз съездил на ней в Венецию, после чего «следы» этой машины теряются: по одной из версий, Ремарк уступил и продал её одному автоспортивному репортёру.

Таким образом, биография автора, его места работы и личное взаимодействие с автомобилями привело к тому, что они стали фигурировать и в его творчестве. Автомобильный мир в раннем журналистском творчестве Ремарка является важной составляющей его творчества в целом и развитием определенных лейтмотивов в частности. Большинство идей, описанных в журнальных статьях, найдут отражение в более глубоких и популярных романах автора.

Список литературы:

1. Ремарк Э. М. Авус или азарт гонки [Текст] / Э. М. Ремарк // Ремарк Э. М. Фиолетовый сон. – М.: Издательство АСТ, 2023. – 128-130 с.
2. Ремарк Э. М. О стиле нашего времени [Текст] / Э. М. Ремарк // Ремарк Э. М. Фиолетовый сон. – М.: Издательство АСТ, 2023. – 71-78 с.
3. Ремарк Э. М. Только не на своих двоих [Текст] / Э. М. Ремарк // Ремарк Э. М. Фиолетовый сон. – М.: Издательство АСТ, 2023. – 131-139 с.
4. Ремарк Э. М. 100 километров! [Текст] / Э. М. Ремарк // Ремарк Э. М. Фиолетовый сон. – М.: Издательство АСТ, 2023. – 142-149 с.
5. Гран При Германии [Электронный ресурс] // URL: <https://www.f1news.ru/Championship/2000/germany/> (дата обращения: 27.06.2024).
6. Ермалюк Ю. Ремарк выигрывает гонку [Электронный ресурс] / Ю. Ермалюк // URL: <https://em-remarque.ru/library/remark-viiigryvaet-gonku.html> (дата обращения: 31.05.2024).
7. Лазарева Е. А. «Механическое искусство» и «аэроживопись». К истории главных эстетических программ итальянского футуризма 1920-1930-х гг [Текст] / Е. А. Лазарева // Искусствознание. – 2010. – № 1-2. – С. 12-15.
8. Матвеев М.А. Принципы формирования поэтики ранних произведений Э.М. Ремарка. Дисс... к филол. н [Текст] / ЭМ. А. Матвеев. – СПб., 2015. – 187 с.
9. Штернбург В. Ремарк. "Как будто все в последний раз" [Электронный ресурс] / В. Штернбург // URL: <https://em-remarque.ru/library/remark-kak-budto-vse-v-posledniy-raz.html> (дата обращения: 27.06.2024).

