

Юрий Шмелёв — самобытный русский живописец, в творчестве которого творение прекрасного никогда не означало повторения давно освоенного и устоявшегося "идейно-художественного материала". Его никакими усилиями нельзя вписать в советскую школу живописи, даже в лучшие и честные её направления, хотя бы потому, что он всегда заглядывал за тот исторический горизонт, куда не принято было бросать художнические взоры. Он видел изобразительное искусство средоточием таких ценностей (религиозно-мистических), которые, по сути, находились вне культурного контекста советского периода XX века.

### РОДОСЛОВИЕ

Юрий Гаврилович Шмелёв знает своих предков по отцовской линии до пятого колена: он сам появился на свет в Барнауле в 1938 году; его отец родился в 1917-м и был машинистом на железной дороге; дед (Дмитрий Кузьмич) был банковским работником у брата — управляющего Сибирским банком в царской России. Прадеды-тамбовчане были людьми с университетским образованием — врачами. А матушка Юрия Шмелёва — в девичестве Суворова. Нет, она не потомок по прямой линии знаменитого генералиссимуса, но всё же родственница...

Любовь к живописи привела Шмелёва в Москву, в знаменитое академическое художественное училище памяти 1905 года, в котором он закончил и художественное, и реставрационное отделения. Молодой специалист сразу начал с реставрации древнерусской живописи — это были фрески, настенные росписи, иконы. Всю древнюю живопись от XII века до поздней дворцовой так или иначе "пропустил через свои руки", участвуя ещё в советское время в реставрации новгородской Софии, московского Успенского собора, Новодевичьего монастыря, храмов в Ярославле, Ростове, Смоленске. Даже в Самарканде забросила судьба — реставрировал усыпальницу Тимура...



Картина Юрия Шмелёва «Остановитесь на путях ваших...» (1990 год)

С таким багажом трудно было стать обычным художником. Он им и не стал.

Его кредо, скорее, можно описать через отрицание: он никогда не числился членом никаких союзов художников, не состоял в партиях, не участвовал ни в официальных, ни в оппозиционных коллективных выставках. Не писал картин социалистических, а когда и этот стиль под конец изрядно обветшал, то и тут Шмелёв не увлёкся модными и "передовыми" формами соц-арта. В общем, не совпадал он с тем образом художника, который закрепила за ним (или навязала?) наша современность.

Он поселился в тихой Истре. В доме, который построил художник Дмитрий Павлович Мошевитин (1894–1974). Женился на его дочери Надежде — тонком художнике-графике. Дом постепенно прирастал новыми вязями, как когда-то крестьянские избы новыми прирубками, и по тем же жизненным причинам: нарождались новые поколения, создавались новые семьи. Так и сегодня под крышей истинского дома живут четыре поколения Шмелёвых-Мошевитиных. "Когда-то совре-

менники, — любит напоминать Юрий Гаврилович, — говорили о Тициане: "Там один мужик хорошо Христа нарисовал..." Впрочем, я тоже могу, воспользовавшись симпатией Шмелёва к такой величественной простоте, сказать со всей определенностью: "Я знаю одного хитрого мужика и художника, который художником себя не считает, а сидит у себя всю жизнь на Истре и хорошо живописует".

### ДВИЖЕНИЕ ВСПЯТЬ: "КОГДА МЫ ОТСТУПАЕМ — ЭТО МЫ ВПЕРЕД ИДЁМ"

Ещё в начале 1980-х годов он начал работу над серией портретов просветителей и православно-государственных устроителей, завершённой через 25 лет и названной "Святая Русь". Задача, безусловно, грандиозная: увидеть идеал Святой Руси в движении, в живом становлении. А это возможно только через личность человека. И потому Святая Русь у Шмелёва персонафицирована и включает в себя девять холстов: "Андрей Первозванный", "Владимир Святой", "Митрополит Иларион", "Василий из Шеговиц", "Добрыня Ядрейкович", "Дмитрий Донской", "Иван Фёдоров", "Патриарх Никон". За каждым из них прорастают сквозь века наши история и культура, и вера — ведь в те времена они находились внутри друг друга, пронизанные общим христианским смыслом, который был их естественным и живым дыханием.

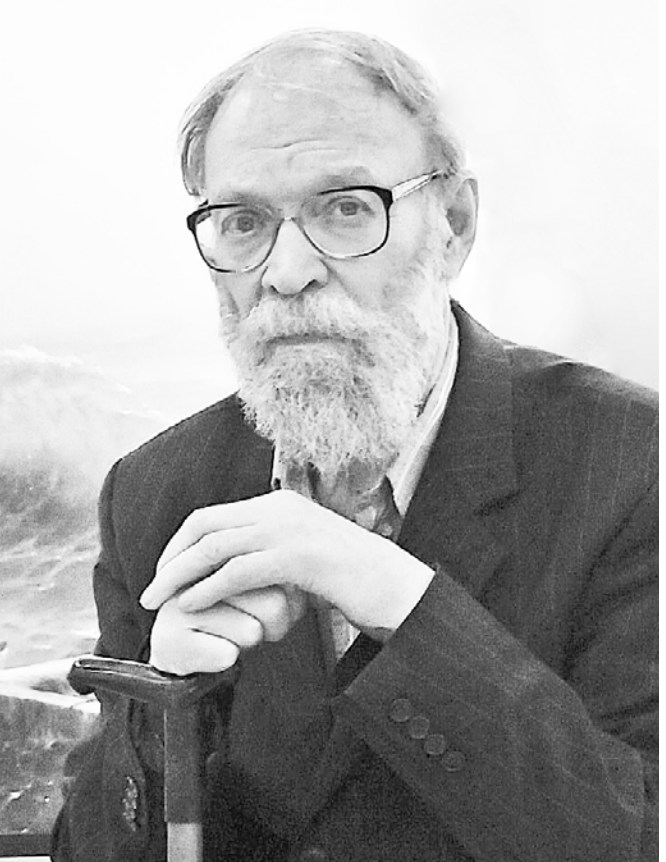
# ПУТЬ РЫЦАРЯ

К 85-летию художника Юрия Шмелёва

объяснять, что духовная брань не утихает в мире никогда, в том числе была она и в сытые советские годы.

Он стал строить свою христианскую живопись с уверенностью в том, что символы и аллегории — это не есть случайно сцепленные между собой "знаки явлений", прагматично используемые для выпуклости мысли. "Богородица с серпом и молотом" его всё же не устраивала, несмотря на нравственность намерений создателей сего аллегорического образа. Ценность символа существует только тогда, когда в человеке есть святость и отношение к предмету как к святому. А это значит, что высокое не будет у него служить для украшения или прославления обыденного. А это значит, что живописец научал себя видеть существующее земное в смысловой сцепленности с вечностью. Он видел Россию — огромную красную империю XX века — видел распадавшуюся на противоборствующие силы, когда далеко ещё было до реального распада советского государства. Тьма предвещает себя через неурядицы, смуты, нестроения и войны, через социальные язвы — бедность бедных и чрезмерность богатства богатых.

Полотна "Поединок" и "Схватка" (их несколько вариантов) отражают эту брань через битву-поединок красных и белых Всадников. Битву духовную и социальную. Красный всадник, побеждая Белого, остаётся в трагическом и ненужном ему самому одиночестве и будто надывается в отчаянном крике... Он, победитель, балансирует на краю пропасти, но трагически этого не замечает. Картина написана в 1977 году, и не предвещает ли она уже звучала? А в "Схватке", созданной чуть позже (версия



подняло человека — именно в христианском мире важно спасение даже одной человеческой души! Одной и каждой! Первым из людей в серии Шмелёва стоит, естественно, первый же ученик Христа — апостол Андрей Первозванный, пришедший на Русь и поставивший на горах Киевских крест с надписью "Здесь будет град велик". Обратим внимание на знаковые детали картины: крест опоясан царским поясом Христа, а свиток, что в руках апостола Андрея, повернут так, что сокрыто написанное в нём. Народ ещё не знает, не просвещён божественным глаголом, но он-то, конечно, уже его знает.

Фигура равноапостольного князя Владимира, в крещении Василия (полотно "Владимир Святой"), повторяет очертания креста, как и меч-крест водружается им на "горах Киевских". Образ князя писался с изображения его на прижизненных монетах X–XI веков (такая же помещена художником справа вверху, но с обратной стороны — там уже щит). И реверс-вернок над ним, и распахнутые руки, объемлющие как Запад и Восток (античность и апостольские времена), так и текущий под его властную руку народ — всё это указывает на самое главное его деяние — крещение Руси.

За первым русским митрополитом Иларионом (XI в.), просветившим Русь "Словом о законе и Благодати" (а по научной гипотезе Л.А. Гурченко, он же ещё и знаменитый боян из "Слова о полку Игореве"), следует Василий из Шеговиц, настоятель и архимандрит Киево-Печерского монастыря. Художник полагался на открытие Леонида Гурченко, доказывающего, что именно он, Василий из Шеговиц, является автором "Слова о полку Игореве". Яркая и сильная личность, образованный и талантливый, для Шмелёва он был одним из тех, кто и стал носителем главной идеи эпохи (времени Андрея Боголюбского, XII в.) — идеи русского самодержавия. Только мощь христианско-культурного импульса связывает между собой силы, выстраивая их громаду в государственное устройство.

Подвиг молодого боярина Добрыни Ядрейковича — героя следующего полотна Юрия Шмелёва — был основательно забыт, а между тем Никоновская летопись сохранила сведения, что новгородцы "излюбили себе инокса Антония" (Добрыню до крещения) за труд великий — хождение в Царьград и принесение Гроба Господня. Святыня христианства, принесённая на Русь, собственно, и формировала сокровенное пространство Руси, возрастающей в своём идеальном облике до Святой.

Дмитрий Донской особо любим художником за свой человеческий масштаб личности. Он — избранный в ряду лучших деятелей истории Руси.

Иван Фёдоров (XVI в.) и замыкающий серию строителей, деятелей и устроителей Святой Руси патриарх Никон (XVII в.) важны для художника как созидающие столпы того, что мы относим к образу Русской цивилизации. Русский первопечатник словно выступает из некой тьмы времён, чтобы теперь словом божественным напоить слух крещённого народа. А патриарх Никон взял да и "пересади" на русскую землю Новый Иерусалим, вписывая русских в сакральное пространство христианской ойкумены. Шмелёв называет первопечатника Ивана ещё и "последним знатоком исконной русской культуры", а книга, которой он дал новую жизнь, увы, через два века "выманит русского человека из Церкви"...

Но Юрий Шмелёв остановился у этой границы, создав, по сути, цельную картину делания-собрания народа Божьего, который был ведом лучшими людьми и который дорос до создания собственного государства.

Капитолина КОКШЕНЁВА

Печатается в сокращении,  
полный текст — на сайте [zavtra.ru](http://zavtra.ru)

### ОДИН ИЗ САМЫХ

сильных кинофильмов Эльдара Рязанова по сценарию Эмиля Брагинского так и называется — "Гараж", и повествует он вовсе не о машинах, но о человеческой сути. О том, что в битве за материальное благо высокоразвитый "сапиенс" превращается в зверушку. Неслучайно местом действия был выбран научно-исследовательский институт, связанный с природоохранной деятельностью, а имя того гаражного кооператива — не что иное, как "Фауна". Сам гараж тут — предлог. На его месте могла быть очередь на квартиру или возможность занять дачный участок. В те времена личный гараж был в какой-то мере статусным объектом.

Сегодня мы поговорим о гараже и автомобиле как о социокультурных явлениях, благо в Музее Москвы работает экспозиция "Куплю гараж!", и это ещё один повод вспомнить всё. Гараж как точка сборки и приращение к беседе, авто — и роскошь, и средство передвижения, и чуть ли не любимое дитя, которому надо "менять резину", мыть, лелеять. А гараж? Неужели просто загончик для железного коня? Это своеобразный мужской клуб — дамы попадают, но реже; это целая бытийная философия. Старшеклассники сначала тайно курят за гаражами, там же выясняют отношения, поверяют друг другу секреты, а потом, обзаведясь "моторами", приходят в гаражи, чтобы возиться с машиной, беседовать о жизни, а иной раз выпивать с друзьями. На сопроводительных табличках выставки расписана вся логика автовладения и заодно история вопроса.

Разговор начинается с извозчичьих пролёток, и мы видим один из тех старинных экипажей, что когда-то возил болельщиков "незнакомком" в шляпах с перьями и кавалеров во фраках и цилиндрах, а может, подгулявшего купчину или революционера, едущего на сдохну. Нас просвещают, что все пассажирские извозчики делились на три типа: ваньки, лихачи и голубчики. Первые были дешёвы, часто неопытны, а их лошадиные не вызывали восторга. Лихачи стоили подороже — их часто нанимали купцы, а вот голубчики слыли возчиками премиум-класса, возили с колокольцами под дугой. Имелись ещё и помовые, но те перевозили исключительно грузы. Извозчики сохранялись не только в малых, но и в крупных городах до 1940-х годов, существуя параллельно с трамваями, такси, московской подземкой. Неслучайна песенка Леонида Утёсова о пожилом лихаче и его неуклюжей лошади: "Только глянет над Москвою утро вешнее, / Золотятся поманеньку облака, / Выезжаем мы с тобою, друг, по-прежнему / И, как прежде, поджидаем седока". Дескать, едет от Сокольников до Парка на метро, чтобы заниматься извозом. Или как в фильме "Волга-Волга" провинциальный босс, персонаж Игоря Ильинского, кричит в трубку: "Алло! Гараж? Заполните кобылу!"

Далее нам представляют известных автоладельцев Российской империи, среди которых был Николай II. В начале XX столетия автомобиль почитался у нас диковиной, хотя в России проводились даже авто-экспо (например, в Петербурге 1910 года) с участием "Пежо", "Паккарда", "Изогта Фраскини"; существовало Российское автомобильное общество под руководством Владимира Свечина, и выпускался свой "Руссо-Балт". Игорь Северянин выдавал протяжное: "И, садясь ком-

# АЛЛО, ГАРАЖ!

### Автомобильная тема в Музее Москвы

фортабельно в ландолете бензиновом, / Жизнь доверьте вы мальчику в макинтоше резиновом".

В 1920-х годах во всех странах затеялся автомобильный бум, а поэтому второй стенд посвящён уже первым советским автоладельцам, в число которых входила "пожирательница мужчин" Лилия Брик. Сохранилось её послание Владимиру Маяковскому: "Очень хочется автомобильчик. Привези, пожалуйста. Мы много думали о том — какой, и решили — лучше всех "Фордик". Потом ей купили "Рено". Вот и фото, где Лилечка выглядит как кошечка. "Я, кажется, была единственной москвичкой за рулём, кроме меня управляла машиной только жена французского посла", — не без пафоса вещала эта около-революционная горгулья.

В ЭТОМ ЖЕ ЗАЛЕ — чёрный ГАЗ М-1, славная "Эмка", советский автомобиль, производившийся на Горьковском автомобильном заводе с 1936 по 1942 год. До войны М-1 был основным советским таксомотором. Невероятно изящная конфигурация! Конечно, не обошлось без оглядки на Америку и модель Форда, но разве плохо учиться у лучших? В СССР это хорошо понимали, не воображая себя "отдельной цивилизацией". К тому же, советские конструкторы серьёзно доработали переданную им фордовскую модель. Эмка экспонировалась на Exposition Internationale des Arts et Techniques в Париже 1937 года, потом в годы войны использовалась на фронтах, да и после победы ещё долго служила.

В 1920-х–1930-х годах возникла идея гаражей как архитектурных объектов — нам напоминают о сооружениях Константина Мельникова, чьи шедевры по сию пору входят в учебники по дизайну. Правда, все эти чертоги предназначались для общественного транспорта. В те годы шли дискуссии: нужен ли советскому человеку личный автомобиль? Дескать, буржуазный пережиток. Тем не менее общество склонялось к мысли, что автовладение — это звучит гордо и не противоречит социалистической морали.

А мы идём в зал, где на подиуме расположилась красавец "Москвич-400" — советское авто, выпускавшееся с 1946 по 1954 год конкретно для персонального пользования. Глубокий синий цвет, уверенно-стремительная форма — такую вещь хотели приобрести многие. Она символизировала пусть и обывательскую, но всё же мечту: желание комфорта в послевоенной жизни. "Москвич" показан в окружении предметов быта 1950-х–1960-х годов: холодильник ЗИС с его округлыми линиями; пылесос "Чайка", напоминающего чуть ли не космическую ракету; стиральной машины "Рига-55", радиолы "Ригонда", а ещё стационарного, домашнего телефона,

приёмника VEF, настольной лампы. Окружают инсталляцию рекламные плакаты, создающие настроение. По волнам общей памяти! Музей Москвы удивительным образом умеет создать ощущение времён — то, чего так не хватает создателям кинофильмов о советской эпохе.

ПОСЛЕ ЭТОГО нас ожидает загадочный переход в соседнее пространство, он решён в виде "бесконечных" гаражей — иллюзия, создаваемая зеркалами. И вот красная дорожка, ведущая к машине ГАЗ-21, роскошной "Волге", двухцветному чуду с оленем на капоте. Этот автомобиль, выходявший с конвейера с 1956 по 1970 год, и сейчас круто оценивается как ходкий, удобный и внешне привлекательный, а в среде фанатов ретро ставится чуть-чуть ниже легендарной "Победы", которой, увы, нет в экспозиции. В 1960-х–1970-х годах тема личного автотранспорта (как и гаража) сделалась насущной. На одном из стендов читаем, что в 1960 году вышло Постановление Совета министров РСФСР № 1 475 "Об организации кооперативов по строительству и эксплуатации гаражей — стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев". Тогда и возникла триада "квартира — машина — дача", маркировавшая советский "мидл-класс".

У тех же Рязанова и Брагинского в "Берегись автомобиля!" есть примечательная фраза: "Каждый, у кого нет автомобиля, мечтает его купить. Но зато каждый, у кого есть автомобиль, мечтает его продать. Удерживает от этого только то, что, продав, останешься без автомобиля". Один из героев пьесы Виктора Славкина "Взрослая дочь молодого человека" шутит: "Разбейся, но купи! Купи — и разбейся!". В Жигули-панд живём!

Кстати, о "Жигулях". На выставке можно увидеть ВАЗ-2103, одну из самых востребованных машин 1970-х годов. Чтобы явить зрителям обеспеченность киногероя, ему "выдавали" именно "Жигуль-трёшку". Кроме того, корпус — модного цвета "коррида".

Однако в 1970-х наиболее престижной считалась всё-таки "Волга" ГАЗ-24, производившаяся с 1968 по 1986 год. На таких чёрных "Волгах" рассекали большие начальники, на светлых — представители бомонда и те счастливицы, что заработали кучу денег в загранкомандировках. У Самохвалова из комедии "Служебный роман" такая же "Волга", как и в экспозиции. Нам представлены уже останки, но и они смотрятся шикарно.

Доводилось читать, что самодельные автомобили в СССР — это следствие общей бедности и невозможности купить машину. В этом утверждении столь малый процент истины, что им следует пренебречь — автоизобретательство было развито во всём мире. Перед нами — творение братьев Щербиных, спорткар ГТЦ — "Гранд-



Москвич-400

Туризмo Щербиных" (1970). Они были специалистами по техническому дизайну, то есть людьми гуманитарного и математического склада одновременно. Сопроводительная табличка гласит, что машина создавалась не в супер-лаборатории, а на квартире и во дворе дома. Что нужно? Опыт, руки да фантазия. Та волшебная карета могла развивать скорость 150 км/ч и вообще ошеломляла своими качествами. Её показали даже Леониду Брежневу — поклоннику быстрой езды.

Подааль стоит ещё один эксклюзивный автомобиль — "Труд" инженера Олега Кучеренко (1964), и если авто Щербиных — это сборный вариант из уже имевшихся деталей, то мастеровитый инженер сам сделал трёхцилиндровый двигатель. И Кучеренко, и Щербины становились героями программы "Это вы можете", куда приглашались умельцы из реального "креативно-го класса".

Под навесом нас ждут макеты гаражей, и каждый снабжён небольшим текстом. Вот гараж великого ракетника Сергея Королёва и рассуждение о машинах знаменитых деятелей; рядом типичный гараж из кооператива — за место в таком и сражались герои рязановского кинофильма. Дальше рассказ из недавней истории: в 1990-х в России стали популярны гаражи-ракушки, буквально заполнившие города. Юридиче-

ски они значились тентами, а потому их размножение шло бесконтрольно.

А тут печальная инсталляция, представляющая брошенную автомашину — ржавый корпус, в котором уже выросли травы и полевые цветы. Металлический забор и за ним бархатная темнота вечера; фоном звучит шум электрички. "Sic transit gloria mundi" — как промолвили мудрецы задолго до изобретения автомобиля. Когда-то эта штука сияла надраенными боками и была предметом гордости, а ныне — обычный металлолом. Таких закоулков на выставке несколько. Допустим, фрагмент современного гаража, облюбованного мастерами граффити, или гаражные шкафы, повествующие о том, как в СССР использовался гараж, в частности, для пошива каких-нибудь джинсов с их последующей продажи на чёрном рынке.

Как и все экспозиции Музея Москвы, эта выставка представляет собой фрагмент коллективной биографии: каждый вспомнит и дедушкин "Москвич" — на нём ездили на дачу в 1950-х, и белую "Волгу" соседа-фирмача в стабильном 1975-м, и свою ракушку 1993-го, и какие-нибудь байки, рассказанные в гараже, и знакомое автостелсаря-хапуго, но в общем-то, хорошего парня, и ещё стихи, картины, фильмы. Калейдоскоп ощущений, из которых состоит наша жизнь.

Галина ИВАНКИНА