

УДК 821.161.2“18/19”-32.09 І.Франко:82.02

ЛОКОМОТИВ “НА КРИЛАХ ІЗ ГАРМОНІЙ”. МІКРОСТУДІЯ ФРАНКОВОГО ОПОВІДАННЯ “ПОКИ РУШИТЬ ПОЇЗД”

Роман ГОЛОД

*Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника
вул. Шевченка, 57, 76025 м. Івано-Франківськ, Україна*

Розглянуто елементи імпресіонізму в оповіданні Івана Франка “Поки рушить поїзд”. З’ясовано жанрові, композиційні та стилістичні особливості твору.

Ключові слова: літературний напрям, стиль, поетика, жанр, імпресіонізм.

Поняття “паровоз” в українській літературі зажило собі недоброї слави в радянські часи, коли цим назвиськом “нагороджували” політкоректні віршики про партію, Леніна, комсомол – безальтернативну тяглову силу тодішнього літературного процесу, яка все ж виводила інколи за собою на світ Божий і читацький цілу вервицю *справжніх* поезій того чи іншого автора. Тож аби реабілітувати чесне ім’я машини, звернемося до іншого, позитивного образу локомотива, що його створив на рубежі століть Іван Франко в оповіданні “Поки рушить поїзд”.

Цей невеличкий за обсягом (усього 5 сторінок) шедевр малої прози письменника цікавий передусім новаторством у царині поетики. Оповідання – значною мірою експериментальне як у контексті індивідуального творчого методу Івана Франка, так і загалом для тогочасного літературного процесу в Україні. Проте “експериментальне” – зовсім не означає “випадкове”, “штучне”, “суперечне” попередньому історичному розвитку. Навпаки, характерною ознакою зламу століть у національній (як, зрештою, і в світовій) літературі є пошук нових форм і засобів художнього зображення, які б відповідали новим реаліям у сфері духовного та матеріального розвитку людства. Письменники молодшої генерації нерідко з юнацьким максималізмом закликали до радикальних змін, до відмови від усього “застарілого”, “традиційного”, “народницького” в літературі, до прийняття нового “модерного” світосприйняття і стилю творення у мистецтві.

Звичайно, І. Франко, який однаково шанобливо ставився і до традицій, і до новаторства у літературі, який відчував діалектичну нерозривність цих двох категорій, не міг дозволити собі таких радикальних декларацій. Як справедливо зауважує Н. Шумило, “вчений-ерудит, письменник широкого діапазону, І. Франко з висоти знань різночасових культур у західноєвропейському модернізмі вбачав лише один з багатьох можливих шляхів, а точніше, одну із стежок подальшого розвитку літератури і, можливо, не найвідповіднішу українському менталітетові” [7, с. 776]. Однак неспростовним є і той факт, що модерні тенденції у світовому

мистецтві не залишилися поза увагою визначного українського теоретика, історика та критика літератури. Навіть більше, як правдивий позитивіст-експериментатор Іван Франко намагається віднайти у світовому модернізмі раціональне зерно, придатне для культивування на національному ґрунті. На доказ – численні звернення як на рівні літературно-критичної рецепції, так і художньої практики письменника до ідейно-естетичних здобутків імпресіонізму, символізму, експресіонізму. Власне, у світлі теорії імпресіоністичного мистецтва, на наш погляд, і необхідно розглядати генетико-типологічні особливості оповідання “Поки рушить поїзд”.

Переважає більшість істориків літератури пов’язує явище українського імпресіонізму з творчістю Михайла Коцюбинського. Однак Іван Франко в художній практиці теж неодноразово звертався до прийомів і засобів зображення, характерних для імпресіоністичного мистецтва. Навіть більше, саме Франко, на наш погляд, був *першовідкривачем* художньої системи імпресіонізму в національному літературному процесі.

Про обізнаність І. Франка з ідейно-естетичною доктриною цього напрямку свідчить цілий ряд літературно-критичних праць письменника. Наприклад, у статті про німецькомовний журнал “Der Kunstwart” він звертає увагу на цікаву статтю “Що таке малювання “en plein air”, надруковану в дванадцятому номері цього журналу [6, т. 27, с. 277]. Як відомо, малювання “en plein air” культивували саме художники-імпресіоністи. Зрештою, український письменник є автором однойменного поетичного циклу, у якому робить спроби застосувати прийоми імпресіоністичного малярства у поезії.

Властиво, разом із “плєнерною” манерою літературний імпресіонізм успадкував від свого малярського відповідника один хибний рецептивний стереотип: нібито праця митця “у плєнері” обов’язково мусить бути пов’язана з пейзажистикою “на лоні природи”, подалі від міської колотнечі та гамору. Канонічним прикладом імпресіонізму саме такого штибу в українській літературі є геніальне “Intermezzo” М. Коцюбинського, у якому природа і місто протиставлені одне одному, причому агресивність “ревучих потоків людського життя”, спрямовану щодо “зеленого безмежжя природи”, символізує залізниця – “залізна рука города”. Багатобарвністю, експресивністю, ліричністю та високим артизмом позначена близька до імпресіоністичної (а подекуди таки імпресіоністична) пейзажистика у творах І. Франка – “Дріада”, “Лесишина челядь”, “Мавка”, “На лоні природи”, “Щука”, “Мій злочин”, “Під оборогом”, “Неначе сон” тощо.

І все ж плєнерна манера не заперечувала урбаністичної чи індустріальної тематики. Першопочатково вона покликана була максимально зблизити митця з предметом зображення, з його (предмета) часопросторовою “аурою”. Прагнення працювати “на відкритому повітрі” виводило художника з обмеженого простору майстерні, надавало йому можливість, залучаючи всі органи чуття (за Франком “змисли”), безпосередньо й цілісно відтворювати *емоційну* картину світу. І не важливо, стосувалося це краси природи, чи урбаністичної тематики, чи новинок індустріалізації та науково-технічного прогресу. Навіть на хрестоматійно відомій картині Клода Моне “Враження. Схід сонця”, картині, назва якої дала ім’я цілому мистецькому напрямку, перші сонячні промені висвітлюють у передранковій

темряві силуети достатньо нових за тодішніми технічними параметрами кораблів. Великі художники та реформатори живопису, імпресіоністи були дітьми ХІХ століття, періоду прискореного науково-технічного розвитку та прогресу. Тому й урбаністична тематика широко представлена у творчості Огюста Ренуара, Поля Сезана, Жоржа Сера, Вінсента Ван Гога. Залізниця, залізничні мости, вокзали, поїзди ставали об’єктами зображення на полотнах Каміля Піссаро, Едуарда Мане, Гюстава Кайбота, Клода Моне. Останній створив цілу серію із вісімнадцяти картин, об’єднаних назвою “Вокзал Сен-Лазар”. На полотнах зображено пасажирів і працівників залізниці, архітектуру вокзалу, металічну конструкцію скляного даху, поїзди, а також випущені локомотивами густі клуби диму та пари, які, на переконання маляра, у поєднанні з відповідним освітленням якнайкраще передавали “ефект туману” в живописі. Попередньо художник зробив велику кількість ескізів у майстерні, але, незадоволений результатами, вирішив малювати на самому вокзалі, аби, відповідно до власних естетичних принципів, хапати “гарячими” мінливі образи.

Як відомо, передавати “безпосереднє живе враження дійсності” прагнув у власній творчості і Франко. Він, цілком у дусі французького імпресіонізму, тонко відчував естетико-емоційний потенціал окремого моменту, адже

Кожний тон і кожний відтінь –
се момент один, промінчик,
але в кожному моменті
сяє вічності брильянт [6, т. 3, с. 36–37].

Миттєві образи-фрагменти виникають спонтанно і несподівано зникають, створюючи динамічну круговерть і залишаючи в поетовій душі сліди моментальних вражень:

Мигнув сей чудовий образ
і щезає, і зника,
і мене за серце вхопив,
мов могутня рука [6, т. 3, с. 46–47].

Мінливі образи сплітаються в калейдоскопічну гармонію авторської ретроспективи, вони оживають в уяві поета як система моментальних суб’єктивних вражень, пропущених крізь призму його світосприйняття:

Все те не очима бачу,
а в душі воно живе,
все на крилах із гармоній
світла й запаху плыве [6, т. 3, с. 46].

Власне, на крилах із зорових, слухових, тактильних гармоній і прилетів в українську літературу чудовий образ локомотива з дивним, навіть кумедним, як для потужної залізної машини ім’ям – “Черепаха”.

Оповідання, яке і за тематикою, і за стилістикою цілком заслуговує титулу “Франкового Сен-Лазар’а”, вперше надруковано в журналі “Літературно-науковий вісник” 1898 р. під назвою “Заким рушить поїзд”. Без жодних текстуальних

змін, але із заголовком “Поки рушить поїзд” твір уміщено в збірці “На лоні природи і інші оповідання” (Львів, 1905). На цей час Франко – зріла творча особистість із багатющим життєвим досвідом і художнім доробком. Він уже побував у багатьох містах Західної та Східної Європи. Подорожував, як правило, поїздом, тому переваги цього виду транспорту пізнав особисто: епохальний винахід науково-технічного розвитку викликав у Франка позитивні емоції, як і будь-які прогресивні здобутки людства на шляху до “щасливої будучини мільйонів”. До речі, не у всіх поступовців це “механічне диво” викликало однаково позитивні асоціації. Учителю і старшому товаришу Івана Франка – Михайло Драгоманов – від хвилювання “здурів” (вислів М. Драгоманова), коли його дочка Ліда їхала поїздом із Женеви до Софії: батькові здавалося, що вона неодмінно вихилиться з вагона й розіб’є голову об телеграфний стовп. Молодший за віком і прихильніший до науково-технічних новинок Іван Франко жодних загроз у цьому оживленому конструкторською ідеєю людини потужному “залізному коні” не бачив.

Безперечно, саме лише зацікавлення науково-технічним прогресом не є ідентифікаційною ознакою імпресіонізму. Сцієнтичні тенденції притаманні натуралізму; скрупульозне дослідження сфери виробничих відносин – одна з домінант реалістичного мистецтва; абсолютизоване захоплення новітніми технологіями, спрямованими у майбутнє, – концептуальна ознака футуризму. Відтак апріорна ідея про імпресіоністичний характер реферованого оповідання потребує більш вагомих аргументів на підтвердження. І вони, поза сумнівом, є.

Передусім зазначимо, що проблема напряму того чи іншого Франкового твору тісно пов’язана з проблемою жанру. Різні літературні напрями мають власні системи найчастіше вживаних жанрів: романтизм віддає перевагу ліриці; реалізм – великим епічним жанрам; модернізм повертається до ліризації та драматургії, культивує малу прозу. Справжньою “стихією” літературного імпресіонізму є фрагментарна, безфабульна проза у різних її варіантах (поезія в прозі, етюд, шкіці). Фрагмент давав письменникові змогу сконцентрувати творчу увагу на експресивному, окремо взятому, яскравому кадрі-фрагменті з неминучим ігноруванням фабульної, подієвої багатометражності епосу. Так виникла безсюжетна проза. Про своє існування вона заявила ще в романтизмі (поезія прозою). В імпресіонізмі та експресіонізмі ця белетристика зазнала особливого розвитку. Оповідання “Поки рушить поїзд” очевидно тяжіє саме до такого фрагментарного, з ослабленою сюжетною лінією гатунку творів. Власне кажучи, класичним, канонічним оповіданням цей твір назвати важко. Таке жанрове визначення номінально закріпилося за ним із авторського подання, як уже зазначалося, у виданні 1905 р. під загальною для ряду творів “вивіскою” – “...і інші оповідання”. Жанрова дефініція, яка, на наш погляд, найбільше відповідає генологічній природі твору “Поки рушить поїзд” – етюд (невеликий за обсягом, безсюжетний твір настроєвого характеру). У творі чітко виявилася загальна тенденція літературного розвитку зламу віків, коли новела настрою (*nouvelle d’atmosphère*) починає домінувати над “новелою акції” і коли письменники шукають доступу вже не так до почуттів (*sentiments*) реципієнта, як до його відчуттів (*sensations*). І якщо власне словесних художніх засобів виявляється замало, то використовують ресурси інших видів мистецтва. Звідси, на думку І. Денисюка, “йшло й звернення, започатковане ще романтика-

ми, до суміжних мистецтв, намагання перенести, враховуючи специфіку словесного мистецтва, малярські й музичні образи та способи світосприймання. У такій атмосфері виокремлювались з хаосу дифузії літературних форм настроєві малюнки, що імітували малярські картини або музичні композиції” [2, с. 24].

Жанрово-композиційні особливості твору безпосередньо пов’язані з його змістовим наповненням. “Поки рушить поїзд” – це розповідь про декілька миттєвостей однієї, майже казкової, метаморфози – пробудження, а властиво, чарівне оживлення, залізної “Черепахи”. На описі калейдоскопічних змін різних фаз цього дивовижного перетворення побудована композиційна матриця твору та його образна система. Спочатку “Черепаха” ще спить – “холодна, нечутлива, мов заклята царівна в скляній труні”; “крізь скляний дах її труни” чимраз цікавіше заглядає “молодий день” [6, т. 20, с. 70]. Від сонячних поцілунків залицяльника та копіткої праці палячів, що розкладають вогонь у її “залізному нутрі”, “Черепаха” починає прокидатися. Поступово вона набирається сил, і вже незабаром стає подібною на “величезного залізного коня”. Потужна, повносила “Черепаха” сичить, “мов тисяча лютих гадюк”; “всіма своїми частинами грає, бринить, мов муха, зловлена в павутину”; “мов дикий звір”, готується зірватися з місця, скочити і побігти, погнати в безвісті [6, т. 20, с. 72]. І врешті-решт цілковито оживає машина в русі: “А “Черепаха” на чолі поїзда не йде, а пливе, бринить, фукає, робить боками, тремтить, сипле іскри, бухає димом і паром, мов жде не діждеться тої хвилі, коли буде могли вповні розігнатися, розбігтися, показати свою силу” [6, т. 20, с. 73].

Отже, маємо справу зі своєрідними біоритмами оживленої чи то буденною працею робітників-залізничників, чи технічною думкою інженерів-конструкторів, чи творчою уявою та фантазією автора-оповідача, а найімовірніше – їхніми спільними зусиллями – ще донедавна холодної купи заліза. Для підтримування цієї типово імпресіоністичної ритміки та динаміки письменник вдається до відповідних поетикальних прийомів і засобів художнього зображення:

1. Повторення рефреном фраз із дієсловами на позначення різних фаз спокою: “Черепаха” ще спала”, “Черепаха” стояла холодна, нечутлива, мов заклята царівна в скляній труні”, “машина ще спала”, “Черепаха” стоїть і жде”; та руху: “Черепаха” їде!” (3 рази), “Черепаха” рушила” (2 рази), “рушила і немов завагалася”, “Черепаха” дрогнула”, “вона стрепенулася”, “Черепаха” сунулася”, “Черепаха” не йде, а пливе, бринить, фукає, робить боками, тремтить, сипле іскри, бухає димом і паром, мов жде не діждеться тої хвилі, коли буде могли вповні розігнатися, розбігтися, показати свою силу” [6, т. 20, с. 73].

2. Ритмічне вживання окличних, питальних речень, звертань, модальних часток і вигуків для підтримання постійної емоційної напруги: “Черепаха їде!”; “Ну, стара, спиш?”; “Ану-но, покажися, як ти виглядаєш!”; “Ах, як же я смачно спала!”; “Гов, дітоньки! Не туди вам дорога! Будьте ласкаві, он туди, у той толок, у той порожній вал! Сміло! Сміло! Самі собі відчиняйте дверці! Не ждіть, дітоньки, аж вам хтось відчинить. І не бійтеся, що там трохи тісно. Тільки сміло! Тільки дали! Потісніться трохи, бо в тій тісноті ваша сила. Тільки там ви пізнаєте, хто ви і що можете!” [6, т. 20, с. 71]; “Е, небого “Черепахо”, не так ти ще у мене заспіваш! Ану, Максиме, піддавай жару!” [6, т. 20, с. 71]; “Від’їзд!”.

3. Ускладнення синтаксичних конструкцій довгими рядами однорідних членів речення, серед яких нерідко трапляються епітети, метафори, порівняння, художні означення, синонімічні лексеми, прикметники на позначення кольорів, тобто засоби, які в літературі виконують ту саму роль, що у малярстві багаторазове нанесення на полотно дрібних мазків, котрі, об'єднуючи власні розрізнені ритми у спільну експресивну динаміку, здатні викликати враження своєрідного “візуального резонансу”: “слабенькі, синьо-рожеві, напівсонні ще усміхи природи”; “прищіпки, гачки, кляпи, шруби – все те заблищало на сонці, заіскрилося”; “пустити в рух сю величезну, сконцентровану, скажену та притім вповні опановану силу”; “глядить своїми скляними, підсліпуватими очима на безконечну, рівну дорогу” тощо.

4. Повторення морфологічно, синтаксично чи семантично споріднених слів (порядкових числівників, прислівників, дієслів), що підсилюють враження ритмічності, черговості, послідовності дій або зміни різних часових фаз того чи того процесу: “Вони чистили її, підмазували колеса, вигрібали попіл із паленища, наповнювали водою котел. Рівночасно два палячі з гуркотом накидували в тендер кам'яного вугля, перекидаючися якимись не дуже приязними словами. Ось надійшов і машиніст і почав щось поратися коло машинерії, тут підмазуючи оливою, там стукаючи невеличким молотком, там знов відчиняючи і замикаючи якусь кляпу” [6, т. 20, с. 70]; “фукнула раз, потім другий, третій, а далі, фукаючи частіше, частіше, частіше, вийшла з шопи”; “і пішло фукання часто, частіше, ще частіше, поки його не заглушив гуркіт поїзда, стук коліс о шини, брязкіт ланцюгів і яко-рив, уся ота колосальна, дика та могутня музика поїзда, що входить у рух”; “один робітник бігає з вагона до вагона, змітаючи та роблячи порядок у нутрі; другий залізною вилкою напинає на поїзд линву безпеченства, вкладаючи її в гачки на кождім вагоні; третій порається коло коліс, підливає оливи на осі; інший іде верхом по вагонах і наливає керосину до ламп” [6, т. 20, с. 72].

5. Вживання звуконаслідувальних слів типу “тра-ра-ра!”, “фу-фу-фу-фу!” тощо.

Інші поетикальні особливості твору теж вказують на його спорідненість із художньою системою імпресіонізму.

Синкретичний характер імпресіоністичного мистецтва виявляється у творі гармонійним поєднанням тактильних, зорових і слухових “змислів”, апелюванням до *кольорового слуху* реципієнта – так званого *auditio colorata* (термін, який Франко запозичив із опублікованих у “Der Kunstwart” і” праць Германа Бара). Про мистецтво слухом “бачити” барви писав також у творі “На крилах пісні” М. Коцюбинський. Зв’язкові поезії та музики, поезії та малярства у трактаті “Із секретів поетичної творчості” І. Франко присвятив окремі розділи. Синкретичний характер імпресіонізму в літературі виявляється легше, ніж у пріоритетно зорієнтованому на зорові враження малярстві. Для прикладу – характерний уривок із Франкового твору: “Але “Черпаха” стояла холодна, нечутлива, мов заклата царівна в скляній труні. Крізь скляний дах її труни заглядав чимраз цікавіше молодий день; його зеленкуваті скляні очі почали звільна наливатися зразу сріблястим, далі золото-рожевим блиском. Крім шелесту щіток, котрими чищено машину, брязкоту залізних лопат і гуркоту вугля в тендері, не було чути нічого” [6, т. 20, с. 70].

Або: “Паляч Максим працює, не озиваючися. Дзвенить шуфля, гуркочуть брили кам’яного вугля, котячись у паленище, кров’ю налилося Максимове лице, піт котиться градом із його закоптілого чола. Гуде огонь, грає котел. Ось рушився толок, а на версі машини манометр зробив перший оборот. Машиніст ухопив за стерно. Почувся довгий свист. “Черпаха” рушила з місця” [6, т. 20, с. 71].

Загальновідомо, що саме художники-імпресіоністи здійснили кольористичну революцію в образотворчому мистецтві. Вони відійшли від практикованої віками натуралістичної скрупульозності у підборі абсолютно відповідних дійсності “природних” кольорів. На відміну від adeptів академічного малярства, реформатори-імпресіоністи пропагували суб’єктивний підхід у виборі кольору, вони не боялися експериментувати з останнім, доводячи, що колір може передавати не тільки фактуру, але й емоційно-настрове враження від неї. Тому на їхніх картинах нерідко трапляються, скажімо, білі коні, намальовані зеленою фарбою, сині, червоні, зелені обличчя людей тощо. Відстоюючи принципи індивідуалізму та суб’єктивізму в мистецтві, імпресіоністи нерідко доходили до соліпсизму у власній інтерпретації предметів і явищ навколишньої дійсності. Врешті-решт такий підхід привів пізніх імпресіоністів, а за ними й експресіоністів, до навмисної деформації предметних форм зображення, а подекуди й до відмови від них.

Сміливе використання різких насичених кольорів простежуємо і в обсервованому творі Франка: “Його груба висока фігура ясно відрисувалася на тлі сходу вого неба, облитого величезною пурпуровою пожежею з золотим, тепер уже аж до білості розжаренем низом. В тім світлі кругле, товсте надкондукторове лице виглядало мов налите вогнем, а його чорна густа борода була немов перетикана пурпуровими нитками” [6, т. 20, с. 70]. Складається враження, що Франко, теж у дусі імпресіоністичної техніки живопису, не шукає відповідного відтінку, змішуючи на палітрі фарби, а досягає необхідного кольористичного ефекту, поєднуючи безпосередньо на полотні (чи на сторінці!) чисті насичені кольори: “Дим синявими клубками вився з ватри, псотливо залітав палячеві в червоні, кров’ю підбігли очі” [6, т. 20, с. 71]; “його зеленкуваті скляні очі почали звільна наливатися зразу сріблястим, далі золото-рожевим блиском” [6, т. 20, с. 70].

Як і художники-імпресіоністи, Франко на своїх літературних картинах важливого значення надає грі світла й тіні: “Крізь грубе, ровковане, зеленкувате скло, з якого був зроблений дах шопи, просочувалися перші хвилі літнього до-світка, ті слабенькі, синьо-рожеві, напівсонні ще усміхи природи. До шопи вони доходили вдесятеро слабше, ледве помітно, сіро-зеленкуватими проблесками. В тих проблесках лійкуватий грубий комин машини і її кремезний круглий хребет зарисувалися серед темряви якимись фантастичними контурами” [6, т. 20, с. 69]. М’яке, лагідне поранкове освітлення у творі Франка навіює асоціації з картиною Клода Моне “Враження. Схід сонця”: “Крізь відчинену браму бухнула до шопи широка хвиля світла, – не того різкого, сонячного, бо сонце ще не зійшло, а того лагідного, поранкового, що плило просто з безмірної синяви неба, з рожевих рум’янів і золотих проблесків сходу, від блідого місяця, що, запізнившись насеред неба, немов не знав, що робити з собою, чи схватися де, чи світити, чи загаснути. При тім світлі видно ся було в шопі досить добре, і робітники почали поратися біля “Черпахи” [6, т. 20, с. 69–70].

Темрява та світло не просто мирно “уживаються” в межах одного й того самого опису; вони контрастують, поборюють і водночас гармонійно доповнюють одне одного, утворюючи нероздільну діалектичну єдність протилежностей: “Спочиваючи на трьох парах масивних сталевих коліс, вона бовваніла в ряді інших машин, потонувши долішньою половиною свого тіла в густій пільмі, що залягала простору шопу. Тільки горішня часть шопи легесенько розвиднювалася” [6, т. 20, с. 69]. Або: “Зігнувшись, він потонув у темнім гирлі паленища і почав розкладати огонь” [6, т. 20, с. 70]. Лексема “*гирло*” викликає певні звукові асоціації: *гирло-горло-горнило*, – темінь, яка може проковтнути, поглинути і яка одночасно ховає у своєму череві-*горнилі* вогонь. Та й не дивно: про залізну “Черепакху”, яка лише у сплячці була схожа на свого доброго, лагідного, вайлуватого, прототипа-родича із живої природи і яка поступово перетворювалася на його антипода, на монстра – “величезного залізного коня”, на “тисячу лютих гадюк” автор пише: “Та підійдіть до неї ближче! Вона вся аж пашисть таємним огнем”. Або: “Вона без руху, але бачачи, як сказано б’ється її металевий пульс-манометр, як люто вищить її нутро, так і боїшся, що ось-ось вона зірветься з місця, скочить, мов дикий звір, і побіжить, пожене в безвісті” [6, т. 20, с. 70]. Поєднання в часопросторі Франкового твору різних образів-іпостасей “живої” Черепакхи нагадує накладання в живописі імпресіоністів на площину однієї картини поглядів з різних ракурсів на один і той самий об’єкт зображення. Щоправда, для живопису характерне власне накладання, статика, а в літературі є можливість відобразити тяглість часу, почергову зміну іпостасей, усі етапи чарівного перетворення “Черепакхи” на величезного залізного коня.

До типово імпресіоністичної гри світла й тіні у творі Франка додається ще й типово імпресіоністичне, таке, що у деяких представників напряму доходило до одержимості, бажання “намалювати повітря” чи створити в живописі (у Франка – в літературі) “ефект туману”: “ось легкою струйкою понеслися з труби перші клубки білої пари”; “з бокових її вентилів бухнула пара”; “вона свиснула скажено, зашипіла, мов тисяча лютих гадюк, затемнила сонце на хвилю клубами пари і бовдурами диму”; “Черепакха”... бухає димом і парою”.

Експериментуючи з кольором, художники-імпресіоністи виробляють специфічну техніку крапкового нанесення фарби. Перевагою ж літературного імпресіонізму була можливість доповнювати кольористичний пуантилізм своєрідним варіантом звукового. В аналізованому творі Франкові вдається розрізнені “*крапкові*” звуки об’єднати в єдину мелодію “колосальної, дикої та могутньої музики поїзда, що входить у рух”. В “оркестрі” диригента-віртуоза величезна кількість життєвих “музичних інструментів”: “заспані голоси, гуркіт стільців, протяглі позивання, плюскіт води, котрою робітники промивали заспані лица...”; “гуркіт поїзда, стук коліс о шини, брязкіт ланцюгів і якорів”. На єдиний лад їх настроює залізничний “камертон”: “Тра-ра-ра! – заграла трубка надкондуктора”. Замість метронома – ритмічне “фукання” машини: “фукнула раз, потім другий, третій, а далі, фукаючи частіше, частіше, частіше, вийшла з шопи”; “і пішло фукання часто, частіше, ще частіше, поки його не заглушив гуркіт поїзда”; “Машиніст торкнув “Черепакху”. Свист – аж у вухах залящало. Шипіння – аж боки машини мов надулися з натуги. А потім фу! фу! фу-фу! фу-фу! фу-фу-фу-фу!” [6, т. 20, с. 73].

Цікаво, що за стилістикою, образністю, ефективністю використання засобів художнього зображення Франкова “залізнична симфонія” подекуди перегукується з музичними фрагментами його-таки шедевральної *Musiknovelle* “Вільгельм Телль”. Порівняймо:

1. “Вона прокинулася. Вже в паленищі огонь гуде. Вже в кітлі вода починає грати, мов у величезнім самоварі, зразу довгими, пискливими тонами, далі жалібно, мов просячися на волю, далі уривано, грізно, мов сварячися і грозячи, а ще далі люто клекотючи, булькочучи, ревучи та виючи” [6, т. 20, с. 71] (“Поки рушить поїзд”).

2. “Пронизливий свист почувся з оркестру. Тони клекотіли і мішалися, як вода, кипуча в невеличкім кітлі. Баси гуділи, мов громи; скрипки квилили, мов чайка над затопленим болонням; флейта свистіла, мов вітер між кручами; м’які флажеолети стогнали уривано, мов конаючий. Все тремтіло і бурлило” [6, т. 16, с. 195-196] (“Вільгельм Телль”).

На відміну від малярства, в літературному імпресіонізмі з’являється можливість гру світла й тіні доповнювати грою шуму й тиші. У партитурі Франкового твору *fortissimo* одних “партій” (“в паленищі гудів і тріщав уже чималий огонь”; “дзвеніла залізна шуфля”; “бухнула пара, сичачи страшенно”; “кляцнув рукою”; “вона свиснула скажено, зашипіла, мов тисяча лютих гадюк”; “люто вищить її нутро”; “забряжчав перший дзвінок” тощо) гармонійно чергується з *piano* (“та ось у кітлі почулося легеньке булькотання, мов несмілий ропіт якогось нового, ще слабого і несвідомого життя”; “щось, мов важке зітхання, стрепенулося в її залізному нутрі”) та різними за тривалістю *паузами* інших партій (“не було чути нічого”; “робітники робили своє діло мовчки...”; “робітники не відповідали нічого”; “в кітлі було ще тихо”).

Численні експерименти імпресіоністів у царині поетики зумовлені концептуальною спрямованістю на пряму проти академізму, схоластики, консерватизму в мистецтві. Поїзди, залізниці, вокзали не випадково ставали об’єктами уваги імпресіоністів у малярстві та в літературі. Залізничний транспорт, як і деякі інші тогочасні здобутки науково-технічного прогресу, символізував епохальні зміни не тільки в галузі матеріального виробництва, а й у мистецтві. Це технічне диво несло в собі загрозу для класицистичного “часопростору”: залізниці ущільнюють час, скорочують простір, змінюють пейзаж, викликають нові емоції у пасажирів і людей, які спостерігають за прибуттям і відбуттям поїзда. В абсолютизованому вияві ці психо-часо-просторові деформації виявилися у мистецтві футуризму. До речі, фінал Франкового твору за динамізмом, спрямованістю в майбутнє, спробою відобразити рух як фізичний (механічний) процес теж близький до футуристичного: “Ану, просторе, тепер ми поміряємося. Агей, дорого, – під ноги мені! Ану, кілометри, назад, назад поза мене, десятками, сотками! Живо, живо, бо “Черепаха” їде! ... “Черепаха”! Наперед, усе наперед!” [6, т. 20, с. 73].

У боротьбі з “пережитками” класицизму імпресіоністи ладні були відмовитися від визнання власної школи, аби тільки зайве теоретизування, формули та доктрини не відривали їх від справжнього життя, від справжніх емоцій і вражень, аби не заважали вільному виявленню творчої індивідуальності митця. Із цим концептуальним положенням солідаризувався Франко: “Література в її цілості

чим раз більше починає ставати неподібною до школи, де все підігнано під один шаблон, під одні правила, а чим раз більше подібна до життя, де ніщо не повторюється, де нема правил без виїмків, нема простих ліній і геометричних фігур, де панує безконечна різноманітність явищ – течій” [6, т. 41, с. 525].

Звичайно, ставлення Франка до імпресіонізму було далеко не безкритичним. Він, скажімо, засуджує “безідейний імпресіонізм найновіших французів та бельгійців, що силкується викликати нові, досі не звісні ефекти зовсім не раз механічними способами ритмічних та мовних штучок, а під покривкою психологічної глибини ховає повний брак ідеалу” [6, т. 31, с. 40-41]. Так само в Польщі, на думку українського письменника, імпресіонізм, подібно до декадентизму, подобається своїм аристократизмом “людям, котрих життєві ідеали хитаються між Монако, паризькими кокетками і англійськими огирями...” [6, т. 31, с. 43]. Франко переконаний, що “правдиві поети ніколи не дозволяють собі тих кольористичних оргій, у яких любуються теперішні декаденти та пленеристи пера і чорнила” [6, т. 31, с. 101].

Тим-то й цікавий поетикальний експеримент Франка в аналізованому творі: заради нього письменникові довелося піти “на червоне світло” власних свідомих установок. Дорогу в життя “Черепасі” відкрило alter ego Франка, його підсвідомість. І завдяки хвилиному послабленню всеохоплюючого контролю свідомості локомотив “Черепаса” витяг за собою на світ Божий і читацький не тільки оригінальний новаторський твір Івана Франка, але й “перші вагони” цілої вервиці художніх здобутків вітчизняного письменства під гучною, але цілком адекватною до суті явища назвою – український імпресіонізм. Не помітили цей рух тільки ті, хто перебував у тупиках хибних стереотипних уявлень про так звану неповноту українського літературного процесу, винятково селюкський характер нашої літератури чи народницький (у негативному розумінні слова) характер творчості Івана Франка. Воно, звичайно, важко – із тупика та й наздогнати... “Черепасу”.

1. Агеева В. Українська імпресіоністична проза. К., 1994. 165 с.
2. Денисюк І. Українська новелістика кінця XIX – початку XX ст. // Українська новелістика кінця XIX – початку XX ст.: Оповідання. Новели. Фрагментарні форми (ескізи, етюди, нариси, образки, поезії в прозі). К.: Наук. думка, 1989. С. 5–26.
3. Кузнецов Ю. Імпресіонізм в українській прозі кінця XIX – початку XX ст. К., 1995. 146 с.
4. Легкий М. Риси імпресіонізму в новелістиці Івана Франка // Українська філологія: школи, статті, проблеми: Збірник наукових праць Міжнародної наукової конференції, присвяченої 150-річчю від дня заснування кафедри української словесності у Львівському університеті. Львів, 1999. Ч. 1. С. 202–207.
5. Наливайко Д. Искусство: направления, течения, стили. К., 1985. 365 с.
6. Франко І. Збір. творів: У 50 т. К., 1978–1986.
7. Шумило Н. Полеміка Івана Франка і “молодомузівців”// Іван Франко – письменник, мислитель, громадянин: Матеріали міжнар. наук. конфер. Львів, 1998. С. 772–776.

**THE LOCOMOTIVE “ON THE WINGS OF HARMONIES”.
THE MICROSTUDY OF FRANKO’S TALE
“WHILE THE TRAIN MOVES”**

Roman Holod

*Vasyl Stefanyk PreCarpathian National University
Shevchenko st., 57, 76025, Ivano-Frankivsk, Ukraine*

The paper studies the elements of the impressionism in the short story “While the Train Moves” by Ivan Franko. It elucidates genre, compositive and stylistic peculiarities of the work.

Key words: literary trend, style, poetics, genre, impressionism.

**ЛОКОМОТИВ “НА КРИЛЯХ ИЗ ГАРМОНІЙ”.
МИКРОСТУДИЯ РАССКАЗА И. ФРАНКО “ПОКА ТРОНЕТСЯ ПОЕЗД”**

Роман Голод

*Прикарпатский национальный университет имени Василя Стефаника
ул. Шевченко, 57, 76025 г. Ивано-Франковск, Украина*

Проанализированы элементы импрессионизма в рассказе И. Франко “Пока тронется поезд”. Выяснены жанровые, композиционные и стилистические особенности произведения.

Ключевые слова: литературное направление, стиль, поэтика, жанр, импрессионизм.

Стаття надійшла до редколегії 05.02.2008

Прийнята до друку 14.03.2008