

Антон Успенский

Александр Лабас: поэтика, образы, композиции

Статья посвящена творчеству Александра Лабаса (1900–1983) периода 1920–1930-х годов. Рассматривается эволюция его творчества и индивидуальность его поэтики одновременно с кардинальными переменами начала XX века как для персональной оптики отдельного зрителя, так и для визуальных законов в целом. Образный ряд художника сравнивается с образами итальянских футуристов, объединенных направлением аэроживопись (*aeropittura*). Проводятся параллели между картинами Лабаса и современными им новаторскими тенденциями в литературе, архитектуре, кинематографе. Индивидуальный стиль художника анализируется через его образные, композиционные, оптические и поэтические приемы.

Ключевые слова:

Александр Лабас,
советская живопись 1920–1930-х годов,
визуальность,
культ машины,
итальянский футуризм, аэроживопись.

Ровесник века — за этим стертым определением стоит немало, кроме заявленного совпадения начальных координат двух исторических траекторий: социальной и личной. За этим стоит и проверка на сочетаемость героя и времени, и невольно заданная соревновательность и как следствие — понимание и принятие обязательств художника перед современниками и самим собой.

Прошло сто двадцать лет со времени рождения Александра Лабаса, и значительная временная дистанция позволяет настроить критическую оптику с достаточной резкостью. Общий итог сегодня очевиден: художник был соразмерен своему веку, он жил в адреналиновом ритме эпохи, ему был знаком и спортивный азарт вдохновения, и осознание собственного творчества как поручения, диалога и наследия. По его собственному признанию: «Я был рожден удивительно точно во времени, мне этот век подходит как ни один другой» [7, с. 123].

Есть такая мера пути в искусстве, которую я могу назвать художественным метаболизмом — вовлеченность в современные текущие процессы, насыщенность биографии культурными контактами, количество и качество разноплановых связей в мире искусства — от участия в знаковых выставках и событиях до посиделок и разговоров в мастерских. Эта мера определяет и профессиональную, и социальную, и поведенческую, и даже внутрицеховую контактность, готовность дышать общим воздухом со всей эпохой, не фильтруя его сквозь двери своего ателье.

Для Александра Лабаса была характерна высокая степень раскрытости и погруженности в среду, включенность в интенсивнейший обмен художественных веществ, он с 1920-х годов оказывался в самых разных кругах, «где можно было встретить Маяковского, Есенина, Асеева, Брюсова, Мейерхольда, Станиславского, Эйзенштейна, художников Грабаря, Лентулова, Татлина, Кузнецова, Малевича, Истомина, Фаворского и других» [7, с. 35] — причем этими «другими» были практически все заметные деятели культуры — современники художника.

Так происходило и в дальнейшем, без какого-либо затворничества, ухода во «внутреннюю эмиграцию», художнического фрондерства и противостояния с официозом. В частных беседах он мог позволить себе пикироваться, например, с А. Пластовым, но делать из этой оппозиции постоянный творческий фундамент — не в характере Лабаса. Для него основой творчества, по определению самого художника, всегда оставались «цветовой строй, цветовая поэзия и симфония красок» [7, с. 35], а не советский или антисоветский окрас строя социального. При этом он дышал одним воздухом со своими современниками, и развитие советского искусства в целом не противоречит частной эволюции художника. Внимательный наблюдатель обнаружит эти постоянные и неслучайные связи, линии стилового напряжения, соединявшие траекторию личного творчества с большим трактатом отечественного искусства XX века в целом. Это путь — от авангардистских экспериментов и агитационного дизайна 1920-х через советский модернизм 1930-х к послевоенному гуманистическому масштабу, обновленной лирике 1960-х, и далее — вплоть до неожиданных авторских изводов рубежа 1970-х и 1980-х, стыкующихся с новаторской тогда тематикой «бумажной архитектуры».

Художники, родившиеся около 1900 года, могут быть, по убеждению О. Ройтенберг, объединены определением «плеяда», и для такой художнической общности она находила близкие родовые и стилистические признаки [13]. Среди прочих есть один показатель, объединяющий биографически и поколенчески: среди «плеяды» крайне мало тех, кто прожил долгую жизнь — революции, войны, голод и репрессии провели среди них свою беспощадную жатву. Немного и тех, кто сумел прожить, не отказываясь полностью от свободного творчества и не убавляя умышленно его долю в своей жизни. Вот здесь Лабас оказался исключением из правил: прожил долгую жизнь, не отрекаясь от себя и не оставляя подцензурные рубцы на своих работах. Пройдя при этом как через умеренные милости госзаказов (преимущественно в довоенный период), так и через гонения госкритиков, по счастливой случайности не став ведущим фигурантом ни одного из знаковых судилищ 1930-х над «формалистами». Успел получить новую волну внимания в период «оттепели» и дожидаться монографии в 1979-м [2]. А самое главное — он никогда не был лишен физической возможности работать и даже на небольшое время не был разлучен со своим искусством, что обеспечило его творчество органическим движением и последовательным ростом — немалая удача для художника любой эпохи.

Выставочная биография художника также не отмечена опустошительными лакунами: он рано начал выставляться, в 1920-е был членом Общества станковистов (ОСТ), экспонентом крупных советских выставок как в Советском Союзе, так и зарубежом, в 1930-е участвовал в значимых международных выставках в Венеции, Вене, Париже, Нью-Йорке, Питсбурге. Затем весьма скупой, но регулярно показывал работы на разнокалиберных советских экспозициях. Новая востребованность его искусства подтвердила групповая выставка 1966-го и персональная 1976-го: как заметил художник, «всё снова пошло вверх», «интерес к моим работам с каждым годом возрастает все больше и больше» [8, с. 11].

Александр Лабас не был одним из тех многих советских художников, его ровесников, которые трагически проваливались в неизвестность при жизни или существенно деформировали свое творчество под внешним давлением. Он не был лишен самого важного — возможностей работать и общаться в родственной цеховой среде: «Фаворскому и Истомину я показывал работы в любом состоянии, так же как и они мне. Это очень важно. Я видел на любой стадии картины Древина, Удальцовой, Митурича, Татлина, Купреянова, Чернышева, да и моих товарищей по ОСТ» [7, с. 34]. Не менее важным было в конце жизни успеть распознать первые приметы будущего широкого признания как среди коллег и профессионалов, так и среди любителей искусства. Творческое наследие художника практически сразу оказалось в надежных руках, вопросы его сохранения, изучения и популяризации сегодня не вызывают ни малейшего беспокойства — наследники художника объединили свои усилия под эгидой активного и успешного Фонда Лабаса.

Образы Лабаса оставляют чувство свежести и недосказанности одновременно, будто на самом деле пронеслась мимо удивительная машина, похожая на паровоз или аэроплан, обдала тебя потоком влекомого с собой ветра и не позволила рассмотреть подробностей, вспоминая теперь: было или показалось? Живой интерес к его искусству постоянен, любопытство новых поколений зрителей проявляется при первом визуальном контакте и уже не ослабевает. Полагаю, источник этого интереса подпитывается из глубин творчества Александра Лабаса — художника известного и при этом мало изъясненного.

Высокий художественный метаболизм, присущий этому художнику, сразу выводил его поиски и находки под критические окуляры современников. О Лабасе в 1920-е не многословно, но метко писали такие мастера, как Я. Тугендхольд и А. Эфрос. По известным причинам этот

живой процесс обмена критических веществ был прерван в 1930-е системой вертикального управления искусством, когда государство начало формировать собственный образный и изобразительный канон, резко завершив период свободного экспериментального творчества. Тогда Лабасу достался опасный ярлык «формалиста», но его относительно счастливый случай заключался в том, что главный удар был направлен на другие имена: Лебедева, Древина, Фонвизина и др. В дальнейшем внимание критики вернулось к художнику только на рубеже 1980-х, и тогда в небольших газетных заметках о нем писали весомые профессионалы: В. Ракитин, А. Каменский, Ю. Молок, В. Костин. Самый значительный на тот момент вклад внесла в освещение его жизни и творчества объемная книга Е. Буториной «о художнике, остро чувствующем красоту жизни, красоту ее современных форм», составленная в советском издательском формате «живой классик»: много объективной информации, структурирование по жанровому принципу, немного личных высказываний и воспоминаний художника. Язык описания был построен на формулировках и определениях, которые в духе времени избегали отчетливости и умирляли слишком яркую индивидуальность.

Если бы молодой Александр Лабас, что называется, шел в ногу со своим временем, он неминуемо бы отстал, поскольку его время было наполнено иными, далеко не пешеходными скоростями. Уже в 1912 году Ф. Леже писал: «Представление о вещах менее фиксировано, предмет сам по себе выявляется менее, чем раньше. Пейзаж, пересекаемый, разрываваемый автомобилем и скорым поездом, пущенным во всю скорость, утрачивает свое описательное значение, но выигрывает в значении синтетическом: дверца вагона или стекло машины вместе с приобретенной скоростью изменили привычный облик вещей»¹. Скорости нарастали, техника обновлялась, и в середине 1920-х Лабас уверенно ввел аэропланы в свои картины, затем одним из лейтмотивов стали дирижабли, а с 1929-го эти воздухоплавательные машины стали главными отличительными приметами его рисунков и холстов.

Эти пристрастия выросли из личных увлечений и опыта, причем как визуального, так и телесного, даже физиологического проживания. В воспоминаниях художника подробно описан его полет в качестве одного из самых первых пассажиров регулярных самолетных рейсов в начале



1. Александр Лабас. *В авиационной катастрофе*. 1928
Бумага, темпера, масло, чернила.
37,3 × 31. ГМИИ им. А.С.Пушкина



2. Казимир Малевич
Смерть человека одновременно на аэроплане и железной дороге
Литография из кн.: Крученых А.
Взорваль. СПб., 1913

1920-х. Знакомая панорама Москвы была неожиданно увидена им «с совсем новой точки зрения. Я не сразу сориентировался и даже запутался <...> Я перестал ощущать время» [7, с. 114] — какое уникальное и объемное переживание абсолютно нового толка. Этот психологический пункт был многократно усилен и закреплен последующим драматическим эпизодом — падением самолета в реку, счастливым спасением экипажа, пассажиров и самой машины, и отважная готовность Лабаса (что многое говорит о его характере) продолжать полет. Сравнимое воздушное приключение пережил, пожалуй, только профессиональный авиатор, художник и поэт-футурист В. Каменский, в 1912 году серьезно повредивший сам, разбивший в щепки свой аэроплан «Блерио» и оставивший после этого эпизода карьеру летчика [5, с. 464–467].

Небольшая, но крайне сгущенная графическая композиция «В авиационной катастрофе» (1928) потому и имеет такое суггестивное

1 Цит. по: Останина Е. Мастера авангарда. М.: Вече, 2003. С. 127.

наполнение, что выстроена не по умозрительному представлению художника, а по живейшему личному опыту полета и падения. Странно закомпонованные на этом листе фигуры, оказавшиеся вне законов гравитации (а потому и вне законов традиционной композиции), сегодня явственно доносят до нас эффект невесомости — почти неизвестного тогда состояния, возникающего на границе падения и полета. Здесь художественный образ зафиксировал новое явление и, в известной мере, опередил его научно-экспериментальную апробацию². Каким контрастом смотрится рядом иллюстрация К. Малевича «Смерть человека одновременно на аэроплане и железной дороге» к книге А. Крученых «Взорваль» (1913) — сосредоточенная умственная конструкция, не лишенная и декоративного эффекта. (Ил. 1–2.)

Динамика, скорость, полет — без этих слов и не написать сегодня о довоенном творчестве Лабаса. Однако помимо личных увлечений и пристрастий, сказавшихся на выборе тем и мотивов отдельного художника, само время было наполнено общим чувством отказа от прежних координат и систем исчислений. «Невозможно двигаться больше по земле на телегах и поездах, это слишком медленно, тоскливо и слишком не соответствует современному складу души человека. Все это побуждает меня работать над крыльями свободы», — формулировал П. Митурич³. По воспоминаниям учеников, К. Петров-Водкин «много говорил о несвоевременности итальянской перспективы ввиду развития самолетостроения и возможности людям смотреть на мир с совершенно новых точек зрения <...> Совсем не обязательно видение с земной точки. Земля круглая, и она вертится» [12, с. 51]. Про середину 1920-х Лабас позже напишет: «В те годы я был очень увлечен современным городом, новой техникой, авиацией, движением — хотя все было тогда в зачаточном состоянии, но я смотрел в будущее. Меня интересовала динамика. Мое воображение разыгрывалось, я смотрел слишком далеко вперед и это рисовал и писал» [7, с. 116].

Тема «крыльев свободы» была всеобъемлющей и не имела почвенной принадлежности. В те же годы от земли отрывались итальянские

2 По убедительному наблюдению Ю. Молока в работе «Маляры на стройке» (1929) в движении лебедки, везущей маляра вверх, художник «писал невесомость» задолго до того, как это слово уже в прямом смысле вошло в наш обиход — см.: Молок Ю. «Туманности» Александра Лабаса // Московский художник. 1980. № 8. 15 февраля.

3 Цит. по: Боровский А. Цепь романов. СПб.: ЭРВИ, 2001. С. 28.

футуристы второй волны, объединившиеся в течение аэроживописи (*aeropittura*). Отдаленное пластическое родство с «аэропланскими» картинами Лабаса обнаруживает Джерардо Доттори своими приемами высокого горизонта и сферически организованной перспективой. Гульельмо Сансони и Туллио Крали близки новизной ракурсов, передачей динамики и траектории полета через оптику летчика. Существенное же различие состоит в том, что для итальянцев важно было утвердить контраст между мирами, отделить земное от небесного, недаром в манифесте течения его лидер Филиппо Т. Маринетти искомой ценностью провозглашал «внеземную духовность» аэроживописи. Оставленная земля видится покинутым урбанистическим лабиринтом, механистично вычерченный город почти превращается в пространственные обманки Маурица К. Эшера, а освобождение и скорость одинокому летчику обещает лишь небесная стихия. Интересно проследить сходство пейзажей аэроживописцев декоративного фланга с «сочинской» серией Лабаса 1924 года, где проявилась личная версия апроприированного кубизма, доминировали интенсивные цвета, аксонометрическая схематизация пространства и параболически изогнутый горизонт. В отличие от Лабаса, итальянские футуристы подходили вплотную и даже делали отдельные вылазки на территорию ар-деко, незаметно для себя превращая авангардный эксперимент по изображению аэродинамических эффектов в модный салонный прием. Иной вариант аэрокартин демонстрирует случай Василия Купцова, у которого филоновская аналитическая школа почти растаяла в повествовательности, совмещенной с декоративным заполнением полотна, динамика выраженной редуцировалась до бреющего полета, и только высотный ракурс назначен ответственным за новаторскую тематику живописи.

Увлеченность Лабаса новой техникой и неотделимым от нее новым чувством движения стали одной из главных отличительных примет его работ. Острая форма и запоминающаяся образность этих визуальных новаций обеспечивалась соединением двух векторных сил: совпадением главных запросов современной жизни с индивидуальными поисками художника, их синхронизацией. Все разнохарактерные составляющие: пластический код, тематика, мотивы и прочие картинные единицы собирались под объединяющим началом авторской поэтики. Одновременно с анализом таких объемных категорий, как стилистика, методика и поэтика художника, необходимо обращаться к тем внешним векторам, тем генеральным силовым и смысловым токам времени, которые были

постоянной объективной данностью, влиявшей на творческую линию развития Александра Лабаса. Происходило это в согласии с характером его таланта, поскольку его художественные «обменные процессы» отличались интенсивностью и продуктивностью: «...не могу успокоиться: мы не умеем еще написать картину о нашей действительности, в которой мы живем, радуемся и страдаем, в совсем новой, неизвестной в прежнем веке обстановке. Новый ритм, новые скорости — все это не исследовано художниками» [7, с. 116–117].

XX век принес с собой радикальные перемены для персональной оптики отдельного зрителя и смену визуальных законов в целом. Масштабные катализаторы общественного сознания: Первая мировая война, техническая революция, гуманистический и экономический кризисы, — потребовали от художников обновленной системы восприятия и воспроизведения, решительной смены зрительных кодировок. За первую четверть нового века появились многочисленные авторские визуальные теории — от лучизма М. Ларионова до расширенного смотра М. Матюшина, шли поиски «нового зрения» как в ГИНХУКе, так и в Баухаузе, вышли на экраны легендарные «Киноглаз» Д. Вертова и «Броненосец “Потемкин”» С. Эйзенштейна, обновлялись базовые приемы фотографии, методы монтажа и коллажа стали революционными открытиями для всех видов искусств. Лабас чувствовал свою сверхзадачу совершенно в духе времени и постоянно экспериментировал, воплощая личные перцептивные открытия и откровения в творческих работах. Много позже он сформулирует: «Наблюдать с движущейся точки зрения за движением на различных скоростях» [7, с. 124].

Другой глобальной тенденцией начала века был культ машины и техники. Общась в середине 1920-х годов с юными студентами Академии художеств Валентином Курдовым и Евгением Чарушиным, Кустодиев на вопрос о теме их будущих дипломных работ получил единодушный ответ: «Хотим делать живопись», — так верили они в то, что настоящая живопись не нуждается в теме. «Он (Кустодиев. — А.У.) подхватил нашу идею о живописи и, в свою очередь, предложил от себя кому-либо из нас написать в качестве диплома такой живописный мотив как, например, кладбище паровозов. Борис Михайлович с увлечением стал говорить, какую живописную красоту таят в себе эти брошенные старые паровозы, со своими формами котлов, труб и тендеров, с красными колесами и зелеными, разных тонов, паровозными котлами... По его вдохновенным словам можно было думать, что ему, наверное,

самому хотелось написать эту действительно живописную картину» [6, с. 32–33]. Конечно, это узнаваемая точка зрения «художника возврата», каким и был Кустодиев. Новому поколению техника не мыслилась вне стихии движения. Для Лабаса даже паровоз, только строящийся в цеху («Луганск. На заводе», 1928), предстает наполненным невидимой механической жизнью, пронизанным энергетическими токами, которые вливают в его стальное тело анемичные человеческие фигурки. В работе «Первый паровоз на Турксибе» (1931) паровая машина соединяет в себе представление о массе и динамике одновременно, ее преувеличенный относительно фигур на первом плане героический масштаб — метафора значимости этого исторического события, его очевидности и беспрецедентности. Еще большим «чудом техники» воспринимается «Дирижабль» (1931), как будто не знаменующий технический прогресс человечества, а в одночасье явившийся из другого, неведомого мира. (Ил. 3.) Композиция полотна с пришельцем-великаном и безликими фигурками, собравшимися в группы и держащими дирижабль на растяжках, поразительно напоминает те кадры из фильма А. Птушко «Новый Гулливер» (1935), где лилипуты пленяют спящего путешественника и многочисленными канатами, привязанными к вбитым кольям, обездвигивают его. (Ил. 4.) Насколько сближаются внешние сюжеты, настолько не сходятся образы: романтика небесных странствий у Лабаса и социальная сатира кинематографа.

Постоянство художника в изображении современной техники несколько не роднило его с фанатиками механической конструкции и певцами безупречной машинерии. Упомянутые итальянские аэроживописцы внимательно и любовно изображали детали турбин и пропеллеров, воспроизводили эффекты блестящего металла моторной лопасти, упивались изящной пластикой авиатраекторий, — это было одним из знаков времени. Увлечение механическим идеалом доходило до фетиша; в романе И. Эренбурга, изданном в 1923 году, есть превосходное описание такого состояния: «Другие вздыхают — “Прекрасная дама” — туманы, и где-то в легчайшем эфире трепещет вырез нечаянный шеи. Была ему дамой машина, и нежно шептал он “динамо”...» [16, с. 23]. Лабас же оставался вне этого поветрия, он воспевал возможности человека, даже не снаряженного или вооруженного, а словно побратавшегося с техникой, договорившегося с ней о сотрудничестве. Невероятные ресурсы огромных небесных кораблей изображались им как новое природное явление, подвластное его современникам.



3. Александр Лабас. *Дирижабль*. 1931
Холст. масло. 153 × 205
Государственный Русский музей

Сохранилось воспоминание художника, отслеживающее возникновение его творческих импульсов: «Я тогда под Москвой на станции рассматривал стволы берез, а в это время ехал поезд из Москвы. Появившееся черное пятно быстро надвигалось на светло-розовом палевом небе; мне неожиданно показалось все — и ритм, и цвет — как-то похожим. Это натолкнуло меня на решение картины, и я с увлечением написал ее; она действительно напоминала свежий цвет березовой коры» [7, с. 124]. (Ил. 5.) Механическое сравнивалось и соизмерялось с природным — вот один из кодов поэтики Лабаса. Даже излюбленная им точка зрения имеет название «высота птичьего полета», т. е. взгляд на пейзаж глазами птицы, ставший доступным человеку с борта аэроплана или из корзины дирижабля. Развернутая сюжетная канва, бытовые и технические детали,



4. Кадр из фильма *Новый Гулливер*
Режиссер А. Птушко, 1935

социальный контекст явления — все это находится за пределами поля внимания художника (как и птицы). Мир вокруг изменился и продолжал меняться столь стремительно, что рецепты русской реалистической школы с их оптикой «близкого чтения» стали неприложимы к явлениям планетарного масштаба. «Большое видится на расстоянии», и пейзажисту необходима иная высота горизонта, новая точка зрения. Но самое главное и принципиальное в случае Лабаса — это движущаяся точка зрения.

В новаторстве всегда подозревается скрытое агрессивное начало: «Стремительно надвигающийся на зрителя черный состав в композиции А. Лабаса “Поезд идет” устрашает, выглядит приговором дореволюционной дорожной поэтике» [10, с. 89] — и это так, если речь идет о художественном слоге, например, Кустодиева.



5. Александр Лабас. *Поезд идет*
1929. Холст, масло. 98,3 × 75,8
Государственный Русский музей



6. Александр Лабас. *Утро
у аэродрома*. 1928
Холст, масло. 70,5 × 53,5
Государственная Третьяковская
галерея

Два пейзажа 1928 года — «Вечером на пути к аэродрому» и «Утро у аэродрома» (ил. 6) — связаны с авиацией, но изображают не полеты, а узнаваемые подмосковные виды, сам аэродром лишь намечен на дальнем плане. История создания пейзажей описана Е. Буториной: и работа на пленэре, и особенности исполнения, при которой один холст был написан за целый месяц, а другой всего лишь за утро, и вывод о методике живописца, долго выцеливающего явление, а потом стреляющего влёт, но попадающего наверняка. Действительно, Лабасу «удалось выразить ощущение близости летного поля» [2, с. 18], но необходимо подробно рассмотреть, как именно ему это удалось. Оба холста изображают прологи необычайного события, фиксируют чувства предвкушения полета (или наблюдения за полетом). В поле зрения оставлены заурядные вещи: будка часового, забор, телеграфные столбы и деревья. Но только деревья, с их органическим стремлением к небу, избраны стать предвестниками и метафорами воздушного приключения. Стволы вытягиваются как ре-

активные следы, а кроны подобны выхлопам двигателя. Это несколько не ботанический отчет о характере лесополосы, а поэтика предчувствия, когда древесные вертикали настойчиво указывают человеческому взгляду на недооцененную прежде траекторию — вверх.

Много позже Лабас запишет в дневнике: «Соловей поет, я слушаю его пение и смотрю на цветущий куст вишни. Его ствол изгибается, ветки тончайшими линиями распространяются в пространстве, а на них листья и цветы. Я смотрю и слушаю, и удивляюсь, как в такт пению соловья растет и цветет это дерево. Можно сказать, своеобразный концерт: два инструмента, два голоса, один слышишь, другой видишь, и они удивительно по своей природе однородны» [8, с. 17–18]. Различные ритмические системы и впечатления, поставляемые всеми каналами чувств, вновь объединяются под гармонизирующим началом поэтики художника.

Лабас разглядел и расшифровал объединяющие признаки феномена (полета, скорости, пространства) и среды, в котором он повторяется: динамические, пластические, метафизические. Сделал он это единственным способом, доступным художнику, — через авторскую стилистику, найдя визуальные тропы, способные передать феноменальную оптику нового человека в новом мире.

Рубеж 1920–1930-х годов — время начала формирования канона в советском изобразительном искусстве, рубеж поиска новой фигуративности. Лабас, как и многие его современники, не только экспериментировал с новаторской картинной оптикой и композицией, но и оглядывался на традиции. Один из примеров — картина «Приезд Ленина в Петроград» (1930), построенная по схеме: герой, вознесенный над восторженной толпой. (Ил. 7.) Действительно, здесь использовано «устойчивое клише изображения народа и вождя» [1, с. 34] как проверенный рецепт для исторической картины. Другой пример применения традиционной иконографии — рисунок «С противогозлом» из серии «На маневрах» (1932) — пирамидальная композиция «умирающий герой», явно отсылающая к Пьете. На этом подобные примеры заканчиваются, Лабас несколько не был увлечен популярным в те годы лозунгом «Назад к передвижникам!» и максимально отдалялся от вековых наработок жанровой живописи.

Картина «Возвращение с фронта» (1928) — важный этап в живописи Лабаса, ее образную содержательность он описывает подробно и бережно, словесно передавая пластический «ритм стихийных событий». Своей существенно важной задачей он осознает воздействие на зрителя



7. Александр Лабас. Приезд Ленина в Петроград. 1930
Холст, масло. 95 × 84
Государственная Третьяковская галерея

определенным, не случайным образом: «Я стремился, чтобы картина как бы застала зрителя врасплох, обрушилась на него горячей волной. Я всегда считал, что от внутреннего напряжения художника зависит и сила действия его произведения. Картина, сильно действующая в первый момент, дольше остается перед глазами» [8, с. 20–21]. Принципиальной становится не только оптическая новизна композиции, но и новый способ «проникновения» смотрящего в картину, причем в ритмически-временном режиме, установленном живописцем. В этом Лабас союзен и синхронен с такими новаторами-индивидуалистами, как К. Петров-Водкин и его ученик П. Чупатов: первый много экспериментировал со способами «вхождения в картину», второй развивал идеи учителя как «закон относительного смотрения».

«Возвращение с фронта» входит в цикл работ Лабаса, посвященных Октябрьской революции и показанных на выставке к 15-летию Советской власти. Их можно разделить на две основные группы: мотивы уличных боев и атак, где фигуры солдат и матросов сплавляются в плотный энергетический сгусток, и мотивы перемещения групп военных на автомобилях или поездах.

«Октябрь 1917-го» (1928) — почти гризайль с погашенными цветовыми акцентами, где экспрессивно взлетающий передний план бьется о стену из вооруженных фигур, за которыми возвышаются командиры со знаменем, стоящие на крыше «Линкольна». Собственно марка автомобиля потому и опознается, что его капот прописан подробнее лиц и даже фигур красноармейцев, и этот (наверняка неумышленный) прием парадоксально «оживляет» машину, делая ее союзником восставших. В композиции «Ночью в октябре» (1929) автомобиль-пьедестал везет на себе солдат, визуальнo собранных с ним в подобие движущегося обелиска. Соединение энергии и силы оказалось столь удачным, что жизнеспособность этого образа — в виде временной скульптуры или самодвижущейся агитационной конструкции — не вызывает у меня сомнений. В станковой работе проглядывает опыт Лабаса как художника-проектировщика массовых празднеств и художника театра.

Значимость и принципиальность «октябрьского» цикла для художника закрепил он сам, спустя 30 лет сделав авторские повторы многих из тех, уже «омузеенных» работ и написав в 1978 году «Автопортрет на фоне картины “Октябрь” 1928 года». Сила и энергия живет не только в оригинальной авторской композиции и индивидуальности образа, но в точно прочувствованном и пластически воспроизведенном ритме

изложения. Думается, что в стихах подобная интонация была найдена поэтом и военным корреспондентом Евгением Долматовским:

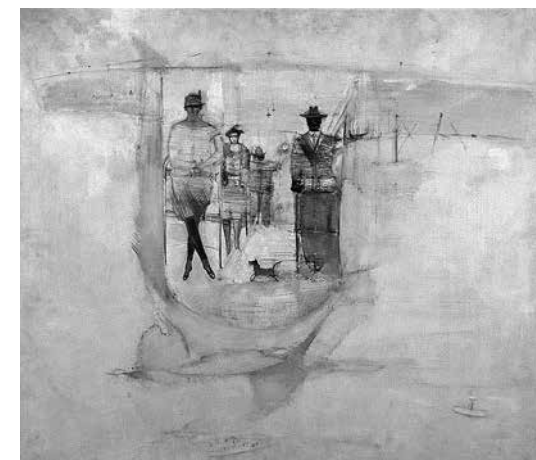
*Когда на броневых автомобилях
Вернемся мы, изъездив полземли,
Не спрашивайте, скольких мы убили,
Спросите раньше — скольких мы спасли.*
(«Гроза», 1940)

Образно-пластическая философия творчества — система, включающая в себя на равных рациональные и иррациональные элементы, что в разных терминах описывали все исследователи творчества Александра Лабаса. Мне более прочих близка формулировка А. Каменского о том, что в картинах «система образов опирается на множество оригинальных условностей и допущений» [4, б. п.]. Одно из таких составляющих системы — соединение нескольких перспективных схем построения пространства в одной картине. Композиция «Едут» (1928) — пейзаж за пределами вагона развернут с высоты «птичьего полета», причем с правой стороны он неподвижен, а с левой смазан в эффекте скоростного движения. (Ил. 9.) Интерьер вагона дан в разрезе и лишен герметичности не только этим, но и расположением крайней слева фигуры, которая наполовину выходит за пределы умозрительной стенки. Из цветовых пятен оставлены самые интенсивные, остальные буквально обезличены скоростью до бесцветности. Все пластические ресурсы подчинены идее автора: показать не поезд, не пассажиров, и не пейзаж за окном, а динамическое состояние — «едут».

Визуальные эксперименты Лабаса запоминались надолго даже теми, кто не мог их принять. В. Вакидин вспоминал, как В. Фаворский рассказывал ему о своих сомнениях при выборе работы для юбилейной выставки 1942 года: «...о Москве он не знает, что предложить, так как “Эскалатор” его “не пошел”, в “Художнике” его маринуют. Но подобная этой тема все же есть — это электричка, вагон внутри, все так, как он видит, когда ездит в Загорск. Тема та же, что и “Эскалатор”, то есть изобразить так, чтобы как бы и самому присутствовать, иметь точное свое место. — У Лабаса не получилось, потому что он себя как бы выбросил, взял вагон в разрезе...» [3, с. 104]. Фаворский не в состоянии был представить, как можно исключить точку зрения автора из станковой композиции.



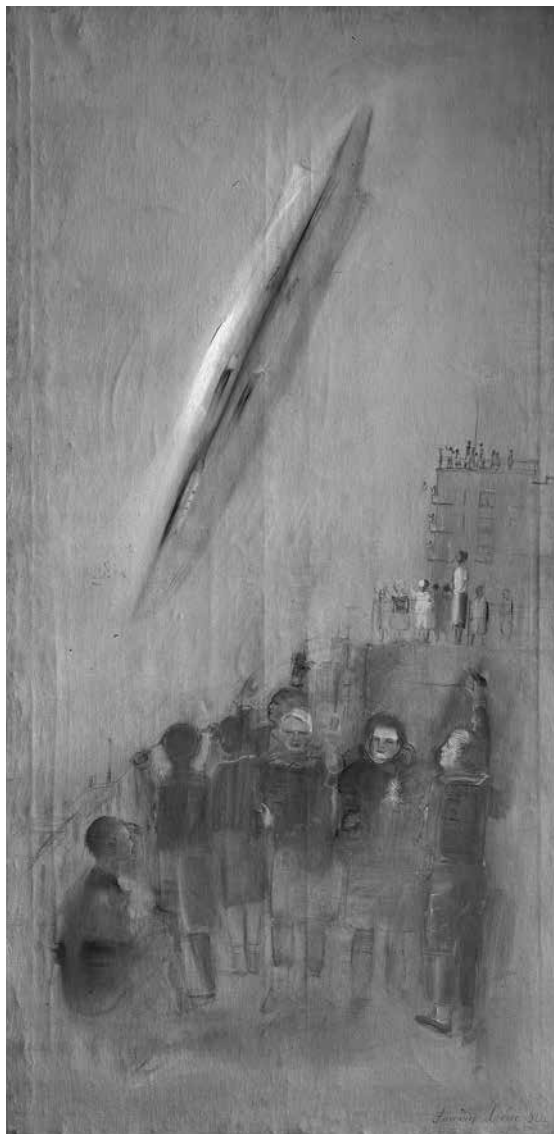
9. Александр Лабас. *Едут*. 1928
Холст, масло. 98 × 78
Частное собрание



10. Александр Лабас. *В кабине аэроплана*. 1928
Холст, масло. 77,4 × 91,6
Государственная Третьяковская галерея

В работе «В кабине аэроплана» (1928) вновь апробируется показ салона в разрезе, оставляя на всем внешнем поле цвета холста всего пару повествовательных деталей, создающих чувство высоты. (Ил. 10.) Лабас вообще не изображает мотор — предмет любования многих аэроживописцев, не упивается дизайном ланжеронов и нервюров, он максимально облегчает пространство полотна, в котором вся тяжесть сосредоточена в людях, чьи фигуры к тому же до предела «нагружены» тонально. Художнику удалось передать субъективное, на грани с физиологией, чувство собственной весомости и подвешенности в воздухе каждого из пассажиров. Асимметричное смещение кабины влево добавляет в этому комплексу ощущений состояние поиска баланса, живо напоминающее каждому зрителю, что в него также встроен природный гироскоп.

Не менее знаменитый «Дирижабль и детдом» (1930) совмещает четыре пространственных плана в одном: последовательный в три этапа, как кинокамерой, «наплыв» на группу наблюдающих детей и затем так называемый субъектив — брюхо летящего над ними дирижабля глазами ребенка, задравшего голову. (Ил. 11.)



11. Александр Лабас. *Дирижабль и детдом*. 1930
Холст, масло. 160 × 80
Государственный Русский музей

Лабас не успокаивается в поиске, применении и обновлении своих приемов: никто до него не изображал интерьеры аэропоездов и салоны дирижаблей, и он применяет еще один оптический метод родом из фотодела и кинематографа. Он будто использует широкоугольный объектив, раскрывая небольшое пространство пассажирского салона («В машине» из серии «На маневрах», 1931; «В кабине дирижабля», 1932; «На пароходе», 1936), для другого мотива «меняет» его на длиннофокусный, зависая над железной дорогой или «наезжая камерой» на «Дом на Мясницкой» (1934).

Беспокойная изобретательность, за которой чувствуется азарт первооткрывателя, нацелена не на закрепление за собой нового мотива или сюжета, эффектной композиции или необычного ракурса. Оглядываясь на работы конца 1920-х — середины 1930-х годов, Лабас признается: «Я хотел одновременно в рамках общего изображения показать и реальную картину путешествия, и его восприятия путниками, и будущие воспоминания о поездке» [4, б. п.]. Он ищет способы раздвинуть границы станкового искусства, привнести в него столь остро ощутимое тогда чувство времени — сегодня мы называем эту проблему транстемпоральностью. Наука давно доказала, что течение времени может иметь разную скорость, и, вероятно, на личном опыте человек впервые почувствовал эту относительность в начале XX века, когда поднялся над землей на летающих машинах. А художник, под руководством таланта и интуиции, старался передать это субъективное проживание — продвижение в пространстве и времени: едут, летят, смотрят.

Острое чувство постигаемого и планируемого будущего питало в первой трети века многие искусства, отчетливей всего проявляясь в архитектуре. Смелость до безрассудства и преданность до самоотречения приводили не только к проектированию, но и к первым этапам строительства в начале 1930-х годов совершенно утопических проектов подобно Дворцу Советов Б. Иофана. Часть этой энергии заблуждения перелилась в практическое строительство Московского метрополитена — подземного града Китежа, идеального города с идеальным социумом — пассажирами, стремительно проезжающими сквозь роскошные интерьеры, рожденные синтезом искусств.

В работах, посвященных метро, Лабас совмещает оптику футуристическую и реальную, и его эскалатор буквально везет пассажиров в будущее — «Метро» (1935). (Ил. 14.) Выразительно выглядит рядом работа того же года «Зимой в Луганске» — совпадает общая композиция,

угол проективной диагональной «лестницы-дороги», можно догадаться, что новый формальный прием опробовался Лабасом на разных мотивах, но исподволь появилась тема аскетичных будней «верхнего мира» и временного праздника «подземелья». (Ил. 12.)

Невозможно удержаться от сравнения зимних или морских пейзажей Лабаса с теми же сюжетами британца Лоуренса Лаури 1930-х годов. (Ил. 13.) Последний придает портретность максимальному числу своих персонажей, но их движение либо по-брейглевски хаотично, либо напоминает железные опилки, разбросанные или притянутые полюсами урбанистического магнетизма. Лабас же невнимателен к индивидуальному выражению лица отдельного горожанина, но буквально передает движение социально близких масс, отрекшихся от буржуазного индивидуализма.

Необычная повествовательность пейзажа «В полете» (1935) со множеством оттенков и насыщенностью всего пространства разнообразными деталями объяснима тем, что Лабас уже работал над эскизами панно «Город Будущего» и «Полет на Луну». Под футуристическим городом подразумевается столица СССР, не даром же во всех версиях композиции так точно переданы пропорции Дворца Советов, почти затерявшегося среди мегалитических сооружений и громадных воздушных машин. Индивидуальный транспорт представлен в виде гипотетически успешных вариантов «Летатлина» (оригинальный аппарат, движимый мускульной силой, был испытан в 1931 году под Звенигородом художником Г. Павильоновым, пролетевшим на нем три десятка метров и вывихнувшим руку). Знакомство художника с самой современной архитектурной мыслью не подлежит сомнению: доминирующие в ансамбле башни практически цитируют проект Дома Наркомтяжпрома И. Леонидова (1934) — те же упругие силуэты в кривых второго порядка. «Полет на Луну» демонстрирует, опять-таки, высокую включенность художника в современную научную мысль и прогностику: в 1936-м на экраны выходит научно-фантастический фильм «Космический рейс» В. Журавлева — о путешествии советских людей на Луну, консультантом которого был сам К. Циолковский. Панно, исполненное Лабасом, по свидетельству очевидцев, оказалось весьма популярно — кроме аттрактивности модного сюжета оно трактовало комос как дружественную человеку среду, на что указывала изрядная заселенность околоземной орбиты и притягательная светлая пастельная гамма. Как еще в 1920-е заметил Я. Тугендхольд: «Лабас умеет внушить ощущение пространства».



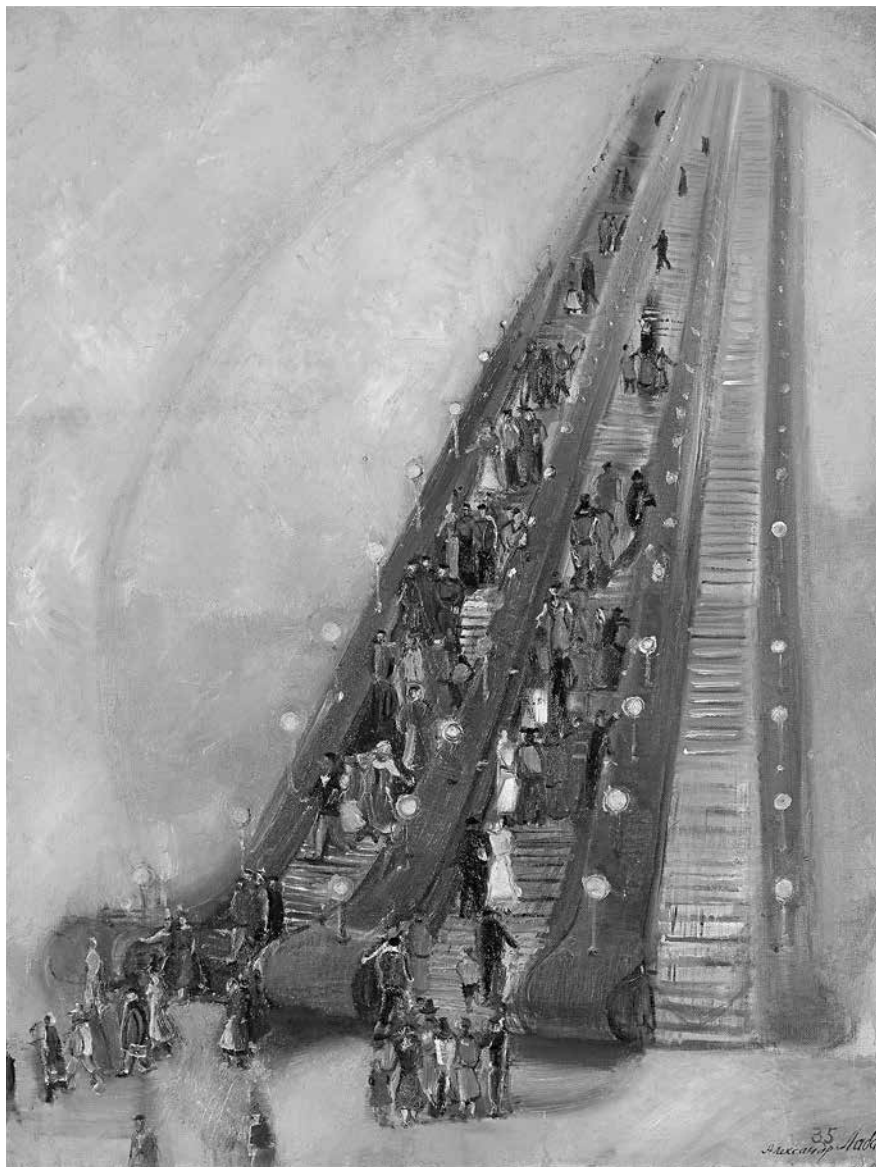
12. Александр Лабас
Зимой в Луганске. 1935
Холст, масло. 72,5 × 53
Государственный
Русский музей



13. Лоуренс Стивен Лаури. *Лестница в Уике.* 1937
Холст, масло. 43,2 × 53,3
Частное собрание

К середине 1930-х годов жизненные токи советского общества были поражены социальным склерозом, уплотнилась атмосфера взаимной подозрительности и слежки. Вопрос о формалистах и реалистах в искусстве из эстетической сферы перешел в область почти преступную: «забавны были “мечты” Крымова об учреждении специального ГПУ для художников: “Ах, ты беспредметничаешь, ну, пойдй сядь” — через 2 недели: “ну как?” и т.д.» [9, с. 733]. Н. Тырса в частном письме к своим коллегам писал: «Союз мог бы осуществить ряд мер, облегчающих нашу работу <...>. Например — тщательное персональное знакомство со стороны соответствующих политбюро и НКВД с каждым квалифицированным художником из Союза советских художников и тогда — доверие или недоверие. В первом случае — право работать без оглядки, когда и где хочешь, во втором (недоверие) — следи. Позволяй работать и следи: подозрительный у тебя в руках» [14]. Тырса искал возможный рабочий компромисс в густеющем терроре.

После 1932 года Лабас, как и многие его товарищи, стал больше работать в театре, оформлении павильонов, над панорамами и диорамами и практически перестал выставляться как график и живописец.



14. Александр Лабас. *Метро*. 1935
Холст, масло. 83 × 63,5
Государственная Третьяковская галерея

На экспозициях узаконивается стилевое однообразие советского реалистического искусства салонного толка. В 1933-м Р. Фальк в письме Р. Идельсон из Франции даст ясную оценку такому направлению в живописи: «Каталог Кончаловского смотрел почти с отвращением... Не могла бы ты мне прислать несколько настоящих фотографий вещей Лабаса и Тышлера? Как это ни странно, это единственные художники (которых я знаю), которые меня сейчас по-настоящему интересуют и никто из так называемых живописцев, ни Лентулов, ни Куприн, Рождественский и т. д. Пожалуй еще немного Древин и Удадьцова» [15, с. 137]. К П. Кончаловскому Лабас относился с уважительным пиететом ученика, избегая оценивать очевидные подвижки учителя в сторону сервильного жанра. Спустя еще несколько лет массивная борьба с формализмом подавит практически всех экспериментаторов, к примеру, «в конце 1930-х гг. Древин пытался перейти к “реалистической” манере. При этом утратилась индивидуальность. Конформистские картины такого рода, по свидетельству очевидца, на выставках приветствовались аплодисментами (“Девушка с полотенцем”, 1937)» [11, примеч. к ил. 76.].

В 1937-м Лабас со своей женой Леони едет на Байкал, затем на Дальний Восток и на Амур под Хабаровском. В этом году по сфабрикованному обвинению был расстрелян брат художника, спасением и способом ухода от действительности стала работа, давшая «силы жить, выстоять в этот страшный период, пережить все трагедии» [7, с. 51]. Серия крымских акварелей 1936-го и байкальских 1937-го — самые лирические и нежные пейзажи Лабаса, с минимальной «авторской правкой» натурного мотива. Легчайшая гамма, прозрачный передний план и исчезающий на глазах задний осмыслены с какой-то восточной деликатностью или даже отстраненностью. Когда художник растворяет свое личное начало в природном: «От морей и от гор/так и веет веками,/как посмотришь, почувствуешь:/вечно живем./Не облатками белыми/путь мой усеян, а облаками» (Ярослав Смеляков. «Если я заболею...», 1940) — тогда творчество становится и терапией.

Лабас, как каждый большой художник, имеет свои вопросы без ответов. Один из них: почему он практически никогда не изображал облака? Его небеса распластываются как лист нового, только начатого чертежа, и даже цвет их редко бывает узнаваемо голубым или синим. Возможно, это скрытая символика, даже кодировка пространства: чем ближе к белому, тем «бесконечнее» такая среда в согласии с постмалевической философией. Кто знает...

Успехи Лабаса в работе над диорамами и панорамами закономерны, он имел огромный опыт динамической организации пространства и наработки по способам «входа в картину»: «Думаю, что все должно иметь стремление не уходить в глубину, создавая иллюзию пространства, должно, скорее, иметь стремление наступать на зрителя. Это делает более активным восприятие картины и больше соответствует нашему восприятию природы, которая врывается к нам в окно весной» [8, с. 17].

Творчество Александра Лабаса обладает многими характеристиками и разнообразными качествами. Можно согласиться с авторским утверждением: «Для меня главным в решении моих образов в живописи всегда был и остается цвет, а от него и рисунок» [7, с. 35]. Да, он прежде всего живописец, его картины в черно-белом воспроизведении теряют весь эмоциональный диапазон, а появившийся драматизм упрощает их индивидуальность. Однако кроме цветового строя важны и новаторская композиция, и совмещение нескольких точек зрения, и сложные движения масс, перемещения энергетических потоков, внутрикартинная динамика. Эти пространственные приемы стремятся воспроизвести невоспроизводимое четвертое измерение, создать эффект временного присутствия в разных координатах — чувство транстемпоральности. Для Лабаса органичным состоянием была погруженность в современную ему среду, «междисциплинарные визиты» в архитектуру, фотографию, литературу, кинематограф и возвращение обратно с «промытыми глазами» (по любимому определению Р. Фалька). Он доверял и своему визионерству: «С детства меня посещали сновидения, они приходили ко мне с поразительной ясностью, и не только во сне, но и среди бела дня вдруг я начинал видеть образы, сначала еще неясные, а затем часто законченные в такой мере, что мне только нужно осторожно, чтобы не растерять, перенести их на холст. Много картин родилось у меня именно так» [7, с. 132] — и разрабатывал практические приемы «введения зрителя» в картину. Он закрепил за собой свои «фирменные» мотивы: аэропланы, поезда, дирижабли, изображая их как воплощения природных стихий, подчинившихся воле современного человека.

Единственное, чему под силу объединить собой все перечисленные особенности и свойства художника, — его личная поэтика, действующая иррационально и наверняка. Чтобы увидеть волшебную механику этого явления, нам необходимо брать масштабнее, так сказать, с высоты лабасовского полета, ведь речь идет о чувстве не только к близкому человеку или к своему делу, но и к жизненному потоку целиком, без пропусков

и умолчаний: «При близости и любви как бы замедляется время и даже, кажется, совсем останавливается, наступает самое счастливейшее мгновение в жизни, и подсознательно его жаждешь остановить. Слияние физического и душевного в одну неделимую гармонию — это самая высокая ступень чувств и ощущений, это поразительная ясность в неясности чувств, в тумане зарождения, это вершина и основа возвышенного творчества» [7, с. 49].

Библиография

1. Бобринская Е. Душа толпы. Искусство и социальная мифология. М.: Кучково поле, 2018.
2. Буторина Е. И. Александр Лабас. М.: Советский художник, 1979.
3. Вакидин В. Н. Страницы из дневника. М.: Советский художник, 1991.
4. Каменский А. Романтический монтаж // Московский художник. 1980. № 8. 15 февраля. С. 3–4.
5. Каменский В. В. Сочинения. М.: Книга, 1990.
6. Курдов В. И. Памятные дни и годы. Записки художника. СПб.: Арсис, 1994.
7. Лабас А. Воспоминания. СПб.: Palace Edition, 2004.
8. Лабас Александр. 1900–1983. К столетию мастера. Каталог выставки. ГМИИ им. А. С. Пушкина / Сост. О. М. Бескина-Лабас, А. М. Балашов. М., 2000.
9. Лансере Е. Дневники. В 3-х книгах. Книга вторая / Предисл., сост. В. Бялик. М.: Искусство — XXI век, 2008.
10. Леняшин В. А. Единица хранения. Русская живопись — опыт музейного истолкования. СПб.: Арт-салон «Золотой век», 2014.
11. Муратов А. М. Живопись 20–30х гг. СПб.: Художник РСФСР, 1991.
12. Мусакова О. Школа Петрова-Водкина // Круг Петрова-Водкина. СПб.: Palace Edition, 2016.
13. Ройттенберг О. «Неужели кто-то вспомнил, что мы были...». Из истории художественной жизни. 1925–1935. М.: Галарт, 2004.
14. Тырса Н. А. Письмо Л. Юдину и П. Кондратьеву. 12 августа 1939. ОР ГРМ. Ф. 146. Д. 5. Л. 1–1 об.
15. Фальк Р. Р. Беседы об искусстве. Письма. Воспоминания о художнике. М.: Советский художник, 1981.
16. Эренбург И. Жизнь и гибель Николая Курбова. М.: Новая Москва, 1923.