

А Ж О З Е Ф
К О Н Р А Д

ЗЕРКАЛО МОРЕЙ









Путешествия Приключения Фантастика

Д Ж О З Е Ф К О Н Р А Д

ЗЕРКАЛО МОРЕЙ

ВОСПОМИНАНИЯ И ВПЕЧАТЛЕНИЯ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Москва 1958

JOSEPH CONRAD
THE MIRROR OF THE SEAS
Memories and impressions

Перевод с английского
М. Е. АБКИНОЙ

Художник Н. И. ЦЕЙТЛИН

От автора

Эта книга, пожалуй, меньше всякой другой нуждается в предисловии. Но, поскольку все остальные мои книги (даже и «Летопись жизни», представляющая собой просто отрывок биографии) снабжены предисловиями «от автора», я не могу выпустить ее без предисловия, чтобы читатели не объяснили этого равнодушием или усталостью. Я очень хорошо знаю, что задача будет не из легких. Необходимость — мать изобретательности, а так как в данном случае о необходимости и речи нет, то я не придумаю, о чем говорить с читателем. Необходимость, кроме того, — величайший стимул к усилию над собой, а без него я не знаю, как и приступить к своей задаче. Тут играет роль одна особенность моего характера: я всю жизнь терпеть не мог делать над собой какие бы то ни было усилия.

Несмотря на эти расхолаживающие обстоятельства, мне придется все же выполнить свой долг: я обещал написать это предисловие. Несколько неосторожно сказанных слов связали меня обязательством, которое с тех пор камнем лежит у меня на душе.

Дело в том, что настоящая книга по содержанию своему очень лирична. Что же могут прибавить две-три странички предисловия к тремстам страницам задушевнейших излияний? В моей книге, откровенной, как предсмертная исповедь, я пытался раскрыть сущность моей ненасытной любви к морю. Возникшее таинственным образом, — как всякая великая страсть, неисповедимой волей богов посланная нам, смертным, — чувство это

росло, нерассуждающее, непобедимое, выдержав все испытания, устояв против разочарований, которые таит в себе каждый день трудной, утомительной жизни. Душа наполнилась радостями и мучениями любви, с первого до последнего часа принимая их с удивлением и восторгом, без горечи и без сожалений.

Покоренный, но ничуть не обезволенный, я весь отдался этой страсти, могучей и многообразной, как сама жизнь, имевшей свои периоды дивной безмятежности, какую находишь иногда даже на груди неверной любовницы, полной коварства и злобы, но способной и на чарующую нежность. Тем кто увидит в моих словах только лирическую иллюзию старого романтика, я отвечу, что двадцать лет я, как отшельник, удалившийся от мира, жил лишь этой своей любовью. Мир за линией морского горизонта для меня не существовал, как не существует он для мистиков, которые уединяются на вершинах высоких гор. Я говорю сейчас о сокровенной внутренней жизни, заключающей в себе все самое прекрасное и самое худшее, что только может происходить в глубинах человеческой души, о том, что человек безусловно вынужден переживать один, не теряя, однако, надежды на общение с себе подобными.

Пожалуй, это будет достаточным предисловием к моей прощальной исповеди, последним воспоминанием о моей великой страсти к морю. Я говорю «великой», ибо мне она представляется такой. Пусть другие называют меня безумцем. Ведь это говорят обо всех влюбленных. Но, что бы там ни говорили, одно несомненно: это чувство слишком огромно, чтобы его можно было выразить словами.

Я всегда это смутно понимал,— и потому дальнейшие страницы можно назвать подлинной исповедью, в которой чуткому и дружески настроенному человеку откроется внутреннее содержание почти всей моей жизни. Конечно, период от шестнадцати до тридцати шести лет нельзя назвать веком, но это довольно большая полоса жизни, тех переживаний, которые постепенно учат человека видеть и чувствовать. Для меня этот период полон особого значения; и когда я его пережил и очутился в иной атмосфере, я сказал себе: «Теперь нужно рассказать обо всем этом, иначе я до конца дней останусь непонятым». Меня поддерживала не оставляющая нас ни в оди-

ночестве, ни в толпе неистребимая вера в то, что в конце концов когда-нибудь, в какой-то день и час люди меня поймут.

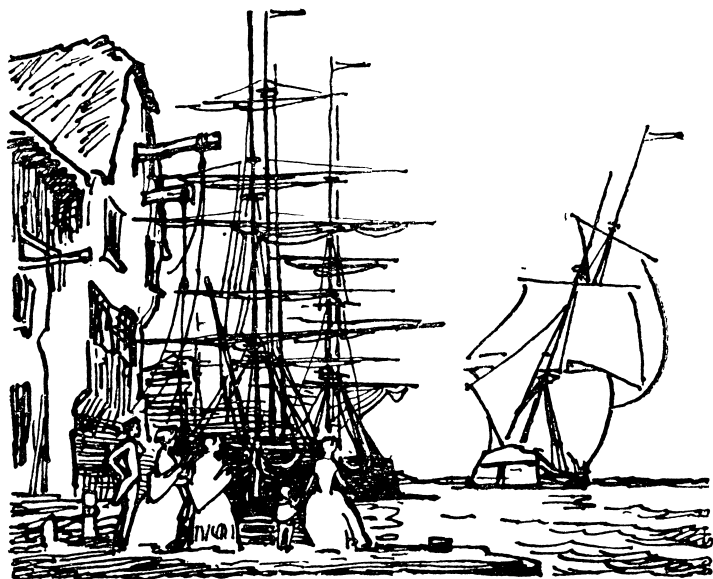
И я оказался прав! Меня поняли так тонко и верно, как только может быть понят человек в нашей жизни, состоящей главным образом из загадок. О моей книге даны были отзывы, глубоко меня тронувшие, тем более что это говорили люди, профессия которых состоит в том, чтобы понимать, толковать, разбирать все,— словом, литературные критики. Они высказывались на совесть, и некоторые из них говорили вещи, которые вызвали во мне одновременно и радость и сожаления о том, что я вздумал исповедываться. Они поняли,— одни смутно, другие ясно,— к чему я стремился, и пришли к заключению, что я поставил себе достойную задачу. Они поняли, что моя цель — раскрытие себя, но нашли, что в некоторых случаях раскрытие осталось неполным.

Один из критиков пишет: «Читая эти главы, все время ждешь откровения. Но личность нигде полностью не выявляется. Можно только поверить, что такое-то событие действительно пережито мистером Конрадом, что он знал такого-то человека, что так прошла его жизнь, оставив ему эти воспоминания. Это рассказ о событиях его жизни, не всегда любопытных и значительных, чаще всего — о тех случайных событиях, которые, неизвестно почему, запечатлеваются в мозгу и встают в памяти много лет спустя как символы какого-то неведомого священного ритуала, происходящего за завесой».

На это я могу сказать одно: книга моя написана с полной искренностью, ничего не утаивает, в ней только не выступает как действующее лицо сам автор. Это не исповедь в грехах, а исповедь в чувствах. Это наилучшая дань, какую я мог благоговейно отдать тому, что окончательно сформировало мой характер, убеждения и, в некотором смысле, определило мою судьбу: дань вечному морю, кораблям, которых уже нет, и простым людям, окончившим свой жизненный путь.

Д. Конрад

1919 год



...Над пучиной вод
Под парусами плыли корабли,—
Одни к земле, другие от земли.

Д. Чосер «Рассказ Франклина»

Прибытие и уход в море

I

Прибытие и уход в море отмечают ритм жизни моряка и корабля. От берега к берегу — вот в четырех словах земной путь корабля.

Под «отплытием» невежественные жители суши разумеют не то, что означает это слово для моряка. С «прибытием» дело обстоит проще: корабль «прибыл» тогда, когда с него увидели берег, а момент этот зависит от зоркости глаза и ясности воздуха. «Уход» же корабля на языке моряков не означает выход его из гавани. Слово это (так же как термин «прибытие») они относят не столько к самому событию, сколько к определенному действию, которым завершается целая про-

цедура на судне. Прибытие для моряка — это момент точного определения некоторых береговых ориентиров при помощи картушки компаса.

«Землю» — будь то гора необычной формы, или скалистый мыс, или гряда дюн — вы сперва охватываете одним взглядом. Позднее вы знакомитесь с местностью подробнее. Но в сущности *прибытие*, так или иначе, происходит в тот момент, когда раздается первый крик: «Земля!» Отплытие же есть некий морской церемониал: если даже судно уже несколько времени назад вышло из порта и много дней находится в море, — пока берег не скрылся из виду, плавание, по понятиям моряка, еще не начиналось.

Отплытие — не только последний момент, когда еще видна земля: это, так сказать, официальное прощание моряка с берегом в отличие от эмоционального «последнего прости». С этой минуты моряк оторвался от суши, оставшейся за кормой его корабля. Для моряка это — событие его личной жизни. Не корабль, а он сам уходит в море, когда крьюспеленгами определяют место первой карандашной отметки на белом поле морской карты, на которой в дальнейшем каждый день будет таким же крестиком отмечаться местонахождение судна в полдень. Путь от одного порта до другого бывает отмечен шестьюдесятью, восьмьюдесятью... любым числом таких крестиков. За время моей службы наибольшее число крестиков — сто тридцать — пришлось на рейс от лоцманской станции Сэндхэдса в Бенгальском заливе до маяка на Сирийских островах. Трудный то был рейс...

Отплытие всегда проходит благополучно, во всяком случае — относительно благополучно. Если погода и пасмурная, это не имеет большого значения для корабля, перед которым открытое море. А вот прибытие может быть удачно или неудачно. Вы идете к земле, фиксируя в своем поле зрения только какую-то одну точку, и на всем пути, отмеченном извилистым узором на корабельной карте, судно неуклонно движется к этой точке, будь то островок среди океана, или мыс, который одиноко высится над длинным побережьем материка, или маяк на береговой круче, или попросту остроконечная верхушка горы, издали похожая на плавающий в волнах муравейник. Если вы верно определили местоположение этого ориентира, то прибытие будет благополучным, но

туманы, снегопады, бури с дождем и густой облачностью — вот враги, мешающие благополучно подойти к берегу.

II

Иные капитаны уходят в плавание огорченные, недовольные, с грустью покидая родной берег. У них есть жена, а может быть, и дети, во всяком случае — какая-нибудь привязанность или хотя бы только слабость, к предмету которой они не вернутся год, а то и больше. Я припоминаю лишь одного-единственного капитана, который взшел на палубу танцующей походкой и весело отдал первую команду. Но он, как я потом узнал, оставлял позади лишь кучу долгов и грозивший ему судебный процесс.

Я знал многих капитанов, которые сразу же, как только судно выходило из узкого Ла-Манша, скрывались от своей команды на три-четыре дня. Они ныряли к себе в каюту и через несколько дней появлялись оттуда уже с более или менее ясным лицом. С такими капитанами ладить было легко. К тому же, полное удаление от дел в первые дни плавания как бы являлось доказательством большого доверия капитана к своим помощникам, а такое доверие не может не льстить всякому порядочному моряку.

Помню, например, как я был польщен таким доверием славного капитана Мак-В. во время моего первого плавания в роли помощника и с каким наслаждением выполнял свои обязанности, чувствуя себя фактическим командиром судна. На самом деле это было, конечно, самообольщение: подлинным командиром оставался все-таки подерживавший во мне эту иллюзию невидимый капитан за обшитой кленовой фанерой дверь с белой фарфоровой ручкой.

В эти первые дни по выходе в море душа командира неслышно говорит с вами сквозь дверь каюты, как из святой святых какого-нибудь храма, ибо, как ни называйте свой корабль — храмом или «плавающим адом», капитанская каюта всегда остается местом священным.

Славный Мак-В. не выходил даже к обеду и завтраку и съедал в своем святилище все, что ему приносили на подносе, покрытом белой салфеткой. Наш буфетчик

иронически поглядывал на дочиста опустошенные тарелки, которые уносил из каюты. Тоска по дому, одолевающая женатых моряков, не лишала капитана Мак-В. законного аппетита. Буфетчик неизменно приходил ко мне, сидевшему в кресле капитана во главе стола, и торжественным шепотом сообщал: «Капитан требует еще кусок мяса и две картофелины». Нам, офицерам, было слышно, как капитан ворочается на своей койке или легонько похрапывает, как он тяжело вздыхает, плещется и фыркает в ванной. Мы докладывали ему обо всем сквозь замочную скважину. И наивысшим проявлением его прекрасного характера был кроткий и дружелюбный тон ответов: ведь иные капитаны в такие периоды затворничества постоянно находятся в сварливом настроении, их раздражает, кажется, самый звук чужого голоса, они принимают его как личную обиду и оскорбление.

Впрочем, такой сердитый затворник не причиняет своим подчиненным никакого беспокойства. А вот когда капитан — человек с сильно развитым чувством долга (или, пожалуй, скорее сознанием собственного достоинства) и упорно желает проветривать свое дурное настроение весь день, а то и половину ночи на палубе, то это чистое наказание! Он расхаживает на юте, бросая вокруг угрюмые взгляды, словно хотел бы отравить море, и свирепо обрезает всякого, кто неосторожно вымолвит слово на расстоянии, с которого может быть услышан капитаном.

Переносить эти капризы начальства терпеливо, как подобает мужчине и офицеру, тем труднее, что в первые дни плавания у всех на корабле довольно плохое настроение. Сожаления, воспоминания, безотчетная тоска по прошедшим дням праздности, инстинктивное отвращение ко всякой работе. К тому же, вначале обычно все не клеится, и особенно это дает себя знать в раздражающих мелочах. А в голове — неотвязная мысль о том, что впереди целый год нелегкого существования, — ведь в прежние времена южный рейс редко когда длился меньше года.

Да, должно пройти несколько дней, прежде чем моряки встряхнутся, все войдет в колею и успокоительная рутина жизни на корабле начнет оказывать на всех свое благотворное действие.

Эта размеренная жизнь в море — великий целитель наболевших сердец и буйных голов. Мне приходилось наблюдать, как она хотя бы на время успокаивала самые мятежные натуры. В ней есть нечто здоровое, мирное, есть удовлетворение от заверченного круга ежедневных трудов, ибо каждый день жизни на корабле словно свершает свой круг внутри огромного кольца морского горизонта. Он заимствует какую-то прелесть монотонности от величественного однообразия моря. И кто любит море, любит и всегда неизменный порядок жизни на корабле.

Нигде дни, недели, месяцы не уходят в прошлое так быстро, как в открытом море. Они словно остаются за кормой так же незаметно, как легкие пузырьки воздуха в полосе белой пены, бегущей по следу корабля, и тонут в великом безмолвии, в котором проходит судно, как волшебное видение. Уходят дни, недели, месяцы и только шторм может нарушить эту размеренную жизнь на корабле.

Но колдовское очарование монотонности, которое как будто сказывается даже и на голосах и движениях людей, сразу исчезает, когда на корабле узнают о близости земли.

Тут душа капитана снова приходит в смятение. Но теперь он не ищет уединения, не склонен сидеть запершись в тесной каюте, безучастный ко всему, и знать лишь радости утоления своего здорового аппетита. Когда начинаются приготовления ко входу в гавань, командира терзает неумное беспокойство. Он уже не в состоянии оставаться хотя бы несколько секунд в своем святилище, капитанской каюте. Он стремится на палубу, и когда наступает желанная минута, жадно глядит вдаль прищуренными глазами. Душа его находится в состоянии крайнего напряжения. Тем временем тело капитана слабеет из-за потери аппетита. Таковы мои наблюдения, хотя, быть может, «слабеет» не то слово. Вернее было бы сказать, что капитанское тело «одухотворяется» оттого, что обладатель его пренебрегает пищей, сном и всеми простыми телесными радостями, какие может доставить морская жизнь. Правда, в двух случаях я заметил, что в такие моменты забвение всех низменных потребностей организма не распространялось, к сожалению, на спиртные напитки.

Но эти два случая были, собственно говоря, патологические и единственные в моей морской практике. В первом случае жадная потребность в возбуждающих средствах возникла просто от душевного беспокойства, и я не решился бы утверждать, что капитан в какой бы то ни было степени утратил из-за этого свои качества опытного моряка. Момент был очень тревожный: земля оказалась неожиданно близко и не там, где ее ожидали, а погода к тому же была пасмурная и дул сильный ветер. Сойдя вниз к капитану, так как мне нужно было с ним поговорить, я имел несчастье застать его как раз в ту минуту, когда он торопливо откупоривал бутылку. Должен признаться, это меня порядком испугало: я хорошо знал болезненную обидчивость моего капитана. Мне удалось отступить незамеченным и затем я вошел снова, нарочно как можно громче стуча сапогами по лесенке, ведущей в каюту. Но если бы я не был невольным свидетелем этой сцены, ничто в поведении капитана в течение следующих суток не вызвало бы у меня ни малейшего подозрения, что нашему капитану иногда изменяет мужество.

III

Совсем иначе было с бедным капитаном Б. Тут спиртное не играло никакой роли.

В молодости у капитана всегда, когда судно подходило к берегу, начиналась жестокая головная боль. Когда я познакомился с ним, ему уже перевалило за пятьдесят. Этот невысокий, плотный мужчина, важный, даже, пожалуй, немного чопорный, поражал меня своей образованностью. Менее всего похожий с виду на моряка, он несомненно был одним из лучших капитанов, под начальством которых мне выпало счастье служить. Родом он был, кажется, из Плимута, сын сельского врача, и оба его старших сына изучали медицину. Б. командовал большим лондонским судном, имя которого в свое время было довольно широко известно. Я безмерно уважал капитана Б. и потому с особым удовлетворением вспоминаю его последние слова при прощании со мной после полутора лет плавания.

Это было в доках Данди, куда мы доставили груз джута из Калькутты. В то утро мы получили расчет, и я

пришел на пароход забрать свой сундучок с вещами и проститься. Капитан со свойственной ему немного высокомерной учтивостью осведомился о моих планах на будущее. Я ответил, что сегодня дневным поездом еду в Лондон держать экзамен на чин капитана. Я прослужил уже достаточно времени, чтобы получить диплом. Капитан Б. похвалил меня за то, что я не теряю даром времени, и проявил к моим делам такой явный интерес, что даже удивил меня. Затем встал со стула и сказал:

— А вы уже наметили себе судно, на котором хотели бы плавать, когда выдержите экзамен?

Я отвечал, что у меня пока ничего нет на примете.

Он пожал мне руку и произнес памятные слова:

— Если окажетесь без работы, помните, что пока у меня есть корабль, на нем для вас всегда найдется место.

Вот самая большая похвала, какую может услышать от капитана его штурман, когда плавание окончено и о субординации больше нет речи! Это воспоминание волнует меня тем более, что бедняге Б. не суждено было снова выйти в море. Он чувствовал себя плохо уже тогда, когда мы проходили мимо острова Святой Елены, и окончательно слег, когда мы миновали Западные острова, но поднялся с постели, чтобы самому вести судно к берегу. Он через силу оставался на палубе до тех пор, пока мы не поравнялись с меловыми утесами, а там усталым голосом отдал необходимые распоряжения и на несколько часов поставил судно на якорь, чтобы послать телеграмму жене и принять на борт лопмана, который должен был помочь ему провести наш корабль вдоль восточного берега. Он не чувствовал себя в силах самому выполнить эту задачу, ибо такое дело даже опытного морского волка держит на ногах целую ночь и целый день.

Когда мы прибыли в Данди, миссис Б. уже оказалась там — ожидала мужа, чтобы увезти его домой. Они поехали в Лондон тем же поездом, что и я. К тому времени, когда я сдал экзамен, корабль успел уйти в новый рейс без своего капитана, и, не попав на него, я отправился навестить бывшего начальника. Это единственный из моих капитанов, у кого я побывал в гостях. Он уже не лежал в постели и, объявив мне, что «совсем поправился», сделал несколько неверных шагов мне на-

встречу, когда я вошел в гостиную. Было очевидно, что ему не хочется отплывать из этого мира в тот единственный рейс с неизвестным маршрутом, который делает в своей жизни моряк.

Все было очень мило — просторная солнечная комната, окно-фонарь, у окна глубокое кресло-качалка с подушками, со скамеечкой для ног, бесшумные и внимательные услуги пожилой кроткой женщины, которая родила ему пятерых детей, а жила с ним под одной крышей вряд ли полных пять лет из тех тридцати, что прошли со дня их свадьбы.

Была здесь еще и другая женщина, в простом черном платье, совсем уже седая. Она сидела на стуле очень прямо и что-то шила, поглядывая украдкой на капитана. За все время моего визита она не вымолвила ни слова. Даже когда я отнес ей чашку чая, она лишь молча кивнула мне головой с тенью улыбки на крепко сжатых губах. Это, вероятно, была незамужняя сестра миссис Б., которая пришла помочь ей ухаживать за больным.

Младший сын, мальчик лет двенадцати, непоседа и, видимо, страстный любитель крикета, с увлечением рассказывал о подвигах Грэйса. Видел я и старшего сына, новоиспеченного врача, который увел меня в сад покурить и с важностью ученого специалиста, но в то же время с искренней печалью бормотал: «А аппетита у него все нет и нет! Не нравится мне это, совсем не нравится».

Последнее, что я помню,— это как капитан кивал мне головой из окна, когда я обернулся, закрывая за собой калитку.

Посещение умирающего оставило в моей душе глубокое впечатление. Я не знаю, как назвать смерть — *прибытием* в гавань или *уходом* из нее. Но этот морской капитан, сидевший в глубоком кресле, по временам смотрел перед собой тем пристальным, напряженным взглядом, каким глядит командир судна, направляя его к берегу. На этот раз он не говорил со мной ни о моей будущей службе, ни о судах, ни о том, что собирается опять в плавание. Нет, он рассказывал о своей прошлой жизни, говорил много, но отрывисто, как все капризные больные. Видно было, что женщины беспокоятся за него, но они молчали, не мешая ему говорить, и из

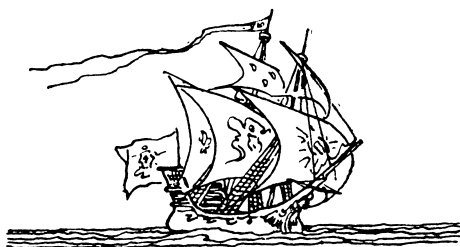
этой нашей беседы я узнал о нем больше, чем за все полтора года совместного плавания. Узнал, что он «отслужил срок» у знаменитой Компании медных рудников, делая рейсы между Суонси и чилийским побережьем,— вывозил уголь и ввозил медную руду. Ходил в оба конца с тяжелым грузом, словно бросая вызов великим морям за мысом Горн. Задача эта под силу лишь очень стойким судам и была хорошей школой выносливости для моряков Запада. Этой (давно уже несуществующей) Компании служила целая флотилия барков с медными днищами, с такой прочной деревянной обшивкой и шпангоутами, с такой прекрасной оснасткой, какую вряд ли когда-нибудь можно было увидеть у других судов, и с закаленным экипажем под командой молодых капитанов.

«Вот в какой школе я учился»,— сказал мне почти хвастливо капитан Б., полулежа на подушках и кутая ноги одеялом. Свою деятельность капитана он, совсем еще молодым, начал на одном из этих барков. И, по его рассказам, он неизменно перед тем, как после дальнего плавания повести судно к берегу, несколько дней чувствовал себя больным, но болезнь эта проходила мгновенно, как только покажется впереди знакомый береговой знак. Потом, когда он стал постарше, это прошло совсем, он больше не волновался.

В то время как Б. говорил это, его усталый взгляд был неподвижно устремлен куда-то вдаль: так смотрит вперед моряк на корабле, когда ничего нет между ним и линией горизонта, где сливаются море и небо и где должно появиться то, чего всегда ищут вдали глаза моряка. Но, наблюдая за капитаном, я заметил также, что глаза его с любовью останавливались на лицах окружающих, на всех знакомых предметах родного гнезда, картина которого, должно быть, часто возникала в его памяти во время плавания, в минуты тревоги и напряжения. Чего искали его глаза вдали? Готовился ли он ввести свой корабль в неведомую гавань или неомраченный ум его намечал курс последнего плавания?

Трудно сказать. Ведь в этом рейсе, из которого никто не возвращается, прибытие и уход мгновенны, они сливаются в единый миг высшего и последнего напряжения. Я хорошо помню, что не заметил никаких приз-

наков нерешительности в сосредоточенном выражении его изможденного лица, ни тени нервного беспокойства молодого капитана, который готовится пристать к неизвестному, не отмеченному на карте берегу. Нет, он был достаточно опытен, он столько раз в жизни приводил свой корабль к берегу и уводил его в море! И разве он не «отслужил свое» у знаменитой Компании медных рудников, не учился в этой школе стойких и смелых моряков?





Символы надежды

IV

Прежде чем сняться с якоря, необходимо якорь «отдать». Эта совершенно очевидная, не требующая доказательств истина вызывает у меня сейчас желание поговорить на тему о недопустимом упрощении нашей морской терминологии, которое наблюдается в литературе.

Почти неизменно — все равно, идет ли речь о судне или о целом флоте, — журналист употребляет выражение «бросать якорь». Между тем якорь никогда не «бросают», и обращаться так бесцеремонно с техническими терминами — это преступление против ясности, точности и красоты языка.

Якорь — это замечательное изделие из железа, отлично приспособленное для употребления, а технический язык — инструмент, создававшийся веками, доведенный

до совершенства, безупречно отвечающий своему назначению.

Якорь в прошлом (я говорю «в прошлом», ибо в наши дни разные изобретения растут как грибы и появились какие-то штуки вроде клешней, с виду — ничем не замечательные, обыкновенные крюки) представлял собой изобретение в своем роде весьма остроумное. Доказательством служит уже хотя бы его величина — нет другого предмета, столь несоразмерно малого по сравнению с выполняемой им огромной задачей! Посмотрите на якоря, висящие на кранбалках большого судна: какие они маленькие по сравнению с корпусом! Будь они золотые, они сошли бы за безделушки, за драгоценные украшения, не больше сережки в женском ухе. А между тем от них частенько зависит участь корабля.

Якорь изготовлен таким образом и ему придана такая форма, чтобы можно было рассчитывать на его надежность. Дайте ему за что зацепиться, и он будет держать судно до тех пор, пока от него не отделился канат, а уж если канат отделится, то, что бы потом ни случилось с судном, якорь «погиб». У этого грубого, но честного куска железа, такого простого на вид, больше частей, чем у человеческого тела членов: кольцо, шток, пятка, веретено, лапы, зубцы. И все это, если верить газетным писакам, «бросают», когда судно прибыло на якорную стоянку!

Столь упорное употребление этого совершенно неверного термина объясняется тем, что безнадежно невежественный житель суши, видимо, представляет себе, будто якорь швыряют за борт. На самом же деле якорь в тот момент, когда его пора пустить в ход, находится уже за бортом, причем его не бросают, а просто дают ему опуститься. Он висит над водой на конце тяжелого, выдвинутого наружу бревна, которое называется «кранбалкой» или «катбалкой», на короткой массивной цепи, последнее звено которой мгновенно размыкается ударом деревянной колотушки или нажатием рычага, когда отдан приказ об этом, причем приказ гласит не «бросать якорь», как, по-видимому, воображают журналисты, а «отдать якорь».

Вообще с борта ничего не «бросают», кроме лота, которым исследуют глубину воды в том месте, где находится судно. О привязанной шлюпке, о запасном ранго-

утном дереве и обо всяких предметах, укрепленных неподвижно на палубах, говорят, правда, что они «брошены на воду», когда их отвязывают. Но якорь никогда не «бросают».

Точнее всего будет сказать, что мы «ставим на якорь» судно или флотилию. Несколько менее специально, но не менее правильно выражение «стать на якорь», вполне допустимое в литературе. Выражение это и коротко и звучит по-морскому. А что касается выражения «бросать якорь», якобы принятого на судах (а почему в таком случае «бросать», а не «швырять» или «метать» якорь?), то оно просто нестерпимо для уха моряка. Помню, один лоцман каботажных судов (которого я знал в молодости и который имел обыкновение усердно читать газеты), когда хотел выразить последнюю степень презрения к невежеству в морском деле какого-нибудь жителя суши, говорил о нем: «Он один из этих жалких «якоробросателей».

V

С первого до последнего дня плавания мысли моряка заняты якорем и не столько потому, что якорь — символ надежды, сколько потому, что это самый тяжелый из предметов, с которыми приходится возиться на судне во время плавания. Начало и конец каждого рейса знаменуются возней с якорями. Когда судно вошло в Ла-Манш, его якоря всегда уже наготове, якорные цепи налажены — ведь берег почти виден, а в уме моряка якорь и земля неразрывно связаны между собой. Но как только судно вышло из Канала в открытое море, в широкий мир, и между ним и Южным полюсом не лежит более никакой сколько-нибудь значительный клочок суши, якоря убираются.

Якорные цепи исчезли с палубы, но якоря не исчезли — они, как выражаются моряки, «укреплены на борту», то есть привязаны канатами и цепями к рывам на баке, в носовой части судна, и лежат праздно, в ленивой дремоте под тяжелыми полотнищами парусов. Так, под заботливым присмотром, связанные, бездеятельные, но полные скрытой мощи, лежат эти символы надежды, единственные товарищи сигнальщика в часы ночной вахты. Идут дни за днями, а эти куски железа такой своеобраз-

ной формы покоятся, отдыхая, видные почти с каждого места на палубе, и ждут работы, предстоящей им где-то на другом конце света, а судно стремительно несет их вперед, пеня волны и вздымая водяную пыль, от которой покрываются ржавчиной их массивные члены.

О приближении к берегу, еще пока скрытому от глаз команды, впервые возвещает лаконичный приказ старшего помощника капитана боцману: «Сегодня после обеда (или «завтра с утра», смотря по обстоятельствам) будем отдавать якоря». Ибо старший помощник — хранитель якоря и якорных цепей.

Есть суда хорошие и плохие, суда благоустроенные и такие, где старшему помощнику никогда, от первого до последнего дня плавания, нет покоя. А «судно таково, каким его делают матросы» — это изречение матросской мудрости в основном несомненно справедливо.

Впрочем, бывают суда, на которых (так мне сказал однажды старый, поседевший в море штурман) «все всегда неладно».

И, глядя с кормы, где мы оба стояли (я в тот день пришел навестить его в доках), штурман добавил:

— Вот наше — как раз такое.

Он посмотрел мне в лицо и, прочтя на нем приличное случаю товарищеское сочувствие, поспешил вывести меня из естественного заблуждения.

— Нет, нет, старик у нас молодец, он ни во что не вмешивается: смотрит только, чтобы все делали, как следует морякам, и больше ему ничего не надо. Но все-таки у нас на судне дело не ладится. А знаете, почему? Потому что оно от природы такое нескладное, плохо руля слушается.

Под «стариком» он разумел, конечно, капитана, который как раз в эту минуту вышел на палубу в цилиндре и коричневом пальто и, кивнув нам «по-штатски», отправился на берег. Ему было лет тридцать, не больше, а пожилой его помощник, тихо буркнув мне «это наш старик», продолжал приводить доказательства природной «нескладности» своего судна. Излагал он все это каким-то извиняющимся тоном, словно говоря: «Не думайте, что я на него за это зол».

Примеров его приводить не буду. Суть в том, что действительно бывают такие суда, на которых все идет не так, как надо. Но на каждом судне, хорошем или плохом,

удачливом или незадачливом, бак — это то место, где старший помощник у себя. Здесь его царство, хотя, разумеется, он надзирает за всем, он на судне — исполнительная власть. Здесь, на баке, его якоря, его фок-мачта, его пост маневрирования, когда командует капитан. И тут же на полубаке живут матросы, руки корабля, которым старший помощник обязан задавать работу всегда, во всякую погоду. Старший помощник — тот единственный из ютовых офицеров, который бросается вперед и начинает хлопотать при команде «Все наверх!» Он — сатрап этой провинции в деспотической монархии корабля и несет личную ответственность за все, что здесь случается.

Когда судно идет к берегу, старший помощник вместе с боцманом и плотником спускает якорь, руководя работой матросов своей вахты, которых он знает лучше других. Он следит за тем, как готовят якорную цепь, как размыкают лебедку, открывают компрессоры; а потом, отдав последнее распоряжение «Отойти от каната!», стоит настороженно, ожидая, пока корабль среди общего безмолвия, медленно прокладывает себе дорогу к выбранной для него стоянке. Теперь старший помощник ждет громкой команды с кормы «Отдать якорь!» Мгновенно наклонясь, он смотрит, как надежное железо с громким всплеском тяжело опускается в воду перед его глазами, и зорко следит, чтобы оно долетело до дна не зацепившись.

Когда о якорю говорят, что он опустился с судна в воду «без зацепки», то имеют в виду, что он не зацепился за собственный канат. Якорь должен опуститься с носа в воду так, чтобы его канат не накрунулся ни на одну из его частей, иначе судно будет «стоять на нечистом якоре», как выражаются моряки. Если цепь не тянет непосредственно за рым якоря, то нельзя рассчитывать, что якорь будет надежно удерживать судно. При каком-либо натяжении он будет волочить судно, ибо всякое оружие, точно так же как и человек, дает нам то ценное, что есть в нем, лишь тогда, когда мы умеем с ним обращаться. Якорь — символ надежды, но «нечистый» якорь хуже самой ложной из всех надежд, когда-либо тешивших человека или целый народ иллюзией безопасности. А уверенность в безопасности, даже самая обоснованная, — плохой советчик.

Именно она обычно предвещает близкую катастрофу, подобно тому, как неестественно повышенное ощущение благополучия есть зловещий признак надвигающегося безумия. Моряк, который слишком спокоен за свое судно, немногого стоит. Поэтому я из всех моих помощников более всего доверял м-ру Б., рыжеусому мужчине с худощавым, кирпично-красным лицом и беспокойными глазами. Это был настоящий моряк. Впрочем, анализируя теперь, через много лет, чувства мои к этому человеку, вернее, то, что от них сохранилось, я без особого удивления обнаружил в них некоторый привкус неприязни. Я прихожу к заключению, что в общем для меня, молодого капитана, это был один из самых неудобных помощников, какие только бывают на свете. Если бы можно было критиковать умерших, я сказал бы, что бесценное для моряка качество — осторожность и неуверенность в безопасности — было в нем развито слишком уж сильно. У него всегда — даже когда он сидел в столовой по правую руку от меня за тарелкой солонины — был вид человека, готового к борьбе с надвигающимся бедствием, и это очень неприятно действовало на окружающих. Спешу прибавить, что он обладал еще и другим качеством, необходимым настоящему моряку, — абсолютной уверенностью в себе. Беда только в том, что этими качествами он был наделен в угрожающей степени. Его вечная настороженность, нервная, отрывистая речь, даже многозначительное молчание как будто намекали (и, по-моему, это не только казалось, но так и было), что пока судно под *моим* управлением, он за него никак не может быть спокоен. Таков был человек, ведавший якорями на пятисоттонном барке, первом судне, которым я командовал (судно это уже давно исчезло с лица земли, но я до конца жизни буду с нежностью вспоминать о нем). Под пронизывающим взглядом м-ра Б. якорь никогда не мог быть отдан неправильно. Мне, капитану, было приятно сознавать это, когда на открытом рейде в моей каюте слышался визг лебедки. И все-таки бывали минуты, когда я от души ненавидел м-ра Б. Судя по злобным взглядам, которые он иногда бросал на меня, я полагаю, что он часто платил мне тем же, и даже с лихвой. Оба мы очень любили наш маленький барк. И м-р Б., в силу тех своих бесценных качеств, о которых я уже говорил, никак не хотел верить,

что судно под моей командой находится в безопасности. Во-первых, он был старше меня лет на пять, а оба мы были в том возрасте, когда пять лет составляют значительную разницу: мне было двадцать девять, ему — тридцать четыре. Во-вторых, когда мы в первый раз вышли в море, маневрирование мое между островами Сиамского залива заставило моего помощника пережить незабываемый испуг, и с тех пор его не оставляла тайная и мучительная мысль о моем отчаянном безрассудстве.

Но в общем (если меня не обманывает память и если крепкое рукопожатие при расставании что-нибудь да значит) я склонен думать, что мы с м-ром Бангкоком (не вижу собственно надобности скрывать его имя) за два года и три месяца совместного плавания все-таки успели привязаться друг к другу.

Связью между нами служило наше любимое судно. В этом отношении судно отличается от любимой женщины, хотя в английском языке оно женского рода и любим мы его так же безрассудно, как женщин. Нечего и говорить, что я был страстно влюблен в это первое вверенное мне судно, но должен признать, что чувства м-ра Б. к нему были гораздо более высокого порядка. Оба мы, разумеется, усердно заботились о том, чтобы предмет нашей любви имел хороший вид. Я жадно собирал на берегу все комплименты по адресу барка, а Б. любил его стыдливой любовью, гордился им, как преданная служанка. Эта горячая преданность и восторженное обожание были так сильны, что Б. ходил по судну и своим шелковым платком — подарком жены, вероятно, — смахивал пыль с полированных деревянных лееров.

Так выражалась любовь его к барку, а его достойное восхищения вечное беспокойство за барк однажды довело его до того, что он сказал мне: «Ну, сэр, вы, право, счастливчик! Вам везет».

Сказано это было весьма многозначительно, но не то чтобы вызывающе, и, должно быть, только врожденный такт помешал мне спросить, что он имеет в виду.

Смысл его замечания стал мне ясен позднее, в одну темную ночь, когда мы шли при сильном встречном ветре и были в большой опасности. Я вызвал Б. на палубу, чтобы вместе обсудить крайне неприятное поло-

жение. Долго размышлять было некогда, и Б. резюмировал свое мнение следующим образом:

— Что бы мы ни предприняли, дело дрянь. Но ведь вы, сэр, всегда каким-то образом выпутываетесь из беды.

VI

Трудно, думая о якорях, не вспомнить о старшем помощнике капитана, человеке, который следит за тем, чтобы якоря благополучно достигали дна, и видит иногда, как они «ползут» не удерживая судна, когда ветер или прилив качает его. Ибо самый неусыпный надзор не всегда может помешать ветру или приливу качать судно, если якорная цепь от неудачного движения навернется на шток или лапу якоря. В таких случаях процедура доставания якоря и затем его укрепления недопустимо затягивается и утомляет старшего помощника.

Он же наблюдает «рост якорной цепи» — матросское выражение, которое сочетает в себе всю содержательность, точность и образность профессионального жаргона простых людей, острым наблюдательным глазом подмечающих во всем главное и находящих всегда надлежащее выражение — мечта писателя! Поэтому матрос никогда не скажет «бросить якорь», а капитан с кормы кричит помощнику на бак импрессионистскую фразу: «Ну, как там растет цепь?» И в этом слове «растет» очень хорошо отображено долгое, медленное движение каната, который появляется над водой, косо натянутый, как струна. И капитану лаконично и почтительно отвечает голос хранителя якорей: «Встает прямо по носу, сэр» или «Растет прямо вверх, сэр», или другое что-либо, разъясняющее, как обстоит дело.

Ни одна команда на борту плывущего домой торгового судна не отдается так громогласно и не встречается такими могучими и дружными криками, как команда «Людей к лебедке!» Ожидавшие этой команды матросы выскакивают из полубака, хватают ганшпуги, и топот ног и звяканье цепей сливаются в волнующий аккомпанемент заунывному пению «встающего» якоря и оглушительному хору голосов. Когда наблюдаешь этот взрыв шумной деятельности всего экипажа, то чудится, будто проснулось и подало голос самое судно, которое до этой

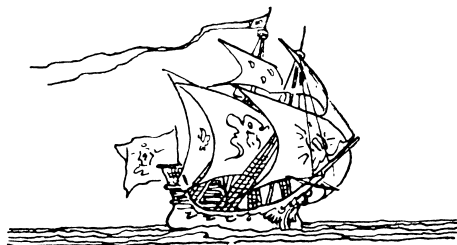
минуты «спокойно спало на своем якорю», по образному выражению голландских моряков.

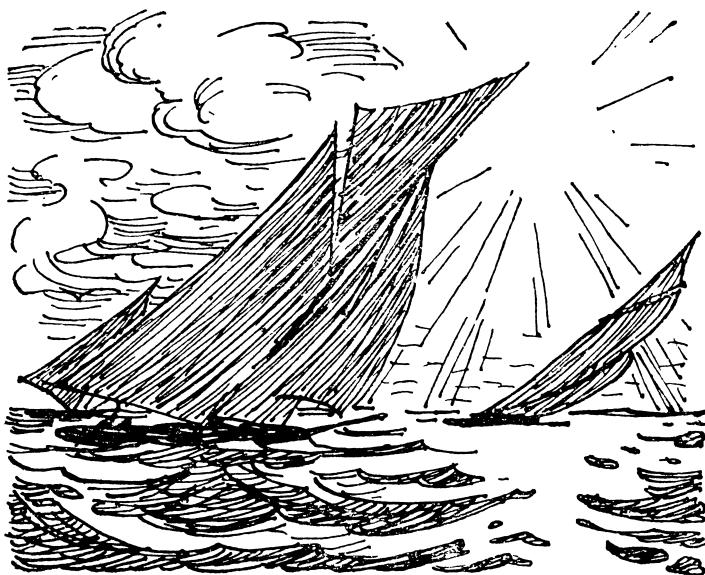
И в самом деле, когда судно со спущенными на горизонтальных реях парусами, все, от клотика до ватерлинии, отражается в сверкающей зеркальной глади закрытой бухты, глаза моряка видят в нем совершеннейшее олицетворение дремотного покоя. В недавнем прошлом поднятие якоря на торговом судне, уходящем из чужого порта домой, было шумной церемонией и шум был веселый, радостный — словно вместе с якорем, символом надежды, люди на корабле готовились поднять из глубины моря и удержать в крепких руках каждый свою личную надежду, мечту о родном доме, об отдыхе, о свободе, о разгуле, о неутомимых наслаждениях после долгих и тяжких трудов между небом и водой. Это шумное ликование моряков в минуты выхода их судна в обратный рейс составляет разительный контраст с бесшумным входом его в чужеземный порт — когда оно, со спущенными парусами, движется вперед к выбранной стоянке и ненатянутые полотнища тихо колышутся над головами матросов, стоящих неподвижно на палубах, в то время как капитан с юта внимательно вглядывается в даль. Постепенно оно замедляет ход — вот уже едва движется, и на баке видны только три фигуры, они с напряженным вниманием следят за катбалкой, ожидая последней команды после целых девяноста дней плавания: «отдай якорь!»

Это — последнее слово, знаменующее конец рейса, заключительное слово тяжких трудов, перенесенных лишений и всех достижений судна. В существовании, которое измеряется переходами от порта до порта, всплеск воды при падении якоря и громыхание его цепи заканчивают долгий период. Судно как будто сознает это, и легкая внутренняя дрожь сотрясает весь его корпус. С каждым проделанным рейсом ближе неизбежный конец, ибо плавание, как и жизнь человеческая, не может длиться вечно. Эти звуки для судна подобны бою часов, и в наступившей затем тишине оно как будто размышляет об уходящем времени.

«Отдай якорь» — последняя торжественная команда. А дальше — уже обычные распоряжения. Еще раз слышится голос капитана: «Давай сорок пять саженей от берега», затем и капитан скрывается на некоторое

время. В течение многих дней он предоставляет своему старшему помощнику выполнять все что полагается в порту, следить за якорем и руководить обычной работой матросов. Много дней не разносится по палубам громкий голос капитана, суровый и отрывистый голос начальника,— пока, наконец, не наступит день, когда закроют люки,— и в настороженной тишине прозвучит с кормы команда: «Люди к лебедке».





Искусство мореплавания

VII

В прошлом году, просматривая одну газету (газета эта серьезного направления, но сотрудники ее упорно желают — о, ужас! — «бросать» якорь и плавать «на» море), я наткнулся на статью о сезонном спорте — плавании на яхтах. И представьте себе, статья мне понравилась. Для человека, который очень редко плавал по морю для удовольствия (хотя *всякое* плавание — удовольствие) и, уж конечно, никогда не интересовался гоночными яхтами, критические замечания автора статьи о гандикапах во время гонок были понятны — и только. Но не буду скрывать, что перечисление всех больших состязаний за текущий год не вызвало во мне ни малейшего любопытства. Что же касается столь восхваляемых автором 52-футовых линейных яхт, то я очень рад, что

он их одобряет, но описания, которые в уме яхтсмена создадут четкую картину, мне ничего не говорят.

Автор восхищается этой категорией гоночных яхт, и я готов верить ему на слово, как всякий, кто любит суда всех видов и сортов. Я склонен восторженно и почитательно отнестись к 52-футовым яхтам, когда их одобряет человек, который так сочувственно и с таким пониманием дела скорбит о том, что этот вид спорта приходит в упадок.

Разумеется, гонки яхт — это организованное развлечение праздных людей, удовлетворяющее тщеславие некоторых богатых англичан почти столько же, сколько их врожденную страсть к морю. Но автор статьи, о которой я говорю, справедливо и вдумчиво отмечает, что для множества людей (кажется 20 000, по его словам) это не развлечение, а средство существования, это, как он выражается, своего рода промысел. А духовная сторона всякого ремесла, производящего или не производящего, оправдание его; «идейность» такой работы для куска хлеба состоит в том, чтобы профессионал приобрел и сохранял как можно более высокую квалификацию. Такое искусство, искусство техники, есть нечто большее, чем простая добросовестность. Оно шире: тут и честное отношение к делу, и талант, и мастерство сочетаются в одном возвышенном и бескорыстном чувстве, которое можно назвать «трудовой доблестью». Оно создается из накопленных традиций, питаемых личной гордостью, проверяемых профессиональными навыками, и его, как и всякое более высокое искусство, поддерживает и воодушевляет похвала знатоков.

Вот почему существенно важно добиваться мастерства в своем деле, самых тончайших оттенков совершенства. В погоне за куском хлеба можно естественным образом достигнуть величайшей эффективности в работе. Но есть нечто более высокое, чем простая ловкость опытного мастера: тайное чувство любви к своему делу и гордости, почти вдохновение, всегда безошибочно угадываемое в мастере и придающее его творению ту законченность, которая и есть искусство.

Как люди исключительного благородства устанавливают высокий стандарт общественной совести, далеко превышающий уровень честной посредственности, так и профессионалы, мастерство которых переходит в

искусство, своим неустанным стремлением к совершенству повышают уровень добросовестной ремесленной работы во всех профессиях на суше и на море. Следует с величайшей заботливостью создавать надлежащие условия для роста такого высокого и живого искусства, совершенства и в труде и в забаве, чтобы они не погибли от незаметно подкрадывающегося внутреннего разложения.

Поэтому я с глубоким сожалением прочел в статье о гоночных яхтах, что искусство мореплавания на этих яхтах уже теперь не то, каким было еще совсем недавно, несколько лет назад.

Такова была основная идея статьи, написанной, видимо, человеком не только сведущим, но и *понимающим* — явление гораздо более редкое, чем вы думаете, ибо того рода понимание, о котором я говорю, рождается лишь любовью, а любовь, хотя и сильнее смерти, вовсе не удел всех и не так неизбежна, как смерть. Настоящая любовь, будь то любовь к людям, к вещам, к идеям или к своему делу, — редкость. Она — враг поспешности. Она ведет счет уходящим дням, она не забывает о людях, ушедших из жизни, о высоком искусстве, медленно зревшем много лет, но обреченном быстро сойти со сцены. Любовь и скорбь проходят рука об руку в этом мире перемен, быстрых, как отражения бегущих облаков в зеркале моря.

Судить о яхте по ее успехам в гонках было бы несправедливостью по отношению и к экипажу и к судну. Это значило бы не ценить совершенства ее форм и мастерства тех, кто ей служит, — ибо ведь мы, люди, всегда служим тому, что мы создали. Мы в вечном рабстве у творений нашего мозга и наших рук. Человек рожден, чтобы отслужить свой срок на земле, и есть что-то прекрасное в том, что он служит из побуждений бескорыстных. Искусство весьма требовательно к своим рабам.

И, как уверяет с жаром влюбленного автор статьи, которая вызвала у меня эту вереницу мыслей, плавание на яхте — тонкое искусство. Он говорит, что состязания довели искусство мореплавания до высокой степени совершенства. Но к капитану яхты предъявляются разнообразнейшие требования, и если для самого спорта полезно, что о яхте судят по ее удачам в состязаниях, то на искусство мореплавания это оказывает явно разрушительное действие. И тонкое искусство гибнет.

VIII

Плавание на яхтах и гонки создали категорию моряков-специалистов по косому парусному вооружению, людей словно рожденных и выросших на море: зимой они рыбачат, летом уходят в море на яхте; им известны все тайны управления судами этого типа. Именно стремление их к победам подняло развлекательный спорт на высоту настоящего искусства. Я уже говорил, что я профан в гоночном деле и очень мало знаком с особенностями косого парусного вооружения, но преимущества таких судов очевидны, в особенности для катанья и спорта. Ими легче управлять, здесь можно быстро и точно регулировать размеры парусов в зависимости от ветра, и огромным преимуществом является сплошная поверхность парусов. Здесь можно на минимальном количестве рангоутных деревьев поместить максимальное количество парусов. Легкость и концентрация энергии — вот главные достоинства косопарусных судов.

Флотилия таких судов, стоящая на якоре, пленяет своеобразным хрупким изяществом своих линий. Когда они движутся, паруса их напоминают распростертые крылья, легкость хода радует глаз. Это морские птицы, они не плывут, а словно летят над водой, и движение их кажется естественным движением живых существ.

Эти парусные суда поражают своей простотой и красотой, откуда на них ни посмотри. Шхуна, ялик или катер, управляемые хорошим моряком, маневрируют так, как будто они наделены способностью мыслить и быстро выполнять свои решения. И какой-нибудь ловкий маневр вызывает у нас умиление и радость, как всякое проявление сообразительности живого существа или грациозная четкость его движений.

Из названных мною трех разновидностей судов с косым парусным вооружением катер, гоночное судно *rag excellence* имеет наиболее внушительный вид благодаря тому, что все его паруса соединены в один. Огромный парус придает катеру гордую величавость, когда он тихо скользит вдоль линии берега или огибает мол перед восторженным взором. На якоре шхуна выглядит лучше: она производит впечатление большей мощности и равновесия благодаря своим двум мачтам, размещен-

ным вдоль корпуса с наклоном к корме. Легче всего, помоему, управлять яликом.

Итак, для гонок — катер, для дальней увеселительной поездки — шхуна, для крейсирования в отечественных водах — ялик.

Управление всеми ими — несомненно тонкое искусство. Для этого требуется не только знание основных правил мореходства, но и специальное знакомство со свойствами судна. В теории все суда управляются одинаково, так же как отношения наши со всякими людьми строятся на одних и тех же общих принципах. Однако если хотите добиться в жизни тех побед, которые даются лишь любовью и доверием окружающих, не подходите одинаково к двум людям, как бы схожи характером они вам ни казались. Могут существовать какие-то общие правила поведения, но отношения между людьми не подчиняются никаким правилам. Подход к людям — такое же искусство, как управление кораблями. И те и другие живут в ненадежной стихии, подвергаются разным неуловимым, но сильным влияниям и хотят, чтобы вы оценили их достоинства, а не занимались выявлением их недостатков.

Чтобы создать полное единение со своим кораблем, моряку не надо выяснять, на что этот корабль не способен. Прежде всего следует точно узнать, на что он способен и чего можно от него ожидать, когда для него наступит момент показать себя.

На первый взгляд как будто все равно, *как именно* вы будете выяснять трудный вопрос о предельных возможностях судна. На самом же деле это далеко не все равно. Все дело в подходе к этой задаче. В конце концов управлять судном — дело более мудреное, чем управлять людьми.

И это искусство, как и всякое другое, должно основываться на свободе и глубокой искренности чувств, которые, подобно закону природы, подчиняют себе бесконечный ряд различных явлений. Ваши усилия должны идти от чистого сердца. Вы разговариваете по-разному с угольщиком и с профессором. Но разве это значит быть двуличным? Ничуть. Важно то, что в обоих этих людях, столь похожих и столь различных, вы искренне видите товарищей своих на опасном жизненном пути. Конечно, какой-нибудь обманщик, думающий только о том, чтобы выиграть свою жалкую игру, пустит в ход

всякие хитрости. Людей — кто бы они ни были, профессора или угольщики,— обмануть легко. Более того, они даже имеют удивительное свойство поддаваться обману, какую-то странную, необъяснимую склонность сознательно позволять обманщику водить себя за нос.

Но судно — это наше творение, и сотворили мы его, побуждаемые стремлением идти все вперед и вперед. Судно не потерпит, чтобы им командовал шарлатан, оно не станет мириться с ним, как мирится общество, например, с м-ром А., видным государственным деятелем, или м-ром Б., известным ученым, да и с кем угодно, кому повезло в игре. Хотя я и не охотник до пари, но готов держать пари на большую сумму, что ни один из первоклассных шкиперов гоночных яхт не был шарлатаном. Слишком трудно было бы такому человеку управлять судном — ведь тут имеешь дело не с толпой, а с отдельным судном, как бы с индивидуумом.

В каждом человеке есть что-то от толпы, какая-то частица ее души и темперамента. Как бы серьезно мы ни воевали друг с другом, мы остаемся братьями, нас роднят даже самые низменные стороны нашего интеллекта и нестойкость наших чувств. Не то с судами. Они не имеют друг с другом ничего общего. Эти чуткие существа глухи к нашим ласковым уговорам, одними словами их не улестишь, нужно что-то большее, чтобы заставить их выполнить нашу волю и завоевать нам славу. И это очень хорошо — иначе среди мастеров мореплавания было бы больше дутых репутаций. Повторяю: суда не имеют ушей, но я знал суда, которые, право, как будто имели глаза. Чем же другим можно объяснить то, что один тысячетонный барк отказался слушаться руля и тем самым спас от страшного столкновения два судна и спас репутацию очень хорошего капитана? Я был два года близко знаком с этим барком и ни разу ни до, ни после этого случая не замечал за ним никакого непослушания. А с капитаном, которому барк верно служил (вероятно потому, что чувствовал, как любит его капитан), я был знаком еще больше времени и должен отдать ему справедливость: это происшествие (хоть и окончившееся столь благополучно) не только не поколебало, но еще усилило его доверие к своему барку. Да, наши суда не имеют ушей — и потому обмануть их нельзя. Я хочу подкре-

пить свою мысль относительно взаимной верности, связывающей капитана и его судно, мастера и его искусство, следующим утверждением, которое может показаться парадоксом, на самом же деле вполне естественно: если шкипер гоночной яхты думает только о том, чтобы победить в состязании и прославиться, он никогда не завоюет себе высокой репутации. Настоящий моряк, подлинный хозяин судна (говоря это уверенно на основании моего большого опыта) стремится к одному: сделать все, что в его силах, при помощи вверенного ему судна. Забыть о себе, посвятить всего себя служению своему великому искусству,— вот единственный путь для моряка.

Здесь, пожалуй, уместно будет поговорить о разнице между моряками прошлого (которые и сегодня еще с нами) и моряками будущего, их преемниками. История повторяется, но никогда не возродит нам умершего искусства. Неповторимый голос его ушел из моря навсегда, отзвучал, как песня убитой дикой птицы. Нет того, на что раньше откликалась душа радостью, искренним увлечением. Плавание на парусных судах — искусство, и прекрасная тень его уже уходит от нас в мрачную долину забвения. Плавание вокруг света на современном пароходе (хотя не следует преуменьшать всей ответственности и этой задачи) не дает моряку того ощущения близости к природе, без которого невозможно никакое искусство. В управление современным пароходом моряк вкладывает меньше души, но оно требует от него большей точности. Оно не так трудно, как управление парусным судном, но зато не дает того удовлетворения, ибо здесь нет тесной близости между художником и средствами его искусства. Другими словами, в работе моряка на пароходе меньшую роль играет его любовь к своему делу. Результаты этой работы заранее точно измерены во времени и пространстве, как нельзя измерить творческие достижения художника. Это обязанности, которые может выполнять любой человек, не слишком сильно страдающий от морской болезни, их можно выполнять охотно, но без увлечения, добросовестно, но без любви. Точность — вот что здесь требуется. В строго упорядоченной работе нынешнего моряка нет места той неуверенности, которая сопутствует художнику в каждом новом начинании. Он не переживает великих часов

веры в себя и не менее великих часов сомнений и угрызений. В наши дни дело моряка — ремесло и, конечно, как во всяком ремесле, в нем есть своя романтика, своя честь, своя награда, свои тяжкие тревоги и часы блаженного удовлетворения. Но в современном мореплавании нет поэзии борьбы человека один на один с чем-то безмерно более могучим, чем он. Труд моряка на парусных судах был напряженным, целиком захватывавшим творчеством, исход которого решали боги. А в наши дни это уже не подвиг, не достижения таланта и темперамента отдельного человека, а просто — умелое использование покоренных сил природы, еще один шаг на пути к полной победе над нею.

IX

Еще недавно каждый рейс судна, на котором поспешно начинали брасовать реи, как только ступит на борт лоцман с карманами, полными писем, походил на состязание, состязание с временем, стремление добиться результатов, превосходящих все ожидания. Как всякое подлинное искусство, управление судном имело свою технику, и о ней всегда с упоением толковали моряки, для которых их работа была не только средством к существованию, но и выходом сил и темперамента. Использовать наилучшим, наивернейшим способом бесконечно изменчивые настроения неба и моря — не для передачи на полотно, а для нужд своего дела — навсегда стало их призванием. Они вкладывали в него всю душу, и черпали в нем не меньше вдохновения, чем любой человек, когда-либо водивший кистью по полотну. Среди этих мастеров искусства замечалось огромное различие темпераментов. Некоторые из них напоминали довольно пространенный тип члена Королевской академии. Они отнюдь не поражали оригинальностью или свежестью и смелостью идей. Они были осторожны, весьма осторожны. Они держались важно, уверенные в незыблемости своей дутой репутации. Имен называть не буду, скажу только, что я помню одного субъекта, который мог бы быть их типичным представителем, — так сказать, президентом Королевской академии мореплавания. Его обветренное, но красивое лицо, осанистая фигура, крахмальная манишка и широкие манжеты с золотыми

запонками, его надменный вид производили впечатление на смиренных зрителей (таможенных чиновников, портовых грузчиков, приемщиков груза), когда он сходил на берег по трапу своего корабля, стоявшего на причале у круглой набережной в Сиднее. Голос у него был густой, могучий, тон повелительный, как у какого-нибудь принца крови, очутившегося среди простых матросов. За всякое дело он принимался с таким видом, что привлекал к себе всеобщее внимание, и от него ожидали чего-то необыкновенного, а результат всегда оказывался самый заурядный, не давал пищи ни уму ни сердцу, и нельзя было к нему отнестись серьезно. На судне он завел образцовый порядок, и это могло бы его характеризовать как хорошего моряка, если бы не его мелочная придирчивость. Помощники его смотрели на всех нас сверху вниз, но тайная скука сквозила в их мрачной покорности прихотям командира. Только на неукротимую жизнерадостность юнг не влияла священная серьезность этой почтенной посредственности. Их было четверо: один — сын врача, другой — полковника, третий — ювелира. Фамилия четвертого была Туэнтимен — и это все, что я о нем знаю. Ни один из этих мальчиков, видимо, не питал в душе ни искры благодарности к капитану. Несмотря на то что капитан был по-своему добрый человек и поставил себе за правило на каждой стоянке знакомить их с лучшими людьми города для того, чтобы они не попали в дурную компанию юнг с других судов, я должен с сожалением констатировать, что мальчики строили ему рожи за спиной и на глазах у всех передразнивали его чопорную осанку.

Этот мастер великого искусства мореплавания избражал из себя важную персону — и только. Но, повторяю, в среде моряков я наблюдал бесконечное разнообразие типов. Были между ними великие импрессионисты. Эти внушали вам страх перед богом и перед необъятным, другими словами — страх потонуть в обстановке, полной грозного величия. Можно было бы думать, что не так это важно, при каких условиях вы, захлебнувшись в воде, перейдете в иной мир. Но я в этом все-таки не убежден. Быть может, я чересчур впечатлителен, но, сознаюсь, мысль внезапно быть выброшенным в разбушевавшийся океан среди мрака и рева волн вызывает во мне всегда судорожное отвращение. Может

быть, по мнению невежд, утонуть в пруду стыдно, но я считаю это мирным и веселым концом земного пути по сравнению с другими, при мысли о которых я весь дрожал в минуты тяжелых невзгод на море.

Однако будет об этом. Некоторые капитаны, влияние которых до сих пор сказывается на моем характере, сочетали бешеную быстроту соображения с уверенностью действий, а объяснялось это тем, что они правильно оценивали имевшиеся у них в распоряжении средства и возможные последствия: это и есть величайшее достоинство человека действия. А всякий подлинный мастер — человек действия, все равно, создает ли он что-либо, изобретает ли какое-нибудь средство для достижения цели или находит выход из трудного положения.

Знавал я и таких капитанов, искусство которых заключалось в умении избегать осложнений. Нечего и говорить, что они на своем судне не творили чудес. Но презирать их за это не следует. То были скромные люди, сознававшие свою ограниченность. Их учителя не вложили священный огонь в их холодные и умелые руки, завещав хранить его. Одного такого капитана я помню особенно хорошо, — он уже почил навеки в море, которое при жизни, должно быть, представлялось ему местом мирных трудов, не более. Один только раз он решился на смелый шаг — ранним утром при устойчивом бризе вошел на загроможденный судами рейд. Этот маневр мог бы быть, но не был порывом истинного художника. Капитан заботился лишь о себе: он жаждал суетной славы и ждал ее от этого «эффектного» трюка.

Когда мы огибали темную лесистую косу, купавшуюся в солнечном блеске и свежем воздухе, мы заметили впереди, примерно в полумиле от нас, группу судов на якоре. Капитан позвал меня с полубака к себе на корму и, вертя бинокль в коричневых руках, сказал:

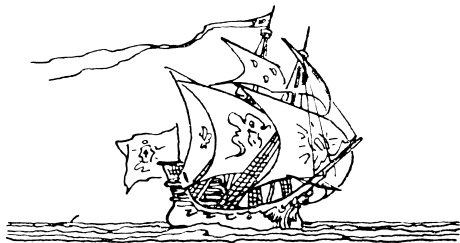
— Видишь это большое тяжелое судно с белыми мачтами? Я хочу встать на причал между ним и берегом. Так что ты смотри, чтобы наши матросы по первому слову команды сразу же принялись за дело.

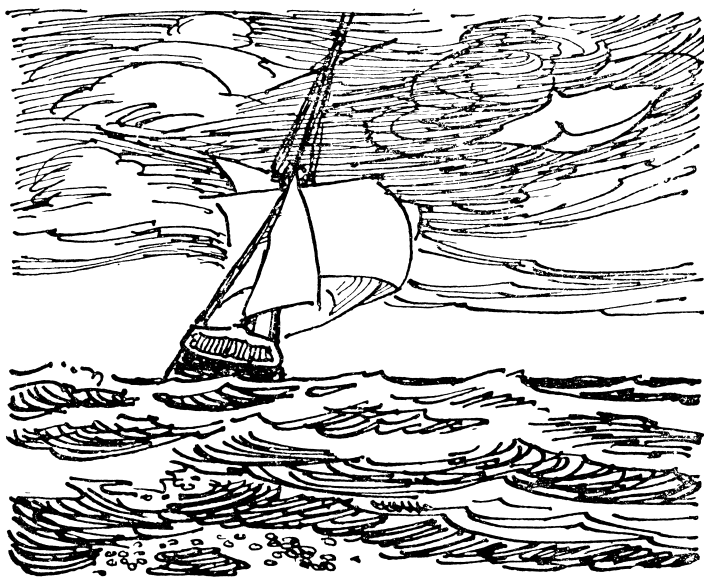
Я ответил «Есть, сэр», искренне думая, что это будет славное зрелище. Мы лихо прорвались сквозь целую флотилию судов — здесь были голландские, английские, несколько американских и два-три немецких,

и все они в восемь часов подняли флаги, словно в честь нашего прибытия. Должно быть, на их палубах в этот момент немало было разинутых от удивления ртов и следивших за нами глаз... Это могло быть эффектным маневром, но ничего из него не вышло, оттого что к порыву примешались корыстные побуждения, и наш скромный «заслуженный артист» изменил своему темпераменту. Здесь было не искусство для искусства, а искусство для личных выгод. И за этот величайший из грехов капитан расплатился позорным провалом... Правда, могло быть и хуже — ведь мы не наскочили на мель, не пробили большой дыры в высоком судне с выкрашенными белой краской мачтами. Но только каким-то чудом мы удержали цепи обоих якорей, ибо, как вы легко можете себе представить, я не стал дожидаться команды «Отдать якорь», которую выкрикнул капитан дрожащими губами, каким-то новым, незнакомым мне отрывистым голосом. Я отдал оба якоря с быстротой, которой сам до сих пор удивляюсь. Никогда еще ни одно среднее торговое судно не отдавало якорей с такой сказочной быстротой. И оба якоря легли благополучно. Я готов был с благодарностью целовать их шершавые железные лапы, но они уже зарылись в ил на глубину десяти саженьей. В конце концов мы встали на якорь рядом с утлегарью голландского брига, проткнувшей нашу контр-бизань, и только. Семь бед — один ответ. Но не в искусстве.

Позднее капитан смущенно сказал мне шепотом:

— Почему-то вдруг наше судно не захотело вовремя повернуться носом к ветру! Что с ним? — Я ничего не ответил. К чему? Все было ясно. Судно почуяло минутную слабость своего командира. Из всех живых существ на земле и на море одни лишь суда не обманешь пустыми претензиями на доблесть, не заставишь их примириться с бездарностью капитанов.





Паутина на ветру

X

С клотика корабля средней высоты можно охватить взглядом горизонт на много миль вокруг, и в этом кольце каждое судно видно до самой ватерлинии. Теми самыми глазами, которыми я сейчас перечитываю свои строки, я когда-то неподалеку от Азорских островов насчитал более сотни парусных судов, попавших в штиль. Они стояли словно зачарованные какой-то магической силой. Среди них вряд ли было хотя бы два, повернутых в одинаковом направлении, — казалось, все они пытались различными путями вырваться из заколдованного круга. Но чары штиля сильны — и на другой день суда все так же неподвижно стояли, направленные в различные стороны. А когда, наконец, поднялся ветер и по воде побежала темная рябь, казавшаяся густо-синей на светлом фоне моря, все они двинулись в одном направлении. Это

были суда, шедшие домой, в обратный рейс, из дальних концов мира, и впереди, во главе флотилии, шла фалмутская шхуна с грузом фруктов, самая маленькая из всех. Она показалась мне прелестной, несмотря на свою миниатюрность, до меня будто доносился аромат лимонов и апельсинов, который она оставляла за собой. Прошел еще день, и с наших топ-мачт уже можно было увидеть только судов семь, не более, да вдали, за магическим кругом горизонта, мелькало несколько пятнышек — одни верхушки мачт.

Попутный ветер обладает коварной способностью рассеивать в разные стороны белокрылую стаю кораблей, шедших как будто в одном направлении с белой лентой бурлящей пены впереди. Штиль таинственным образом собирает суда вместе, а ветер их разлучает.

Высокое судно видно уже издалека, и белая верхушка, овеваемая ветром, первая дает представление о его размерах. Высокие мачты, поднявшие в воздух белые паруса, раскидывают их как силки, в которые хотят поймать невидимую силу ветра. Но вот постепенно появляются перед глазами, словно вынырнув из воды, парус за парусом, рея за реей, становятся все больше и, наконец, под этим высоким сооружением вы замечаете небольшое пятнышко — корпус судна.

Высокие мачты, как колонны, поддерживают в равновесии крылья-паруса, а те, безмолвные, недвижимые, вбирают из воздуха движущую силу, дар небес, ниспосланный человеку за дерзкую отвагу. Когда же с высоких рангоутных деревьев сорван их белоснежный наряд, они склоняются перед гневом закрытого тучами неба.

Когда они, обнаженные, длинные и мрачные, покорно уступают шквалу, даже бывалого моряка в эти минуты невольно поражает их высота. Человек, столько раз на своем веку видевший эту картину, вдруг отдает себе отчет в несообразной высоте рангоутов. Кажется, что золоченые кlotики, которые можно увидеть только задрав голову, непременно зацепятся за край горизонта. Такие моменты дают вам более четкое представление о высоте рангоутного дерева, чем многократные путешествия на самый верх мачты. Без сомнения, энергичный матрос в машинном отделении современного парохода может на какую угодно высоту взбираться наверх по железным лестницам, но я вспоминаю, что когда я карабкался на

мачты, эти «машины» парусного судна, даже мне, гордившемуся своим проворством, казалось, что они достигают звезд.

Да, это своего рода машины, выполняющие работу совершенно бесшумно, и с неподвижной грацией, и в них будто кроется капризная, не всегда послушная человеку сила, которая действует независимо от материальных сил Земли. Здесь мы имеем дело не с безошибочной точностью и надежностью стали, движимой белым паром, питаемой красным огнем и черным углем. Парусное судно как бы черпает силу в самой душе мира, заимствует ее у своего грозного союзника — ветра, которого держат в повиновении такие хрупкие оковы, что его можно сравнить со злым духом, пойманным в силки из тончайших шелковых нитей. Ибо что такое крепчайшие канаты, высочайшие мачты и самые прочные паруса перед мощным дыханием Бесконечности? Не более как тростник под ветром, пушинка, осенняя паутина, дрожащая в воздухе.

XI

Да, все это — менее, чем ничто, и я видел, как ветер, великая душа мира, одним шумным вздохом сорвал новенький, исключительно крепкий фок, как будто это был клочок воздушной ткани легче осенней паутинки — и тот исчез из виду. Вот тогда-то высоким мачтам уже нужно было стоять крепко под страшной бурей. Машины должны делать свое дело, даже если душа мира обезумела.

Когда современный пароход плывет по спокойному морю, укрытому тенью ночи, корпус его дрожит пульсирующей дрожью, и где-то в глубине его по временам слышится лязг, словно в этом железном теле бьется железное сердце. В движении парохода есть какой-то глухой ритм, мерно стучит гребной винт, и далеко в ночи слышны эти торжественные звуки, как тяжелая поступь неотвратимого будущего.

А бесшумное в тихую погоду вооружение парусного судна во время шторма обретало не только силу, но и буйно ликующий голос души мира, ветра. Шел ли корабль вперед с качающимися мачтами или уже без них грудью встречал шторм, всегда его сопровождала дикая

мелодия, монотонная, как церковное пение, в которой звучали и басы и пронзительный свист ветра, а временами грохот бьющейся о борт волны. Этот жуткий невидимый оркестр иногда так терзал нервы, что хотелось оглохнуть, чтобы более не слышать его.

Вспоминая это желание, не раз мною испытанное во время рейсов по нескольким океанам, на просторе которых есть где развернуться душе мира, я хочу отметить, что моряку, для того чтобы хорошо следить за рангоутами, надо иметь здоровые уши. На прежних парусниках моряки были так тесно спаяны со своим судном, что, кажется, им передавались все его ощущения и по собственному физическому утомлению они судили об усталости судовых мачт.

Только после того как я поплавал на морских судах, я убедился, что слух играет значительную роль, когда нужно определить силу ветра. Помню такой случай. Дело было ночью. Мы находились на одном из тех железных быстроходных клиперов, которые Клайд целыми роями пускал с грузом шерсти по свету в семидесятых годах прошлого столетия. То был период усиленного кораблестроения и, я бы сказал, чрезмерной перегрузки кораблей мачтами. Рангоуты на узких корпусах были тогда очень высоки, а клипер, о котором идет речь (на его световых люках из цветного стекла красовался девиз «За процветание Глазго»), несомненно был особенно перегружен мачтами. Он был построен для спешных рейсов, и его бесспорно гнали со всей быстротой, на какую он был способен. Наш капитан считался мастером быстрых переходов — он привык их делать на старом корабле «Твид», прославившемся на весь мир своей быстроходностью. Но «Твид» был деревянный корабль, а его капитан перенес с собой на железный клипер традицию быстрых переходов. Я был тогда самым молодым из всего экипажа — третьим помощником капитана — и обычно стоял на вахте вместе со старшим помощником. И вот как раз во время одной такой ночной вахты при сильном и все крепнущем ветре я нечаянно подслушал разговор двух матросов в уголке верхней палубы. Один сказал: «Я так полагаю, что пора бы убрать некоторые из легких парусов». Другой матрос проворчал сердито: «Небось, не уберут, пока старший на палубе. Он так глух, что не разбирает, какой силы ветер».

И в самом деле, бедняга П., совсем еще молодой, но дельный моряк, был сильно туг на ухо. При этом он имел репутацию отчаянного смельчака, спокойно ведущего судно под парусами при самом сильном ветре. П. удивительно ловко скрывал свою глухоту, и я не думаю, чтобы он при всем своем бесстрашии когда-либо сознательно шел на безрассудный риск: все дело тут было в его глухоте — он не слышал ветра. Никогда не забуду его наивного изумления, когда его однажды при мне журили за какой-то смелый и в высшей степени опасный трюк. Право распекать его имел, конечно, только капитан, но капитан и сам был блюстителем традиции дерзкого риска. И на меня, знавшего, что за человек мой командир, эти сцены производили большое впечатление. Капитан С. считался превосходным моряком, а такого рода слава вызывала во мне юношеское преклонение. И поныне я чту его память, ибо это он, так сказать, завершил мое обучение. Процесс этот частенько протекал бурно, но что об этом поминать! Я убежден, что капитан желал мне добра, и никогда, даже в те времена, я не обижался на него за необыкновенный дар едкой критики. Но слышать, как он поднимает шум из-за слишком большого количества парусов при шторме, было до того невероятно, что казалось сном.

Обычно дело происходило так:

По ночному небу мчались тучи, ветер выл, бомбрам-стенги были подняты, судно несло вперед во мраке, и широкая пелена белой пены доходила уже до лееров на подветренной стороне судна. Наш старший помощник капитана, м-р П., дежуривший на палубе, в самом безмятежном состоянии духа крепил на ветру бизань-мачту. Я, третий помощник, делал то же с наветренной стороны кормы, готовый броситься со всех ног при первом намеке на какой-нибудь приказ, но в остальном совершенно спокойный. Вдруг из рубки появилась высокая темная фигура с непокрытой головой, с прямоугольно подстриженной седой бородкой, резко белевшей в темноте, — капитан С., который читал внизу у себя в каюте и встревожился, когда судно начало плясать на волнах и сильно крениться на одну сторону. Стараясь удержаться на ногах, он, не говоря ни слова, прошелся раза два по сильно наклоненной палубе, постоял у компаса, обошел еще раз палубу и вдруг заорал:

— Что вы делаете с судном?

А м-р П., не расслышавший ничего за шумом ветра, вопросительно отозвался:

— Что, сэр?

Тут, под аккомпанемент нараставшего шторма, на корабле разразилась своя внутренняя буря: гремели крепкие выражения, в которые капитан вкладывал много пыла, а в ответ ему слышались жалкие протесты и оправдания его помощника, произносимые со всеми возможными интонациями оскорбленной невинности.

— Послушайте, мистер П.! И я в свое время водил корабли на всех парусах под штормом, но...

Конец фразы затерялся в бурном порыве ветра. Затем, среди наступившего затишья, прозвучал обиженный протест м-ра П.:

— Да ведь оно как будто отлично выдерживает...

И новый взрыв — негодующий голос капитана:

— Такое судно только дурак может гнать в шторм на всех парусах!

И так далее, и так далее, а судно между тем мчит-ся вперед, крен все сильнее, волны ревут все громче, все грознее шипит белая, слепящая пена с подветренной стороны. Любопытнее всего, что капитан С., видимо, органически не в силах был четко скомандовать, чтобы убавили парусов. И эта удивительно сумбурная сцена длилась и длилась, пока оба, наконец, не вспомнили с ужасом, что пора же что-нибудь сделать. Ибо высокие мачты, чрезмерно отягощенные парусами, про-являли уже опасное намерение по-своему вразумить обоих спорщиков, глухого и вспыльчивого.

XII

Таким образом, на этом судне все-таки более или менее своевременно убавляли парусов, и его высокие рангоуты, за все время моей службы на нем, ни разу не снесло ветром в море. Но отношения между капитаном С. и м-ром П. все-таки оставались несколько натянутыми. П. гнал судно «как сущий дьявол» только потому, что глухота мешала ему правильно определять силу ветра, а капитан С. (который, как я уже говорил, был, по-видимому, органически неспособен приказать кому-либо из своих подчиненных убавить парусов) него-

довал на то, что он вынужден распекал м-ра П. за его отчаянную смелость. Ведь капитан наш обычно упрекал своих помощников как раз в обратном — в том, что они недостаточно быстро ведут судно, или, как он выражался, «не используют до последней возможности силу попутного ветра». Было еще одно психологическое объяснение тому, что экипажу клипера так трудно было работать с капитаном С.: капитан только что перешел сюда со знаменитого «Твида», судна, на вид тяжеловесного, но феноменально быстроходного. В середине шестидесятых годов оно обогнало на полтора дня почтовый пароход, шедший из Гонконга в Сингапур. Может быть, как-то особенно удачно размещены были на нем мачты — кто знает? Офицеры военных кораблей приезжали на борт «Твида», чтобы снять точный план и ознакомиться с размерами его парусного вооружения. А может быть, в обводах носа и кормы сказалась гениальная интуиция строителя, или то была счастливая случайность, перст благосклонной судьбы, — трудно сказать. «Твид» строился где-то в Ост-Индии, и весь, кроме палубы, был из тикового дерева. У него был большой продольный изгиб, высокий нос и тяжеловесная корма. Моряки, выдавшие это судно, говорили мне о нем: «С виду ничего особенного, глядеть не на что». Но во время страшного голода в Индии (в семидесятых годах) «Твид», тогда уже старый, проделал несколько баснословно быстрых рейсов через Бенгальский залив, перевоза грузы риса из Рангуна в Мадрас.

Это судно унесло с собой в могилу тайну своей быстроходности и, несмотря на невзрачность, образ его несомненно занял славное место в зеркале морей.

Но дело-то в том, что капитан С., любивший повторять, что после его ухода «Твид» не сделал больше ни единого сносного рейса», видимо, полагал, будто секрет быстроходности этого судна заключался в его доблестном командире. Бесспорно, успехи многих судов объясняются качествами их капитанов, однако ведь капитану С. так и не удалось, несмотря на все его попытки, придать новому судну — железному клиперу — те свойства, благодаря которым сравнение с «Твидом» стало высшей похвалой в устах всех английских моряков. Было что-то трогательное в безнадежных усилиях капитана, как в попытках старого художника создавать

такие же шедевры, как в молодости. Ибо рекордные рейсы «Твида» были шедеврами капитана С. Да, его попытки были трогательны, но, пожалуй, и немножко опасны. Во всяком случае я рад, что благодаря тоске моего капитана по былым триумфам, а также глухоте м-ра П. мне довелось во время плавания пережить незабываемые моменты. Да и сам я под высокими мачтами этого клипера осмеливался на такие штуки, которых не проделывал ни до, ни после ни на одном другом судне.

Как-то во время рейса заболел второй помощник капитана и меня назначили вахтенным начальником, единственным распорядителем на палубе. Вот тогда-то система бесчисленных рычагов, управлявшая высокими мачтами, стала очень близка моему сердцу. Разумеется, мне, молодому моряку, было лестно доверие такого командира, как капитан С.,— он, по-видимому, меня даже не контролировал, хотя, насколько помнится, ни тон, ни обхождение, ни даже смысл обращенных ко мне замечаний капитана, как их ни толкуй, не свидетельствовали о его высокой оценке моих способностей. И должен еще сказать: когда доходило дело до распоряжений на ночь, С. оказывался очень неудобным командиром. Если я должен был стоять на вахте с восьми до двенадцати часов, он около девяти уходил с палубы, сказав: «Парусов никаких не убирать!» Затем, уже спускаясь по лесенке вниз, добавлял отрывисто: «Да смотрите, чтоб ничего не снесло!» И могу похвастать, что я ни разу не терял ни одной мачты.

Но однажды ночью меня застала врасплох неожиданно резкая перемена ветра.

На корабле, разумеется, сразу стало очень шумно: беготня, крики матросов, шелканье парусов по ветру — все это могло разбудить мертвого. Но капитан так и не вышел на палубу. Когда же час спустя меня сменил на вахте старший помощник, капитан вызвал меня к себе. Я вошел в его каюту. Он лежал на кушетке, укрытый пледом, с подушкой под головой.

— Что у вас там стряслось наверху? — спросил он.

— Шквал налетел с подветренной, сэр, — доложил я.

— А вы разве не заметили, что ветер меняется?

— Да, сэр, я так и думал, что надо очень скоро ждать перемены.

— Почему же в таком случае вы сразу не переменили курс? — спросил он ледяным тоном, от которого кровь стыла в жилах.

Но вопрос этот был мне на руку, и я не преминул ответить на него.

— Видите ли, сэр, — сказал я тоном извинения, — судно так хорошо шло, делало одиннадцать узлов в час, и я рассчитывал, что оно сможет идти так еще добрых полчаса.

Он посмотрел на меня мрачно, исподлобья и несколько минут лежал молча, откинув голову на белую подушку.

— Гм... еще с полчаса... Вот так и теряют все мачты!

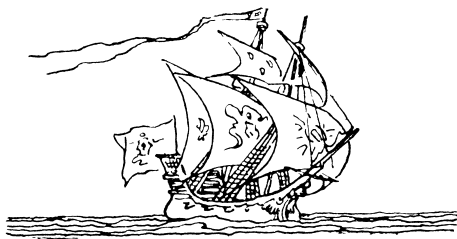
И это было все, в этом состоял весь полученный мною нагоняй. Я постоял еще минуту и вышел из каюты, осторожно прикрыв за собой дверь.

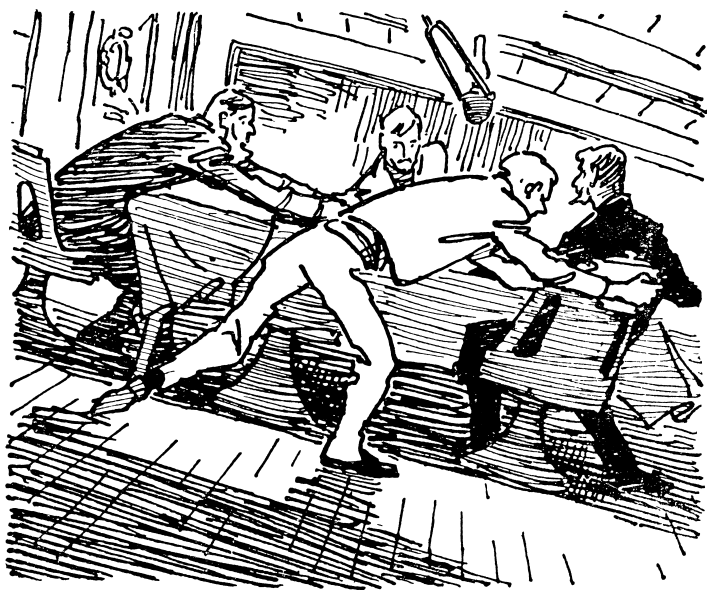
Да, я провел много лет в море, я любил его и расстался с ним, так ни разу и не увидев, как сносит за борт всю сложную систему снастей и парусов, эти «тростники зыблемые и паутину на ветру!» Это, конечно, чистая случайность, мне повезло. А вот бедняга П. — тот, я уверен, не отделался бы так дешево, если бы бог ветров не отозвал его раньше времени из этого мира, который на три четверти состоит из океанов и поэтому представляет подходящее место для моряков. Через несколько лет после того как я ушел с клипера, я встретил в одном порту Индии человека, который плавал на кораблях той же компании. Мы стали перебирать имена прежних товарищей и, естественно, я осведомился о П.: как он, вышел уже в капитаны? Мой собеседник ответил небрежно:

— Нет, но он уже нашел себе место: его море смыло с кормы... во время шторма на пути из Новой Зеландии к Горну.

Так ушел П. от высоких мачт, которые он столько раз в бурную погоду заставлял из последних сил бороться с ветром. Он показал мне, что значит вести корабль наперекор стихиям. Не такой это был человек, от которого можно научиться благоразумию и осторожности. Во всем была виновата его глухота. Но я вспоминаю, какой у него был веселый характер, как упивался он юмором «Панча», вспоминаю его невинные причуды, например страсть выпрашивать у всех взаймы зеркала.

В каждой каюте было свое зеркало, привинченное к переборке, и мы никогда не могли понять, на что ему нужны еще другие зеркала. Просил он зеркало всегда конфиденциальным тоном. Почему? Неизвестно. Мы строили разные догадки. Но теперь никто уже так и не узнает истины. Что ж, то была невинная прихоть. Да упокоит его душу так внезапно унесший его бог бурь где-нибудь в раю для настоящих моряков, где, как бы вы быстро ни мчали ваше судно, никогда вы не потеряете мачт!





Груз

XIII

Было время, когда старший помощник шкипера, с записной книжкой в руках и карандашом за ухом, следил одним глазом за такелажниками наверху, а другим — поглядывал вниз, в трюм, на грузчиков. Он проверял, как размещена кладь на судне, зная, что еще до выхода в море он этим самым обеспечивает ему легкий и быстрый ход. В нынешние времена вечная спешка, наличие в доках погрузочно-разгрузочных организаций, применение подъемных машин, которые работают быстро и не станут ждать, требование срочной доставки, самые размеры судов — все не дает времени моряку хорошо изучить свое судно.

Есть суда доходные и не доходные. Доходное судно может провезти большой груз сквозь все опасности

штормовой погоды, а когда оно на отдыхе, то стоит себе в доке и переходит без балласта с одной стоянки на другую.

Сказать о парусном судне, что оно может плыть без балласта, значит сказать, что оно — верх совершенства. Я лично никогда не видывал столь образцовых судов, только читал о них в объявлениях о продаже. Такие исключительные добродетели судна всегда вызывали во мне какое-то недоверие. Конечно, никому не возбраняется утверждать, что его судно может плыть без балласта. И он это, конечно, скажет с видом глубокого убеждения, в особенности если не собирается сам идти на этом судне в море. Написав в объявлении о продаже, что судно может плыть без балласта, он ничем не рискует, так как не дает гарантии, что оно куда-нибудь доплывет. Кроме того, святая истина заключается в том, что большинство судов может плыть короткое время без балласта, но затем они опрокидываются и благополучно идут ко дну вместе с экипажем.

Судовладелец дорожит прибыльным судном, моряк гордится им. В красоте его он убежден, никакие сомнения на этот счет не возникают в его душе. А если он еще может похвастать его более полезными качествами, самолюбие удовлетворено вдвойне.

Погрузка судна в прежние времена требовала большой сноровки, толковости и специальных знаний. По этому вопросу написаны толстые тома; так, например, существует солидный труд Стивенса «О погрузке», который в известных кругах пользовался не меньшей популярностью, чем «Coke on Littleton». Стивенса читать приятно — он не только серьезный специалист, но и талантливый писатель. Он приводит в своей книге все официально признанные теории, четко излагает правила, иллюстрирует все примерами, сообщает о тех судебных процессах, где в приговоре затрагивались какие-нибудь вопросы погрузки. Он ни в чем не педантичен и при всем своем пристрастии к широким обобщениям готов согласиться, что нет двух судов, к которым можно было бы подойти с одинаковой меркой.

Погрузка, которая раньше считалась квалифицированным трудом, в наши дни быстро превращается в черную работу. Современные пароходы со множеством трюмов не «грузятся» в том смысле, в каком всегда упот-

ребляли это слово на парусных судах. Пароходы просто «набивают» грузом. Грузы не укладывают, а сваливают в трюмы через шесть люков при помощи двенадцати (или около того) лебедок, и все это проделывается торопливо, среди шума и гама, в облаках пара и угольной пыли. Остается только проследить, чтобы гребной винт оставался под водой, чтобы, скажем, не швыряли бочки с маслом на тюки шелка, не клали железную пятитонную ферму моста или что-нибудь в этом роде на мешки с кофе, и тогда вы сделали все, что можно сделать в настоящих условиях, когда главное — быстрая доставка.

XIV

Парусное судно, каким я знал его во времена его совершенства, было существом разумным. Говоря о «совершенстве», я имею в виду совершенство конструкции и оснастки, остойчивость, подвижность, но не рекордную быстроту. Это последнее качество исчезло после перемены строительного материала. Никакое железное парусное судно недавнего прошлого не достигало никогда той волшебной быстроты хода, которой славные в свое время моряки добивались от его деревянных, обшитых медью предшественников.

Было сделано все возможное для усовершенствования железных судов, но человеческий ум не в силах изобрести такой состав краски, который сохранял бы поверхность днища настолько чистой и гладкой, как медная обшивка. Пробы в море несколько недель, железное судно начинает замедлять ход, словно от преждевременного утомления. Это оттого, что днище его портится. Когда железное судно не подгоняется беспощадным гребным винтом, то всякая мелочь сказывается на скорости хода. Часто невозможно бывает угадать, какое именно незначительное обстоятельство тормозит ход. Скорость судна — качество, окруженное некоторой таинственностью, — я говорю о скорости, которую развивали некогда парусные суда под командой опытных моряков. В те времена скорость судна зависела от капитана. Поэтому, помимо существовавших законов, правил и предписаний насчет хранения перевозимых грузов, капитан и по собственному почину усердно заботился о правильном размещении груза и балласта, или, как говорят, о правильной «осадке» судна. Некото-

рые суда плыли быстро на ровном киле, то есть не качаясь из стороны в сторону, другим же необходим был дифферент (наклон) около фута на корму, и мне рассказывали о судне, которое развивало наибольшую скорость по ветру, когда оно было нагружено до предельной осадки.

Мне вспоминается зимний пейзаж в Амстердаме. На переднем плане большой пустырь со сложенными тут и там штабелями леса, похожими издали на хижины какого-то нищего кочевого племени. Длинная полоса — Ханделскаде: холодные каменные набережные, посыпанные мелким снегом, неприветливая замерзшая вода канала, в которую неподвижной вереницей вмерзли суда со свободно болтавшимися заиндевевшими канатами и пустынными палубами, ибо (как мне сообщил старший грузчик, кроткий бледный человечек с несколькими золотистыми волосками на подбородке и красным носом) грузы, которых дожидались все эти суда, застряли из-за морозов на баржах где-то внутри страны. Вдалеке, за пустырем, параллельно веренице кораблей, тянулась улица. Домики теплого коричневого тона словно сгорбились под тяжестью заваленных снегом крыш. В конце улицы царя Петра звенели конные трамваи, то появляясь, то исчезая в просветах между домами. Издали и вагоны и лошади были похожи на игрушки, а люди — на маленьких детей, играющих ими.

Я, как выражаются французы, кусал пальцы от нетерпения, злился на этот груз, застрявший далеко от порта, где-то в глубине страны, злился на замерзший канал, на жалкий вид судов, которые словно разрушались на глазах в угрюмой тоске по живой, текучей воде.

Я был тогда только что назначен помощником капитана и оставался на судне в полном одиночестве. Тотчас по прибытии я получил от владельца судна распоряжение отправить весь экипаж в отпуск, так как в такую погоду на судне делать нечего, разве только поддерживать огонь в печке каюты. Это делал невообразимо грязный, косматый, злющий и беззубый сторож — голландец, который едва мог сказать два слова по-английски, но, должно быть, все-таки знал этот язык очень хорошо, так как неизменно с удивительной точностью истолковывал как раз в обратном смысле все, что ему говорили.

Несмотря на то что топилась железная печурка, в моей каюте была такая температура, что замерзли чернила, и

я предпочитал уходить на берег. Спотыкаясь, проходил через Арктику пустыря, дрожал в обледенелых конках — все для того, чтобы написать очередное письмо своим хозяевам не в каюте, а в шикарном кафе в центре города. Громадный зал, красная плюшевая мебель, всюду позолота, множество электрических ламп, и так тепло, что даже мраморные столики были на ощупь тепловатые.

После полного одиночества на судне я готов был увидеть в лакее, подававшем мне чашку кофе, близкого друга. Здесь, один среди шумной толпы, я медленно писал письмо в Глазго, содержание которого сводилось к тому, что груза все нет и никакой надежды нет на его прибытие раньше конца весны. И все время, пока я сидел в кафе, сознание, что надо возвращаться на судно, тяжело угнетало мою полустывшую душу. Опять зябнуть до дрожи в трамваях, брести через заснеженный пустырь, опять вереница замороженных судов — черные мертвецы в белом море, такие безмолвные, безжизненные, бездушные...

Со всякими предосторожностями поднимался я на палубу моего собственного «мертвеца», скользкую и холодную как лед. Холодная койка, как погребальная ниша, заглатывала мое дрожащее тело и смятенную душу.

Жестокая была зима. Самый воздух, казалось, отвердел и резал ножом. Но все это не угашало священного пыла, с которым я тренировал свое судно. Какой молодой человек двадцати четырех лет, назначенный впервые в жизни помощником капитана, дал бы этой упорной голландской зиме проникнуть к нему в сердце? В то время я, кажется, ни на пять минут не забывал о своем повышении. Это оно, наверное, согревало меня даже во сне лучше горы одеял, определенно трещавших от мороза, когда я по утрам выбирался из-под них. Я вставал рано без всякой надобности, только по той причине, что мне одному вверено судно. Нового капитана еще не наняли.

Почти каждое утро мне приносили письмо от хозяев с приказом пойти к фрахтовщикам и требовать доставки груза. Мне советовали пригрозить им громадным штрафом за простой судна, добиваться, чтобы партия разных товаров, застрявшая где-то среди льдов и ветряных мельниц, немедленно была привезена в порт по железной дороге и погружена на судно.

Напившись горячего кофе, я, подобно исследователю Арктики, который отправляется в путь на санях к Север-

ному полюсу, сходил на берег и, трясаясь от холода, катил в трамвае в самый центр города, мимо чистеньких домов, мимо тысяч крашенных дверей с медными молотками, сверкавшими из-за деревьев, которые стояли вдоль мостовой голые, сухие — настоящие мертвецы.

Эта часть экспедиции была довольно легкой, хотя на спинах несчастных лошадей сверкали ледяные сосульки, а физиономии трамвайных кондукторов являли собой омерзительную смесь малинового с багровым. Но запугать м-ра Гедига или хотя бы выманить у него какой-нибудь ответ, было далеко не так просто, как добраться до него.

М-р Гедиг был высокий, смуглый, черноусый голландец с наглым взглядом. Он всякий раз, не дав мне раскрыть рта, начинал с того, что усаживал меня в кресло, дружески угощал толстой сигарой и на превосходном английском языке начинал бесконечный разговор о феноменальной суровости нынешней зимы.

Немыслимо было угрожать человеку, который, прекрасно владея английским языком, в то же время, казалось, не способен был понять ни единой фразы, сказанной недовольным или протестующим тоном. А ссориться с ним было бы глупо. Мороз был так жесток, а в кабинете м-ра Гедига так тепло, так весело пылал огонь и хозяин смеялся так заразительно, трясаясь всем телом, что мне всегда бывало очень трудно взяться за шляпу.

Груз в конце концов пришел. Сперва он прибывал небольшими партиями по железной дороге, а когда наступила оттепель и зашумели освобожденные воды, быстро стало приходить множество барж. У кроткого старшины грузчиков наконец-то дела оказалось по горло, а я, новопеченный помощник капитана, был озабочен — мне впервые в жизни нужно было правильно распределить груз на судне, на котором я еще ни разу не плывал.

Суда любят, чтобы их ублажали. И если вы хотите, чтобы легко было ими управлять, то надо приноравливаться к их особенностям во время размещения клади, которую вы поручаете им благополучно провести через все невзгоды и счастливые периоды плавания. Ваше судно — существо нежное и чувствительное, и с его особенностями надо считаться, если хотите, чтобы оно с честью для вас и для себя вышло из бурных испытаний.

XV

Так, видимо, думал и новый капитан, приехавший на другой день после окончания погрузки, накануне отплытия. Я увидел его в первый раз на набережной — совершенно незнакомого мне человека, явно не голландца, в черном котелке и коротком темном пальто, до смешного не гармонировавших с зимней картиной пустыря, окаймленного коричневыми фасадами домов, с крыш которых стекал таявший снег.

Незнакомец ходил взад и вперед по набережной, погруженный в созерцание моего судна. Он внимательно проверял расположение мачт от носа до кормы, а когда я увидел, как он, присев на корточки прямо в мокрый снег у самого края воды, наблюдает осадку судна под кормовым подзором, я сказал себе: «Это наш капитан». И тут же заметил его багаж — классический сундук моряка, который несли на веревке два матроса, два кожаных чемодана и сверток карт, зашитых в плотно и привязанных к крышке сундука. Неожиданное проворство и легкость, с которой он прыгнул с поручней на палубу, дало мне первое представление о его характере. Без всяких предварительных церемоний он обратился ко мне:

— Паруса размещены хорошо. А как насчет груза?

Я сказал, что мне удалось хорошо уравновесить судно и (как я тогда думал) треть всей нагрузки приходится на верхнюю часть судна, «над бимсами», как мы обычно выражаемся.

Он свистнул и смерил меня взглядом с ног до головы. Его красное лицо и хмурилось и улыбалось.

— Да-а, можно поручиться, что в этот рейс нам будет нескудно, — заметил он.

И он не ошибся! Как я потом узнал, он сделал на этом самом судне два рейса в качестве помощника капитана. Я встречал его почерк в старых вахтенных журналах, которые с понятным интересом просматривал у себя в каюте, знакомясь с летописью успехов моего нового судна, его особенностями, его удачами, бедами, которых он избежал.

Капитан предсказал верно. На пути из Амстердама в Семаранг с разнофраховым грузом, из которого — увы! — лишь одна треть по весу была уложена «под бимсами»,

у нас было чем поразвлечься, но нерадостные то были развлечения. Мы не знали ни минуты покоя, ибо никакой моряк не имеет ни телесного, ни душевного покоя, если на корабле по его вине неполадки.

Плавать на расхлябанном судне девяносто дней, а то и больше — несомненно великое испытание для нервов. Но на этот раз вся беда была в том, что из-за моей системы загрузки судно оказалось слишком остойчивым.

Никогда, ни до, ни после этого рейса, ни на одном судне, на котором я плавал, я не испытывал такой резкой и сильной бортовой качки. Стоило ей начаться, и нам казалось, что она никогда не прекратится. Это ощущение безнадежности, обычное во время плавания на судне, где центр тяжести из-за нагрузки переместился слишком низко, утомляло нас всех до такой степени, что мы едва держались на ногах. Помню, я раз подслушал слова одного из матросов:

— Ей-богу, Джек, мне, кажется, все равно, подышать сейчас или потом. Пускай эта проклятая старая калоша угробит меня, если ей так хочется.

А капитан частенько говаривал:

— Да, для большинства судов совершенно достаточно, чтобы треть груза приходилась над бимсами. Но дело-то в том, что вы не найдете на море двух судов с одинаковым характером, а наше — исключительно капризная шельма, привередливая насчет дифферента.

Попав в полосу бурь в больших широтах, оно отравляло нам жизнь. Бывали дни, когда даже на стойках с углублениями посуда не могла устоять и во всяком положении тело испытывало постоянное напряжение мускулов. Судно качалось, качалось ужасными, сбивающими с ног толчками. А мачты при каждом толчке гнулись так быстро, что при взгляде на них кружилась голова. Надо удивляться, как это матросов не сносило с рей, как рей не сорвался с мачт, а мачты не обрушились за борт.

Капитан, мрачный, сидел в своем кресле во главе обеденного стола, наблюдая, как ваза с супом летела в один угол каюты, а буфетчик на четвереньках ползал в другом углу, — и говорил, глядя на меня:

— Вот вам и ваша «треть над бимсами»! Одно меня удивляет — как это рангоуты еще держатся?

В конце концов у нас-таки снесло в море некоторые рангоуты поменьше — ничего важного, драйвер-реи, ги-

ки — так как иногда от страшной силы качки четырехкипные тали из новенького трехдюймового манильского троса разрывались, как какая-нибудь тоненькая бечевка.

Была высшая справедливость в том, что помощник капитана, сделавший ошибку (хотя, пожалуй, отчасти и простительную) в распределении груза на судне, поплатился за нее. Обломок одного из рангоутных деревьев, сорванного ветром, угодил ему в спину, и помощник, упав ничком, катился довольно далеко по скользкой палубе. Это имело разные неприятные физические последствия — «странные симптомы», как их называл лечивший меня капитан, — необъяснимые периоды полного бессилия, внезапные приступы каких-то загадочных болей. А пациент был вполне согласен с мнением заботливого капитана, который сочувственно бормотал, что лучше бы уж я при падении просто сломал ногу. Даже врач-голландец, к которому я обратился в Семаранге, не мог определить мою болезнь. Он сказал только: «Вот что, дружище, вы еще молоды, и эта история может серьезно отразиться на всей вашей жизни. Вам надо уйти с корабля и три месяца сидеть тихо, совсем тихо».

Он, разумеется, хотел сказать, что мне нужен покой, что я должен лежать в постели. Тон у него был весьма авторитетный, но по-английски он говорил по-детски нескладно. Никакого сравнения с бегло болтавшим м-ром Гедигом, другой памятной мне фигурой.

Лежа на спине в просторной, полной воздуха и света палате дальневосточной больницы, я на досуге мог сколько угодно вспоминать жуткий холод и снег в Амстердаме, глядя на качавшиеся за окном пальмы и слушая шелест их листьев. Вспоминались возбуждение и щемящий душу холод во время моих путешествий в трамвае в город, для того чтобы, как выражаются дипломаты, оказывать давление на милейшего Гедига, жаркий огонь в его кабинете, кресло, толстая сигара и неизменный вопрос свойственным ему благодушным тоном: «Надеюсь, они в конце концов перед отправлением назначат вас капитаном?» Может быть, эти слова диктовала ему только доброта души, серьезное неулыбчивое добродушие толстого смуглого человека с угольно-черными усами и неподвижным взглядом. А может, он был притом чуточку дипломат.

Я всякий раз из скромности не соглашался с его лестными предположениями, уверял, что это совершенно невероятно, так как я еще недостаточно опытный моряк.

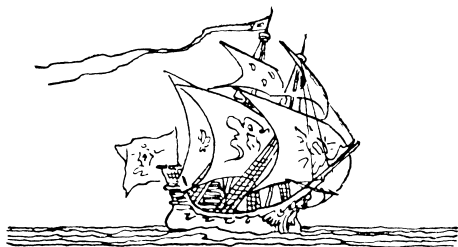
— Нет, вы отлично справляетесь с деловыми поручениями — отвечал Гедиг с притворной угрюмостью, омрачавшей его веселую круглую физиономию.

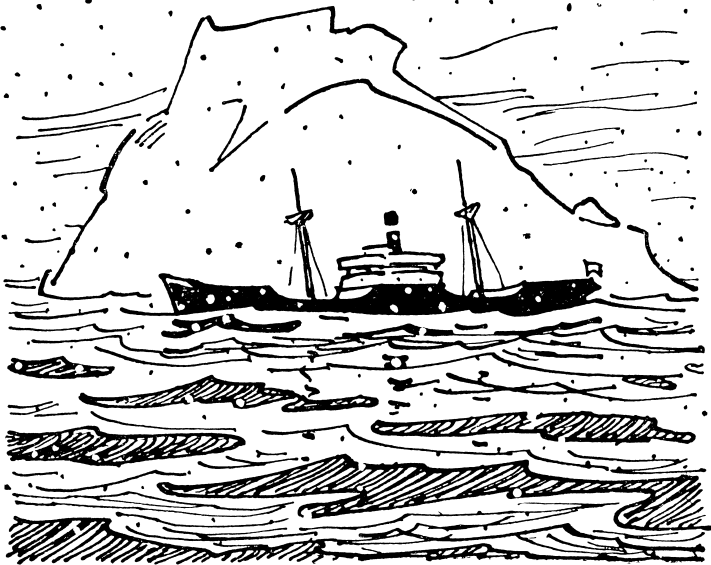
Интересно, смеялся ли он надо мной, когда я уходил? Думаю, что нет: мне кажется, дипломаты от начала до конца своей карьеры с примерной серьезностью относятся к себе и своим хитростям.

Все-таки Гедиг почти убедил меня, что я во всех отношениях подхожу для роли командира судна. И только после трех месяцев душевных терзаний, жестокой бортовой качки, угрызений совести и физической боли я понял, что значит недостаток опыта, и хорошо усвоил этот урок.

Да, к судну нужно уметь приноровляться. Нужно заботливо вникать в тайны его женской натуры, — и тогда оно будет вашим верным союзником в неустанной борьбе со стихиями, борьбе, в которой поражение не позор. Отношения между капитаном и его судном — вопрос великой важности. Судно имеет свои права, так же как любое говорящее и дышащее существо. И, право же, бывают суда, которые, по матросскому выражению, «только разве говорить не умеют» и для настоящего капитана сделают все.

Судно не раб. Вы должны облегчать ему плавание, не забывать, что обязаны думать о нем, отдавать ему свои силы и опыт, любить его как самого себя. Если вы все это будете делать естественно, без всякого усилия над собой, если это станет как бы вашей инстинктивной внутренней потребностью, — судно будет для вас плыть, стоять, мчаться, пока сил хватит, оно, как морская птица, отдыхающая на бурных волнах, вынесет самый сильный шторм, во время которого моряк начинает сомневаться, увидит ли он еще восход солнца.





Запоздавшие и пропавшие без вести

XVI

Я часто с грустным интересом просматриваю в газетах столбцы под общим заголовком «Сведения о судах». Встречаю названия судов, известных мне. Каждый год сходит со сцены несколько имен — все имена старых знакомых... *Tempi passati!*

«Сведения» эти имеют несколько рубрик, их подзаголовки следуют один за другим в определенном порядке, который очень редко меняется. Сперва идет «Рупор» — сообщения прибывших судов о судах, встреченных в море и обменявшихся с ними сигналами: указываются их названия, порты отправления и назначения, сколько дней были в пути, — и кончаются эти сообщения часто фразой «Все в порядке». Далее следует рубрика «Крушения и аварии» — довольно длинный перечень, если только в

этот период погода не была ясная и тихая, благоприятная для судов во всех концах земли.

По определенным дням появляется в газете заголовок «Запаздывающие» — грозный предвестник утрат и несчастий, которые пока еще качаются на весах судьбы. Есть что-то зловещее для нас, моряков, в самом сочетании букв, составляющих это слово. Смысл его ясен, а угроза, в нем скрытая, редко оказывается напрасной.

Проходит немного дней — ужасно короткий срок для сердец, которые мужественно хотят надеяться во что бы то ни стало — три недели, или месяц, быть может, и названия судов, попавших в проклятый список «запаздывающих», появляются вновь в столбце «Сведения о судах», но уже в последнем разделе «Без вести пропавшие».

«Корабль (или барк, или бриг) такой-то, отплывший из такого-то порта с таким-то грузом в такой-то порт, вышел такого-то числа, был встречен в море в последний раз тогда-то и с тех пор о нем нет никаких сведений. С сего числа занесен в список без вести пропавших».

Этот образец строго официального красноречия — единственное надгробное слово судам, изнемогшим в долгой борьбе или захваченным врасплох неожиданным ударом, от которого не застрахованы самые предусмотрительные из нас, и давшим себя осилить врагу.

Кто знает — быть может, моряки этого корабля требовали от него слишком многого, искушали сверх меры ту стойкую верность, которая словно впаяна и вколочена в сочетание железа, дерева, стали, парусины и проволоки, называемое кораблем. Корабль — совершенное создание, люди своими руками создавшие его и спустившие на воду, наделили его индивидуальностью, характером, всякими положительными качествами и недостатками, — и те, кто плавает на нем, должны изучать его, узнать так близко, как не узнает никогда человек человека, полюбить почти так же сильно, как мужчина любит женщину, и так же слепо, ибо влюбленный не обращает внимания на недостатки своей избранницы.

Бывают суда, стяжавшие себе худую славу. Но я ни разу не встречал команды, которая не заступалась бы за свое судно, с негодованием отвергая всякую критику. Помнится, об одном судне говорили, что на нем в каждый рейс неизменно погибает кто-нибудь. Это не было клеветой, но я хорошо помню (несмотря на то, что дело было

давно, в конце семидесятых годов), что экипаж судна даже гордился его дурной славой, как банда отпетых головорезов, хвастающая своей связью с каким-нибудь страшным убийцей. Мы, моряки других судов, стоявших на якоре у набережной в Сиднее, только головами качали, слушая их, и утешались мыслью о незапятнанной репутации наших собственных нежно любимых кораблей.

Не буду называть имени этого судна. Оно теперь числится «без вести пропавшим» после своего злосчастного, но весьма полезного для его владельцев плавания в течение многих лет по всем океанам земного шара. Сначала оно в каждый рейс губило кого-нибудь одного. Затем, быть может, став мизантропом под влиянием немощей, одолеваящих с годами каждое судно, оно решило, перед тем как сойти с арены своих подвигов, убить весь экипаж разом. Достойный конец существования полезного, но полного преступлений: последний взрыв злобы, удовлетворенной сверх меры в одну бурную ночь, под шумные аплодисменты ветра и волн.

Каким же образом оно это сделало? В слове «пропало без вести» темная бездна сомнений и догадок. Ушло ли оно сразу из-под ног матросов и офицеров, или боролось долго, позволяя волнам разбивать себя, калечить корпус, заливать его все большими и большими массами соленой воды, и, наконец, без мачт, потеряв шлюпки, в страшной бортовой качке, никем более не управляемое, измучив до полусмерти матросов, непрерывно выкачивавших воду, камнем пошло ко дну со всем экипажем?

Впрочем, такие случаи, должно быть, редки. Мне думается, всегда можно смастерить какой-нибудь плот и, даже если на нем ни один человек не спасется, этот плот будет носиться, пока его не заметят, и на нем найдется какой-нибудь след исчезнувшего корабля. В таких случаях корабль, строго говоря, нельзя считать «без вести пропавшим». О нем напишут: «Погибло со всем экипажем». А между этими двумя формулировками есть некоторая неуловимая разница. Во второй — меньше таинственного и жуткого.

XVII

Есть какое-то кощунственное обаяние ужаса в мысли о последних минутах корабля, объявленного «без вести пропавшим» на столбцах «Флотской газеты». Ничего не

обнаружено — ни единого спасательного круга, ни решетки, ни обломка шлюпки или весла с названием судна, и невозможно угадать место и время его внезапной гибели. Газета даже не сообщает о нем, как о «погибшем со всем экипажем». Оно просто остается «пропавшим без вести», оно загадочным образом исчезло, кануло в тайну судебных, великую, как мир, где может беспрепятственно бродить фантазия собрата-моряка, слуги и страстного поклонника кораблей.

Но все-таки бывают случаи, когда можно составить себе слабое представление о последних минутах корабля и его команды, об этой трагедии борьбы со стихией, непостижимой, хаотичной и таинственной, как рок.

Так было в один серенький день, во время затишья после трехдневного шторма, когда Южный океан еще обновался вокруг нашего корабля, под небом, закрытым ключьями туч, словно искромсанных острым лезвием юго-западного ветра.

Наше судно, барк в тысячу тонн, построенный на Клайдской верфи, качало так сильно, что сверху что-то сорвалось в море. Не помню, что именно, но ущерб был настолько серьезен, что мне пришлось самому лезть наверх с двумя матросами и плотником: я хотел присмотреть за тем, чтобы они как следует исправили повреждение.

Местами приходилось, бросая все, обеими руками цепляться за качавшиеся мачты, и мы, в ужасе затаив дыхание, ожидали нового сильного толчка. Качаясь так, словно он хотел перевернуться вместе с нами, барк с залитыми водой палубами мчался со скоростью десяти узлов в час. Нас отнесло далеко к югу, гораздо дальше выбранного нами маршрута. И наверху, в шкотах фок-мачты, в разгар работы могучая лапа нашего плотника вдруг с такой силой впиалась мне в плечо, что я просто взвыл от боли. Глядя мне прямо в лицо, он кричал:

— Смотрите, сэр, смотрите! Что это? — И свободной рукой указывал вперед.

Сначала я ничего не увидел. Море было как сплошная пустыня черных и белых холмов. Но в следующее мгновение я различил на его поверхности что-то, полускрытое среди бушующих, пенных волн. Что-то огромное то вставало, то падало, оно было похоже на бурлящую пену, но казалось тверже пены и светилось голубоватым светом.

Это был обломок плавучей льдины, частично растаявший, но еще достаточно большой, чтобы потопить корабль, и сидел он в воде ниже всякого плота, прямо на пути у нас, словно там, среди волн, нам кто-то устроил засаду. Нельзя было терять ни минуты. Я стал кричать сверху, кричал так, что голова у меня чуть не треснула. На корме меня услышали, и матросам удалось убрать с дороги погруженную в воду льдину, которая плыла сюда от самого Южного полюса, чтобы покуситься на жизнь ничего не подозревавших людей.

Случись это часом позже, ничто не спасло бы наше судно, так как невозможно было бы в сумерках заметить светлую льдину, через которую перекатывались волны с белыми гребешками.

Мы стояли рядом на юте — капитан и я — и смотрели на льдину, уже едва видную, но все еще совсем близкую от нашей кормы. И капитан сказал задумчиво:

— Да, не поверни я вовремя штурвал, было бы еще одно «без вести пропавшее» судно.

До сих пор не возвращался никто из «без вести пропавших», кто мог бы рассказать о тяжелой предсмертной борьбе судна и о внезапной мучительной агонии его людей. Никто не скажет нам, с какими мыслями, с какими сожалениями, с какими словами на устах они умирали. Но есть что-то прекрасное во внезапном уходе всех этих душ от тяжелой борьбы и отчаянных усилий, от страшного беснования шторма, от беспредельного, никогда не утихающего в ярости моря в глубокий покой его глубин, спящих мирным сном испокон веков.

XVIII

Но если слова «пропал без вести» уничтожают все надежды и свидетельствуют об убытках страховых обществ, то слово «запаздывает» лишь подтверждает тревогу, уже родившуюся во многих домах на берегу, и открывает дорогу спекуляции страховыми премиями.

Есть категория оптимистов, готовых перестраховать «запаздывающее» судно на большую сумму. Но сердца близких никак не застрахуешь от горького предчувствия несчастья.

Моряки моего поколения не запомнят такого случая, чтобы вернулось судно «без вести пропавшее». Но бывало,

что название судна «запаздывавшего», которому грозил переход в рубрику с роковым подзаголовком, появлялось в списке прибывших.

Каким ярким блеском вспыхивала, должно быть, перед тревожным взором, в страхе и трепете пробегавшим страницу газеты, тусклая типографская краска на тех нескольких буквах, из которых состояло название судна! Это название судна в списке прибывших — словно весть об отмене смертного приговора, нависшего над многими домами, даже если некоторые из команды этого судна — самые бездомные из смертных, когда-либо странствовавших по морям.

Делец, перестраховавший судно, этот оптимист, спекулирующий на несчастье, удовлетворенно щупает карман. А страховое общество, пытавшееся уменьшить размеры ожидаемых убытков, кается в своем преждевременном пессимизме. Судно оказалось прочнее, небеса — милосерднее, море — менее жестоким или, быть может, люди на судне сильнее духом, чем рассчитывали страховщики.

«Судно такое-то, направлявшееся в такой-то порт и объявленное запоздавшим, по полученным вчера сведениям, благополучно прибыло по назначению».

Таков официальный текст помилования, обращенный к людям на берегу, над которыми висел тяжкий приговор. И слова эти приходят быстро с другого конца света, бегут по проводам и кабелям, ибо электротелеграф — великий утешитель встревоженных сердец. За первым сообщением следуют, конечно, подробности. Может, это будет рассказ о том, как люди были на волосок от смерти, как их упорно преследовали неудачи, рассказ о резких ветрах и штормовой погоде, о льдах, о бесконечном штиле или противном ветре, о перенесенных невзгодах, о борьбе с ними кучки людей среди великой пустыни моря? Рассказ о мужестве, о находчивости, а быть может, и о беспомощности...

Из судов, выведенных из строя морем, беспомощнее всех пароход, потерявший винт. Если его отнесет в пустынную часть океана, он очень скоро попадет в разряд «запоздавших». Опасность «запоздать» и в результате стать «без вести пропавшим» очень часто грозит пароходам, которые питаются углем, выдыхают в воздух черный дым и презирают ветер и волны. Один такой большой пароход, всегда аккуратный в срок прибывавший в порт, несмотря на ветер и бурное море, раз лишился гребного

винта где-то в южных водах, на пути в Новую Зеландию. Это было в зимний мрачный период холодных ветров и сильного волнения на море. Когда у парохода оторвало гребной винт, жизнь словно сразу ушла из его большого тела, и от упрямой и дерзкой активности он перешел к пассивности бревна, несомого течением. Судно, пострадавшее из-за своей слабости, не трогает нас так, как судно, побежденное в борьбе со стихиями,— и в этом-то внутренняя драма парохода. Моряк не может без сострадания смотреть на искалеченное судно. Однако парусное судно, лишившееся своих высоких мачт, представляется ему побежденным, но не покоренным воином. Обломки мачт, подобно искалеченным рукам, торчат в воздухе, словно все еще бросая вызов грозно рычащему бурному морю. Высокое мужество чувствуется в обводах его корпуса, устремленных к носовой части. И стоит только, наспех укрепив мачту, распустить по ветру полотнище паруса, как судно снова с неукротимым и гордым мужеством подставляет грудь свою волнам.

XIX

Успешное плавание парохода зависит не столько от его стойкости, сколько от энергии, которую он носит в себе. Энергия эта бьется, как пульсирующее сердце, в его железной грудной клетке, и когда оно останавливается, пароход (который не столько состязается с морем, сколько презрительно игнорирует его) слабеет и умирает на волнах.

А парусное судно с его бесшумным корпусом как будто живет таинственной, неземной жизнью, граничащей с магией каких-то невидимых сил, жизнью, поддерживаемой дыханием ветров, живительным, но часто и смертоносным.

Большой пароход, о котором я говорил, потеряв гребной винт, был убит одним ударом, и его громадное неуклюжее тело, как труп, относил с пути других кораблей. Пароход, конечно, попал бы в список «опаздывающих», а то и «пропавших», если бы в снежную вьюгу на шедшем из полярного рейса китобойном судне не заметили вдалеке неясный предмет вроде странного плавающего острова. На борту парохода был большой запас продуктов, и вряд ли пассажиры его в этом необычном положении испытывали что-либо, кроме невыносимой скуки или неясного

страха. Да и понятна ли когда-нибудь пассажиру жизнь судна, на котором его везут, как дорогой, легко портящийся груз? Я не могу ответить на этот вопрос, так как никогда не плавал на судах в качестве пассажира. Знаю только, что для моряка нет более тяжелого испытания, чем ощущать под ногами мертвое судно.

Это ощущение ни с чем не спутаешь — такое оно гнетущее, мучительное и сложное, столько в нем горечи и беспокойства. Если бы нужно было придумать кару на том свете для грешных моряков, умерших в море без покаяния, то нельзя вообразить себе более страшной для них муки, чем пребывание их душ на призрачных мертвых кораблях, вечно носящихся по бурному океану.

Поврежденный пароход, качавшийся на волнах в снежную бурю, показался матросам китобойного судна темным видением в мире белых хлопьев. Но, очевидно, они не верили в призраки, так как по приходе в порт капитан их сделал самое прозаическое заявление о том, что видел потерпевший аварию пароход на широте приблизительно 50° и долготе еще более неопределенной. На розыски вышли другие пароходы и в конце концов привели его на буксире с холодного края моря в гавань с доками и мастерскими, где удары молотов оживили его стальное сердце, и оно снова забилося. И вот уже пароход, гордый своей силой, питаясь огнем и водой, выдыхая из своих легких черный дым, подрагивая всем корпусом, снова надменно прокладывал себе путь среди высоких водяных валов, в слепом презрении к ветрам и морю.

Путь, проделанный им в то время, когда он несся по воле волн и сердце его не билось за стальными ребрами, походил на спутанную пряжу. Мне показывал его на белом поле морской карты мой приятель, младший штурман этого парохода. В удивительной путанице линий мелькали надписи мелкими буквами: «штормы», «густой туман», «льды», нанесенные штурманом для памяти. Оказалось, что пароход бесконечно возвращался на те же места, он столько раз кружил по выбранному наудачу пути, что чертеж представлял собой какой-то лабиринт карандашных линий, в котором ничего нельзя было понять. Но в этой-то путанице и таилась вся романтика «запаздывания» и грозная перспектива «пропасть без вести».

— Так мы мотались три недели,— сказал мой друг.— Подумай только!

— И как вы все это переносили? — спросил я.

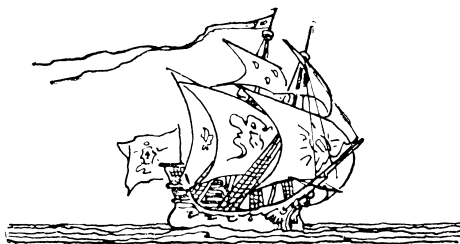
Он сделал жест, как бы говоря: «Что ж, такое наше ремесло». Но затем, вдруг решившись, сказал:

— Знаешь... В последние дни я запирался у себя в каюте и плакал.

— Плакал?!

— Да. Самыми настоящими слезами,— подтвердил он отрывисто и свернул карту.

Ручаюсь вам, он был один из лучших моряков, какие когда-либо ступали на палубу, но он не мог вынести сознания, что находится на мертвом корабле, того тошнотворного, обессиливающего чувства, которое, вероятно, испытали все моряки «запаздывающих» судов, в конце концов пришедших в гавань под кое-как сооруженной временной мачтой. Они это чувство испытали, боролись с ним и преодолевали, самоотверженно выполняя свои обязанности.





Власть земли

XX

Трудно моряку поверить, что его севшее на мель судно в этом ненормальном положении, без воды под килем, не чувствует себя таким же несчастным, как несчастен он, его хозяин, посадивший его на мель.

Сесть на мель — это, конечно, совсем не то, что затонуть. Море не сомкнется над наполненным водой корпусом, сверкая солнечной рябью или сердито катя над ним быстрые волны, не вычеркнет название судна из списка живых. Нет, тут как будто украдкой протягивается со дна невидимая рука и, схватившись за киль скользящего по воде судна, удерживает его на месте.

Посадив судно на мель, моряк сильнее, чем во всех других несчастных случаях, чувствует, что совершил тяжкий промах. Есть мели и мели, но я беру на себя смелость

утверждать, что в девяноста случаях из ста моряк, не считая себя опозоренным, все же жалеет, что он не умер. Без сомнения, девяносто процентов тех, кто пережил момент посадки судна на мель, хотя бы в течение пяти секунд желали себе смерти.

В таких случаях, когда обстоятельства относительно благоприятны, мы, моряки, употребляем выражение «сесть на мель». Но впечатление скорее такое, как будто судно наше захватила и держит земля. Тех кто находится на палубе, охватывает удивительное ощущение. Кажется, что ноги запутались в неведомых и невесомых силках. Телу грозит потеря равновесия, а душевное равновесие вы теряете мгновенно. Это длится только одну секунду, ибо, пошатнувшись от толчка, вы тут же соображаете в чем дело и мысленно восклицаете с удивлением и ужасом:

— Ей богу, мы сели на мель!

И это в самом деле ужасно. В конце концов, единственная миссия моряка-профессионала состоит в том, чтобы не давать килю судна коснуться земли. Следовательно, с того момента, как судно село на мель или выброшено на берег, дальнейшее существование моряка ничем не оправдано. Его дело — держать судно на воде. Это его долг, это подлинная основа всех смутных стремлений, грез, иллюзий, которые в юности определили его призвание! Захват землей киля судна, если даже это влечет за собой не больше чем порчу такелажа и потерю времени, оставляет в душе моряка неистребимое ощущение несчастья.

Мы говорили здесь о тех «посадках на мель», которые рассматриваются как более или менее простительная оплошность. Но судно может быть «выброшено на берег» бурей. Это уже катастрофа, поражение. Быть выброшенным на берег — в этом есть унижение и едкая горечь совершенного греха.

XXI

Но почему же на мель садятся в большинстве случаев так неожиданно? В сущности такие посадки всегда неожиданны, но иногда их предвещает мгновенное сознание опасности, тревожное волнение, словно человек очнулся от невероятного, безумного сна.

Внезапно среди ночи прямо перед носом судна вырастет земля или вас будит крик: «Впереди воды нет!»

Какое-то длительное заблуждение, сложное здание самообмана, чрезмерной веры в себя и неправильного хода мысли рушится мгновенно под роковым ударом, — и сердце опалает треск и скрип кия по коралловому рифу. Этот тихий звук гораздо страшнее для моряка, чем грохот погибающего мира. Но из хаоса вновь встает, утверждая себя, ваша вера в собственную дальновидность и предусмотрительность. Вы спрашиваете себя мысленно: «Куда меня занесло? Каким образом это могло случиться, черт возьми?» — и убеждены, что тут не ваша вина, а какое-то таинственное, роковое стечение обстоятельств, что морские карты все неверны, а если они верны, значит суша и море переменились местами, и что ваша неудача совершенно необъяснима, так как вы ни на секунду не забывали о вверенном вам судне, думали о нем, ложась и вставая, даже в часы сна ваш мозг был всецело во власти этого сознания ответственности.

Вы раздумываете о своей неудаче, и настроение ваше постепенно меняется, холодные сомнения закрадываются в вашу душу, и необъяснимый факт представляется вам уже в другом свете. Теперь вы спрашиваете себя: «Как я мог оказаться таким дураком и угодить сюда?» И вот вы уже перестаете верить в свой здравый смысл, в свои знания, преданность судну, во все то, что до сих пор считали лучшим в себе, что давало вам и хлеб насущный, и доверие других людей, служившее вам нравственной поддержкой.

Итак, судно разбито — или уцелело, но выброшено на сушу, и вы должны сделать для него все, что только возможно. Быть может, вы и спасете его своими усилиями, мужеством и силой духа, не сломившегося под тяжестью вины и неудачи. Иногда в том, что судно село на мель или выброшено на берег, виноваты туманы, или не нанесенные на карту моря, или опасный берег, или коварные приливы и отливы. Но спасено будет судно или нет, — все равно у его командира навсегда остается острое чувство утраты, ощущение той постоянной опасности, что таится во всех формах человеческого существования. Пожалуй, чувство это обогащает человека, но он никогда больше не будет прежним: он, как Дамокл, увидел меч, висящий на волоске над его головой. Пусть ценный человек от этого не станет менее ценным, но радости жизни навсегда утратят для него прежний вкус.

Много лет назад корабль, на котором я был помощником капитана, сел на мель, но бедствие не было для него роковым. Мы работали десять часов подряд, приводя в готовность якоря, чтобы с началом прилива сдвинуться с мели. Занятый чем-то на палубе, я вдруг услышал над самым моим ухом голос буфетчика:

— Капитан спрашивает, не придете ли вы в кают-компанию — ведь вы не ели весь день.

Я пошел в кают-компанию. Капитан, как статуя, сидел во главе стола. Все в этой уютной маленькой каюте было так странно неподвижно. Стол, в течение семидесяти дней непрерывно ходивший ходуном, теперь стоял совершенно спокойно, как и суповая ваза на нем.

Ничто не могло уничтожить багровый румянец, которым морские ветры щедро покрыли лицо капитана. Но между двумя пучками русых волос, сохранившихся над ушами, его голый череп, всегда словно налитый кровью, сейчас сиял мертвенной белизной, как купол слоновой кости. И вид у капитана был до странности неопрятный. Я заметил, что он сегодня не брился. А между тем самая страшная кашка в самых бурных широтах, пройденных нами, не мешала ему бриться каждое утро с того момента, как мы вышли из Ла-Манша. Видимо, командиру не предлагается бриться, когда судно его на мели? Я и сам потом командовал судами, но ничего вам на этот счет сказать не могу.

Капитан не начинал есть и не предлагал мне, пока я не кашлянул громко несколько раз, чтобы обратить на себя его внимание. Я весело заговорил с ним о каких-то делах и в заключение сказал уверенным тоном:

— Мы его снимем еще до полуночи, сэр.

Он слабо усмехнулся не поднимая глаз и пробормотал словно про себя:

— Да, да, судно на мель посадил капитан, а снимут его все.

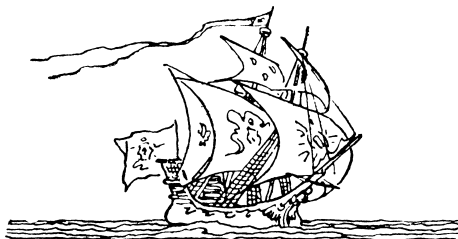
Затем, подняв голову, сердито закричал на буфетчика, долговязого робкого парня с бледным лицом и длинными передними зубами:

— Отчего это суп такой горький? Не понимаю, как мой штурман может есть эту дрянь! Наверное, кок по ошибке бухнул туда морской воды.

Обвинение было столь чудовищно, что буфетчик вместо ответа только смущенно опустил глаза.

Суп был как суп. Я съел две порции. На душе у меня было легко после многих часов энергичной работы вместе с дружной командой. Я был весело возбужден возней с тяжелыми якорями, тросами, шлюпками, тем, что работа шла гладко, без малейшей зацепки. Доволен тем, что во всеоружии знаний сумел подготовить и становой, и малый якорь самым выгодным образом. Горечи сидения на мели я тогда еще не ощущал. Это пришло позднее — и тогда только я понял, каким одиноким чувствует себя в такие минуты тот, кто отвечает за судно.

«Судно на мель сажает *капитан*. А снимают его *все*».





Враги моряка

XXII

Мне кажется, ни один смертный не может положить руку на сердце сказать, что он когда-либо видел море таким молодым, как земля бывает весной. А некоторым из нас, тем, кто наблюдает океан любовно и внимательно, случалось видеть его таким старым, как будто со дна его, из недвижных пластов ила поднялись на поверхность древние незапамятные века. Это штормы так старят море.

Когда теперь, через много лет, вспоминаешь пережитые бури, впечатление «старости» моря резко выделяется из массы других впечатлений, накопленных за столько лет тесного общения с ним.

Если хотите знать возраст Земли, поглядите на море в шторм. Серый оттенок всей его необозримой поверхности, глубокие морщины, которыми ветер изрыл лица волн, огромные массы пены, похожей на спутанные седые

кудри, которые разметал и треплет ветер,— все придает морю в шторм вид такой беспросветной старости, как будто оно было сотворено раньше, чем солнечный свет.

Возвращаясь мысленно к большой любви и большим невзгодам прошлого, чувствуешь, как в тебе просыпается инстинкт первобытного человека, который стремился олицетворять силы природы, внушавшие ему любовь и страх. И вот пережитые когда-то в море штормы представляются мне живыми врагами, но даже врагов этих ты готов обнять с тем нежным сожалением, которое неотделимо от прошлого.

Для моряка штормы имеют каждый свой индивидуальный облик и, пожалуй, в этом нет ничего странного: ведь, в сущности говоря, они — наши противники, над их злобной хитростью мы стремимся восторжествовать, с их грубой силой боремся и при всем том проводим дни и ночи в тесной близости с ними.

Сейчас я говорю как человек, проживший жизнь под мачтами и парусами. Для меня море — не просто «водный путь», а близкий друг и товарищ. Длительность рейсов, все растущее чувство одиночества, зависимость от сил, которые сегодня к нам благосклонны, а завтра, не меняя природы своей, становятся опасны, просто потому, что проявляют свою мощь,— все это создает ту близость с морем, которой никак не может быть у нынешних моряков, какие бы они ни были славные ребята. И, кроме того, современный пароход во время плавания ведет себя иным образом — ему не нужно приноравливаться к погоде и ублажать море. Он принимает разрушительные удары, но движется вперед. Это не война по всем правилам искусства, а просто упорное, терпеливое сопротивление. Машины, железо, огонь, пар встали между человеком и морем. Для современного флота море — просто нечто вроде проезжей дороги, которую он использует. Нынешнее судно уже не бывает игрушкой волн. Допустим, что каждый его рейс — триумф, торжество прогресса. Однако еще вопрос, не есть ли более высокий и более человеческий триумф — выдержать борьбу и достигнуть цели на парусном судне, которое является игрушкой волн.

Человек всегда — представитель своего времени. Неизвестно, будут ли моряки через триста лет способны нам сочувствовать. Неисправимый род людской все больше черствеет душой, по мере того как совершенствуется.

С какими чувствами будет новое поколение рассматривать иллюстрации к морским приключенческим романам наших дней или недавнего прошлого? Это трудно угадать. Моряк уходящего поколения с умилением смотрел на изображение старинной каравеллы, потому что его парусное судно было прямым ее потомком. Он не мог без удивления, любовной насмешки, зависти и восхищения смотреть на бороздившие моря сооружения, наивно изображенные на старинных гравюрах по дереву, ибо эти каравеллы, громоздкость которых вызывает у него возглас шутливого ужаса, управлялись его прямыми предками по профессии.

Нет, через триста лет моряки, вероятно, уже не будут с насмешливым умилением любоваться фотографиями наших, почти уже покойных теперь парусных судов. Они будут смотреть на них холодным, испытующим и равнодушным взором. Наши парусники будут для них не прямыми предками их судов, а попросту предшественниками, отжившими свой век, вымершим видом. Моряк будущего, каким бы судном он ни управлял,— не потомок наш, а только преемник.

XXIII

Судно создано руками человека, оно — его союзник, и от него в большой мере зависит, каким море покажет себя моряку. Помню, как однажды командир (официально шкипер, из вежливости называемый капитаном) прекрасного стального судна из торговой флотилии, перевозившей шерсть, качал головой, глядя на прелестную бригантину. Оба судна шли в разных направлениях. Бригантина была хорошо снаряжена, нарядная, красивая и, видимо, содержалась в образцовом порядке. В этот тихий вечер, когда мы проходили совсем близко от нее, она казалась воплощением кокетливого уюта. Встреча произошла близ Мыса,— я говорю, конечно, о мысе Доброй Надежды, которому открывший его португалец дал когда-то название «мыс Бурь». И потому ли, что о бурях не следует помянуть в море, где они бывают так часто, а о своих «добрых надеждах» люди боятся говорить,— но мыс этот стал безымянным, просто Мысом. Второй великий мыс почему-то редко, почти никогда не называют мысом. Моряки говорят «рейс вокруг Горна», «мы обогнули Горн», «нас отчаянно трепало за Горном» и так далее, но очень редко скажет моряк «мыс Горн» — и не без основа-

ния, так как мыс Горн столько же остров, сколько мыс. А мыс Луин, третий в мире по силе штормов, обычно называют его полным именем — как бы в виде компенсации за отведенное ему второстепенное место. Таковы три мыса, которые бывают свидетелями страшных бурь.

Итак, маленькая бригантина огибала мыс Доброй Надежды. Быть может, она шла из Порт-Елизаветы в восточной части Лондона — кто ее знает. Это было много лет назад, но я отлично помню, как капитан нашего клипера, указав на нее кивком головы, сказал:

— Подумайте, каково путешествовать вокруг света в такой посудинке!

Капитан наш с юности плавал все на больших океанских судах, и большие размеры судна как бы входили в его представление о море. Может быть, он в эту минуту бессознательно представил себе маленькое суденышко такой же величины, как его каюта, среди бунтующего океана. Я ничего не спросил. Молодому штурману, каким я был тогда, капитан прелестной бригантины (он сидел верхом на раскладном полотняном стуле, уткнув подбородок в скрещенные на перилах руки), вероятно, казался каким-то царьком. Мы прошли мимо бригантины на таком расстоянии, на каком слышен человеческий голос, но не окликнули ее, и прочли название, которое можно было разобрать невооруженным глазом.

Будь это несколько лет спустя, я, младший штурман, слышавший сказанное вполголоса, почти невольно вырвавшееся замечание капитана, мог бы возразить ему, что моряк, всю жизнь ходивший в море на больших судах, тем не менее способен испытывать своеобразное наслаждение, плавая на такой, по нашему тогдашнему представлению, маленькой бригантине. Вероятно, капитан меня бы не понял. Он бы резко ответил: «Ну, нет, мне подавайте размеры!» — как сказал при мне другой капитан, когда кто-то восхвалял подвижность маленьких судов. Замечание это объяснялось не манией величия, не соображением о престиже командира большого судна, — нет, капитан продолжал с презрением:

— Уверяю вас, на маленьком паруснике вас в плохую погоду может вышвырнуть с койки прямо в море.

Не знаю... Я припоминаю несколько штормовых ночей именно на *большом* судне, когда нас не вышвырнуло с коек в море только потому, что мы и не пытались на них

ложиться: слишком мы были измучены и безнадежно настроены, чтобы делать такие попытки. Уловка, к которой мы прибегали,— вывалить постель на мокрый пол каюты и лечь — тоже доставляла мало удовольствия, так как и тут не удавалось улежать на месте и хоть секунду поспать.

А смотреть, как маленькое суденышко храбро несется среди огромного океана,— большое наслаждение. Этого не поймет лишь тот, чья душа остается на берегу.

Я хорошо помню, как мы где-то на пути между островами Св. Павла, Амстердамом и мысом Отуэй на австралийском побережье, в течение трех дней заставляли маленький четырехсоттонный барк идти вперед при шторме. Шторм был жестокий и долгий, над зеленым морем нависли серые тучи, погода была скверная, что и говорить, но все-таки, с точки зрения моряка, терпимая. Барк под двумя нижними марселями и фоком на первых рифах неся, словно наперегонки с высокими волнами, которые никак не хотели улечься. Торжественно гремящие водяные валы с белыми гребнями настигали барк сзади, обгоняли его, яростно кипя пеной вровень с фальшбортом, и с ревом и свистом уносились вперед. А маленькое судно, ныряя утлегарью в бурлящую пену, все мчалось и мчалось в стеклянном глубоком ущелье между двумя грядами водяных гор, закрывавшими горизонт. Так пленительны были в нем его дерзкая отвага и ловкость, неизменная остойчивость, сочетание мужества и выносливости, что я с восторгом следил за его ходом все эти три незабываемых дня. Мой помощник, не менее восхищенный, твердил, что наш барк «знаменито пробивает себе путь».

То был один из тех штормов, которые не раз вспоминаются в последующие годы, радуя своей гордой суровостью,— так вспоминаешь с удовольствием благородные черты незнакомца, с которым когда-то скрестил шпаги в рыцарском поединке и никогда больше не встречался. Штормы имеют каждый свой характер. Их отличаешь по чувствам, которые они в тебе вызывают. Одни действуют угнетающе, нагоняют уныние, другие, свирепые и сверхъестественно жуткие, пугают, как вампиры, готовые высосать из вас всю силу, третьи поражают каким-то злоеющим великолепием. О некоторых думаешь без капли почтения, вспоминаешь о них как о злобных диких кошках, которые рвали когтями твои внутренности. Иные суровы, как божья кара. А было в моей жизни и два-три таких

шторма, которые поднимаются теперь из глубины прошлого, как закутанные таинственные фигуры, грозные и зловещие. Во время каждой бури бывает один характерный момент, на котором как бы сосредоточиваются все наши переживания. Так, например, я помню один рассвет, четыре часа утра, среди нестройного рева черных и белых шквалов. Я вышел на палубу принять вахту, и вдруг мгновенно у меня возникла уверенность, что судно не продержится и часа в этом беснующемся океане.

Хотел бы я знать, что случилось с теми матросами, которые тогда молча стояли рядом (говорить было бесполезно, не слышно было собственного голоса) и разделяли, вероятно, мои предчувствия. Писать об этом — участь, может быть, не такая уж завидная... Но дело в том, что впечатления той ночи как бы суммируют в моей памяти множество других дней плавания в отчаянно опасную погоду. По причинам, о которых нет надобности здесь распространяться, мы находились тогда в близком соседстве от Кергелена. И поныне, стоит мне раскрыть атлас и поглядеть на несколько точек на карте Южного океана, как передо мной, словно запечатленная на бумаге, встает разъяренная физиономия пережитого там шторма.

А вот и другой такой шторм, но он почему-то вызывает в памяти только одного молчавшего человека. А между тем и тогда шума было достаточно — грохот стоял прямо-таки ужасающий. Эта буря настигла наше судно сразу, как рапного, — ветер, который поднимается совершенно неожиданно. Раньше чем мы успели сообразить, что надвигается, все поставленные нами паруса лопнули. Те что были на рифах, развернулись, снасти летали в воздухе, море шипело — какое это было жуткое шипение! — ветер выл, судно легло набок, так что половина команды уже плавала в воде, а другая половина отчаянно цеплялась за все, что было под рукой. Пострадали все люди, находившиеся на палубе и с подветренной, и с наветренной стороны. О криках нечего и говорить, они составляли только каплю в океане шума. Однако, несмотря на все это, в моей памяти картина этого шторма как будто сосредоточилась целиком на одной детали — невысоком невзрачном мужчине без шапки, с землисто-бледным неподвижным лицом. Капитан Джонс — назовем его так — был застигнут врасплох. При первых признаках совершенно непредвиденного им шторма он отдал только два распоря-

жения, затем сознание огромности сделанного им промаха, видимо, совсем его пришибло. Мы делали все необходимое и возможное. Судно тоже вело себя молодцом. Конечно, нам не скоро удалось передохнуть от бешеных мучительных усилий. Но среди всеобщего волнения и ужаса, среди шума и грохота мы все время помнили об этом невысоком человеке на юте, неподвижном и безмолвном. Его часто закрывала от нас завеса водяной пыли. Когда мы, офицеры, наконец, поднялись на ют, капитан словно очнулся от столбняка и крикнул нам сквозь шум ветра: «Попробуйте пустить в ход насосы». Затем он исчез.

Надо ли говорить, что судно тогда не погибло (его поглотило море позднее, в одну из самых мрачных ночей, какие я могу припомнить), да и, по правде сказать, опасность вряд ли была так велика. Ночь была, конечно, шумная и в высшей степени беспокойная, а между тем, вспоминая ее, я думаю только о глубоком молчании, которое вечно.

XXIV

Ибо у штормового ветра голос мощный,— но, в сущности, он ничего не говорит. И только человек иногда случайной меткой фразой охарактеризует стихийные страсти своего врага, как бы говоря за него. Мне вспоминается еще один шторм на море: неутихающий, глухой рев ветра, лунный свет... и одна произнесенная вслух фраза.

Было это за тем мысом, который в обычном разговоре лишают его титула, так же как мыс Доброй Надежды лишают его названия: за мысом Горн. Я не знаю более страшной картины необузданности и безумия, чем шторм в светлую лунную ночь в удаленных от экватора широтах.

Судно наше остановилось и непрерывно кланялось громадным сверкающим волнам. Все оно — от палубы до клотиков — блестело от воды. Единственный поставленный парус угольно-черным пятном выделялся в мрачной синеве воздуха. Я был тогда еще юношей и страдал от утомительной работы, холода и плохого качества своего клеенчатого костюма, во все швы которого проникала вода. Я жаждал общества людей и, уйдя с юта, стал рядом с боцманом (которого я не любил) на сравнительно сухом месте, где вода доходила нам в худшем случае до колен. Над головой непрерывно, с шумом, похожим на взрывы, проносился ветер, оправдывая матросское выра-

жение о нем: «ревет, как пушка». Из одной только потребности общения с другим человеком я, стоя так близко от боцмана, сказал (вернее прокричал) ему:

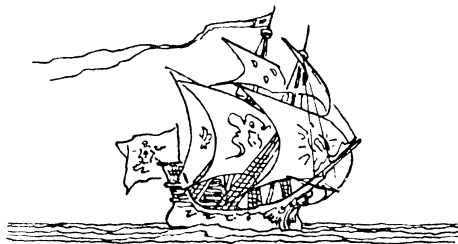
— А ветер здоровый, боцман!

— Да. Если он еще хоть капельку усилится, все у нас начнет летать! Пока все на местах, беспокоиться нечего, а как полетит,— ну, тогда дело дрянь!

Нотка страха в его голосе и правильность этого замечания, услышанного столько лет назад от человека, мне антипатичного, наложили какой-то особый отпечаток на воспоминание об этом шторме. Выражение глаз товарищей, перешептывания в наиболее защищенном от ветра уголке, где тесной кучкой жмутся вахтенные, их выразительные вздохи при взгляде на небо, стоны усталости, жесты раздражения при каждом сильном порыве ветра — все это неотъемлемые детали в общей картине шторма.

В оливковом оттенке туч, несущих ураган, есть что-то особенно жуткое. Растрепанные водоросли чернильного цвета, гонимые норд-вестом, несутся с головокружительной быстротой, которая дает представление о движении невидимого воздуха. Когда поднимается резкий юго-западный ветер, нас пугает тесно сомкнутый вокруг горизонт, низко нависшее серое небо — мир кажется темницей, где нет покоя ни телу, ни душе. А есть еще черные штормы, белые штормы, грозные штормы, неожиданные порывы ветра без единого предвестника в небе. И ни один шторм не похож на другой.

Бури на море бесконечно разнообразны, но если не считать тот особенный, страшный и таинственный стон, который слышится нам иногда в реве урагана, тот незабываемый звук, словно заунывная жалоба, исторгнутая из души вселенной, то в сущности только голос человека придает нечто одушевленное шторму.





Повелители Востока и Запада

XXV

Во всем мире побережий, материков, океанов, морей, проливов, мысов и островов нет такого угла, который не был бы подвластен господствующему там ветру, повелителю погоды. От ветра зависит состояние моря и вид неба. Но ни один ветер не царит спокойно и полновластно в своей области на суше и воде. Как и в царствах земных, здесь есть области мирные и мятежные. В среднем поясе земного шара пассатные ветры царствуют спокойно, самодержавно, как монархи в старых, давно «устоявшихся» государствах, где освященная традициями власть пресекает все мятежные стремления и держится не столько личной энергией монарха, сколько действием давно установленной системы. Межтропическая область пассатов — место, благоприятное для нормальных

рейсов торговых судов. Здесь редко на крыльях ветра доносится трубный глас войны до чутких ушей моряков на палубах кораблей. В царстве северо-восточного и юго-восточного пассатов безмятежная тишина. Когда суда, идущие на юг в дальнее плавание, проходят через область этих пассатов, моряки отдыхают от постоянной напряженной бдительности. Эти граждане океана чувствуют себя в безопасности под эгидой нерушимого закона, исконной династии. Если есть где-либо на земном шаре такое место, где можно положиться на погоду, так это именно здесь.

Впрочем, слепо и безгранично верить ей и здесь тоже не следует. Даже в конституционной монархии пассатов к северу и к югу от экватора судам случается переносить всякие невзгоды и терпеть аварию, но, как правило, восточные ветры во всем мире отличаются удивительным постоянством.

Восточный Ветер в тех местах, где он господствует, славится своей устойчивостью. Когда он вторгается под большие широты во владения своего неукротимого брата, великого Западного Ветра, его чрезвычайно трудно оттуда выжить из-за его хладнокровной хитрости и величайшего коварства.

Узкие моря * вокруг наших островов, где английские флагманские суда охраняют границы Атлантического океана, отданы во власть буйного Западного Ветра. Назовите его норд-вестом или зюйд-вестом — это все равно, ибо это лишь две различные стороны одного характера, разные выражения одного и того же лица.

Северное или южное направление ветров, господствующих на море, не имеет никакого значения. Не существует на нашей планете Северного и Южного ветров, играющих сколько-нибудь важную роль. Северные и Южные ветры — лишь маленькие принцы тех династий, которые делают погоду на море. Они никогда не претендуют на господство на обширных пространствах. Они зависят от местных условий — конфигурации берегов, формы проливов, опасных мест у неприступных мысов, где они разыгрывают свою второстепенную роль. В государстве ветров, как и среди народов земного шара, настоящая борьба происходит лишь между Востоком и Западом.

* Ла-Манш и Ирландское море.

Западный Ветер — владыка морей, окружающих Соединенное Королевство. И от входов в каналы, с мысов, как с дозорных башен, из морских устьев рек, как из задних калиток, из заливов, проходов, проливов и бухт гарнизон нашего острова и экипажи судов, уходящих и приходящих, обращают взоры на Запад, чтобы по различным оттенкам великолепной мантии заката угадать настроение деспотического владыки. Конец дня — наиболее подходящее время глядеть в царственный лик Западного Ветра, вершителя судеб наших кораблей. Западный край неба, то великолепный и милостиво ясный, то пышный и злоеущий, отражает скрытые от нас помыслы владыки. Облаченный в слепящую золотую мантию или, подобно нищему, прикрытый лишь лохмотьями черных туч, владыка Западный Ветер сидит на троне над западным горизонтом, и вся Северная Атлантика служит подножием его трону, а первые мерцающие звездочки украшают диадемой его чело. А моряки, верноподданные Погоды, соображают, как подготовить свои корабли соответственно настроению владыки. Западный Ветер — слишком великий монарх, чтобы быть обманщиком: это не расчетливый интриган, в темной душе которого зреют коварные замыслы. Он слишком могуч для мелких каверз. Во всех его прихотях — страсть, даже в благостной тишине ясных дней, в ласке голубого неба, чья необъятная и беспредельная нежность, отраженная в зеркале вод, обнимает, покоряет, баюкает белопарусные корабли. Западный Ветер — все для всех океанов мира. Он поэт на троне, величественный и простой; то необузданный как варвар, то меланхолический, великодушный, вспыльчивый, непостоянный, непостижимый, он для тех, кто его понял, всегда один и тот же. Иногда его закаты — показная пышность карнавала, возбуждающая восторги толпы, и драгоценности его царской сокровищницы все рассыпаны над морем. Другие закаты подобны интимным признаниям, овеяны грустью, словно в меланхолическом великолепии своем владыка морей предается раздумью о недолговечности затишья на море. Видал я также, как прорывается его с трудом сдерживаемый гнев, — он заставляет тогда солнце злобно сверкать на бледном, испуганном небе, подобно глазу неумолимого тирана.

Он — бог войны, он шлет свои батальоны атлантических волн в атаку на наши побережья. Повелительный голос Западного Ветра призывает к себе на службу всю мощь океана. По приказу Западного Ветра в воздухе над нашими островами разыгрывается сильная буря, и на берега стремительным натиском обрушивается громада волн. По небу бегут облака, огромные белые облака, они все больше и больше сгущаются, и вот уже кажутся сплошной броней на твердом своде небес, на сером фоне которого с головок окружительной быстротой проносятся гонимые ветром водоросли, тонкие, черные, сердитые. Все гуще и гуще становится громадный купол тумана, все ниже и ниже нависает он над морем, суживая горизонт вокруг корабля. Перед нами типичная картина «Западной погоды» на море в густо-серых, дымных, зловещих тонах. Она закрывает от людей горизонт, пронизывает сыростью тело, гнетет душу, пресекает дыхание страшными порывами ветра, оглушает, ослепляет, гонит пляшущее на волнах судно к берегам, скрытым завесой тумана и дождя.

Капризный характер ветров, как и своеволие людей, чреват гибельными последствиями: они переходят в разнузданность. Длительные припадки ярости, сознание своей неограниченной власти портят открытую и щедрую натуру Западного Ветра. Можно подумать, что сердце его отравлено злобой и тайной ненавистью. Тешась своей необузданной силой, он опустошает собственные владения. Юго-запад — вот та страна света, где видят его омраченный лик. Он изливает бешенство в ужаснейших шквалах и насыляет на свое царство настоящее столпотворение туч. Он сеет тревогу на палубах кораблей, придает дряхлый вид исполосованному пеной океану и кропит сединой головы шкиперов на судах, которые держат путь домой, к Ла-Маншу. Западный Ветер, утверждающий свою власть, частенько напоминает помешанного монарха, который с дикими проклятиями преследует своих верноподданных, пока не доведет их до гибели.

Погода при юго-западном ветре — погода пасмурная, *par excellence* *. Это не туман, это скорее суживание горизонта. Берега скрыты за таинственной завесой облаков, которые образуют вокруг плывущего судна нечто вроде темницы с низкими сводами. Это не слепота, это только

* По преимуществу (франц.).

ослабление зрения. Западный Ветер не говорит моряку «Ты будешь слеп», нет, он только ограничивает поле его зрения и будит в его сердце страх перед неожиданным появлением земли. Это отнимает у моряка половину его сил и работоспособности. Сколько раз, стоя в высоких резиновых сапогах и клеенчатом костюме, с которого ручьями бежала вода, подле моего командира на судне, плывущем домой, и глядя перед собой в серую взбаламученную пустыню, я слышал, как вздох усталости переходил в замечание, сделанное нарочито беспечным тоном:

«В такую погоду немного разглядишь впереди».

И я вполголоса механически отвечал: «Это верно, сэр».

То была инстинктивно выраженная вслух все та же неотвязная мысль о земле, скрытой где-то впереди, о быстроте, с которой несется к ней судно. Попутный ветер! Попутный ветер! Кто решится роптать на попутный ветер? Ведь это — милостивый дар Западного Владыки, который деспотически правит в Северной Атлантике от широт Азорских островов до широт мыса Фэрзуэлл. Попутный ветер — это великое подспорье для судна, которое кончает удачный рейс. И все-таки никто из нас почему-то не мог заставить себя улыбаться с признательностью верно подданного. Милость эту нам даровали с мрачным угрожающим видом — таков бывает наш великий самодержец, когда решает задать трепку каким-нибудь судам, а другие суда гнать домой одним своим дыханием, то жестоким, то благодетельным, но всегда одинаково тревожащим.

— Это верно, сэр. Немного увидишь впереди в такую погоду!

Так голос штурмана повторял слова капитана, и оба всматривались во мрак, а судно несло, делая двенадцать узлов в час, к подветренному берегу, и впереди, в какой-нибудь миле или двух от его залитой водой, качающейся утлегари, голой и торчавшей косо вверх, как копье, серым горизонтом вставала, все скрывая от глаз, громада волн, которые поднимались так стремительно, как будто хотели удариться о низко нависшие тучи.

Грозно и страшно темнеет лик Западного Ветра, когда он нагоняет тучи с юго-запада, а из тронного зала его на западе доходят до нас еще более сильные штормы, подобные диким крикам бешенства, которым лишь мрачное величие окружающей картины сообщает некоторое спасительное достоинство. По палубе и парусам барабанит про-

ливной дождь, словно кто-то с воем швыряет струи сердитой рукой, и когда наступает ночь, ночь под юго-западным штормом, она кажется нам безнадежнее обители Гадеса. Когда великий Западный Ветер приходит с юго-запада, настроение у него беспросветное,— нет солнца, луны или звезд, ни единого луча света, кроме фосфорических вспышек в массе пены, которая бурлит по обе стороны судна и бросает голубоватые блики на его темный, узкий корпус. А судно мчится качаясь, настигаемое громадными валами, словно обезумев от этого шума.

Да, скверные бывают ночи в царстве Западного Ветра для судов, плывущих домой. За этими ночами встают дни гнева, бескрасочные, мутные, подобные робким проблескам невидимых огней там, где только что бушевал гнев тирана, страшный своим однообразием и своей возрастающей силой. Все тот же ветер, те же тучи, та же бешеная пляска волн, все так же тесен горизонт вокруг. Но ветер крепчает, тучи сгущаются и давят сильнее, волны растут и кажутся грознее по мере того, как надвигается ночь. Часы и минуты, отмеченные шумом разбивавшихся волн, проносятся вместе со шквалами, которые с плеском и стоном обгоняют корабль, бегущий все вперед и вперед с потемневшими парусами, струящими воду мачтами и совершенно мокрыми снастями. Потоки дождя все чаще и сильнее. Перед каждым ливнем на судно надвигается какой-то таинственный мрак, будто тень проходит над сводом серых туч. Временами дождь льет как из ведра. Кажется, что он затопит наше судно еще раньше, чем оно пойдет ко дну. Воздух вокруг весь обратился в воду. Мы задыхаемся, плюемся, с нас ручьями течет вода, мы оглушены, ослеплены, нам кажется, что мы уже потонули, растворились в ней, стерты с лица земли, уничтожены. Каждый нерв натянут, и мы настороженно ждем, не проявится ли чело Западного Владыки,— ведь проявление может наступить с первой переменной ветра это так же возможно, как и то, что все три мачты нашего корабля через мгновение снесет в море.

XXVII

Заранее возвещенный неистовством шквалов, а иногда и далекими зарницами, словно кто-то там, за тучами, дает сигналы, размахивая горящим факелом, наступает наконец критический момент: ветер меняется, гнетущее скры-

тое бешенство юго-западного ветра переходит в пылкий, сверкающий, режущий, откровенный гнев северо-западного. Вы видите другую стадию его разгула, ярость, украшенную алмазами звезд, а быть может, и венчающую чело светлым полумесяцем, сбрасывающую последние клочки своей разорванной мантии из туч вниз, в лилово-черные шквалы. Потоками кристаллов и жемчугов сыплются град и снежная крупа, отскакивая от мачт, барабана по парусам, шурша на клеенчатых костюмах, укрывая белой пеленой палубы судов, плывущих к родным берегам. Красноватые вспышки молний мелькают среди россыпи звезд над верхушками мачт. Холодный ветер гудит в тугую натянутых парусах, и судно дрожит все до самого киля, а насквозь промокших матросов на палубах трясет от холода, пронизывающего до мозга костей. Не успеет один шквал пронестись и согнуться где-то в восточной стороне неба, как на западе над горизонтом уже мелькает край другого,— и летит стремительно, бесформенный, похожий на черный мешок, полный ледяной воды, который вот-вот лопнет над вашей обреченной головой. У властителя океана настроение изменилось. Каждый порыв его прежде был согрет жаром сердца, пылающего гневом, теперь же холодом веет из груди, замороженной внезапной переменной чувств. Владыка Запада уже не слепит людям глаза и не гнетет душу страшным своим вооружением из туч, туманов, дождя и волн, а презрительно колотит вас по спине ледяными сосульками, так что из утомленных глаз текут слезы, а измученное тело дрожит самым жалким образом. В каждом настроении этого самодержца есть свое величие — и каждое одинаково тяжело обрушивается на нас. Но северо-западный ветер деморализует моряка не в такой степени, ибо между шквалами града и снега, которые он приносит с собой, видна даль, путь впереди.

Видеть! Видеть! — вот чего жаждет моряк, как и все слепое человечество. Каждая душа в этой бурной и омраченной тучами жизни страстно хочет видеть ясно путь впереди. При мне один сдержанный и молчаливый моряк, никогда не обнаруживавший, что и у него есть нервы, после трех мучительных дней в море при сильном шторме, воскликнул с тоской:

— О господи, хоть бы что-нибудь разглядеть, наконец!

Мы только что сошли на минутку посовещаться в каюту, где на липком и холодном столе под коптящей

лампой была разложена большая мокрая белая карта. Склонившись над этим неммым и верным советником моряка, упершись одним локтем в берег Африки, а другой поставив где-то вблизи мыса Гаттераса (то была общая карта морских путей Северной Атлантики), мой шкипер поднял обветренное, давно небритое лицо и посмотрел на меня не то сердито, не то ища сочувствия. Мы вот уже с неделю не видали ни солнца, ни луны, ни звезд. Испуганные яростью Западного Ветра, небесные светила попрятались где-то, а за последние три дня, как записано было в моем судовом журнале, юго-западный ветер из свежего стал резким, а затем и штормовым.

Мы со шкипером расстались: он пошел опять на палубу, повинаясь таинственному зову, который, кажется, всегда звучит в ушах командира судна, а я поплелся к себе в каюту со смутным намерением вписать слова «Погода очень бурная» в немного запущенный мною бортовой журнал, но, передумав, забрался на свою койку, как был, в сапогах и шапке (это не имело значения, на койке все было насквозь мокро, так как накануне вечером сильной волной залило иллюминаторы в кормовой части судна), чтобы полежать часок в кошмарном состоянии между бодрствованием и сном — это у нас называлось отдыхом.

Юго-западное направление Западного Ветра — враг сна, и даже полежать не дает ответственным людям на судне. После двух часов беспорядочных, бесплодных, похожих на бред размышлений обо всем на свете я вдруг вскочил и, выйдя из темной, залитой водой, разоренной каюты, стал взбираться на палубу. Владыка Северной Атлантики под покровом густого тумана все еще угнетал, тиранил свое царство и колонии до самого Бискайского залива. Ветер был так силен, что, хотя мы шли под ним со скоростью приблизительно десять узлов в час, он упорно гнал меня на передний край кормы, где стоял мой шкипер.

— Ну, что вы скажете? — крикнул он мне.

Сказать я мог бы только одно: что мне, как и ему, здорово надоела вся эта история. Методы управления, которые великому Западнему Ветру угодно по временам применять в своих владениях, не могут быть по вкусу человеку мирному, уважающему законность и склонному делать различие между добром и злом даже наедине со

стихиями, для которых, конечно, существует только одно мерило и один закон: сила.

Но я, разумеется, не сказал ничего, ибо для человека, зажатого между своим капитаном и великим Западным Ветром, молчание — наиболее безопасная форма дипломатии. К тому же я хорошо изучил моего капитана. Его вопрос вовсе не означал, что он интересуется моим мнением. Капитан судна всегда стоит перед тронами ветров, властителей морей, и ловит малейшее их дыхание. Поэтому у него своя особая психология, имеющая для судна и всех людей на судне не меньшее значение, чем капризы погоды. Для нашего шкипера несомненно ни мое мнение, ни мнение кого бы то ни было на судне не стоило ломаного гроша. Я догадывался, что он уже начинает терять терпение и вопрос его был просто попыткой выудить из меня какой-нибудь совет. Он больше всего в жизни гордился тем, что никогда не упускал возможности направить судно по ветру, как бы грозен, опасен и буен ни был шторм. Подобно людям, которые с завязанными глазами мечутся в поисках какого-нибудь пролома в заборе, мы заканчивали блестящий по своей быстроте рейс с другого конца света и мчались к Ла-Маншу при таком шторме, какого я не видывал до тех пор. Психология нашего шкипера не позволяла ему остановить судно при наличии попутного ветра — во всяком случае, не по собственной инициативе. Однако он сознавал, что нужно поскорее что-нибудь предпринять, и хотел, чтобы инициатива исходила от меня, чтобы я предложил какой-нибудь выход, а он потом, когда беда минет, будет иметь право критиковать мой совет с обычной своей беспощадностью и свалить вину на меня. Надо отдать ему справедливость: такого рода самолюбие было его единственной слабостью.

Но он не дождался от меня совета: я понял его. Кроме того, у меня в те времена было немало своих слабостей (теперь у меня уже не те, а другие) и, между прочим, убеждение, что я отлично разбираюсь в психологии Западного Ветра. Скажу прямо: я верил, что гениально читаю мысли великого царя морей, и в тот момент мне казалось, что я уже улавливаю перемену в его настроении. Я сказал капитану:

— С переменой ветра погода обязательно прояснится.

— Это и без вас всем известно! — заорал он во весь голос.

— Я хотел сказать, что это будет еще до сумерек! — крикнул я.

Больше он от меня ничего не добился.

Жадность, с которой он ухватился за это предсказание, показывала, как сильно он встревожен.

— Ладно,— прокричал он с притворным раздражением, словно уступая долгим мольбам.— Ладно! Если до темноты ветер не переменится, снимем фок — и пускай судно спрячет на ночь голову под крыло.

Меня поразила образность этого сравнения, очень подходящего для корабля, который остановился, чтобы переждать шторм, и волна за волной перекатываются под его грудью. Я так и видел его стоящим неподвижно среди бешеного разгула стихий, как морская птица в бурю спит на мятежных волнах, спрятав голову под крыло. По своей образности и подлинной поэтичности это одна из самых выразительных фраз, какие я когда-либо слышал из человеческих уст. Но насчет разумности намерения снять фок до остановки судна у меня были сильные сомнения. И они оказались справедливыми. Этот много испытывший кусок парусины был конфискован по деспотической воле Западного Ветра, который в своем царстве распоряжается жизнью людей и трудами рук их. С шумом, напоминавшим слабый взрыв, парус исчез в тумане, от всего его плотного большого тела остался лишь один лоскут, из которого можно было разве только нащипать горсть корпии для раненого слона. Сорванный со своих тросов, парус растаял, как струя дыма, в процессии туч, рассеянных налетевшим ветром. Ибо ветер, наконец, переменился. Незакрытое больше тучами солнце сердито сверкало в хаосе неба над взбудораженным, страшным морем, кидавшимся на берег. Мы узнали этот скалистый берег и переглядывались в немом удивлении. Было ясно, что мы, нимало того не подозревая, шли вдоль острова Уайт, и эта башня перед нами, розовевшая, как вечерняя заря, в дымке соленого ветра, был маяк на мысе Св. Екатерины.

Шкипер мой первый очнулся от удивления. Его выпученные глаза постепенно снова входили в орбиты. Чувства его были понятны: ведь он избегнул унижения лечь в дрейф при попутном ветре.

И этот правдивый и прямой человек вдруг сказал, потирая коричневые волосатые руки, настоящие руки старого морского волка:

— Гм... Я так и думал, что мы находимся где-то в этих местах.

Такое явное и не лишенное изобретательности самообольщение, легкий тон и уже заметная гордость собой были попросту восхитительны. В действительности же это был для нашего шкипера настоящий сюрприз, один из величайших сюрпризов, какие когда-либо устраивал своим верноподданным Западный Ветер, сменив гнев на милость.

XXVIII

Как я уже говорил, ветры северные и южные — только мелкая сошка среди владык морей. У них нет собственной территории, они нигде не господствуют. Но из их рода произошли правящие династии, поделившие между собой все воды земного шара. Перемены погоды во всем мире — результат соперничества полярной и экваториальной ветвей этой династии тиранов. Западный Ветер — самый могущественный из царей. Восточный властвует между тропиками. Они поделили между собой все океаны.

Каждый из них гениален в своем роде. Владыка Запада никогда не вторгается в признанные владения своего брата. Он варвар северного типа. Он жесток без коварства и буен без злости. Его можно вообразить себе с обоюдоострым мечом на коленях, гордо восседающим на розовых облаках, позолоченных закатом. Склонив над землей голову в копне золотых кудрей, разметав на груди огненную бороду, сидит этот внушающий страх колосс с мощными членами, громовым голосом, надутыми щеками и свирепыми голубыми глазами, — сидит и подгоняет своих слуг, штормы. Второй брат, Восточный Ветер, царь кроваво-красных восходов, представляется мне сухощавым южанином с резкими чертами лица, чернобровым, темноглазым, в серой мантии. Он стоит, выпрямившись, в ярком солнечном свете, подпирая рукой гладковыбритую щеку, непроницаемый, всегда полный хитрых замыслов, ловкий и жестокий. Стоит и обдумывает нападение.

Западный Ветер сохраняет верность брату своему, господину Восточной Погоды. «Что поделено, то поделено», — как будто говорит своим грубым голосом этот немудрый царь, ради забавы гоняющий по небу огромные стада туч, швыряющий бурные волны Атлантики от берегов Нового Света на седые утесы старухи Европы, которая на своем

дряхлом и морщинистом теле приютила больше монархов и правителей, чем все океаны мира.— «Что поделено, то поделено. И если на мою долю не досталось покоя и мира,— не мешай ты мне. Дай мне играть циклонами, метать, как диски, выющиеся тучи и вихри из конца в конец моего мрачного царства, над большими рифами, или мимо плавающих льдов, одни — прямым путем в бухту Бискайского залива, другие — в фьорды Норвегии, через Северное море, где рыбаки разных национальностей глядят настороженно в мои гневные очи. Пришло время для моих царских забав».

Обоюдоострый меч лежит у него на коленях, заходящее солнце играет на груди, и владыка Запада испускает мощный вздох — видно, его утомили бесчисленные века трудного царствования и приводит в уныние неизменная картина океана под ногами и бесконечная перспектива веков впереди, в течение которых он будет продолжать свое дело — сеять ветер и пожинать бурю — до тех пор, пока его царство живых вод не превратится в недвижный застывший океан.

А брат его, бесстрашный и хитрый, поглаживая бритый подбородок большим и указательным пальцами тонкой вероломной руки, думает в глубине своей злобной души:

— Эге, наш западный брат в меланхолии! Ему надоело играть вихрями, и посылать штормы, и развертывать вымпелы туманов, тешась над своими несчастными подданными. Участь их очень плачевна. Сделаю-ка я набег на владения этого шумливого дикаря, великое нашествие от Финистерре до Гаттераса! Застигну врасплох его рыбаков, опрокину суда, которые на него полагаются, и направлю мои коварные стрелы прямо в печень морякам, ищущих его милостей. Никчемный он царь!

И, пока Западный Ветер размышляет о тщете своего непобедимого могущества, дело сделано. Восточный Ветер налетает на Северную Атлантику.

Преобладающая здесь погода показывает, как управляет Западный Ветер своим царством, над которым никогда не заходит солнце. Северная Атлантика — сердце великой империи. Эта часть владений Западного Ветра гуще всего заселена целыми поколениями прекрасных судов и отважных мореплавателей. Здесь, в цитадели Западного Владыки, свершались героические поступки и

опасные подвиги. Лучшие в мире моряки родились и выросли под сенью его скипетра, у ступеней его повитого бурями трона учились они искусно и смело управлять своими судами.

Беспечные искатели приключений, труженики-рыбаки, самые мудрые и храбрые адмиралы в море изучали его знаки на западной стороне неба. Флотилии победоносных кораблей зависели от его дыхания. Он расшвыривал одной рукой целые эскадры не раз побывавших в бою трехпалубных кораблей и, потехи ради, рвал в клочья флаги, поднятые во имя традиции чести и славы. Он и добрый друг, и опасный враг — и нет от него пощады плохим судам и малодушным морякам. Он мало думает о жертвах своего разгула: он — царь с обоюдоострым мечом в правой руке. А Восточный Ветер, делающий набеги на его владения, тот — бесстрастный тиран и держит за спиной острый кинжал, готовясь нанести предательский удар.

Во время своих вторжений в Северную Атлантику Восточный Ветер ведет себя, как ловкий и жестокий авантюрист без капли совести и чести. Я видел, как он, закрыв резко очерченное узкое лицо тонким слоем суровой темной тучи, подобно высохшему сморщенному разбойнику, шейху морей, останавливал длинные караваны в триста и более судов у самых ворот Ла-Манша. И хуже всего то, что никаким выкупом нельзя утолить его жадность. Ибо все то зло, которое творит во время своих налетов Восточный Ветер, он творит только назло брату, Западному Ветру. Мы беспомощно наблюдали систематическое, холодное упорство Восточного Ветра; урезанный паек стал обычным явлением, и у всех матросов на задержанных ветром судах постоянно сосало под ложечкой от голода. Каждый день укорачивал нам жизнь. Большими и маленькими беспорядочными группами металась мы перед закрытыми воротами. А тем временем суда, направлявшиеся из Канала в открытое море, проходили мимо нас, униженных, на всех парусах, какие только они могли поставить. По-моему, Восточный Ветер покровительствует уходящим в дальнее плавание кораблям в злой надежде, что они все безвременно погибнут и о них никто больше ничего не услышит. Полтора месяца разбойник-шейх загораживал путь торговым судам всего мира, а наш сеньор, Западный Ветер, в это время спал крепко, как утомленный титан, или пребывал в том состоянии ленивой хандры, которое

знакомо лишь широким натурам. В западной стороне все было недвижимо, и тщетно смотрели мы туда, где находилась цитадель Западного Владыки: он все еще спал так крепко, что не слышал даже, как его брат-узурпатор стащил у него с плеч мантию из подбитых золотом пурпуровых облаков. Куда девались ослепительные королевские бриллианты, которые выставлялись напоказ к концу каждого дня? Исчезли, уничтожены, похищены, не осталось ни единого золотого обруча, не блеснет ни единый солнечный луч в вечернем небе! День за днем по полоске пустынного неба, убогого, серого и холодного, как внутренность железного сейфа, уже без прежней пышности и торжественности, не шествовало, а робко кралось солнце без лучей, ограбленное, стремясь поскорее скрыться под воду. А владыка все спал или оплакивал тщету своей власти и силы, пока тонкогубый узурпатор налагал на небо и моря печать своего холодного и неумолимого духа. Каждый день на заре восходящее солнце вынуждено было перебираться через зловеще светившуюся багровую реку,— не была ли тут разлита кровь небесных тел, убитых ночью?

В тот раз подлый захватчик шесть недель подряд держивал нас на месте, вводя свои собственные методы управления во всей лучшей части Северной Атлантики. Казалось, Восточная Погода установилась здесь навсегда или, по меньшей мере, будет стоять до тех пор, пока мы все на судах не перемрем с голоду. Умереть так близко от щедрого сердца империи, что почти можно видеть и осязать его изобилие! Делать было нечего, и мы стояли, усеяв сухими белыми парусами густую синеву открытого моря. Судов становилось все больше — каждое с грузом леса, или шерсти, или шкур, или даже апельсинов (в нашей компании были и две-три запоздавшие шхуны для перевозок фруктов). Так мы застряли в море той памятной весной в конце семидесятых годов и тщетно метались из стороны в сторону, как будто у нас были парализованы снасти, и от запасов наших остались лишь огрызки сухарей да крошки от сахарных голов. Это было совершенно в духе Восточного Ветра — морить голодом ни в чем неповинных матросов, при этом разлагать их простые души отчаянием, которое исторгало у них залпы богохульств, страшных, как его кровавые утренние зори. За этими алыми, как кровь, восходами наступали серые дни под

навесом высоких недвижных туч, похожих на плиты пепельно-серого мрамора. И каждое гнусное голодное утро мы с проклятиями призывали Западный Ветер, моля его проснуться и освободить нас или хотя бы налететь и разбить наши суда о стены недоступного родного дома.

XXIX

В воздухе Восточной Погоды, прозрачном, как кристалл, преломляющем свет, как призма, нам видно было ужасающее множество беспомощно стоявших судов,— даже и все те, которые в нормальных условиях оставались бы невидимыми за горизонтом. Восточный Ветер находит злобное удовольствие в том, что обостряет зрение моряков,— может быть, для того, чтобы они могли лучше увидеть всю безмерную унижительность и безнадежность своего плена. Восточная Погода — обычно ясная, и это все, что можно сказать о ней. Она, если хотите, почти сверхъестественно ясная. Но какова бы она ни была, в ней есть что-то таинственное и жуткое. Она такая двуличная, что обманет и научные приборы. Ни один барометр не может предсказать восточный ветер, даже когда в нем много влаги. Было бы несправедливостью и неблагодарностью с нашей стороны утверждать, будто барометр — нелепое изобретение. Все дело в том, что перед хитростями Восточного Ветра бессильна честность наших барометров. После многолетнего стажа самый надежный инструмент этого типа почти неизбежно поддается на дьявольскую хитрость Восточного Ветра и поднимается как раз в тот момент, когда Восточный Ветер оставляет свои методы резкой, холодной и бесстрастной жестокости и наблюдает, как последние остатки нашего мужества тонут в потоках страшного холодного дождя. Шквалы града и мокрого снега, следующие за молниями в конце западного шторма, достаточно холодны и жестоки, пронизывают тело и приводят его в оцепенение. Но когда сухая восточная погода переходит в дождливую, то ливни, обрушенные ею на вашу голову, еще несравненно отвратительнее. Этот упорный, настойчивый, выматывающий нервы бесконечный ливень наполняет сердце тоской и дурными предчувствиями. А штормовая восточная погода разливает в небе какой-то особенно черный мрак. Западный Ветер опускает перед вашими глазами тяжелую завесу

серого тумана и водяных брызг, а Восточный, вторгаясь в Ла-Манш и Ирландское море, сперва доведет свою дерзость и жестокость до бури, а затем просто-напросто выкалывает вам глаза, и вы чувствуете, что ослепли навеки. Этот же ветер наносит снег. По велению своего черного, безжалостного сердца он хоронит под слепящей снежной пеленой все суда в море. У него больше злодейских замашек и не больше совести, чем у какого-нибудь итальянского князя XVII века. Его оружие — кинжал, который он прячет под черным плащом, когда совершает свои противозаконные набеги. Малейший предвестник его появления приводит в трепет всех в море — от рыболовных одномачтовых «смаков» до четырехмачтовых кораблей, признавших своим владыкой Западный Ветер. Даже в самом миролюбивом настроении Восточный Ветер внушает тот ужас, который мы питаем к предателю. Я слышал, как при слабом дуновении, возвещавшем его появление, двести лебедок как одна подпрыгнули и залязгали в ночной тишине, наполнив воздух над дюнами паническими звуками поспешно выбираемых из грунта якорей. К счастью, Восточному Ветру часто изменяет мужество. Он не всегда дует в направлении нашего родного берега. Он не так бесстрашен и буен, как его брат, Западный Ветер.

Характеры этих двух ветров, которые делят между собой господство в великих океанах, глубоко различны. Любопытно, что ветры, которые принято считать непостоянными и капризными, остаются верны своей природе во всех областях земного шара. К нам в Англию, например, Восточный Ветер прилетает через большой материк, проносясь над громадными пространствами суши. Для восточного побережья Австралии Восточный Ветер — это ветер с океана, прилетающий туда через величайшее на земном шаре водное пространство. Тем не менее и в Австралии, и у нас сохраняет свои характерные особенности, проявляет удивительное постоянство во всех своих пороках. Члены династии, к которой принадлежит Западный Ветер, несколько меняют свой облик в зависимости от того, где они господствуют, — так же какой-нибудь Гогенцоллерн, оставаясь Гогенцоллерном, становится румыном на румынском троне, или принц Саксен-Кобургский учится облекать свои мысли в строй болгарской речи.

Самодержавная власть Западного Ветра — все равно в 40 градусах на юг или в 40 градусах на север от эква-

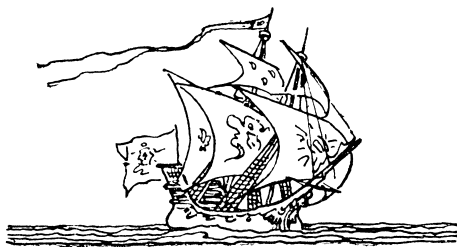
тора — отличается широкой, размашистой, откровенной и дикой безрассудностью варвара. Ибо он — великий самодержец, а чтобы быть настоящим самодержцем, нужно быть и настоящим варваром. В ту пору когда формировался мой характер, меня настолько приучили видеть в нем владыку, что и теперь еще я не допускаю мысли о восстании. К тому же, что пользы бунтовать в четырех стенах против грозной власти Западного Ветра? Нет, я остаюсь верен памяти могучего владыки. Одной рукой держит он обоюдоострый меч, другой раздает награды за рекордные дневные переходы и сказочно быстрые рейсы тем из своих придворных, кто умеет быть бдительным и улавливать каждый оттенок его настроения.

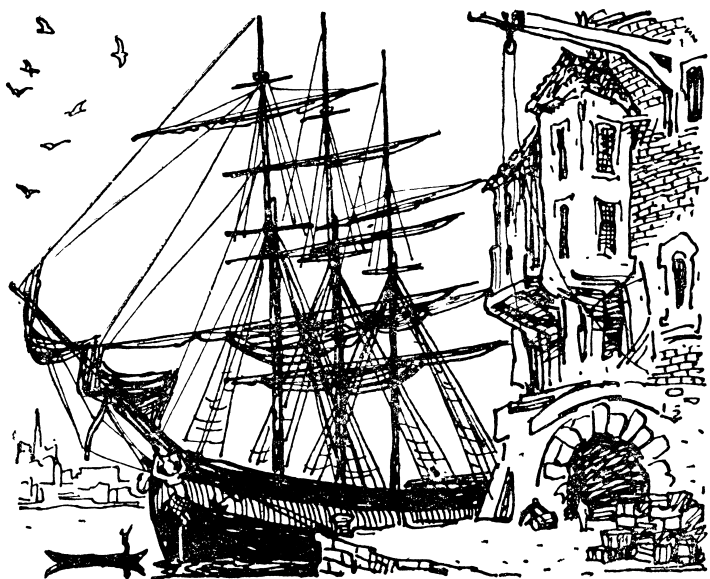
По наблюдению старых моряков, Западный Ветер каждые два года «задает перцу» всем, кому приходится плавать по Атлантическому и дальше, в «сороковых» широтах океана, и мы покорно принимаем от него все. Но надо сказать все-таки, что западный деспот очень уж беспечно играет нашей жизнью и состоянием. Правда, он великий монарх, способный управлять необозримыми океанами, куда, собственно говоря, человеку не следовало бы соваться, если бы его не толкала на это дерзкая отвага.

Отважным жаловаться не подобает. Простой торговец не должен роптать на то, что могущественный король берет с него дань. Десница его по временам очень уж тяжела, но даже тогда, когда приходится открыто оказывать ему неповиновение, например у рифов Эгульхас на пути из Ост-Индии в Англию, или когда огибаешь мыс Горн, он обрушивает на вас разящие удары честно, прямо в лицо,— и вам остается только не слишком пасовать перед ними. В конце концов, если вы сохраните хоть немного самообладания, добродушный варвар позволит вам пробить себе дорогу у самых ступеней его трона. Меч его опускается только время от времени — и тогда слетает чья-нибудь голова. Но даже если вы будете побеждены, вам обеспечены эффектные похороны и просторная, великолепная могила.

Таков царь, перед которым склонялись даже вожди викингов, а современный нарядный пароход дерзко вызывает его на бой семь раз в неделю. Впрочем, это только вызов, но еще не победа. Великолепный варвар сидит на троне своем в мантии из подбитых золотом облаков, взи-

рая с высоты на большие пароходы, скользящие по его морям, как заводные игрушки, на людей, вооруженных огнем и железом — им не надо теперь тревожно следить за малейшим проявлением его царской воли. На него больше не обращают внимания, но он сохранил всю свою силу, величие и большую долю могущества. Даже самое время, которое колеблет все троны, остается на стороне этого владыки. Меч в его руке все также остер с обеих сторон. И он может сколько угодно продолжать играть ураганами, швырять их с материка республик на материк монархий, в полной уверенности, что и молодые республики и древние королевства, жар огня и мощь железа, вместе с бесчисленными поколениями отважных мореплавателей лягут прахом у ступеней его трона, пройдут и будут забыты ранее, чем наступит конец его царствованию.





Верная река

XXX

Устья рек, впадающих в море, многое говорят смелому воображению. Не всегда они его чаруют, ибо бывают устья удручающе безобразные: низменность, или болото, или пустынные песчаные дюны, не подкупающие ни красотой, ни видом, который открывается с их вершин. Они покрыты скудной, жалкой растительностью, создающей впечатление нищеты и заброшенности. Правда, иногда эта некрасивость — только отталкивающая маска: морской лиман похож на брешь в песчаном крепостном валу, а между тем река протекает по богатой плодородной местности. Кроме того, все устья больших рек имеют свою прелесть — прелесть открытого портала.

Вода — друг человека. И Океан, который в неизменности и величии своего могущества наиболее далек от души человеческой, испокон веков был другом всех пред-

примчивых народов Земли, и люди всегда вверялись морю охотнее, чем другим стихиям, как будто его просторы сулят им награду за мужество, такую же безмерную, как оно само.

Когда смотришь со взморья, открытый лиман обещает полное осуществление самых смелых надежд. Эта дорога, открытая для предприимчивых и отважных, зовет исследователя ко все новым и новым попыткам осуществить его великие надежды. Наверное, начальник первой римской галеры с жадным вниманием глядел на устье Темзы, когда под выступом Северного мыса поворачивал к западу изогнутый нос своего судна. Устье Темзы нельзя назвать красивым: ни благородных линий, ни романтического величия панорамы, ни веселой привлекательности. Но оно широко открыто, манит своим простором и на первый взгляд кажется гостеприимным. Странная какая-то таинственность окружает его и поныне. Должно быть, в тот тихий летний день (он, конечно, выбрал подходящую погоду) все внимание римлянина было поглощено движением его галеры, когда ряд длинных весел (галера была, вероятно, легкого типа, не трирема) мерно и свободно рассекала зеркальную гладь реки, четко отражавшую классические формы римского корабля и контуры пустынного берега слева. Я думаю, он шел вдоль берега и прошел то место, которое в наши дни называется «Маргет Родс», осторожно нащупывая дорогу среди скрытых песчаных отмелей, там где теперь на каждом шагу маяк или бакен. Начальник римской галеры, наверное, в эти минуты испытывал тревогу, хотя он несомненно заранее собрал на берегах Галлии запас всяких сведений, почерпнув их из рассказов купцов, искателей приключений, рыбаков, работорговцев, пиратов — всяких людей, которых связывали с морем их почтенные и мало почтенные занятия. Он знал, конечно, о каналах и песчаных отмелях, о всех возвышенностях, годных для береговых знаков, о здешних селениях и племенах, в них работающих. Ему объяснили, какую здесь можно вести меновую торговлю и какие предосторожности следует принять. Он наслушался поучительных рассказов о туземных вождях с синей татуировкой разных оттенков — и, наверное, рассказчики описывали их жадность, свирепость или дружелюбие в тех красочных выражениях, к которым всегда склонны люди сомнительной нравственности и безрассуд-

ной отваги. С тревогой вспоминая все слышанные басни, ожидая каждую минуту появления неизвестных людей и животных, неожиданных происшествий, он старательно вел судно, этот солдат и моряк с коротким мечом у пояса и бронзовым шлемом на голове, этот первый капитан имперского флота. Интересно было бы знать, отличалось ли племя, населявшее остров Тэнет, свирепостью и готово ли было с деревянными копьями и каменными палицами напасть сзади на ничего не подозревавших моряков?

Из всех великих торговых рек, омывающих наши острова, кажется, одна только Темза дает пищу романтическому воображению, так как шумная и кипучая деятельность людей на ее берегах не простирается до самого моря и не нарушает впечатления таинственных просторов, создаваемого очертаниями берега. Широкий залив мелкого Северного моря постепенно переходит в узкое русло реки, но долго еще остается ощущение открытого моря у тех, кто плывет на Запад по одному из освещенных и снабженных бакенами каналов Темзы, например Каналу Королевы, или Каналу Принца, или Четырех-Саженному. Стремительное течение желтых вод гонит судно вперед, в неведомое, меж двух исчезающих вдаль линий побережья. В этой местности нет возвышенностей, нет бросающихся в глаза, широко известных маяков, береговых ориентиров. Ничто на всем пути не говорит вам о величайшем скоплении людей не далее как в сорока пяти милях отсюда, там, где в багряном блеске садится солнце, пламенея на золотом фоне, где низкие и темные берега устремляются друг к другу и в глубокой тишине над историческим Нором висит глухой далекий гул пушек. Это учебная стрельба в Шуберинессе.

XXXI

Пески Нора и во время отлива остаются под водой, и человеческий глаз не видит их. Но великое имя Нор воскрешает в памяти исторические события, вызывает в нашем воображении картины битв и мятежей, флотилии судов, которые бдительно охраняют бурно пульсирующее, великое сердце государства.

Это историческое место в устье Темзы, центр воспоминаний, отмечено на серой, как сталь, поверхности вод, выкрашенным в красный цвет маяком, который за несколько

милль кажется дешевой, затейливой игрушкой. Помню, когда я в первый раз плыл вверх по Темзе, меня очень изумила миниатюрность этого ярко окрашенного маяка — теплого малинового пятнышка, затерявшегося среди необозримой серой равнины. Я был поражен — я воображал, что главный маяк в фарватере величайшего в мире города непременно должен быть внушительных размеров. И вдруг... коричневый парус какой-то барки скрыл от моих глаз этот маяк-игрушку.

Для тех, что приезжает с востока, яркая, веселая окраска маяка на этом участке Темзы (охраной этого участка ведаёт адмирал, командующий эскадрой в Норе) как бы подчеркивает мрачность и ширину устья Темзы. Но скоро перед нами открывается Медуэйский вход, его военные корабли на причале, выстроившиеся в ряд, длинный деревянный мол Порт-Виктории с его группой низеньких строений, — словно наспех раскинутый лагерь первых поселенцев на необитаемом берегу. Знаменитые барки Темзы темными гроздьями сидят на воде, напоминая издали птиц, плавающих на пруду. На широком просторе большого морского лимана движение в этом мировом порту кажется незначительным и беспорядочным. Оно растекается тонкими струями кораблей, которые вереницами уходят на восток по разным судоходным каналам. Место, откуда каналы расходятся, отмечено Норским маяком. Каботажные суда плывут к северу; суда дальнего плавания уходят на восток с отклонением к югу, мимо Дюн, на край света. Там, где берега Темзы снова расходятся и тонут в серой дымной дали, безбрежное море принимает торговый флот, славные корабли, которые Лондон с каждым приливом отправляет в широкий мир. Один за другим проходят они мимо Эссекского берега. Как туго нанизанные бусы четок, которые перебирает купец-судохозяин, молясь о большом барыше, скользят они друг за другом вперед, в открытое море. А в это время из-за морского горизонта, замыкающего устье Темзы между Орфордским носом и Северным мысом, на взморье показываются в одиночку и группами суда, вернувшиеся из плавания. Все они сходятся к Нору, к живому красному пятнышку на тускло-коричневом и сером фоне, где берега Темзы бегут вместе на запад, ровные и низкие, как края огромного канала. Морской плес у Темзы прямой, и когда Ширнесс остается позади, берега ее кажутся необитае-

мыми — только в одном месте мелькнет мимо кучка домов (это Саутенд) да тут и там виднеются одинокие деревянные пристани, где суда, везущие керосин, выгружают свой опасный груз и нефтяные цистерны, низенькие и круглые, с куполообразными крышками, высятся над береговой полосой, напоминая хижины какого-нибудь среднеафриканского селения — вернее модели таких хижин, отлитые из железа. Окаймленная черными и блестящими озерами грязи, тянется на много миль болотистая равнина. А в глубине, на заднем плане, встает страна, замыкая кругозор сплошными лесистыми склонами, которые вдали образуют как бы непрерывный крепостной вал, поросший кустарником.

Через некоторое время за излуциной Нижнего Пlesa уже ясно видны группы заводских труб, которые высятся над рядами приземистых цементных заводов в Грейсе и Гринхизе. Темнея на фоне ослепительного заката, они спокойно дымят и говорят о труде, промышленности, торговле, — как пальмовые рощи на берегах далеких коралловых островов говорят нам о щедром изобилии, о красоте и богатстве тропической природы. Дома Грейвсенда теснятся на берегу беспорядочно, словно они свалились сюда как попало с вершины холма, который виден за ними. Здесь кончается плоский Кентский берег.

Перед несколькими молами стоит на причале целая флотилия буксирных пароходов. Когда подходишь с моря, то прежде всего виден шпиль церкви. Плняя какой-то задумчивой прелестью, чистотой и красотой линий, парит он над хаосом человеческих жилищ. Но на другом, плоском, Эссекском берегу, над излуциной реки, высится бесформенное заброшенное красное здание, огромное нагромождение кирпича со множеством окон и шиферной крышей, неприступное, как склоны Альп. Это чудовищное здание, самое высокое и массивное на много миль вокруг, похоже на гостиницу или многоквартирный дом (все квартиры пустуют), изгнанный сюда, в поле, с какой-нибудь улицы в Западном Кенсингтоне. А неподалеку, на Моу, окруженном камнями и деревянными сваями, белая мачта прямая, как соломинка, перекрещенная реей, похожей издали на вязальную иглу, сторожит массивные ворота доков, и на ней — сигнальный флаг и воздушный шар. Из-за рядов рифленого железа выглядывают вертушки мачт и трубы пароходов. Это вход в Тильбюри-

ский док, самый новый из всех лондонских доков и самый близкий к морю.

Между толчеей грейвсендских домов и уродливой кучей кирпича на Эссекском берегу судно попадает в цепкие объятия Темзы. То неуловимое впечатление пустынности, какое бывает в открытом море, сопровождает нас до Нижнего Плеса, а затем сразу пропадает за первой излучиной. В воздухе больше не ощущаешь острого привкуса соли. Исчезло и ощущение того неограниченного простора вокруг, который открывается за порогом песчаных отмелей пониже Нора.

Волны морские проносятся мимо Грейвсенда, расшвыривая большие причальные буи, поставленные вдоль берега. Но тут свободе их конец — покоренные людьми, они используются этими вечными тружениками для их нужд, затей, изобретений. Верфи, пристани, затворы доков, лестницы набережных непрерывно следуют друг за другом до самого Лондонского моста, и шум работ на реке наполняет воздух грозным бормотаньем никогда не утихающей бури.

Темзу, такую красивую в верхнем течении и такую широкую в нижнем, здесь у Грейвсенда теснят кирпич, известка, камень, почерневшие бревна, закопченное стекло и ржавое железо. Ее загромаждают мрачные барки, ее секут весла и судовые винты, она перегружена судами, вся увешана якорными цепями, покрыта тенью от стен, замкнувших ее русло в отвесное ущелье, в котором от дыма и пыли стоит туман.

Эта часть Темзы от Лондонского моста до Альбертовых доков так же похожа на берега других речных портов, как чаща девственного леса на сад: один вырос сам, другой насажен руками людей. Темза здесь напоминает джунгли — так пестра и непроходима беспорядочная масса зданий на берегу, расположенных без всякого плана, как будто выросли они тут случайно из брошенных кем-то семян. Подобно густой заросли кустарника и ползучих растений, укрывающей безмолвную глубину дикого леса, эта масса зданий заслоняет недра Лондона, где кипит бесконечно разнообразная и шумная жизнь. В других речных портах картина иная, они целиком видны с реки: набережные — как широкие прогалины, улицы — как просеки в густом лесу. Я говорю о тех речных портах, где мне пришлось побывать: Антверпене, напри-

мер, Нанте, Бордо, даже о старом Руане, где по ночам вахтенные на судах, облокотясь на леера, жадно разглядывают витрины магазинов и сверкающие огнями кафе, наблюдают, как входят люди в оперный театр и позднее выходят оттуда. А в Лондоне, самом большом и самом старом речном порту, открытые набережные не занимают и сотни ярдов в его береговой полосе. Непроглядно темен и неприступен ночью, как лес, лондонский порт, здесь можно увидеть только одну сторону жизни мира, и только одна категория людей тяжело трудится на этом конце Темзы. Неосвещенные стены как будто поднялись из грязи, на которой лежат вытащенные на берег барки. А узкие переулки, сбегające к берегу, похожи на тропинки с разрытой землей и сломанными кустами — тропинки на берегах тропических рек, которыми дикие звери ходят на водопой.

За выросшими на берегу постройками тянутся доки Лондона, незаметные, мирные и тихие, затерянные среди зданий, как темные лагуны в лесной чаще. Они хорошо укрыты в дебрях порта, и только там и сям торчит одинокая мачта над крышей какого-нибудь четырехэтажного пакгауза.

Странное это сочетание — крыши и мачты, стены... и нок-реи. Помню, как меня поразило это несоответствие, когда я впервые столкнулся с ним, так сказать, на практике. Я был старшим помощником капитана на прекрасном судне, только что вошедшем в док после трехмесячного плавания с грузом шерсти из Сиднея. Не прошло и получаса после нашего прибытия, и я еще возился, закрепляя свое судно у каменных свай узкой набережной перед высоким пакгаузом. По набережной к нам торопливо шел, окликая мое судно, старик с седыми бакенбардами, в куртке из грубого матросского сукна с медными пуговицами. Это был один из так называемых «причальщиков» или «приемщиков» судов, — не тот, который принимал нас и указал нам место стоянки, а другой — видимо, он ставил на причал какое-нибудь судно на другом конце дока. Я уже издали заметил, что он смотрит на нас своими холодными голубыми глазами как зачарованный, с какой-то странной сосредоточенностью, и спрашивал себя мысленно, что в оснастке моего судна не понравилось этому почтенному морскому волку. Я с беспокойством посмотрел вверх, туда же, куда

смотрел старик, но не увидел там ничего — все было в исправности. «Так, быть может, этот престарелый собрат по профессии просто любит идеальным порядком на судне», — подумал я с некоторой тайной гордостью: ибо старший помощник отвечает за внешний вид и состояние судна, за то и за другое хвалят или порицают его одного.

Тем временем старый моряк (на всей его фигуре словно было написано большими буквами: «бывший шкипер береговой службы») подошел, прихрамывая в своих начищенных до блеска грубых сапогах, и, взмахнув рукой, короткой и толстой, как плавник тюленя, и заканчивавшейся красной, как сырой бифштекс, лапой, крикнул на корму голосом глухим и немного хриплым, как будто в горле у него оставили след туманы Северного моря, за все годы его плавания:

— Спустите их пониже, господин помощник! Если не будете смотреть в оба, ваши брам-реи выбьют стекла в окнах пакгауза!

Так вот чем объяснялся интерес его к нашим красавцам-рангоутам! Признаюсь, меня в первую минуту ошеломила странная ассоциация между брам-реями и оконными стеклами. Разве только опытному «причальщику» в лондонских доках могла прийти в голову мысль о брам-реях, выбивающих стекла. Старик с должной энергией выполнял свою скромную миссию в мире. Его голубые глаза увидели опасность за несколько сот ярдов. Ревматические ноги, столько лет таскавшие это приземистое тело по палубам мелких каботажных судов, утомленные и больные от топтания на каменных плитах дока, спешили, чтобы вовремя предупредить нелепую катастрофу. Каюсь — я ответил ему сердито, таким тоном, как будто знал все это и без него.

— Ладно, ладно! Невозможно сделать все сразу.

Он постоял еще, бурча что-то себе под нос, пока по моему приказу реи не были оттянуты. Затем снова раздался его хриплый от туманов голос:

— Не слишком же вы торопились, — заметил он, бросив критический взгляд на высокую стену пакгауза. — Ну, теперь полсоверена останется у вас в кармане, господин помощник! Раньше чем подвести судно к набережной, надо всегда проверить, как обстоит дело с окнами...

Это был дельный совет. Но немислимо обо всем помянить и предвидеть возможное столкновение предметов, столь же далеких друг от друга, как звезды и тычины, к которым подвязывают хмель.

XXXII

Корабли, стоящие на причале в самых старых доках Лондона, всегда напоминают мне стаю лебедей, загнанных на задний двор грязного и мрачного многоквартирного дома. На однообразном, плоском фоне стен, окружающих темную заводь, в которой стоят корабли, чудесно выделяется свободное, плавное изящество линий, обводящих корпус судна. Легкость этих корпусов, которые должны противостоять ветрам и волнам морским, представляет такой контраст с окружающими их громоздкими сооружениями из кирпича, что невольно приходит в голову мысль, как необходимы все цепи и тросы, которые удерживают корабль на мертвом якоре: кажется, не будь этих цепей, корабли вспорхнули бы и улетели ввысь. Легчайший порыв ветра, пробравшегося сюда из-за зданий дока, приводит в волнение этих пленников, прикованных к неподвижным берегам. Чувствуется, что душа судна бунтует в неволе, и оснащенные мачтами корпуса, освобожденные от груза, приходят в волнение при малейшем напоминании о свободе. Как бы крепко они ни были пришвартованы, они шевелятся на месте, едва приметно качают лесом своих мачт, стрелами уходящих в небо. Нетерпение их угадывается по колебанию верхушек мачт среди бездушной и важной неподвижности камней, связанных известкой. Когда я прохожу мимо такого безнадежного узника, прикованного цепями к набережной, то в легком скрипе деревянных кранцов мне слышится сердитое бормотание. Впрочем, судам, может быть, и полезны эти периоды отдыха и заточения, так же как полезны своевольной натуре то самообуздание и раздумье о себе, которые приходят во время вынужденной бездеятельности. Но я вовсе не хочу этим сказать, что суда — существа необузданные и своевольные: нет, они верные союзники, это вам могут подтвердить многие моряки, а верность — это уже великое самообуздание, сдерживающая сила, крепчайшие узы для своеволия людей и судов на суше и на море.

Это заключение в доках завершает каждый период жизни судна, отдыхающего с сознанием выполненного долга, полезного участия в трудах мира. Мир полагает, что в доке проходят самые серьезные моменты жизни судна. Но разные бывают доки. Некоторые из них убийственно безобразны. Из меня и клещами не вытянешь названия одной реки на севере, тесное устье которой негостеприимно и опасно, а доки — кошмарно мрачные и убогие. Унылые ее берега сплошь загромождены похожими на виселицы огромными штабелями леса, верхушки которых время от времени заволакивает густой мрак адски колючей угольной пыли. Уголь, самый важный из элементов, помогающих двигать вперед работу мира, распределяется здесь между беззащитными судами, которые терпят крайне жестокое обращение. Можно было бы думать, что свободное судно, заточенное в пустынном лабиринте этих бассейнов, зачахнет и умрет, как дикая птица, запертая в грязную клетку. Но судно — быть может, потому, что оно верно моряку — способно вынести самые невероятные издевательства. Я видел суда, выходившие из некоторых доков, — они походили на полумертвых узников, выпущенных из подземной тюрьмы: замызганные, измученные, совершенно неузнаваемые под слоем грязи. А матросы их, вращая белками на черных истомленных лицах, жадно глядели на небо, такое дымное и тусклое, словно в нем отражалась мерзостная нечистота земли. О доках же лондонского порта на обоих берегах Темзы можно по крайней мере сказать одно: хотя люди и жалуются на их несовершенное оборудование, на устарелые правила, на недостаточно быструю отправку, ни одно судно не выходит из него в полуобморочном состоянии.

Лондон — разнофрахтный порт, как и подобает величайшей столице мира. Разнофрахтные порты составляют аристократию торговых портов мира. И среди этой аристократии Лондон, как всегда и во всем, — единственный в своем роде.

Докам на Темзе нельзя отказать в живописности. Несмотря на мое нелюбезное сравнение их с задним двором, куда загнали лебедей, я не могу отрицать, что каждый док или группа их на северном берегу Темзы по своему хороши. Уютный маленький док Св. Екатерины, темный, весь покрытый тенью, как тихое озеро меж ска-

листых утесов, почтенные и приятные Лондонские доки с их знаменитыми винными погребами, но без единого рельсового пути на всей их территории, где между складами витают ароматы пряностей, и дальше, вниз по реке — интересная группа «Вест-индских» доков, красивые доки Блэкуола, а за ними, минуя на Плесе Галлеонов ворота доков Виктории и Альберта, — необозримый мрак больших Тильбюрийских бассейнов, — каждое из этих «мест заключения» судов имеет свой собственный лик, собственный колорит. А своеобразие и прелесть им придает одна общая черта: при всей своей будничной полезности они романтичны.

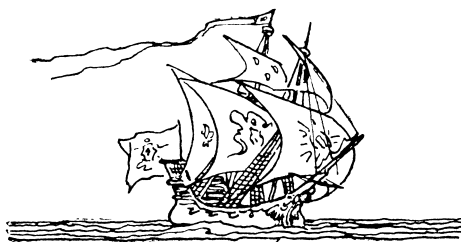
Они в своем роде так же романтичны, как река, которую они обслуживают, не похожая на все другие торговые реки в мире. Уютность дока Св. Екатерины, старомодность Лондонских доков запоминаются навсегда. Доки вниз по Темзе, рядом с Вулиджем, производят сильное впечатление благодаря своим размерам и безобразию окрестностей, безобразию столь живописному, что оно радует глаз. Когда говорят о доках Темзы, слово «красота» звучит слишком хвастливо, но дух романтики так давно витает над этой рекой, что он не мог не придать очарования ее берегам.

Древность порта волнует воображение. Длинная цепь смелых и опасных предприятий берет начало в этом городе, отсюда по водам Темзы пускались смельчаки в широкий мир. Даже новейший из доков, Тильбюрийский, овеян романтической славой благодаря историческим воспоминаниям: сюда приезжала королева Елизавета, и то было не ее обычное, церемониальное и помпезное путешествие по городам своей страны, а спешная деловая поездка в критический для Англии момент. Грозное время миновало, и сейчас Тильбюри известно только своими доками. Доки вполне современные, но их отдаленность, уединенное расположение на Эссекских болотах, и то, что они были созданы в тяжелую для Англии пору, придает им что-то романтическое. В те времена людей поражал вид этих громадных пустых бассейнов, окаймленных на много миль вокруг безлюдными набережными и рядами товарных складов, где затерялись два-три судна, напоминавшие заблудившихся, околдованных детей в чаще высоких гидравлических кранов. Все здесь говорило о полной заброшенности, о напрасно

потраченной энергии. Вначале в Тильбюрииских доках работа шла хорошо, и они вполне отвечали своему назначению, но, может быть, они были открыты раньше времени. О них не скажешь, что они «удовлетворили давно ощущавшуюся нужду» (эту сакраментальную фразу у нас повторяют, о чем бы ни говорили — о железных дорогах, туннелях, газетах, новых изданиях книг): они слишком рано вошли в строй. Но у них большое будущее. Эти доки, не зависящие от прилива, очень доступные, великолепные, хоть и заброшенные, имеются налицо и готовы принять самые большие из судов, плавающих в море. Они достойны старейшего из речных портов.

И, честно говоря, сколько бы ни сыпалось критических суждений на головы доковладельцев, остальные доки на Темзе тоже ничуть не посрамят города с населением более многочисленным, чем население иного государства. Лондон как порт рос медленно, но не следует забывать, что у него не было за спиной обширных промышленных районов или крупных горных разработок. Этим он отличается от Ливерпуля, Кардиффа, Ньюкасла, Глазго. И поэтому же Темза не похожа на реки Мерсей, Тайн, Клайд. Она река историческая, река романтическая, протекает через город великих дел. Ругайте, если хотите, речное начальство — я того мнения, что Темза в нынешней ее роли достойна своего славного прошлого. Долгое время она одна давала приют и береговым, и морским судам. Тогда под самым Лондонским мостом, в части Темзы, которая называется «Пул», суда стояли на якоре во время самого высокого прилива так тесно друг к другу, что сливались в одну сплошную массу и походили издали на остров, поросший лесом высоких безлистных деревьев. А когда Темза перестала вмещать все суда, появились доки Св. Екатерины и Лондонские, вполне отвечавшие требованиям того времени. То же можно сказать о других искусственных бассейнах, где теснились суда, прибывавшие и уходившие во все части света. Этот водный путь страны работает из века в век, день и ночь. Ничто не прекращает его бессонной деятельности, один лишь густой туман, одевающий шумную реку непроницаемой пеленой безмолвия. Тогда постепенно утихают на верной реке все звуки и движение, и в тишине слышно только, как на судах

таинственно и глухо бьют склянки в белом тумане. От Лондонского моста до самого Нора и дальше, дальше несется этот тихий звон за много миль, туда, где морской лиман, расширяясь, переходит в Северное море, где суда на причале встречаются все реже — они рассеяны по каналам, покрытым белым саваном тумана, между песчаными отмелями Темзы. На протяжении всей долгой и славной службы ее людям это ее единственные передышки.





В неволе

XXXIII

Корабль в доке, окруженный набережными и пакгаузами, похож на пленника, мечтающего о свободе, печального, как только может быть печальна свободная душа в неволе. Якорными цепями и крепкими канатами привязан он к каменным сваям на краю каменного берега, и докер-«причальщик» в куртке с медными пуговицами, потрепанный бурями краснолицый тюремщик, ходит вокруг, бдительно и ревниво осматривая мертвые якоря, где прикованы корабли, стоящие в безопасности, праздно и неподвижно, словно поглощенные глубокой тоской по дням свободы и опасностей. Ренегаты, которыми кишит док, все эти начальники доков, причальщики, сторожа и так далее, по-видимому, сильно не доверяют покорности пленного корабля. Все цепи и тросы

кажутся недостаточно надежными этим людям, думающим только о том, как бы покрепче приковать свободные корабли к неподвижной, грязной, порабощенной земле. «Вы бы, господин штурман, прибавили еще один швартов у кормы»,— только и слышишь от них постоянно. Я обозвал их «ренегатами» потому, что большинство из них прежде плавали на кораблях. Можно подумать, что признаки старости—седина, морщины вокруг глаз, вздутые узловатые вены на руках—являются у них симптомами нравственного разложения, ибо они бродят по набережным с таким видом, как будто тайно злорадствуют, видя уныние благородных узников. «Больше кранцов, больше сезеней»,— требуют они. Они хотят, чтобы было побольше оков, цепей, пут,— хотят, чтобы крылатые духом корабли были недвижимы, как каменная глыба. Они стоят на грязи мостовых, эти разжалованные морские волки, за их спиной лязгают буферами длинные составы железнодорожных вагонов, и они недобрыми взглядами меряют корабль весь от клотика до борта, тая под лицемерной маской заботливости и доброжелательства лишь потребность тиранить беднягу. Тут и там страшные на вид крюки качаются на длинных цепях подъемных кранов, похожих на орудия пытки. Банды докеров топчут грязными ногами по трапу. Грустное это зрелище, когда такое множество людей земли, которых суда никогда не интересовали, с беспечной грубостью топчут ногами их беспомощные тела.

Но, к счастью, ничто не может испортить красоты корабля. Такое впечатление тюрьмы, впечатление ужасного, унижительного несчастья, постигшего наших прекрасных и верных друзей, возникает только тогда, когда смотришь на корабли в доках больших европейских портов. Думаешь о том, что их бесчестно лишили свободы затем, чтобы гонять с верфи на верфь по темным лужам черной жирной воды,— возмутительная награда за честно пройденный дальний путь!

Зато когда судно бросило якорь на открытом рейде и вдоль него выстроились лихтеры, ожидая груза, который лебедка передает через борт, оно мирно завершает свою жизненную задачу. Здесь оно не в заточении, здесь его окружает простор, чистая, светлая вода, над его мачтами сияет ясное небо, а с места якорной стоянки

видны зеленые холмы и прелестные бухты. Судно не брошено своим экипажем на милость береговых людей. Оно по-прежнему дает приют своей собственной горячо преданной ему группе моряков, они ухаживают за ним, и чувствуется, что вот-вот скользнет между мысами и скроется из виду. Только в доке оно кажется совершенно заброшенным, лишенным свободы ловкими людьми, которые думают только о быстрой доставке и выгодном фрахте. Только тут на его палубы падают вместе с дождем сажи безобразные прямоугольные тени стен и крыш.

Тот кто никогда не видел парусных судов, созданных поколениями судостроителей-энтузиастов, воплотившими в них благородство и силу, которые они черпали из каких-то нетронутых уголков своих простых душ, пришел бы в восторг от зрелища, довольно обычного двадцать пять лет назад: больших флотилий клиперов, стоявших на якоре по северной стороне Нью-Саутского дока. Их было в те времена так много, что от железных ворот верфи, охраняемых полисменами, тянулся на четверть мили лес мачт — длинный ряд судов, пришвартованных по двое к многочисленным деревянным молам. Перед их высокими рангоутными деревьями рифленые железные ангары казались карликами, утлегари их заходили далеко за берег, а белые с золотом лепные украшения на носу, почти ослепительные в своей чистоте, висели в воздухе над прямой длинной набережной, над лужами и грязью пристаней, где сновали озабоченные люди, такие суетливые и грязные под неподвижно парящими над ними кораблями.

В час прилива можно было видеть, как одно из уже нагруженных судов с задраенными люками выходит из рядов и плывет в открытую часть дока, еще удерживаемое линиями, темными и тонкими, как первые нити паутины, канатами, которые тянутся от носа и кормы к швартовым палам на берегу. Здесь оно, грациозно неподвижное, как птица, которая готовится распушить крылья, ожидало, пока к воротам не подплывут два-три торопливых и шумных буксира. Суетясь вокруг судна, они выводили его в Темзу, оберегали и провожали под поднятыми мостами, по напоминающим плотину проходам между плоскими пристанями с клочками зеленого газона, окруженного гравием, и белой сигнальной мач-

той с реей и гафелем, на которой развевалось два-три сильно потрепанных флага, синих, красных или белых.

Этот Нью-Саутский док, вокруг которого вертятся самые ранние мои воспоминания, принадлежит к группе Вест-Индских доков, так же как и два старых бассейна поменьше, расставшихся уже с былой славой. Один из них назывался Экспорт, а другой — Импорт. Живописные и чистенькие, насколько могут быть чисты доки, эти два бассейна-близнеца распростерлись рядом в темном блеске своих зеркальных вод. В них было уже не тесно. Немногие суда стояли у причальных бочек или у навесов, далеко друг от друга, по углам пустых набережных, и как будто дремали, тихие, ушедшие в себя, равнодушные к сутолоке людской. Странная привлекательность была в этих двух уютных доках, необорудованных, тихих, без энергичной компании подъемных кранов; не видно было торопливой и шумной работы на узких берегах. Их не загромождали никакие подъездные пути. Кучки рабочих собирались около складов и за мирной беседой ели свой завтрак или обед, принесенный на красном бумажном платке, — это напоминало пикник на берегу какого-нибудь уединенного горного озера. Они были тихи и покойны (и, надо сказать, весьма убыточны), эти бассейны, и какой-нибудь капитан, устав от напряженной, кипучей жизни Нью-Саутского дока, который находится всего в нескольких ярдах, мог в обеденный час спуститься сюда, погулять на свободе, подальше от людей, и, если захочется, поразмышлять о суетности дел мирских человеческих. Когда-то эти бассейны, наверное, кишели теми славными старыми, неповоротливыми судами с широкой кормой, что ходили в Вест-Индию. Я думаю, они выносили свое заточение в доках так же стойко, как боролись с волнами, встречая их своими тупыми и честными носами, и степенно выгружали сахар, ром, кофе, черную патоку и кампешевое дерево, — каждое судно собственной лебедкой и таями. Но в то время, когда я впервые увидел эти бассейны, здесь не было уже никаких признаков экспорта, а все импортные грузы, какие мне довелось видеть, состояли из очень редко прибывавших партий тропического леса, громадных, обтесанных, твердых как железо стволов, выросших в лесах вокруг Мексиканского залива. Они

лежали штабелями мощных бревен, и с трудом верилось, что вся эта масса мертвых и оголенных деревьев вышла из недр стройного, такого невинного на вид маленького барка, на носу которого красовалось какое-нибудь простое женское имя — Эллен или Энни.

Но так обычно бывает со всякой выгруженной кладью. Когда она сложена на пристани, то никак не верится, что вся эта уйма помещалась в том самом судне, которое стоит рядом.

Эти два бассейна представляли собой тихий безмятежный уголок в деятельном мире доков, но мне ни разу не посчастливилось получить здесь место для стоянки после более или менее трудного рейса. С первого взгляда становилось ясно, что здесь никогда не бывало толчеи людей и судов. Такая стояла тишина, что, отчетливо вспоминая их, начинаешь вдруг сомневаться, подлинно ли существовали такие места отдыха для усталых кораблей, где они могли дремать и грезить, где у дурных кораблей — ленивых, капризных, злобных, необузданных, упрямых, совершенно непокорных — было сколько угодно досуга, чтобы подумать о своих грехах и раскаяться, и они стояли, печальные, голые, без своего рваного наряда из парусины, с мачтами, покрытыми пылью и золой Лондона. А самое испорченное судно, если ему дать срок, непременно раскается: я знал множество судов и нимало в этом не сомневаюсь. Нет судна безнадежно скверного. И теперь, когда тела их, храбро вынесшие столько бурь, стерты с лица моря одним дуновением новой силы — пара, и то, что было в них хорошего и дурного, предано забвению, как все, что отслужило, не беда, если я стану утверждать, будто среди этих исчезнувших поколений верных слуг человека не было ни единого неисправимого грешника.

В Нью-Саутском доке ни у пленных кораблей, ни у их капитанов, разумеется, не оставалось времени для сожалений, раскаяния, самоанализа и прочих психологических переживаний. От шести часов утра до шести часов вечера в этой тюрьме, которая должна служить наградой за доблесть судам, достигшим гавани, не прекращается тяжелая работа, качаются в воздухе над бортом мощные стропы с разным грузом, и по знаку надсмотрщика тяжело шлепаются в открытые трюмы.

В Нью-Саутском доке специально грузили суда для колоний в те славные (и последние) годы существования быстроходных клиперов, возивших шерсть,— на них было любо смотреть, а управлять ими — одно удовольствие. Некоторые клипера выделялись среди остальных судов красотой, многие из них были, мягко выражаясь, несколько перегружены мачтами; от них ожидали всегда удачных рейсов. Из этой вереницы клиперов, паруса которых рисовались на фоне неба, как гигантская плотная сеть, а сверкание медных частей заметно было на таком расстоянии, на какое хватал глаз полисмена, дежурившего у ворот,— из этих клиперов вряд ли хоть один заходил в какой-либо другой порт на всем широком пространстве земного шара, кроме Лондона и Сиднея, или Лондона и Мельбурна, или Лондона и порта Аделаиды. Разве только еще в Хобарт заходили те, кто вез меньше груза. Я почти готов верить седому штурману с клипера «Герцог С.», говорившему, что все клипера изучили путь к антиподам лучше, чем их капитаны, которые из года в год водят их от Лондона — места заключения — до какого-нибудь австралийского порта, где двадцать пять лет назад они чувствовали себя не пленниками (хотя и были накрепко отшвартованы у деревянных причалов), а почетными гостями.

XXXIV

Города на противоположном полушарии, в те времена не такие большие, как теперь, проявляли интерес к приходящим из Англии судам: эти суда были связующим звеном с «домом». Многочисленность их убеждала эти города, что значение их в мире все возрастает. Приход судов был одним из насущных интересов дня, особенно в Сиднее, где от самого центра этого прекрасного города и со всех главных улиц видны были все клипера, стоявшие в круглой гавани,— не в стенах дока тюрьмы, а в одной из красивейших, просторнейших и надежнейших бухт, над которыми когда-либо сияло солнце. Ныне у этих причалов, которые всегда оставлялись для «морской знати», стоят большие пароходы, весьма внушительные и эффектные. Но они сегодня здесь, а через неделю опять в открытом море. А в мое время клипера, возившие и разный фрахт, и эмигрантов, и обыкновен-

ных пассажиров, оснащенные мощными рангоутами, но стройные, изящные, месяцами стояли здесь, ожидая груза шерсти. Имена их удостоились чести войти в обиход.

По воскресеньям и праздничным дням горожане толпами ходили на набережную в гости к морякам, и скучавший в одиночестве вахтенный офицер утешался ролью чичероне, в особенности когда являлись женщины с приятными манерами, находившие удовольствие в осмотре кают и кают-компаний. Из всех открытых иллюминаторов и кормовых амбразур плыли звуки довольно-таки расстроенных пианино, до тех пор, пока на улицах не замигают газовые фонари и не придет на дежурство ночной сторож, сонный, невыспавшийся днем, спустит флаги и укрепит зажженный фонарь над трапом. Ночь быстро окружала безмолвные опустевшие корабли. Команда гуляла на берегу. С невысокой береговой кручи около трактира «Королевский мыс», популярного среди судовых коков и буфетчиков, с конца Джордж-стрит, где находятся дешевые столовые (обед стоил шесть пенсов), содержимые китайцами, через равномерные промежутки времени доносился крик: «Горячая колбаса!» Сидя у борта старого судна «Герцог С.» (бедняги уж нет, оно погибло у берегов Новой Зеландии!), я как зачарованный этими монотонными, равномерно повторявшимися выкриками слушал часами назойливого торговца и меня так раздражало это нелепое навождение, что я мысленно желал крикуну подавиться куском своей поганой колбасы.

Состоять ночным сторожем пленного (хотя и всеми чтимого) корабля занятие бессмысленное и подходящее только для стариков — так утверждали всегда мои товарищи. И обычно эту обязанность поручали самому старому из матросов экипажа. Но иногда налицо не оказывалось ни самого старого, ни какого-нибудь другого надежного матроса, — во время стоянок в портах команда всегда как-то ухитряется быстро улетучиться на берег. И вот — вероятно приняв во внимание мой юный возраст, неопытность и склонность к задумчивости (из-за всего этого я не очень проворно управлялся с парусами), меня неожиданно назначили на этот завидный пост, о чем мне сообщил самым саркастическим тоном наш помощник капитана, мистер Б.

Я не жалел об этом назначении. Ночная жизнь города доходила с улиц и сюда, к морю, где в тишине сменяли друг друга ночные стражи: то какие-нибудь хулиганы мчались целой компанией вниз, чтобы здесь, подальше от глаз полиции, закончить ссору честной дракой; из неясно видного кольца людей, полускрытых за штабелями груза, доносились до меня звуки ударов, порой стон, топот ног, потом вдруг крик «пора!» взмывал над зловещим взволнованным бормотаньем. То появлялись ночные грабители, преследуемые или преследовавшие кого-нибудь. Сдавленный крик, затем гробовое молчание. Какие-то люди, крадучись, скользили, как призраки, мимо меня по набережной, и снизу, окликнув меня таинственным шепотом, делали мне какие-то невнятные предложения. Заняты в своем роде были и извозчики, которые два раза в неделю, в те ночи, когда ожидалось прибытие пассажирского судна из Англии, выстраивали перед нашим кораблем целый батальон слепящих фонарей. Они слезали с козел и сочным языком простонародья рассказывали друг другу неприличные анекдоты — каждое слово было ясно слышно на борту, где я сидел и курил у главного люка. Раз я целый час вел в высшей степени «интеллигентный» разговор с человеком, которого я не мог разглядеть, — джентльменом из Англии, как он любезным тоном отрекомендовался мне. Я сидел на палубе, он — внизу на пристани, на ящике с пианино (выгруженном с нашего судна на берег в этот самый вечер) и курил сигару с очень хорошим запахом. Разговор касался попеременно политики, науки, естественной истории и оперных певцов. Затем, сказав отрывисто «А вы, кажется, очень неглупый молодой человек», мой собеседник сообщил мне, что его фамилия Сеньор, и ушел — к себе в гостиницу, должно быть. О, тени, тени прошлого! Мне показалось, что я вижу седые бакенбарды, когда он обернулся под фонарем. Как грустно думать, что в силу естественного закона природы он сейчас уже, конечно, в могиле. Я мог бы обвинить его разве только в некотором догматизме суждений. И звали его Сеньор! Мистер Сеньор!

Однако моя сторожевая служба имела и свои неудобства. Как-то в зимнюю, темную, грозовую ночь в июле *,

* В Южном полушарии июль — зимний месяц.

когда я, укрывшись от дождя, стоял полусонный на корме, по трапу вверх взлетело какое-то существо вроде страуса. Я говорю — страуса, потому что существо это двигалось как будто не только на двух ногах, но и при помощи пары коротких крыльев. Но это был человек, а странное сходство с птицей ему придавало пальто, разорванное на спине и развевавшееся двумя половинками у него за плечами. То есть, я так думаю, что это было пальто, ясно разглядеть было невозможно. Уму непостижимо, как он мог добраться до меня с такой быстротой, ни разу не споткнувшись на незнакомой палубе. Для этого нужно было видеть в темноте лучше кошки.

Человек, задыхаясь, стал умолять меня, чтобы я позволил ему укрыться до утра у нас в полубаке. Следуя полученному мною строгому распоряжению, я отказал — сперва мягко, потом, когда он стал настаивать все более дерзко, я заговорил суровым тоном.

— Ради бога пусти, товарищ! За мною гонятся — я тут в одном месте часики захватил...

— Выметайся отсюда! — сказал я.

— Не обижай бедного человека, дружище! — заскулил он жалобно.

— Сейчас же уходи на берег. Ну! Слышишь, что ли?

Молчание. Он весь съежился и был нем, как будто в отчаянии не находил слов. И вдруг — бац! — удар по лицу ослепил меня, и в этой вспышке света исчез мой гость, оставив меня лежащим на спине с позорнейшим «фонарем» под глазом, какой вряд ли получал когда-нибудь человек за честное выполнение долга.

Тени! Тени! Надеюсь, он спасся от врагов, которые тогда за ним гнались, и живет и здравствует по сей день. Но кулачище у него было удивительно тяжелый, а меткость удара в темноте просто поразительная.

Бывали со мной и другие происшествия, большей частью не такие плачевные и более занятные, а одно весьма трагическое. Но самым интересным из всего, что приходилось мне наблюдать, был наш старший помощник капитана, мистер Б.

Он каждый вечер сходил на берег и там в каком-то ресторане встречался со своим старым приятелем, штурманом с барка «Цицерон», стоявшего на другой стороне Круглой Гавани. А поздно ночью я уже издали слышал неровные шаги и громкие голоса двух друзей,

которые вели нескончаемый спор. Штурман «Цицерона» провожал нашего Б. до его корабля и здесь еще с полчаса продолжался бессмысленный и бессвязный, но самый дружеский разговор внизу, у сходней, а потом я слышал, как м-р Б. настаивал, что его черед проводить друга на барк. Оба удалялись и, пока они обходили кругом гавань, я все слышал их интимно-дружеские голоса. Нередко они проделывали этот путь от нашего корабля до «Цицерона» три-четыре раза, провожая один другого от избытка бескорыстной и нежной привязанности. В конце концов усталость, видно, брала свое и они решались расстаться. Доски нашего высокого трапа гнулись и скрипели под тяжестью м-ра Б., который наконец-то возвращался на корабль. Его дородная фигура появлялась наверху. Он стоял пошатываясь.

— Караульный!

— Здесь, сэр!

Пауза.

Он молчал, пока не одолеет три ступеньки внутренней лесенки от поручней до палубы и утвердится надежно на месте. А я, умудренный опытом, не предлагал ему помощи, ибо в такой момент мой начальник принял бы это за оскорбление. Но не раз я дрожал от страха, что он сломает себе шею,— он был очень грузный мужчина.

Стремительный натиск, шум, как от падения чего-то тяжелого,— и дело сделано. Мистеру Б. никогда не приходилось подниматься на ноги. Но ему нужна была минута-другая, чтобы отдышаться после такого спуска.

— Караульный!

— Здесь, сэр!

— Капитан на корабле?

— Так точно, сэр.

Пауза.

— А пес на корабле?

— Так точно, сэр.

Пауза.

Пес у нас был тощий и противный, больше похожий на больного волка, чем на собаку, и в другое время старший помощник капитана не проявлял ни малейшего интереса к этому животному. Но вопрос о нем он задавал неизменно.

— Давай-ка, я обопрись на тебя...

Я всегда ждал этой просьбы. Он тяжело опирался на мое плечо, пока мы не подходили так близко к каюте, что он мог ухватиться за ручку двери. Тут он сразу выпускал мое плечо.

— Хватит. Теперь я и сам справлюсь.

И справлялся. Добирался сам до койки, зажигал лампу, ложился в постель — да, да, и вылезал из нее в половине шестого, когда я будил его, первого человека, появлявшегося утром на палубе. Твердой рукой подносил он к губам чашку утреннего кофе и был готов приступить к своим обязанностям, как будто проспал крепко десять часов. Это был замечательный моряк, лучше многих, ни разу в жизни не пробовавших грога. Он все мог — не сумел только добиться успеха в жизни.

Я помню лишь один случай, когда ему не удалось с первого раза ухватиться за ручку двери. Он подождал немного, попробовал опять — не вышло. Он тяжелее навалился на мое плечо. И медленно перевел дух.

— Чертова ручка!

Не отпуская меня, он повернулся. Лицо его было ярко освещено полной луной.

— Хоть бы мы уж поскорее ушли в море! — прорычал он.

Я чувствовал, что надо что-нибудь сказать, потому что он цеплялся за меня как потерянный и тяжело дышал.

— Да, сэр.

— Не дело это — торчать в порту: суда гниют, люди черт знает до чего доходят.

Я молчал, и через минуту он со вздохом повторил:

— Хотел бы я, чтобы мы поскорее ушли отсюда!

— И я тоже, сэр,— решился я подать реплику.

Держась за мое плечо, он сердито прикрикнул на меня:

— Ты! А тебе то не все равно, в море мы или не в море? Ведь ты... не пьешь...

И даже в ту ночь он в конце концов справился с ручкой, но зажечь лампу, видимо, был уже не в состоянии (должно быть, и не пытался). А утром, как всегда, первым появился на палубе, высокий, с кудрявой головой

на бычьей шее, и наблюдал за приступавшими к работе матросами с обычным своим ироническим и непроницаемым видом.

Десять лет спустя я случайно, совсем неожиданно встретил его на улице, выходя из конторы моего грузополучателя. Я, конечно, не забыл м-ра Б. и его «Теперь я сам справлюсь». Он тоже меня сразу узнал, припомнил и мою фамилию, и название судна, на котором я служил под его командой. Оглядел меня с головы до ног.

— Что делаете здесь?

— Командую маленьким барком,— ответил я.— Пойдем отсюда с грузом на остров Маврикия.— Затем, не подумав, спросил: — А вы что теперь делаете, сэр?

— Я?..— Он смотрел на меня в упор, со знакомой саркастической усмешкой.— Ищу работы.

Я готов был сквозь землю провалиться. Когда-то угольно-черные курчавые волосы м-ра Б. стали пепельно-серыми. Все на нем было безукоризненно опрятно, как всегда, но сильно потерто, каблуки начищенных до блеска башмаков стоптаны. Он не рассердился на меня и мы вместе отправились на мой барк обедать. Он внимательно осматрел все судно, искренне расхвалил и от всей души поздравил меня с таким назначением. За обедом, когда я хотел налить ему вина или пива, он покачал головой и, так как я смотрел на него вопросительно, сказал вполголоса:

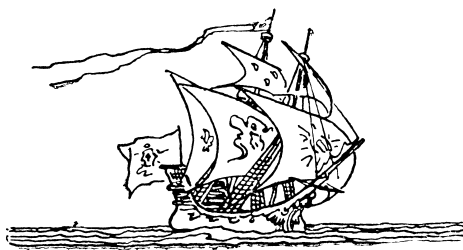
— Нет, я теперь ничего не пью.

После обеда мы опять вышли на палубу. Казалось, он не мог оторваться от моего барка. Мы тогда налаживали новые нижние рангоуты, и он не отходил от работавших, хвалил или поправлял их, давал советы своим прежним, знакомым мне тоном. Обращаясь ко мне, он дважды назвал меня «мальчик», но тотчас поправился: «Капитан». Штурман мой собирался уходить с барка (он женился), но я скрыл это от м-ра Б. Я боялся, что он попросит меня взять его на место штурмана, намекнет на это в мучительно шутливой форме, и я не смогу сделать вид, что не понял. Да, я боялся. Это было немислимо. Не мог я отдавать приказания м-ру Б., да и он, я думаю, недолго подчинился бы мне. С этим он бы не «справился», хотя вот сумел же бросить пить... увы, слишком поздно!

Наконец он ушел. Я смотрел, как он идет по улице, высокий, сильный, с упрямым затылком, и сердце у меня сжималось при мысли, что у него, быть может, уже завтра нечем будет заплатить за ночлег. Но я знал, что если в эту минуту окликну его, он и головы не повернет.

Теперь и он уже лишь призрак прошлого. Но я так и слышу слова, сказанные им когда-то на залитой лунным светом палубе старого «Герцога»:

— Не дело это — торчать в порту. Суда гниют, люди черт знает до чего доходят!





Посвящение

XXXV

Корабли! — воскликнул пожилой матрос в чистом «береговом» костюме. — Корабли! — И его пристальный взгляд, оторвавшись от моего лица, обежал нарядные лепные украшения на носках судов, которые тогда, в конце семидесятых годов, тесным рядом стояли вдоль грязной набережной Нью-Саутского дока. — Корабли-то все хороши; дело не в них, а в людях...

По меньшей мере пятьдесят кораблей, деревянных и железных, формы которых придавали им красоту и быстроходность и являлись величайшим достижением современного кораблестроения, стояли в ряд на якоре, носом к набережной, как будто собранные здесь для выставки — выставки достижений не ремесла, а великого искусства. Они были серого, черного или темно-зеленого

цвета с узкой желтой полосой, отмечавшей изгиб их бортов, или с рядом пестрорасписанных портов, украшавших этой военной раскраской мощные бока грузоносцев, которые знают лишь один триумф — быструю доставку груза, лишь одну славу — славу долгой службы, одни победы — победы в нескончаемой и неприметной борьбе с морем. Большие пустые суда с тщательно подметенными трюмами, только что вышедшие из сухого дока и блестящие свежей окраской, крутобокие и важные, стояли у деревянных пристаней, похожие больше на неподвижные здания, чем на корабли. Другие, уже наполовину нагруженные, почти успевшие принять свой прежний подлинно морской облик судов, поставленных на грузовую ватерлинию, выглядели менее неприступно. Их невысокие трапы как будто приглашали бродивших без дела матросов подняться на борт и «поискать себе койку», попытать счастья у капитана. Два-три готовых к отправке корабля, словно стараясь остаться незамеченными среди затмевавших их товарищей, сидели в воде глубоко, натягивая привязи своих носовых канатов, выставляя напоказ чисто прибранные палубы и закрытые люки. Они готовились кормой вперед уйти из рядов и пленяли той подлинной красотой, которую придает судну надлежащая оснастка.

От ворот верфи до самого дальнего угла, где всегда стоял прижатый боком к каменному краю набережной старый, уже пришедший в полную негодность фрегат «Президент» (тогда — учебное судно из резерва флота), — на протяжении доброй четверти мили над всеми этими корпусами, готовыми и еще не готовыми, сто пятьдесят высоких мачт раскинули необозримую сеть своих снастей, в тесных петлях которой, чернея на фоне неба, торчали, словно запутавшись, тяжелые реи.

Это было замечательное зрелище. Самое жалкое судно на воде трогает сердце моряка, напоминая о своей верной службе в течение всей жизни. А здесь можно было увидеть «аристократию» флота. То было благородное собрание самых красивых и самых быстроходных, — и на носу каждого корабля красовались его название и эмблема — можно было подумать, что находишься в музее гипсовых отливок: женщины в коронах, женщины в развевающихся одеждах, с золотыми сетками на волосах, опоясанные голубыми шарфами, стирали впе-

ред свои красиво округленные руки, словно указывая путь; головы воинов в шлемах и без шлемов, фигуры во весь рост воинов, королей, государственных деятелей, лордов и принцесс — все белые с головы до ног, только кое-где выделялось темное лицо в тюрбане, пестро разодетая фигура какого-нибудь султана или героя Востока. И все они стояли, наклонясь вперед под сенью мощных бугшпритов, словно стремились поскорее начать новый рейс в одиннадцать тысяч миль.

Таковы были чудесные лепные украшения лучших морских кораблей. И не будь я так влюблен в жизнь на море, которую делили с нами эти бесстрастные фигуры, к чему бы мне пытаться передать словами впечатления, о точности которых никто судить не может, так как ни один человек не увидит больше такой выставки произведений искусства кораблестроения и искусства лепки, какую мы когда-то могли обозревать круглый год в галерее под открытым небом, которая называлась: «Нью-Саутский док».

Вся эта компания безмолвных белых королей, принцесс, королей, воинов, аллегорических женских фигур, героинь, государственных деятелей и языческих богов в венцах и шлемах или с непокрытой головой навеки сошла со сцены, до последней минуты простирая над бурлящей пеной свои красивые гипсовые руки или копья, мечи, щиты, трезубцы, в одной и той же позе, выражавшей неустанное стремление вперед. И ничего не осталось от этих кораблей — разве только несколько человек хранят еще в памяти звуки их имен, давно исчезнувших с первой страницы лондонских газет, с больших плакатов на железнодорожных вокзалах и дверях судовых контор, из мыслей матросов, докеров, лоцманов, грузчиков. Не слышатся больше эти имена в перекличке грубых голосов, не назовут их трепещущие в воздухе сигнальные флаги, когда корабли встречаются и расходятся в открытом море.

Пожилой и степенный моряк отвел глаза от леса рангоутов и посмотрел на меня взглядом, утверждавшим наше братство, таинственное братство моряков. Мы с ним встретились случайно и разговорились. Я остановился подле него, заинтересованный тем же, на что обратил внимание и он, — особенностью в парусном вооружении одного явно нового судна. Судну этому еще только

предстояло заслужить ту или иную репутацию у моряков, которые будут делить с ним жизнь. Впрочем, название его уже не сходило у них с языка. Я слышал, как его упоминали в разговоре два дюжих загорелых парня полуморского типа на вокзале Фенчерч-Стрит, где в те времена толпились большей частью мужчины в тельняшках и матросских костюмах, и видно было, что часы прилива интересуют их больше, чем часы прихода и ухода поездов.

Название нового судна уже раньше бросилось мне в глаза на первой странице утренней газеты. Я видел затем это незнакомое сочетание букв, синих на белом поле, на доске объявлений, когда наш поезд останавливался у одной из ветхих деревянных платформ подъездной ветки дока.

О судне говорили (с приличными случаям комментариями) потому, должно быть, что оно в тот день сошло со стапелей. Но это еще далеко не означало, что оно «имеет имя». Непроверенное, незнакомое еще с повадками моря, оно затесалось в эту знатную компанию судов и ожидало отправки в свой первый рейс. Ничто не ручалось за его исправность и надежность, кроме отзыва верфи, откуда оно очертя голову ринулось в мир вод. Оно показалось мне скромным. Я воображал, как оно тихонько, неуверенно прижимается боком к пристани, к которой его пришвартовали новенькими тросами, робея в обществе своих закаленных товарищей, уже испытавших на себе все бешеное неистовство океана и узнавших требовательную любовь моряков. Они проделали больше дальних рейсов, принесших им известность, чем оно прожило недель, окруженное вниманием, которое всегда уделяют новому судну, как юной невесте. Даже старые брюзги-докеры поглядывали на него благосклонно.

Если бы этот новичок, робевший на пороге трудной и неизвестной жизни, в которой от кораблей так много требуется, мог слышать и понимать человеческую речь, ничто бы так не ободрило и не утешило его, как тот тон глубокого убеждения, каким почтенный старый моряк повторил первую половину своей фразы:

— Да, суда-то все хороши...

Учтивость не позволила ему повторить конец фразы, полный горечи. Старик, видимо, спохватился, что невеж-

ливо настаивать на таком мнении. Он видел, что я моряк и, может быть, как и он, ищу места, а значит — мы с ним товарищи, но все же я был офицер, принадлежал к обитателям скудно населенной кормовой части судна, где главным образом и создается хорошая или дурная репутация судна.

— А можете ли вы сказать это обо всех кораблях? — спросил я, чтобы поддержать разговор. Ибо хоть я и был моряком, но в доки пришел не затем, чтобы приискать себе место («приискать койку» как говорят моряки), — занятие, поглощающее всего человека, как азартная игра, и мало благоприятствующее свободному обмену мнений, так как оно пагубно влияет на кроткое расположение духа, необходимое для общения с ближними.

— С ними всегда можно поладить, — авторитетно заявил мой собеседник.

Он, как и я, был не прочь поговорить. Если он и пришел в док искать работы, не заметно было, чтобы его угнетало беспокойство относительно исхода этих поисков. У него был безмятежный вид человека, за которого не навязчиво, но убедительно говорит его наружность и против которого не может устоять ни один капитан, набирающий на свое судно матросов. И в самом деле, я узнал от него, что штурман «Гипериона» уже «записал» его в качестве рулевого. «В пятницу подпишем договор, а в субботу, до утреннего прилива, приказано всем явиться», — заметил он непринужденно и беспечно. Сказанному странно противоречила явная готовность матроса стоять тут и болтать битый час с совершенно незнакомым человеком.

— «Гиперион»? Что-то я не припомню такого корабля. Как он — хорошим считается?

Из его обстоятельного ответа я заключил, что «Гиперион» имел не особенно блестящую репутацию: ход у него был недостаточно быстрый. Впрочем, мой собеседник полагал, что если управлять «Гиперионом» как следует, то он «не будет валять дурака». Несколько лет назад он видел это судно в Калькутте, и кто-то говорил ему тогда, что, поднимаясь вверх по Темзе, «Гиперион» потерял обе трубки своих клюзов. Впрочем, это могло случиться и по вине лоцмана. А вот только что он толковал с юнгами на борту и слышал от них, что в по-

следний рейс «Гиперион» отклонился от курса, лег в дрейф и потерял якорь и цепь. Конечно, может быть, за ним недостаточно внимательно присматривали. Все же в общем это показывает, что с якорями у «Гипериона» неладно. И вообще, управлять им трудно. Но в этот рейс он идет с новым капитаном и новым штурманом, так что неизвестно, как он себя поведет...

Вот в таких разговорах моряков на берегу и устанавливается постепенно за судном та или иная репутация, обсуждаются его достоинства и недостатки с таким же вкусом, как сплетни о людях, комментируются его индивидуальные особенности. При этом успехи судна усиленно восхваляются, а грехи замалчиваются или смягчаются, как нечто неизбежное в нашем несовершенном мире и потому не заслуживающее пристального внимания людей, которым корабли помогают вырвать у сурового моря свой горький кусок хлеба. Все эти разговоры создают судну «имя», и оно передается от одной команды к другой без всякого злорадства и враждебности, с терпимостью, продиктованной сознанием взаимной зависимости между кораблем и моряком, сознанием ответственности за его успехи и опасные последствия его дефектов.

Этими чувствами объясняется гордость моряка за свой корабль. «Корабли все хороши»,— сказал мой почтенный рулевой с большим убеждением и легкой иронией. Но они не совсем таковы, какими их хотят видеть люди. У них свой собственный характер; они поддерживают в нас чувство самоуважения благодаря тому, что их достоинства требуют от нас большого искусства, а их пороки — выносливости и отваги.

Трудно сказать, какое из этих высоких требований нам больше льстит. Но факт тот, что, слушая более двадцати лет на море и на берегу разговоры моряков о судах, я ни разу не уловил ноты недоброжелательства. Не скрою, что я слышал весьма явственно ноту богохульственную в увещаниях, которые вымокший, озябший, измученный матрос обращал к судну, а в минуты отчаяния — и ко всем кораблям, когда-либо спущенным на воду, ко всему этому требовательному племени, плавающему по океанам. Доводилось мне слышать от моряков и проклятия по адресу капризной стихии, колдовское очарование которой пережило накопленный опыт веков и

пленило этих моряков, как пленяло поколения людей, живших до нас.

Что бы ни говорили, как бы ни клялись в любви к морю некоторые люди (на суше), сколько бы ни воспевали его в прозе и в поэзии, никогда море не было человеку другом. Оно не более как потатчик неугомонности человеческой, опасный подстрекатель, поощряющий и разжигающий наше стремление в широкий мир. Оно, как и наша любезная земля, неверно нам, его не трогают ни доблесть, ни труды и муки, ни самоотверженность, оно не признает нерушимой власти. Море никогда не защищает интересов своих хозяев, как те страны, где обосновались нации-победительницы, оно не качает их колыбелей, не ставит памятников на их могилах. Безумен тот человек или народ, который доверится дружбе моря и забудет о его мощи и коварстве! Как будто считая, что он слишком велик и могуч и для него необязательны общепринятые правила добродетели, океан не знает ни сострадания, ни веры, ни закона, не помнит ничего. Чтобы при его непостоянстве все-таки заставить море служить человеку, нужна неустрашимая твердость, бессонная, вооруженная, ревнивая бдительность, в которой, пожалуй, всегда было больше ненависти, чем любви. *Odi et amo* — вот догмат тех, кто сознательно или слепо отдал свою жизнь во власть моря. Все бурные страсти юности человеческой, погоня за добычей и погоня за славой, любовь к приключениям и любовь к опасностям, великая тоска по Неведомому и грандиозные мечты о власти и могуществе — все промелькнуло как тени в зеркале, не оставив по себе следа на таинственном лице моря. Непроницаемое и бесчувственное, оно не дарит ничего тем, кто ищет его непостоянных милостей. Его не покоришь, как землю, никаким трудом и терпением. Несмотря на силу его чар, погубившую столь многих, его никогда не любили так, как любят горы, равнины, даже пустыню. Если оставить в стороне торжественные уверения и хвалу писателей, для которых (смело можно сказать) нет ничего на свете важнее ритма их строк и звучания фразы, то, право, эта любовь к морю, о которой так охотно твердят некоторые люди и целые народы, оказывается чувством весьма смешанным: в нем есть большая доза тщеславия, немалую роль играет необходимость, а лучшую, самую искреннюю часть состав-

ляет любовь к кораблям, этим неутомимым слугам наших надежд и нашего самолюбия. Ибо среди сотен людей, бранивших море,— от Шекспира, которому принадлежит строка:

«Свирепей голода, тоски и моря»

и до последнего темного матроса, «морского волка» старого образца с весьма скудным запасом слов и еще более скудным запасом мыслей — не найдется, я думаю, ни единого моряка, который когда-либо с проклятием произнес бы название судна, хорошего или плохого. И если бы тяжкие невзгоды морской службы довели его до того, что он нечестиво поднял бы руку на свое судно, прикосновение это было бы наверное легко, как легка рука мужчины, когда он с безгрешной лаской касается любимой женщины.

XXXVI

Любовь к кораблям сильно отличается от любви, которую питают люди ко всяким другим творениям рук своих — к домам, например: она не запятнана тщеславием обладателя. К ней может примешиваться гордость своим искусством, ответственностью, терпением, но в остальном любовь человека к кораблю — чувство бескорыстное. Даже если судно его собственность, ни один моряк не дорожит им только как источником дохода. Я уверен, что никогда этого не могло быть; ибо купец-судохозяин, даже самый достойный, всегда оставался за той оградой чувства, которая укрывает равноправных и верных товарищей — корабль и моряка, поддерживающих друг друга в борьбе с неумолимой враждой океана.

Океану (не будем этого замалчивать) великодушие чуждо. Никакие проявления человеческой доблести — бесстрашие, отвага, стойкость, верность — его не трогают. Он пребывает в безответственном сознании своего могущества. Он бесстыдно жесток, как деспот, испорченный лестью. Он не выносит ни малейшего неповиновения и остается непримиримым врагом кораблей и людей с тех пор, как корабли и люди впервые имели неслыханную смелость вместе пуститься в плавание, не убоявшись его нахмуренного чела. С того дня он не переставал глотать флоты и людей, и ярость его не утоляется бесчисленным множеством жертв — разбитых

кораблей и погубленных жизней. И ныне, как всегда, он готов обмануть и предать, разбить вдребезги неисправимый оптимизм людей, которые, полагаясь на верность кораблей, пытаются вырвать у него счастье своего домашнего очага, господство в мире, или хотя бы только кусок хлеба, который спасает их от голода. Если и не всегда он гневен и буен, втайне он всегда готов поглотить вас. Непостижимая жестокость — самое удивительное из свойств бездны морской.

Я впервые почувствовал, как она страшна, много лет назад, во время плавания в средней Атлантике, когда мы приняли на борт экипаж датского брига, шедшего из Вест-Индии обратно на родину. В то утро редкий серебристый туман смягчил неподвижное пышное великолепие солнечного света без теней, и небо уже казалось не таким далеким, а океан кругом — не таким безмерным. Был один из тех дней, когда мощь океана мила нам, как сильная натура мужчины в минуты безмолвной близости. Еще при восходе солнца мы заметили на западе черное пятнышко — оно словно висело высоко в пустоте за мерцающей серебристо-голубой вуалью, коворя по временам шевелилась, как будто плыла по ветру, тихонько подгонявшему нас. Мирная тишина этого волшебного утра была так глубока, так безмятежна, что казалось, будто каждое громко произнесенное на палубе слово долетит до самой глубины этой безбрежной тайны, рожденной от союза воды и неба. Мы невольно старались говорить тише.

— По-моему, сэр, это какой-то обломок в воде, — тихо сказал капитану его второй помощник, сходя сверху с биноклем через плечо. И капитан, ничего не отвечая, сделал рулевому знак править на мелькавшее впереди черное пятнышко. Теперь мы видели уже торчавшее из воды подобие пня с обломанным концом — все, что осталось от сорванных мачт брига.

Капитан вполголоса, словно ведя обычный разговор, объяснял штурману, что такие обломки крушения очень опасны и он боится, как бы наше судно не натолкнулось на них ночью. Вдруг впереди кто-то из матросов вскрикнул:

— Да там на борту люди, сэр! Я вижу их!

Он закричал это каким-то странным, удивившим всех, чужим голосом. Крик его послужил сигналом для вне-

запного взрыва восклицаний. Нижние вахтенные все разом кинулись наверх, как выскочил из камбуза. Теперь всем уже видны были эти бедняги там, на остовах брига. Живы! И тотчас нам стало казаться, что наше судно (о котором вполне справедливо говорили, что оно не имеет себе равных по скорости при легком ветре) утратило всякую способность двигаться, как будто море стало вязким и прилипло к его бортам. Но оно все-таки двигалось. Неразлучная спутница его жизни, Безмерность, выбрала этот день, чтобы овеять его своим дыханием так тихо, как спящего ребенка. Шумное волнение на палубе утихло, и наше судно, — знаменитое тем, что всегда сохраняло хороший ход и слушалось руля, пока дул ветерок, хотя бы такой слабый, что он только перо мог поднять, — белое и бесшумное, как призрак, даже не оставляя ряби, точно крадучись, шло на помощь к искалеченному товарищу, которого настигала смерть в солнечной дымке тихого дня.

Ни на секунду не отрываясь от бинокля, капитан сказал дрожащим голосом:

— Они там, на корме, чем-то машут нам...

Он рывком поставил бинокль на стекло люка и зашагал по юту.

— Флаг или рубашка, не разберу! — крикнул он раздраженно. — Какая-то тряпка, черт ее побери!..

Он сделал еще несколько рейсов по юту, время от времени нетерпеливо поглядывая за борт, чтобы проверить, с какой скоростью мы идем. Его нервные шаги резко отдавались в тишине палубы, где все остальные, словно в забытьи, неподвижно смотрели в одном направлении.

— Нет, так не годится! — вдруг закричал капитан. — Спускать шлюпки! Живо!

Раньше чем я прыгнул в шлюпку, он отвел меня в сторону и предостерег:

— Как подплывешь, смотри, чтоб он не потянул тебя за собой на дно. Понял?

Он пробурчал это тихо, чтобы не услышал никто из матросов, возившихся со шлюпочными таями, но я все-таки был возмущен. «Господи! Как будто в такие минуты можно думать об опасности!» — мысленно воскликнул я с презрением к такой хладнокровной осторожности.

Прежде чем стать настоящим моряком, получаешь немало уроков,— и я тут же получил заслуженный нагоняй. Опытному командиру достаточно было одного взгляда, чтобы прочесть мои мысли.

— Ты едешь туда, чтобы спасти людей, а не затем, чтобы зря топить шлюпку с экипажем! — прорычал он мне в ухо. Но когда мы отчалили, он перегнулся через борт и крикнул:

— Гоните, ребята! Все теперь зависит от силы ваших рук!

И мы гнали! Никогда бы не поверил, что команда обыкновенного торгового судна способна грести с такой свирепой энергией.

То, что капитану было ясно еще раньше чем мы отъехали, мы все поняли потом. Успех нашего предприятия висел на волоске над этой водяной бездной, которая не хочет отдавать своих мертвецов до дня Страшного суда.

Две шлюпки мчались наперегонки со Смертью, и призом в этом соревновании была жизнь девяти человек. А Смерть далеко опередила нас.

Мы уже издаലെка видели, что матросы брига работают насосами, все еще откачивая воду из этой развалины, которая уже погрузилась так глубоко, что небольшие волны, на которых наши шлюпки, не замедляя хода, легко поднимались и опускались, плещутся почти вровень с ее бортом и набегают на концы снастей, уныло качавшиеся под оголенным бугшпритом.

Из всех дней, которые когда-либо сияли над одиноко боровшимися и погибавшими кораблями с тех пор, как скандинавские пираты впервые поплыли к Западу наперекор атлантическим волнам,— мы при всем старании не могли бы выбрать лучшего дня для своих гонок. А гонки были необычайные. Когда мы приближались к финишу, между первой и второй лодкой расстояние было не больше длины весла, а Смерть вставала на верхушке каждой волны. Вода то заливала борта брига, то лениво откатывалась с тихим плеском, как бы играя вокруг неподвижной скалы, и сонно журчала в желобах клюзов. И у кормовой, и у носовой части уже не было фальшбортов и виднелась пустая палуба, с которой все было снесено начисто — шлюпки, мачты, будки, жилые помещения, все, за исключением рымов и насадок помп.

Я мельком увидел эту печальную картину в то время, как, собрав все силы, снимал с брига последнего из спасенных нами людей — капитана, который буквально свалился мне на руки.

Странная безмолвная сцена спасения — без приветственных криков, без единого слова, жеста, знака, без обмена взглядами. До самой последней минуты люди на брига не выпускали из рук насосов, поливавших двумя светлыми струями их голые ноги. Сквозь прорехи изорванных рубашек виднелось коричневое тело. И эти две кучки полуголых, едва прикрытых лохмотьями моряков продолжали непрерывно сгибаться и разгибаться в тяжелой работе, от которой ломит спину. Они настолько были поглощены ею, что не имели времени бросить взгляд через плечо на спешившую к ним помощь. Когда мы домчались до брига, чей-то голос там выкрикнул одно, только одно хриплое слово команды — и вдруг они все, как были, с непокрытыми головами, с серым налетом соли во всех морщинах и складках обросших, изможденных лиц, тупо моргая покрасневшими веками, выпустили рукоятки насосов и ринулись к нам. Спотыкаясь и толкая друг друга, они буквально свалились нам на головы. Шум и грохот, с которыми они прыгали в наши шлюпки, сильно разрушали тот ореол трагического достоинства, которым мы в своем воображении окружаем сцены борьбы человека с морем. В этот чудесный день, полный мирной ласки ветра и слегка затуманенного солнечного света, умерла моя романтическая влюбленность в то, что человеческая фантазия называет священным величием природы. Меня возмущало циничное равнодушие моря к человеческому страданию и мужеству, таившимся в этой нелепой, панической сцене спасения от гибели девяти славных честных моряков. В кротком благодущии моря я увидел лицемерие — оно только поневоле бывает таким кротким. Исчез боговейный страх, который я испытывал перед ним когда-то. Я готов был отныне горько насмеяться над его чарами и злобно восставать против его свирепости. За одну минуту, пока мы отплывали от брига, я успел трезво взглянуть на избранный мною в жизни путь. Иллюзии исчезли, но влекущая сила моря продолжала действовать неотразимо. Я, наконец, стал настоящим моряком.

С четверть часа мы гребли изо всех сил, затем положили весла и стали ждать наш корабль. Он шел к нам с надутыми парусами, и за дымкой издалика, казался таким хрупким, стройным, полным благородного изящества. Капитан брига, который сидел рядом со мной на офицерском месте, подпирая голову руками, поднял ее и с какой-то угрюмой словоохотливостью стал рассказывать...

У них ураганом сорвало мачты и судно дало течь. Несколько недель носилось оно по морю, и все время им приходилось насосами откачивать воду. Непогода все больше разыгрывалась, корабли, которые они видели в море, не замечали их сигналов, течь постепенно усиливалась, а сколотить плот было не из чего, море унесло все. Очень тяжело было видеть, как судно за судном проходят вдалеке. «Будто все сговорились дать нам утонуть»,— добавил капитан. Но они пытались до последней возможности помешать бригу уйти в воду и без отдыха работали насосами. Еды не хватало, ели большей частью все сырое... «И вчера вечером,— монотонно рассказывал капитан,— когда солнце село, люди совсем пали духом».

Он сделал в этом месте почти неощутимую паузу и продолжал, не меняя тона:

— Они мне заявили, что бриг все равно не спасти и что они достаточно потрудились. Я не ответил ни слова. Что я мог сказать? Это не был бунт. Они были правы. Всю ночь они лежали на корме, как мертвые. А я не ложился... Стоял на вахте. Как только рассвело, я увидел ваш корабль. Подождал, пока станет светлее. Ветер дул мне в лицо и начал слабеть. Тогда я закричал из последних сил: «Глядите, корабль!», но только два матроса медленно встали и подошли ко мне. Долго мы стояли втроем и смотрели, как вы идете к нам, а ветер упал почти до штиля. Потом и остальные стали медленно подниматься один за другим и, наконец, вся команда собралась у меня за спиной. Я обернулся и сказал им, что судно, как они сами видят, идет по направлению к нам, но при таком слабом ветре оно может прийти слишком поздно, если мы не постараемся удержать бриг на воде до тех пор, пока вы не подоспеете и не спасете всех нас. Так я им сказал и скомандовал: «К насосам!»...

Он отдал приказ и, подавая пример, первый взялся за рукоятку насоса. Но, должно быть, матросы еще с минуту колебались, нерешительно переглядывались, и затем только последовали примеру капитана.

— Ха-ха-ха! — капитан вдруг, совсем неожиданно, рассмеялся идиотским, нервным, растроганным смехом. — Они так пали духом! Слишком долго судьба над ними издевалась, — пояснил он тоном извинения и, опустив глаза, замолчал.

Двадцать пять лет — долгий срок, то, что было четверть века назад, — далекое и туманное прошлое. Но я как сейчас вижу темно-коричневые ноги, руки, лица двоих спасенных людей, которых море лишило мужества. Они лежали, свернувшись по-собачьи, не шевелясь, на дне шлюпки. Мои матросы, наклонясь к уключинам, смотрели и слушали так, как будто все, что рассказывал капитан брига, происходило сейчас, здесь, перед их глазами. Капитан вдруг поднял голову и спросил у меня, какой сегодня день: они потеряли счет дням. Когда я ответил ему, что сегодня воскресенье, двадцать второе число, он нахмурил брови, что-то подсчитал в уме, потом два раза печально кивнул головой, глядя куда-то в пространство.

Вид у него был плачевно неопрятный, а лицо выражало какую-то иступленную скорбь. Если бы не ясный, открытый взгляд его голубых глаз, которые каждую минуту утомленно и грустно искали в море покинутый бриг, словно они ни на чем другом не могли остановиться, — капитана можно было бы принять за помешанного. Но он был слишком простой человек, чтобы сойти с ума, в нем была та мужественная простота, которая одна только и помогает сохранить душу и тело при столкновении с коварной и смертельной игривостью моря или его менее противной яростью.

В то утро оно, не буйствуя, но и не играя и не смеясь, заключало наше судно (которое по мере приближения казалось все больше), наши шлюпки со спасенными и оставленный позади остов брига в широко открытые ласковые объятия своей тишины, полузабывшись в светлом солнечном тумане, как в бесконечном и благодатном сне. На поверхности его не заметно было ни малейшего волнения, ни мимолетной тени, ни морщинки. Легкая зыбь пробегала по ней временами так тихо, что

вспоминались красивые складки блестящего шелка, серого с зеленым отливом. Мы гребли исправно. Но когда капитан брига, бросив взгляд через плечо, вдруг тихо вскрикнул, я вскочил, матросы, инстинктивно, не дожидаясь команды, подняли весла в воздух, и лодку стало относить в сторону.

Капитан вцепился мне в плечо, а другой рукой указывал назад, в безбрежную тишь океана. После первого восклицания, остановившего движение наших весел, он не произнес ни одного слова, но всей своей позой как будто говорил с негодованием: «Смотрите!» Я ничего не понимал. Какое страшное видение встало перед его глазами? Я был испуган удивительной живостью его неподвижной позы, и сердце мое забилося сильнее в предчувствии чего-то нежданного и страшного. Тишина вокруг стала нестерпимо гнетущей.

С минуту шелковые переливы зыби казались все такими же невинными. Я видел, как каждая волна вставала у туманной линии горизонта далеко-далеко за остовом брига, и через мгновение она с легким дружеским толчком проходила под нашей лодкой и бежала дальше. Баюкающая мерность прилива и отлива, неизменная мягкость этой непобедимой силы, великое очарование открытого моря чудесно горячили кровь как тонкий яд любовного напитка. Но все это длилось только несколько мгновений, затем я тоже вскочил и лодка закачалась, как неопытный новичок, впервые ступивший на палубу.

Происходило что-то жуткое, непонятное. Вокруг все как будто пришло в смятение. Я с недоверчивым ужасом смотрел, как загипнотизированный, так, как следил бы за быстрыми, неуловимыми движениями убийцы или насильника, делавшего свое страшное дело во мраке. Как по сигналу, плавное движение волн вокруг брига сразу прекратилось. И — странный оптический обман! — все море как будто вздыбилось и надвинулось на бриг могучим движением своей шелковой глади, в одном месте которой бешено прорвалась и забурилась пена. Затем оно отступило. Все миновало, тихие волны, как прежде, катились от горизонта непрерывно к морю и, проходя под нами, дружескими толчками легко встряхивали лодку. Вдали, на том месте, где был бриг, на зеленовато-серой поверхности сердито кружилось белое пятно. Оно уменьшалось быстро и бесшумно, подобно кучке чистого снега,

тающего на солнце. И глубокая тишина, наступившая после этой вспышки неумолимой ненависти моря, таила в себе страшные мысли и призраки бедствий.

— Конец! — воскликнул мой крючный и, поплевав на руки, крепче схватился за весло. Капитан брига медленно опустил застывшую в воздухе руку и поглядел на нас серьезно и молча, словно прося нас разделить его простодушное удивление и ужас. Он сел подле меня и все с тем же серьезным выражением нагнулсь вперед, к моим матросам, которые дружно, в лад, поднимая и опуская весла, внимательно смотрели ему в лицо.

— Ни одно судно не плавало так хорошо, — сказал он им убежденно после минуты тягостного молчания. У него дрожали губы, и он, видимо, искал подходящих выражений для этого надгробного слова. — Бриг наш был мал, да надежен, и я никогда за него не беспокоился. Он был крепкий. В прошлый рейс я брал с собой в плавание жену и двоих ребят. Ни одно судно не продержалось бы столько времени при таком шторме, какой трепал его изо дня в день, пока мы две недели назад не потеряли мачты. А его только сильно потрепало и больше ничего. Поверьте мне. Он держался бог знает сколько времени, но не могло же это длиться вечно. И так уже долго продержался... Хорошо, что это кончилось. Еще ни одно судно не шло ко дну в такую чудную погоду.

Да, он сумел произнести надгробное слово своему кораблю, этот потомок древних мореплавателей, которым для существования, не грешившего избытком человеческих добродетелей, требовалось на берегу только одно — твердая земля под ногами. Заслуги предков, мудрых мореходов, и простота собственного сердца подсказали ему слова этой прекрасной надгробной речи. В ней было все что полагается — благочестивая вера, должная хвала благородному покойнику, поучительный перечень его заслуг. Пока судно его жило, капитан любил его. Но оно страдало — и он был рад, что оно нашло, наконец, успокоение. Прекрасная речь! И ортодоксальная притом по своей верности основному догмату моряков: «Суда все хороши». Кто живет морем, для того это от начала до конца должно оставаться символом веры. Украдкой поглядывая на капитана, я думал о том, что некоторые люди, пожалуй, по чести и совести достойны произносить надгробную хвалу верности кораблей в жизни и смерти.

Капитан сидел рядом со мной, сложив руки на коленях, и не произнес больше ни слова, не шевельнулся, пока не упала на шлюпку тень от парусов нашего корабля. Только громкое ура, которым приветствовали на нем возвратившихся с призом победителей, заставило капитана поднять голову, и его хмурое лицо осветилось бледной улыбкой кроткого снисхождения.

Улыбка достойного потомка древних мореходов, чья дерзкая отвага не оставила следов величия и славы на водах океана, завершила круг моего посвящения. Бездонная глубина наследственной мудрости была в этой грустной улыбке, и детски наивным торжеством показались мне после нее веселые приветственные крики. Наша команда кричала ура с таким безграничным доверием. Честные души! Как будто можно когда-нибудь быть уверенным в победе над морем, которое предало столько кораблей с большим именем и столько гордых людей, похоронило столько неумных стремлений к славе, могуществу, богатству, величию!

Когда я подвел шлюпку под тали, капитан нашего корабля в чудесном настроении перегнулся через перила, свесив красные, покрытые веснушками руки, и крикнул мне из глубины своей бороды саркастическим тоном философа-циника:

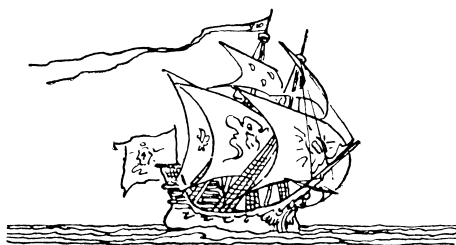
— Значит ты все-таки не потопил шлюпку и привел ее обратно, а?

Сарказм был обычной манерой капитана, и в защиту его можно сказать одно — что сарказм был не напускной, а искренний. Впрочем, это не делало его приятнее.

— Да. Привел ее в порядке, сэр,— отвечал я. И милейший капитан мне поверил. Он не способен был увидеть признаки моего «посвящения». А между тем я вернулся уже не тем юнцом, который сегодня утром спускал шлюпку, горя нетерпением вступить в состязание со смертью и завоевать приз — жизнь девяти человек.

Да, другими глазами глядел я теперь на море. Я узнал, что оно способно предать благородный пыл юности так же беспощадно, с таким же равнодушием к добру и злу, как предало бы самую низкую алчность и самый высокий героизм. Моей прежней веры в благородство и великодушие моря как не бывало. Я видел его теперь таким, как оно есть,— знал, что оно способно играть людьми, пока окончательно не сломит в них дух, и до смерти замучить

крепкие суда. Ничто не трогает полной злобных замыслов души его. Для всех открытое и никому не верное, оно пускает в ход свои дивные чары для того, чтобы губить самое прекрасное. Любить его тяжело. Оно не знает верности данному обещанию, верности в беде, долгой дружбы и преданности. Оно постоянно сулит очень много. Но единственный путь к обладанию тем, что оно сулит,— энергия. Энергия ревнивая, не знающая сна и покоя, энергия и стойкость человека, стерегущего заветное сокровище в своем доме.





Колыбель мореплавания

XXXVII

Колыбель мореплавания и искусства морских сражений, Средиземное море, с именем которого связаны представления о славе и приключениях, этом общем наследии всего человечества, особенно дорого сердцу моряка. В этом море протекло раннее детство кораблей. Моряк смотрит на него с таким чувством, какое, вероятно, вызывает у человека детская в старом-престаром доме, где учились ходить бесчисленные поколения его семьи. Я говорю «его семьи», потому что в известном смысле все моряки — дети одной семьи: все они прямые потомки того предприимчивого волосатого предка, который, сев верхом на неотесанное бревно и гребя толстым суком, совершил первое каботажное плавание в закрытой бухте под восторженные крики всего своего племени. Да, моряки — братья.

Остается лишь пожалеть о том, что члены морского братства, поколения которого учились в этой громадной детской ходить по палубе, не раз занимались здесь тем, что резали друг друга. Но, видно, такие крайности в жизни неизбежны. Не будь у людей склонности к убийству и другим несправедливым действиям, история не знала бы героизма. Это мысль утешительная. И, кроме того, беспристрастно обозревая ряд кровопролитий, мы приходим к заключению, что значение их ничтожно. Вспомним все — от Саламина до Акцииума, от Лепанто и Нила до морской резни при Наварине, не говоря уже о других, менее крупных вооруженных столкновениях. И что же? Вся кровь, героически пролитая в Средиземном море, не запятнала ни единым алым следом густую лазурь его классических вод.

Вы мне можете возразить, что битвы решали судьбу человечества. Однако вопрос, хорошо ли они ее решали, остается открытым. Вряд ли стоит об этом толковать. Весьма вероятно, что если бы битва при Саламине никогда не произошла, мир имел бы такой же точно облик, как сейчас,— облик, созданный влиянием посредственности и близорукими усилиями людей. На протяжении всей длинной цепи тяжких страданий, несправедливости, позора и насилий наибольшую власть над народами земли всегда имел страх — тот страх, который дешевая риторика легко превращает в ярость, ненависть и стремление к насилию. Самый невинный, простодушный страх послужил причиной многих войн. Конечно, я говорю не о страхе перед войной, ибо с эволюцией идей и чувств война стала, в конце концов, представляться людям какой-то полумистической эффектной церемонией с торжественным ритуалом и предварительными заклинаниями. Представление об истинной сущности войны утрачено народами. Понимать, в чем подлинный характер, этика и сила войны, может только человек с убором из перьев на голове, с продетым в нос кольцом или, еще лучше, с татуировкой на груди и спиленными зубами. К сожалению, вернуться к этим простым украшениям невозможно. Мы прикованы к колеснице прогресса. Возврата нет. И, в довершение наших бед, цивилизация, так много способствовавшая комфорту и украшению наших тел и развитию ума, сделала законное убийство — войну — ужасно, бессмысленно дорогим занятием.

Правительства всех стран подошли к вопросу об улучшении вооружения очень нервно, поспешно, необдуманно, тогда как правильный путь лежал у них перед глазами и нужно было спокойно и решительно пойти по этому пути: изобретателей соответствующей категории следовало вознаградить с достойной щедростью, как того требовала справедливость, за их ученые труды и ночные бдения, а тела этих господ разнести на клочки при помощи усовершенствованных ими взрывчатых веществ и орудий. Проделать это нужно было публично и как можно шире огласить — из соображений простой осторожности. Таким образом, умерили бы пыл исследователей в этой области, не нарушив священных прав науки. Но наши вожди и повелители не захотели спокойно поразмыслить и не вступили на этот путь. Сторонник государственной экономии не может не испытывать чувства острой горечи при мысли о том, что во времена битвы при Акциуме (а сражались там не более не менее, как за господство над миром), флот Октавия Цезаря и флот Антония, включая сюда и Египетский дивизион, и галеру Клеопатры с пурпуровыми парусами, стоили, вероятно, меньше, чем два нынешних военных корабля, или, выражаясь современным книжным жаргоном, две боевые единицы. Но сколько ни употребляй этот неуклюжий жаргон, невозможно скрыть хорошо проверенных фактов, которые удручают всякого ученого экономиста. Вряд ли Средиземное море когда-нибудь еще увидит сражение с более крупными последствиями, чем имела битва при Акциуме. Но когда наступит время для следующей великой исторической битвы, дно Средиземного моря обогатится сокровищем, еще там невиданным: некоторым количеством железного лома, который обошелся дороже золота обманутому населению островов и материков нашей планеты.

XXXVIII

Счастлив, кто, подобно Улиссу, странствовал и переживал приключения. А для путешествий с приключениями нет более подходящего моря, чем Средиземное, которое древним казалось безграничным и полным чудес. И оно в самом деле было тогда таким: ибо это мы, люди, побуждаемые смелостью нашего ума и неугомонностью сердца, творим все чудеса и всю романтику мира.

Только для моряков Средиземного моря пели златокудрые сирены среди черных скал над шипящей белой пеной, и таинственные голоса слышались во мраке над бегущей волной, голоса грозные, манящие или пророческие, как голос, услышанный в начале христианской эры капитаном африканского судна в Сиртском заливе, где тихие ночи полны странного шепота и летающих теней. Голос окликнул капитана по имени и повелел ему идти и возвестить людям, что умер великий Пан. И великая легенда Средиземного моря, о которой поется в старых народных песнях, о которой важно повествует история,— живет до сих пор в нашей памяти, чарующая и бессмертная.

Таинственное и страшное море, по которому странствовал хитроумный Улисс, на котором поднимали бурю разгневанные боги Олимпа, море, укрывавшее на своих островах свирепость диковинных чудовищ и хитрости необычайных женщин, дорога героев и мудрецов, воинов, пиратов и святых, будничное, прозаическое море карфагенских купцов и место развлечений римских цезарей,— это море чтит каждый моряк; ведь именно здесь родился тот дух смелого вызова великим водам земного шара, который и есть основное в профессии моряка. Уйдя отсюда на запад и на юг, как юноша, покидающий родительский дом, он нашел дорогу в Индию, открыл берега нового материка, и, наконец, пересек необъятный Тихий океан, щедро усеянный группами островов, далеких и таинственных, как плеяды звезд на небе.

Первое стремление людей к мореплаванию приняло конкретную форму в Средиземном море, где нет приливов и отливов, нет скрытых мелей и предательских течений, как будто кто-то умышленно очистил его в нежной заботе о начинающих мореходах. Крутые берега Средиземного моря благоприятствовали пионерам мореплавания в одном из самых дерзких предприятий человеческих. Это волшебное море классических приключений ведет человека осторожно от мыса к мысу, от бухты к бухте, от острова к острову — и вперед, в заманчивую ширь океанов за Геркулесовыми Столбами.

XXXIX

Очарование Средиземного моря сохранилось в незабываемом аромате моей пролетевшей молодости, и до сих пор это море, на котором одни только римляне властво-

вали неоспоримо, имеет для меня всю прелесть юношеской романтики.

Первую в моей жизни рождественскую ночь в море я провел при сильном шторме в Лионском заливе. Наше старое судно стонало и скрипело каждым шпангоутом, прыгая по крутым волнам, пока мы не довели его, запыхавшееся и здорово потрепанное, до подветренного берега Мальорки, где сильная рябь, предвестница бури, бороздила гладь залива под грозовым небом.

Мы — или, вернее сказать, мои товарищи, так как я до тех пор раза два только и видел соленую воду, — весь тот день вели судно вдоль берега, и я впервые в жизни с любопытством юности слушал, как поет ветер в парусах. Этим монотонным и вибрирующим звукам суждено было проникнуть мне в сердце, войти в плоть и кровь, и с тех пор они целых два десятилетия постоянным аккомпанементом сопровождали все мысли мои и действия, звучали неотвязным укором мирному очагу, вплетались в мирные сны, которые снятся под надежным кровом из балок и черепицы.

Ветер был попутный, но в тот день мы не вышли в открытое море. Наша посудина (не смею называть ее судном, второй раз за пол часа) дала течь. Вода просачивалась в нее со всех сторон, обильно, дружно, как в дырявую корзину. Я с увлечением принимал участие в общей суматохе, вызванной этим бедствием (последним признаком дряхлости у наших славных кораблей), мало беспокоясь о причинах и последствиях его. Позднее, в зрелые годы, я склонен был объяснять его тем, что почтенная наша старуха, устав от нескончаемо долгого существования, попросту зевала от скуки во все свои швы. Но в то время мне это не приходило в голову. Мне вообще тогда многое еще было непонятно, и меньше всего я понимал, что я делаю на этой galère.

Помню, мой дядя (совершенно как в комедии Мольера) задал мне этот вопрос — буквально теми же словами, но не через лакея, как у Мольера, а в письме, посланном издалека. Снисходительно-насмешливый тон письма плохо скрывал трогательное, прямо-таки отцовское беспокойство обо мне. Я, кажется, пытался внушить дяде мое решительно ни на чем не основанное убеждение, что Вест-Индия ожидает моего прибытия. Я чувствовал, что должен попасть туда. Это был какой-то мистический зов,

таинственное влечение. Но трудно было связно изложить такие мотивы моего решения дяде, человеку безграничной доброты, но и неумолимой логики.

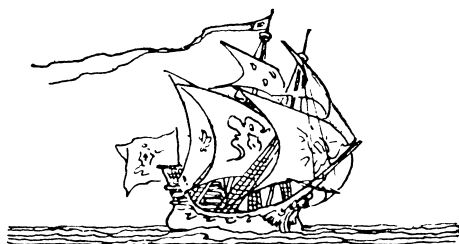
Дело, вероятно, было в том, что, не обладая хитростью коварного грека, обманывавшего богов, любившего удивительных женщин, вызывавшего кровавые тени, я, однако, мечтал начать свою собственную, еще неизвестную Одиссею, которая, как полагается, должна была раскрыть мне ряд чудес и ужасов лишь по ту сторону Геркулесовых Столбов. Надменный океан не разверзся, чтобы поглотить меня, дерзкого, но «корабль», на котором я плыл, нелепая древняя галера моей безумной фантазии, расколдованная старая посуда, проявлял сильную склонность разинуть все свои швы и наглотаться соленой воды сколько влезет. Это был бы конец, если и менее грандиозный, то во всяком случае столь же катастрофический.

Однако катастрофы не произошло. Я остался жив и видел на чужеземном берегу юную чернокожую Навзикаю с веселой свитой дев, несших корзины с бельем к светлому ручью, в который гляделись верхушки стройных пальм. Яркие краски широких одежд, падавших красивыми складками, и золотые серьги в ушах придавали варварское величие этой группе девушек, легко выступавших в ливне дрожащих солнечных лучей. Белизна зубов ослепляла больше, чем блеск драгоценных камней в их ушах. Покрытая тенью ложбина освещалась их улыбками. Они держали себя свободно и смело, как принцессы, но — увы! — ни одна из них не была дочерью какого-нибудь черного царя. Такова уж моя злосчастная судьба, что я самую чуточку — всего на двадцать пять столетий — опоздал родиться и живу в мире, где короли вымирают со скандальной быстротой, а те немногие, что остались, усвоили себе самые заурядные манеры и обычаи обыкновенных миллионеров. И, разумеется, в конце XIX века я не мог надеяться, что увижу особ королевской фамилии, несущих на головах корзины с бельем к светлому ручью под тенью пальм. Тщетная надежда! И если я не спрашивал себя, стоит ли жить, когда в жизни так мало возможностей и так много разочарований, так это только потому, что передо мной встали тогда другие неотложные вопросы. Некоторые из них и доныне ждут ответа.

Звонкие голоса и смех пышно одетых дев спугнули многочисленных колибри, и от трепетавших в воздухе

хрупких крыльев верхушки кустов казались повитыми разноцветным туманом.

Нет, то не были принцессы. Их громкий смех, наполнивший жаркую, поросшую папоротником лощину, был как-то бездушно-прозрачен, как смех диких обитателей тропических лесов. И, следуя примеру некоторых осторожных путешественников, я ушел незамеченный и вернулся (это было немногим благоразумнее) на Средиземное море, море классических приключений.





«Тремолино»

XL

Да, мне было суждено там, в этой школе предков-мореплавателей, научиться жить жизнью своего корабля и полюбить море любовью слепой, как часто любят в юности, но самозабвенной и всепоглощающей, какой только и может быть истинная любовь. Я ничего от него не требовал — даже приключений. В этом я, быть может, проявил больше интуитивной мудрости, чем высокого самоотречения: ибо никогда приключения не происходят «по заказу». Тот кто отправляется специально на поиски приключений, попадет лишь в мертвый штиль, если только он не любимец богов или герой из героев, как благородный рыцарь Дон-Кихот Ламанчский. А мы, простые смертные, смиренные духом, готовые всегда более чем охотно пропустить злых великанов и пройти мимо честных

мельниц, мы встречаем приключения, как ангелов с неба. Они сваливаются на нас, терпеливых и покладистых, совершенно неожиданно. По обычаю незваных гостей они часто являются не вовремя. И мы охотно даем им пройти мимо, не понимая, какую великую милость посылает нам судьба. А через много лет, на середине жизненного пути, оглядываясь на события прошлого, которые, как толпа друзей, смотрят печально вслед нам, спешащим к неведомым темным берегам,— мы иногда замечаем в этой серой толпе какой-нибудь образ, излучающий свет, как будто он вобрал в себя все сияние нашего уже сумеречного неба. И по этому сиянию мы иногда узнаем призраки *настоящих* приключений, некогда приходивших к нам и встреченных, как непрошенные гости.

Если Средиземное море, эта почтенная (хотя иногда и жестокая, и капризная) нянька всех мореплавателей, качало мою колыбель, то достать колыбель, необходимую для этой процедуры, судьба поручила случайной компании безответственных молодых людей (все они были старше меня), которые, словно пьянея от солнца Прованса, растрачивали жизнь свою по примеру героев балладо-заковской *Histoire des Treize* в пустом веселье, скрашенном лишь примесью романтики «плаща и шпаги».

Судно, служившее мне «колыбелью» в те годы юности, построено было на реке Савоне знаменитым кораблестроителем, оснащено на Корсике другим славным человеком и в документах называлось «тартана * в 60 тонн». На самом же деле это была типичная «balancelle» с двумя короткими мачтами, наклоненными вперед, и двумя изогнутыми реями, такой же длины, как парус. Настоящее дитя Латинского моря. Ее два огромных треугольных паруса напоминали заостренные крылья на легком теле морской птицы. Да и самое судно было похоже на птицу и не плыло, а летело по морю, едва касаясь воды.

Называлось оно «Тремолино». Как это перевести? «Трепещущий»? Что за имя для отважнейшего из корабликов, когда-либо нырявших в сердитой пене! Правда, я чувствовал ночью и днем, как он дрожит под моими ногами, но эта дрожь была от крайнего напряжения его неизменной отваги. За свою короткую, но блестящую жизнь «Тремолино» не научил меня ничему, но дал мне

* Одномачтовое судно.

все. Ему я обязан пробуждением во мне любви к морю. Вместе с дрожью маленького быстрого тела «Тремолино» и песней ветра в его треугольных парусах море проникло мне в сердце с какой-то ласковой настойчивостью и подчинило мое воображение своей деспотической власти. Тремолино! Доныне стоит мне произнести вслух или даже написать это имя,—и смешанное чувство, робость и блаженство первой страсти, теснит мне грудь.

XLI

Мы вчетвером составляли (если употребить термин, который в наше время известен в любом кругу общества) «синдикат», владельцев «Тремолино». Синдикат весьма любопытный и по составу своему интернациональный. Все мы — бог знает почему! — были ревностные роялисты белоснежного легитимистского оттенка. В каждой компании обычно есть кто-нибудь, кто по возрасту или опыту и уму является авторитетом для других, и он определяет коллективный характер всей компании. Думаю, что вы получите достаточное представление о нашей коллективной мудрости, если я скажу, что самый старший из нас был очень стар, невероятно стар — ему было около тридцати лет! — и он любил с величавой небрежностью заявлять, что «живет своим мечом». Это был джентльмен из Северной Каролины (инициалы его — Д. М. К. Б.) и, насколько я знаю, он действительно «жил своим мечом». Он и умер от меча — позднее, сражаясь на Балканах в рядах не то сербов, не то болгар, хотя и те и другие не католики и не джентльмены,— по крайней мере в том возвышенном, но узком смысле, какой он придавал слову «джентльмен».

Бедный Д. М. К. Б.! «Американец, католик и дворянин» — так он любил характеризовать себя в минуты лирических излияний. Интересно знать, водятся ли еще в Европе такие джентльмены с энергичным лицом, изящным и легким телом, аристократической осанкой, чарующими светскими манерами и мрачным «роковым» взглядом, — джентльмены, которых кормит их меч? Родные Д. М. К. Б., кажется, разорились во время гражданской войны и лет десять, а то и больше, скитались по Старому Свету.

Вторым по возрасту и мудрости в нашей компании был Генри Ц., который взбунтовался против непреклонной

строгости своих родных, прочно обосновавшихся, если память мне не изменяет, в одном из респектабельных предместий Лондона,— и вырвался на свободу. Уважая авторитетное мнение родни, он всем новым знакомым кратко рекомендовался «беспутным шалопаем». Никогда я не видывал более простодушный экземпляр блудного сына!

Впрочем, его родные время от времени милостиво посылали ему немного денег. Влюбленный в юг, в Прованс, в его людей, его жизнь, его солнце и поэзию, узкогрудый, высокий и близорукий Генри бродил по улицам и переулкам, уткнув бледный нос и рыжеватые усики в раскрытую книгу, и его длинные ноги далеко опережали туловище. Такая у него была привычка — читать на ходу. Как он ни разу не свалился с обрыва или с набережной в воду, или не слетел с лестницы,— для меня остается загадкой. Карманы пальто у него всегда оттопыривались, набитые карманными изданиями разных поэтов. Когда он не был занят чтением Вергилия, Гомера или Мистралья в парках, ресторанах, на улицах и в тому подобных общественных местах, он сочинял сонеты (на французском языке) глазам, ушам, подбородку, волосам и другим видимым прелестям одной нимфы по имени Тереза. Честность обязывает меня сказать, что то была дочь некой мадам Леоноры, хозяйки маленького кафе для матросов в одном из самых узких переулков старого города.

Никогда еще такая очаровательная головка с лицом точеным, как античная гемма, и нежно-розовым, как лепесток цветка, не украшала девичьего тела — у Терезы, увы, несколько короткого и полного. Наш Генри с наивностью ребенка и тщеславием поэта читал ей в кафе свои стихи. Мы ходили с ним туда очень охотно, чтобы хоть услышать смех божественной Терезы и полюбоваться ею (под бдительным оком мадам Леоноры, ее матери). Тереза смеялась очень мило — не столько над сонетами, которые она не могла не оценить, сколько над разговором бедняги Генри, и в самом деле весьма своеобразным, напоминавшим птичьи трели, если птицы когда-нибудь поют заикаясь и в нос.

Третьим членом нашего «синдиката» был Роже де ля С., провансалец с наружностью скандинава, белокурый и ростом в шесть футов, как подобает потомку древних скандинавов, рыскавших по морям. Властный,

язвительно остроумный и всех презиравший, он носил в кармане трехактную комедию, а в груди — сердце, разбитое безнадежной любовью к прекрасной кузине, которая вышла замуж за богатого торговца шкурами и салом. Роже бесцеремонно водил нас к ним в дом завтракать. Я восторгался ангельским терпением этой доброй женщины. Муж ее был человек миролюбивый, с большим запасом добродушия, которое он распространял и на нас, «друзей Роже». Я подозреваю, что в глубине души он бывал ужасно шокирован этими нашествиями. Но у них был карлистский салон, и поэтому нас, карлистов, принимали любезно. Здесь усердно обсуждалась возможность восстания в Каталонии в пользу *Rey neto*, который только что перешел тогда Пиренеи.

У дона Карлоса, вероятно, было много самых оригинальных сторонников (такова общая участь всех претендентов на престол), но среди них не было никого экстравагантнее и фантастичнее владельцев «Тремолино», которые обычно собирались в одной из таверн на набережной старого порта. Древний город Марсель, наверное, со времен первых финикиян не видал такой странной компании судовладельцев. Мы встречались, чтобы обсудить и наметить план действий перед каждым рейсом «Тремолино». В наших операциях участвовал и один банкирский дом — весьма солидное учреждение... Однако боюсь, как бы не наболтать лишнего! Замешаны тут были и дамы (нет, право, я боюсь быть нескромным!), дамы всех сортов: одни в таком возрасте, когда уже не возлагаешь надежд на принцев, другие — молодые и полные иллюзий.

Одна из наших знакомых дам удивительно забавно передразнивала в тайных беседах с нами разных высокопоставленных особ, к которым она беспрестанно мчалась в Париж для переговоров об участии в нашем деле — *Por el Rey!* Ибо дама была карлистка и притом баскской крови. В выражении ее задорного лица было что-то львиное (в особенности когда она распускала волосы), а в груди у нее билось ветреное сердечко воробья, наряженного в красивые парижские перья, которые имели обыкновение скандальным образом слетать с нее в самые неожиданные моменты.

Она так замечательно подражала одному очень видному парижскому сановнику, что слушатели (если они

были молоды и не знали забот) покатывались со смеху. Она уморительно представляла, как он стоит в углу комнаты лицом к стене, чешет затылок и только бормочет «Рита, вы меня погубите». У этой Риты был дядя, священник маленького горного прихода. Так как я был единственным член синдиката, плававший на «Тремолино», то мне обычно поручали передавать от Риты смиренные и нежные письма этому старому дяде. Письма я должен был доставлять арагонским погонщикам мулов — они всегда в указанное время дожидались «Тремолино» неподалеку от залива Роз и честно переправляли письма в глубь страны вместе с различными запретными товарами, которые тайно выгружались на берег из трюма «Тремолино».

Ну, вот, недаром я боялся, что в конце концов проболтаюсь насчет обычного содержимого моей морской «колыбели»: так оно и вышло! Но оставим это. И если кто-нибудь цинично заметит, что я, видно, был в то время многообещающим юношей, — что ж, все равно. Для меня одно важно — чтобы не пострадало доброе имя нашего «Тремолино», и я утверждаю, что корабль всегда неповинен в грехах, проступках и безумствах людей, плавающих на нем.

XLII

«Тремолино» не был виноват в том, что «синдикат» так полагался на ум, ловкость и осведомленность доньи Риты. Она «в интересах дела» снимала на Прадо небольшой домик с мебелью. Она всегда снимала домики для кого-нибудь — для больных или несчастных, для ушедших со сцены артистов, проигравшихся дочиста игроков, спекулянтов, которым временно не везло, — все это были *vieux amis*, старые друзья, как она объясняла заискивающим тоном, пожимая красивыми плечами.

Трудно сказать, был ли дон Карлос тоже в числе этих «старых друзей». В курительных рассказывали много неправдоподобного. Я знаю только то, что раз вечером, когда я неосторожно вошел в гостиную Риты, после того как новость о большом успехе карлистов дошла до ушей верующих, меня кто-то вдруг обхватил за шею и вокруг пояса и вихрем закружил по комнате под грохот опрокидываемой мебели и звуки вальса, который напевало теплое контральто.

Когда после трех туров вокруг комнаты меня выпустили из туманивших голову объятий, я неожиданно для себя самого сел прямо на пол, на ковер. В такой далеко не эффектной позе и застал меня вошедший Д. М. К. Б., элегантный, корректный и суровый, в белом галстуке и открытой крахмальной манишке. Я нечаянно подслушал, как в ответ на его вопросительный взгляд, вежливо-зловещий и долгий, донья Рита прошептала с некоторым смущением и досадой:

«Vous êtes bête, mon cher. Voyons! Ça n'a aucune conséquence!» *

Я был очень доволен тем, что «ровно ничего не значу» для нее, и так как имел уже в то время некоторый жизненный опыт, то не растерялся.

Поправляя воротничок, я развязно сказал, что зашел проститься, так как сегодня ночью уйду в море на «Тремолино». Хозяйка, еще немного запыхавшись и чуточку растрепанная, обратилась к Д.М.К.Б. язвительным тоном и пожелала узнать, когда же он на «Тремолино» или другим путем отправится, наконец, в штаб принца. Она осведомилась с иронией, не намерен ли он сидеть здесь и ждать до самого вступления принца в Мадрид. Таким образом, умело соединив такт со строгостью, мы с нею восстановили спокойную атмосферу в комнате и я ушел от них около полуночи, после нежного примирения.

Сойдя вниз, в гавань, я обычным тихим свистом подал сигнал «Тремолино» с конца набережной. Это был наш условный знак и радгоне, бдительный Доминик, всегда слышал его. Он молча поднимал фонарь и освещал мне дорогу по узкой доске нашего примитивного трапа. «Итак, мы отчаливаем»,— говорил он тихо, как только нога моя ступала на палубу. Я был всегда вестником внезапных отплытий, но ничто в мире не могло заставить врасплох Доминика. В его густых черных усах (которые он каждое утро завивал щипцами в парикмахерской на углу), казалось, всегда пряталась улыбка. Но, я думаю, никто никогда не видел формы его губ. Наблюдая медлительную, невозмутимую серьезность этого широкоплечего мужчины, можно было подумать, что он ни разу в жизни не улыбнулся. В глазах светилась беспощадная ирония, как у человека, чрезвычайно много видевшего в жизни.

* «Глупости, мой милый! Это ровно ничего не значит» (франц.).

А манера слегка раздувать ноздри придавала бронзовому лицу Доминика удивительно наглое выражение. Это было единственное движение в лице всегда осторожного и серьезного южанина. Черные волосы слегка курчавились у висков. На вид ему было лет сорок, и он много плавал по Средиземному морю.

Хитрый и бессердечный, он мог бы соперничать в находчивости со злосчастным сыном Лаэрта и Антиклеи. Если он на своем суденышке не искушал дерзостью самих богов, то только потому, что боги Олимпа мертвы. И уж, конечно, ни одной женщины Доминик не испугался бы. Даже одноглазый титан не имел бы ни малейшего шанса внушить страх Доминику Кервони с Корсики — заметьте, не с Итаки — и ни один король, потомок королей, тоже.

За отсутствием достойных противников Доминик обрратил свою отвагу, щедрую на всякие нечестивые затеи и военные хитрости, против власти земной, представленной такими учреждениями, как таможня, и всеми смертными, имеющими к ней отношение, — писцами, чиновниками и *guardacostas* на суше и на море. Нам был нужен как раз такой человек, как этот вульгарный нарушитель законов и бродяга со своей собственной летописью любовных интриг, опасностей и кровопролитий. Он иной раз рассказывал нам кусочки этой летописи — неторопливо и с легкой иронией. Говорил он одинаково бегло по-каталонски, по-итальянски (на диалекте корсиканцев) и по-французски на провансальском наречии. В своем парадном «береговом» костюме — белой крахмальной сорочке, черной куртке и круглой шляпе — Доминик был весьма представительен, и в таком виде я повел его раз в гости к донье Рите. Он сумел понравиться ей своей тактичной, суровой сдержанностью, смягченной едва заметной угрюмой шутливостью.

Доминик отличался физической храбростью и уверенностью в себе, как все сильные люди. Получасовая беседа в столовой удивительно сблизила его с Ритой, и Рита сказала нам тоном великосветской дамы: «*Mais il est parfait, cet homme!*»

Он действительно был великолепен. Стоя на борту «Тремолино», укутанный в черный живописный плащ моряков Средиземного моря, Доминик со своими густыми усами и жестокими глазами, блеск которых смяг-

чался тенью от низко надвинутого капюшона, походил одновременно на монаха и на пирата, посвященного в самые жуткие тайны моря.

XLIII

Да, Доминик был «настоящее совершенство», как сказала донья Рита. Единственным неприятным (и даже необъяснимым) минусом Доминика был его племянник Цезарь. Страшно было смотреть, как выражение неутешного стыда туманит жестокою отвагу в глазах нашего *padrone*, не знавшего страха и угрызений совести.

— Я бы не осмелился взять его с собой на вашу *balancelle*, — извинялся он передо мной. — Но что поделаешь? Мать его умерла, а мой брат ушел в маки́.

Таким образом я узнал, что у нашего Доминика есть брат. А «ушел в маки́» означает, что человек успешно выполнил свой долг — родовую месть «вендетту». Вражда между родами Кервони и Бруначи была такая древняя, что, казалось, она уже выгорела и угасла. Но однажды вечером Пьетро Бруначи после трудового дня в своем оливковом саду сидел на скамье у дома с миской супа на коленях и куском хлеба в руке, а брат Доминика в это время возвращался домой с ружьем на плече, и ему вдруг стало обидно при виде этой картины мирного довольства, так явно рассчитанной на то, чтобы возбудить в нем чувство ненависти и мести. Они с Пьетро ни разу в жизни не ссорились, но, как объяснил мне Доминик, «все наши мертвецы в эту минуту зывали к моему брату». И он крикнул из-за каменной стены: «Эй, Пьетро! Гляди, что сейчас будет!» А когда тот, ничего не подозревая, поднял голову, брат Доминика прицелился ему прямо в лоб и свел счеты с родом Бруначи. Да так удачно, что по словам Доминика, убитый остался сидеть с миской супа на коленях и куском хлеба в руке.

Вот почему (ибо на Корсике мертвые не оставляют в покое убийцу) брату Доминика пришлось уйти в маки́, то есть лесные заросли на необитаемом склоне горы, и весь короткий остаток своей жизни скрываться там от жандармов. А сына своего он поручил Доминику с наказом сделать из него настоящего мужчину. Более безнадежного предприятия нельзя было себе и представить. Здесь не было даже и благодарного материала для такой

задачи. Все Кервони, хотя красотой не отличались, были крепкие, здоровые, полнокровные люди. А у этого худого, как щепка, мертвенно бледного юнца в жилах было, кажется, не больше крови, чем у улитки.

«Должно быть, какая-нибудь проклятая ведьма украла сына моего брата из колыбели, а на его место положила это заморенное отродье дьявола. Взгляните на него! Нет, вы только взгляните!»

Смотреть на Цезаря не доставляло никакого удовольствия. Сухая, как пергамент, кожа какой-то мертвенной белизной сквозила на голове меж жидких прядей грязных каштановых волос и казалась плотно приклеенной к черепу. Цезарь был физически совершенно нормален, но я никогда не видел и не мог себе вообразить более близкого подобия тому, что разумеют под словом «урод». И не сомневаюсь, что это впечатление создавал нравственный облик Цезаря. Его безнадежно порочная натура как будто отражалась в сочетании физических черт, которые каждая в отдельности не имели в себе ничего безобразного или страшного. Мне всегда казалось, что тело у Цезаря, наверное, холодное на ощупь и скользкое, как змея. На малейший упрек, на самое мягкое и заслуженное замечание Цезарь отвечал гневным взглядом, поджимал тонкую и сухую верхнюю губу и злобно огрызался, а к этому еще обычно прибавлялся приятный звук — скрежет зубов.

Дядя бил его скорее за эти злобные выходки, чем за его вранье, наглость и лень. Не думайте, что это были настоящие жестокие побои. Коричневая рука Доминика медленно, с достоинством описывала в воздухе широкий горизонтальный жест — и Цезарь валился с ног, как кегля. Это было очень смешно. Но, упав, он извивался и корчился на палубе, скрипел зубами в бессильной ярости — и это было уже страшно. А частенько Цезарь пугал нас, исчезая внезапно и бесследно. Это истинная правда. Чтобы избежать величественных подзатыльников дяди, Цезарь убегал вниз и исчезал. Исчезал весь целиком без остатка в открытом люке, или лазе, или за поставленным один на другой бочонками — в зависимости от того, в каком месте его застиг могучий кулак дяди.

Как-то раз — это было в старой гавани, перед самым уходом «Тремолино» в его последний рейс — Цезарь

таким образом перемахнул через борт и скрылся, сильно смутив меня этим. Мы с Домиником стояли на корме, занятые деловым разговором, а Цезарь притаился за моей спиной и подслушивал — в числе его достоинств была и такая привычка, он был форменный шпион.

Услышав тяжелый всплеск за бортом, я от ужаса прирос к месту. Доминик же спокойно подошел к поручням и, перегнувшись через борт, подождал, пока голова его злосчастного племянника не вынырнула на поверхность.

— Эй, Цезарь! — пренебрежительно крикнул он фыркавшему и захлебывавшемуся мальчишке. — Хватайся за швартов, падаль чертова!

Он вернулся ко мне, чтобы закончить прерванный разговор.

— Что же будет с Цезарем? — спросил я с беспокойством.

— Каналья! Пусть повисит там на канате, — ответил Доминик и спокойно перешел к делу. Я же тщетно старался не думать о Цезаре, барахтавшемся по уши в воде старой гавани, этом настое из накопленных здесь веками отбросов с кораблей. Я пытался выкинуть из головы эту картину, потому что она вызывала тошноту. Наконец, Доминик, кликнув незанятого боцмана, послал его выуживать племянника. И через некоторое время Цезарь поднялся на палубу. Он весь дрожал, с него ручьями текла грязная вода, в волосах застряла гнилая солома, а на плече — грязная апельсиновая корка. Зубы у него стучали, желтые глаза мрачно косили в нашу сторону, когда он проходил мимо. Я счел своим долгом выразить протест.

— Зачем вы его постоянно колотите, Доминик? — спросил я, убежденный, что это с его стороны только бесполезная трата мускульной силы.

— Надо же попробовать сделать из него человека! — сказал Доминик безнадежным тоном.

Я едва удержался от логичного ответа, что таким способом он рискует сделать из Цезаря то, что незабвенный м-р Монталлини называл «чертовски сырой и неприятный труп».

— Он хочет быть кузнецом, — разразился вдруг Кервони. — Наверное, для того, чтобы научиться взламывать замки, — добавил он с горечью.

— Отчего бы вам не согласиться? — рискнул я спросить.— Пускай его будет кузнецом.

— А учить его кто будет? Где мне его оставить? — возразил Доминик упавшим голосом, и я впервые увидел человека в полном отчаянии.— Понимаете,— ведь он ворует! Клянусь пресвятой девой! Мне кажется, он способен подсыпать мне или вам яду в пищу. Гад этакий!

Он поднял лицо и сжатые кулаки к небу.

Однако Цезарь не подсыпал яду в наши чашки. Не могу сказать уверенно, но думаю, что он действовал другим способом...

В этот рейс, о котором нет нужды рассказывать подробно, нам пришлось ехать далеко — у нас на то были достаточно веские причины. Приехав с юга, чтобы довести до конца главную и очень опасную часть нашего плана, мы должны были еще зайти в Барселону и получить там некоторые необходимые сведения. Это называется сунуть голову в пасть льву, но на самом деле это было не так опасно. У нас там имелось двое-трое влиятельных друзей, занимавших высокое положение, и множество помощников, людей и незначительных, но дорого стоявших: мы их покупали за наличные деньги — и большие деньги. Таким образом, нам не грозили никакие неприятности. Нужные нам важные сведения мы получили сразу же из рук таможенного чиновника, который явился на борт «Тремолино» и с показным рвением стал тыкать железной палкой в слой апельсинов, прикрывавший невидимую часть нашего груза в трюме.

Я забыл упомянуть, что «Тремолино» официально числился судном для перевозки фруктов и пробкового дерева. Ревностный таможенник, перед тем как сойти на берег, ловко и незаметно сунул Доминику в руки ожидаемую нами бумагу, а несколько часов спустя, сменившись с дежурства, опять пришел, рассчитывая на выпивку и вещественные знаки благодарности. И то и другое он, конечно, получил. Пока он сидел в крохотной каюте и тянул ликер, Доминик засыпал его вопросами насчет *guardacostas*. Со службой береговой обороны нам приходилось серьезно считаться и для безопасности и успеха нашего предприятия было очень важно знать, где стоят ближайшие патрульные суда. Сведения были самые благоприятные. Таможенник назвал одно местечко на побережье милях в двенадцати от Барселоны, где стоял

на якоре ничего не подозревавший сторожевой корабль с убранными парусами, не готовый к выходу — на нем красили реи, скоблили рангоуты.

Таможенник, наконец, удалился после обычных любезностей, оглядываясь и поощрительно ухмыляясь нам все время, пока не сошел вниз.

От избытка осторожности я почти весь день торчал внизу, не выходя на палубу. В этот рейс ставка наша в игре была очень высокая.

— У нас все готово, можно хоть сейчас выходить, да вот Цезаря нет, пропадает где-то с самого утра, — доложил мне Доминик с обычной хмурой неторопливостью.

Мы не могли понять, куда и зачем ушел этот мальчишка. Предположения, обычные в тех случаях, когда на берегу задерживался матрос, тут не годились. Слишком далек был Цезарь от любви, дружбы, азартной игры и даже случайных знакомств. Между тем он уже и раньше несколько раз уходил на берег и пропадал неизвестно где.

Доминик отправился его разыскивать, но часа через два вернулся один, очень сердитый — я угадывал это по тому, что усмешка под усами стала заметнее. Мы недоумевали, что случилось с негодным мальчишкой, и поспешно стали проверять наше движимое имущество. Но все было на месте, Цезарь не украл ничего.

— Пустяки, явится скоро, — уверял я Доминика.

Прошло десять минут — и один из матросов на палубе крикнул:

— Идет! Я его вижу!

Цезарь был в одной рубашке и штанах. Куртку он продал — должно быть, ему понадобились карманные деньги.

— Мерзавец! — только и сказал Доминик с жутким спокойствием. Он с трудом сдерживал свою ярость. — Где это ты шляется, бродяга? — спросил он затем грозно.

Но мы так и не добились от Цезаря ответа. На этот раз он даже не пожелал снизойти до лжи. Он стоял перед нами сжав губы, скрипя зубами и не дрогнув, не отступил, когда Доминик размахнулся... Разумеется, он сразу упал, как подстреленный. Но на этот раз я заметил, что поднялся он не сразу, дольше обычного оставался на четвереньках и, оскалив свои большие зубы, смотрел через плечо снизу вверх на дядю с каким-то новым выра-

жением в круглых желтых глазах: к обычной ненависти примешивалось сейчас какое-то острое злорадное любопытство. Это меня очень заинтересовало. «Вот именно так он смотрел бы, как мы едим, если бы ему удалось подсыпать в наши тарелки яду», — подумал я. Но я, конечно, ни одной минуты не верил, что Цезарь способен отравить нас. Он ведь сам ел то же, что мы, да и откуда он возьмет яд! Вообще я не мог себе представить, что найдется человек, настолько ослепленный алчностью, чтобы продать яд этому мальчишке.

XLIV

В сумерки мы тихонько снялись с якоря и ушли в море, и до утра все было благополучно. Ветер дул порывами, с юга надвигалась буря. Это нам благоприятствовало. Доминик несколько раз медленно и ритмично потирал руки, как будто аплодируя прекрасному ходу «Тремолино». Наша *balancelle* неслась вперед, гудя, дрожа и слегка приплясывая у нас под ногами.

Когда рассвело, я указал Доминику на одно судно среди нескольких парусников, уходивших от надвигавшегося шторма. На нем было столько парусов, что корпус стоял стоймя и походил на серую колонну, неподвижно высившуюся в нашем кильватере.

— Поглядите на этого молодчика, Доминик. Он, видимо, очень спешит вслед за нами.

Padrone, запахнув свой черный плащ, молча встал и посмотрел в указанном мною направлении. Его обветренное лицо в рамке капюшона дышало властной и дерзкой силой, глубоко сидящие глаза смотрели вдаль не мигая, пристальные, зоркие, жестокие глаза морской птицы.

— *Chiva piano, va sano* *, — промолвил он, наконец, повернув голову и насмешливо подмигнув мне — он намекал, очевидно, на лихорадочно быстрый ход нашего «Тремолино».

«Тремолино» лез из кожи, он летел по волнам, едва касаясь бурлящей пены. Я опять присел, чтобы укрыться за низким фальшбортом, а Доминик простоял еще с полчаса на месте, покачиваясь на расставленных ногах, и всей своей позой выражал сосредоточенное, напряженное

* Тише едешь, дальше будешь (итал.).

внимание. Затем сел рядом со мной на палубу. Под мо-
нашеским капюшоном глаза его сверкали так дико, что я
был поражен.

Он сказал:

— Должно быть, захотелось обмыть свежую краску
на реях,— вот он и пришел сюда.

— Что? — крикнул я, вставая.— Так это береговая
оборона?

Постоянная тень усмешки под пиратскими усами До-
миника обозначилась явственнее, стала почти видимой,
настоящей, мрачной усмешкой под мокрыми разливши-
мися усами. Это у Доминика было обычным симптомом
неистового гнева. Но я видел, кроме того, что он сильно
озадачен — и это открытие очень неприятно на меня по-
действовало. Доминик растерялся! Прислонясь к поруч-
ням, я долго смотрел за корму, туда, где покачиваясь,
стояла серая колонна — все на том же расстоянии от нас.

Тем временем Доминик, укутанный с головой в свой
черный плащ, сидел, скрестив ноги, на палубе, спиной к
ветру, смутно напоминая араба в бурнусе, сидящего на
песке. Во всей его неподвижной фигуре только кисточка
на остроконечной верхушке капюшона смешно качалась
на ветру. Спасаясь от бивших в лицо ветра и дождя, я,
наконец, перебрался к нему и сел рядом. Я теперь убе-
дился, что за нами патрульное судно. Присутствие его
не могло быть темой для разговора. Но скоро между
двух дождевых туч пробился луч солнца, упал на его
паруса — и наши матросы сами увидели, что это за судно.
С этой минуты они уже ни на что другое не обращали
внимания. Их взгляды и мысли были прикованы к ко-
раблю, белевшему вдалеке за нашей кормой. Уже
заметно было, как он покачивался на волнах. Некоторое
время он казался ослепительно белым, затем медленно
растаял в шквале, но возник снова, уже почти черный,
прямой, как столб, на аспидно-сером фоне густой тучи.
С того момента, как мы его впервые увидели, он не при-
близился к нам ни на один фут.

— Не догонит он «Тремолино»,— сказал я радостно.

Доминик не смотрел на меня. Он только рассеянно
заметил, и это было верно, что непогода на руку
нашим преследователям. Патрульное судно было в три
раза больше «Тремолино». Следовало не давать ему при-
близиться к нам до сумерек (это было нетрудно), а там

круто повернуть в открытое море и обсудить положение. Но мысли Доминика, казалось, наткнулись во мраке на какую-то неразрешимую загадку, и он скоро совсем замолчал. Мы шли и шли, все ускоряя ход. Мыс Сан-Себастьян был уже близко впереди, он то как будто отходил назад, исчезая в водяных шквалах, то опять выходил нам навстречу, все более ясно видный между потоками дождя.

Я вовсе не был убежден, что этот *gabelou* * (так называли его между собой наши матросы, произнося это слово, как ругательство) гнался за нами. Погода была явно угрожающая. Я высказал вслух оптимистическое предположение, что таможенник, ничего не подозревая, просто уходит от шторма, меняет стоянку.

— А я вам говорю, что это погоня,— сердито перебил меня Доминик, бросая беглый взгляд за корму.

Я всегда полагался на его мнение. Но пыл новичка и тщеславие способного ученика делали меня в то время великим казуистом.

— Вот чего я не могу понять,— сказал я настойчиво.— Каким образом при таком ветре он смог оказаться там, где мы его в первый раз увидели? Ясно, что он не мог за ночь сделать двенадцать миль. Есть и другие непонятные вещи...

Похожий на черный каменный конус, Доминик неподвижно сидел на кормовой палубе около руля и некоторое время молча размышлял. Затем, наклонясь вперед, с отрывистым смехом, он поделился со мной горькими плодами своих размышлений. Сказал, что теперь все отлично понял. Сторожевое судно оказалось там, где мы его впервые увидели, вовсе не потому, что догнало нас: просто мы ночью прошли мимо него там, где оно заранее ждало нас, зная, каким путем мы пойдем.

— Соображаете теперь? — яростным полушепотом бормотал у меня над ухом Доминик.— Оно уже ждало нас! Вы знаете, что мы вышли на добрых восемь часов раньше, чем собирались. А выйди мы вовремя, оно бы успело зайти за мыс и ожидало бы нас там! — Доминик по-волчьи щелкнул зубами у самого моего лица.— И цапало бы нас, как бог свят!

* Таможенник (франц.).

Теперь и я понял все. Ведь у тех на «таможеннике» и глаза и мозги на месте. Мы миновали их в темноте в то время, как они трусили себе не торопясь к намеченному месту засады, воображая, что мы еще далеко позади, а когда рассвело, увидели впереди *balancelle* на всех парусах и стали догонять ее.

— Но если это так, значит...

Доминик стиснул мне руку.

— Да, да! Они вышли за нами по доносу... Понятно? По доносу. Нас предали... Но кто? Для чего? Как это могло случиться? Мы всегда так хорошо платили всем на берегу... Нет! Голова у меня готова треснуть...

Он словно поперхнулся словами, рванул пуговицу плаща у горла и вскочил, уже открыв рот, чтобы проклясть и разоблачить изменника, но овладел собой и, запахнув плащ, сел на палубу с прежним спокойствием.

— Да, это дело какого-то мерзавца на берегу,— заметил я.

Доминик низко надвинул капюшон и отозвался не сразу:

— Мерзавца... Да... Очевидно.

— Ну, все равно. Им нас не поймать, это ясно.

— Нет,— согласился он спокойно,— не поймать.

Мы проскользнули мимо мыса очень близко, чтобы избежать встречного течения. С другой стороны ветер на некоторое время совсем улегся, так что оба больших верхних паруса нашего «Тремолино» вяло повисли на мачтах, под громовой рев волн, бившихся о берег, который остался позади. А когда новый порыв ветра снова надул паруса, мы с изумлением увидели, что половина новенького грота совершенно вырвана из ликтросов, а мы-то думали, что он скорее потопит судно, чем уступит ветру! Мы сразу же спустили реи и спасли положение, но это был уже не парус, а куча мокрых лоскутов, завалившая палубу и утяжелявшая судно. Доминик приказал выбросить все это за борт.

— В другое время я бы и рею выбросил,— сказал он, уводя меня снова на корму,— но тут такой случай...

— Вы виду не подавайте,— продолжал он, понизив голос,— я вам сейчас расскажу ужасную вещь. Слушайте: я заметил, что веревки, которыми сшит этот парус, разрезаны. Понятно? Разрезаны ножом в нескольких местах. И все-таки он держался столько вре-

мени! Видно, неглубоко надрезаны. А сейчас ветер сильно ударил по ним — и готово. Но не в этом дело. Слушайте: здесь, на этой самой палубе, засела измена. Клянусь рогами дьявола! Сидит у нас за спиной. Не оборачивайтесь, синьорино!

Мы стояли в эту минуту лицом к корме.

— Что же делать? — спросил я в ужасе.

— Ничего. Молчите. Будьте мужчиной, синьорино!

— Но что же дальше?

Чтобы показать себя мужчиной, я решил не раскрывать рта, пока у самого Доминика хватит выдержки молчать. Кроме того, сообщение о предательстве словно парализовало мои мысли и чувства. С час или больше мы наблюдали, как наш преследователь подплывал все ближе и ближе, ныряя между шквалами, которые временами совсем скрывали его из виду. Но даже тогда, не видя его, мы ощущали его близость, как нож у горла. Он с ужасающей быстротой нагонял нас. А «Тремолино», под жестоким ветром и в гораздо более спокойных водах легко мчался на одном парусе, и какая-то пугающая беспечность была в радостной свободе его движений. Прошло еще полчаса. Я, наконец, не выдержал.

— Они поймают бедную тартану! — пробормотал я чуть не плача.

Доминик был недвижим, как статуя. Чувство ужасного одиночества сжало мое неопытное сердце. Я подумал о своих товарищах. Вся компания, по моим расчетам, сидела сейчас в Монте-Карло. И они мне вдруг ярко представились — такие крохотные, с деланными голосами и деревянными жестами, — ну точь-в-точь шествие марионеток на сцене кукольного театра. Я вздрогнул. Что это? Из глубины черного капюшона послышался таинственный и безжалостный голос:

— Il faut la tuer *.

Я слышал это ясно.

— Что вы говорите, Доминик? — переспросил я беззвучно.

И голос из глубины капюшона шепотом повторил:

— Ее надо убить.

Сердце у меня громко заколотилось.

— Да... но как?

* Надо ее убить (франц.).

— Вы ее любите?

— Люблю.

— Значит, у вас хватит духу сделать это. Правьте сами, а я позабочусь о том, чтобы она умерла быстро, и чтобы от нее и щепки не осталось.

— Правда? — шепнул я и, как зачарованный черным капюшоном, пошел без колебаний с кормы. Я словно заключал греховный союз с этим древним морем работяг, магов, изгнанников и воинов, морем легенд и ужасов, где в далекие времена мореплаватели слыхали порой, как громко рыдает во мраке не находящий себе покоя призрак скитальца.

— Я знаю одну скалу, — шептал таинственно из капюшона голос моего учителя. — Но смотрите! Это надо сделать раньше, чем матросы догадаются о нашем замысле. Кому сейчас можно доверять? Стоит проткнуть ножом фалы — и фок слетит, и через двадцать минут прощай, свобода! Даже лучшие из наших людей могут испугаться гибели. У нас, конечно, есть шлюпка, но в таких случаях никто не может быть уверен, что спасется.

Голос умолк.

Мы вышли из Барселоны, ведя на буксире нашу маленькую шлюпку. Потом было уже слишком рискованно втаскивать ее наверх, и ее предоставили самой себе, привязав на длинной цепи. Много раз нам казалось, что ей уже совсем не под силу бороться, но затем она снова выскакивала на волну, такая же резвая и невредимая.

— Понимаю, — сказал я тихо. — Хорошо, Доминик. Когда?

— Рано еще. Сначала надо уйти подальше в море, — ответил он замогильным голосом.

XLV.

Решение было принято. Только теперь у меня хватило мужества обернуться. Матросы на палубах с встревоженными, унылыми лицами все глядели в одну сторону — следили за нашим преследователем. В первый раз за это утро я увидел Цезаря, растянувшегося на палубе около фок-мачты, и спросил себя: где же он прятался до сих пор? Впрочем, он мог бы все время вертеться рядом, — я бы его все равно не заметил. Мы были слишком поглощены мыслями об ожидавшей нас участи, чтобы обра-

щать внимание друг на друга. Никто с утра еще ничего не ел, и матросы только беспрестанно ходили пить к бочке с водой.

Я сбежал вниз, в каюту. Там, в шкафчике, у меня было заперто десять тысяч фунтов золотом, и об этом, кроме Доминика, не подозревал ни один человек на судне. Когда я снова вышел на палубу, Доминик стоял спиной ко мне и вглядывался в берег. Мыс Крейс скрывал от наших глаз все впереди. Слева широкий залив, где бешеные шквалы взметали воду, весь словно заволокло дымом. За нами небо имело грозный вид.

Увидев меня, Доминик тотчас же безразличным тоном осведомился, что случилось. Я подошел к нему вплотную и, стараясь казаться спокойным, сказал вполголоса, что я нашел шкафчик взломанным, а пояс с зашитым в нем золотом исчез. Вчера вечером он был на месте.

— Что вы хотели сейчас делать с этим поясом? — спросил Доминик, весь дрожа.

— Надеть его на себя, разумеется, — ответил я, с удивлением замечая, что у него стучат зубы.

— Проклятое золото! — пробормотал он. — Оно из-за своей тяжести могло вам стоить жизни. — Он содрогнулся. — Но сейчас некогда толковать об этом.

— Я готов!

— Погодите. Я жду, чтобы пронесся этот шквал, — буркнул Доминик. Прошло еще несколько минут, тяжких, как свинец.

Наконец шквал прошел. Какой-то черный вихрь скрыл от наших глаз гнавшееся за нами судно. «Тремолино» дрожа неся по волнам. Исчезла и земля впереди, и мы были одни в царстве воды и ветра.

— Prenez la barre, monsieur, — внезапно нарушив молчание, сказал Доминик резким голосом. — Берите румпель. — Он наклонил свой капюшон к моему уху. — Тартана — ваша и вы собственной рукой должны нанести удар. Я... у меня есть еще другое дело.

Он, уже громко, сказал рулевому:

— Передай руль синьорино, а ты и все остальные будьте под рукой и как услышите команду, мигом подтяните шлюпку.

Матрос повиновался. Он был удивлен, но ничего не сказал. Остальные наострили уши, зашевелились. Я слышал, как они перешептывались: «Что это еще за

новости? Пристанем где-нибудь? Будем удирать? Ну, да радгопе лучше знает, что делать».

Доминик прошел по палубе. Он остановился, чтобы взглянуть на Цезаря (который, как я уже говорил, лежал, растянувшись на животе, около фок-мачты), перешагнул через него и скрылся под фоком. Я стоял у руля, но не смотрел вперед. Я *не мог* смотреть никуда, только на этот парус, развернутый, неподвижный, как большое темное крыло. Но Доминик, видимо, зорко следил за ориентирами. Голос его едва слышно донесся до меня с носовой части:

— Давайте, синьорино!

Я повернул румпель так, как заранее было условлено. Снова слабо прозвучал голос Доминика, и затем мне оставалось только держать прямо. Ни одно судно не мчалось так весело навстречу своей гибели. «Тремолино» то поднимался, то опускался на волнах, словно плавая в пространстве, затем летел вперед со свистом, как стрела. Доминик, пригнувшись под фоком, вышел на такое место, где я мог его видеть, и стоял, подняв палец, в позе настоящего ожидания. За секунду до того что произошло, рука его опустилась. Я сжал зубы... и затем...

Рассказывать о досках, превращенных в щепки, о разбитых вдребезги бревнах? Это кораблекрушение лежит у меня на душе как страшное убийство. Незабываемы муки совести, так как я одним ударом разбил живое, верное сердце. В первое мгновение — стремительный бег, ощущение парящего полета; в следующее — крушение, смерть, безмолвие, мгновение страшной неподвижности. Песня ветра перешла в вой, и высокие волны вскипали вокруг трупa медленно и грозно. Я, словно обезумев, увидел как летела, качаясь, от носа к корме фок-рея, как люди, сбившись в кучу, в ужасе выкрикивали проклятия и с лихорадочными усилиями подтягивали за канат шлюпку. Со странным удовольствием от того, что вижу что-то знакомое, я заметил среди них и Цезаря, узнал жест Доминика — горизонтальный размах его мощной длани. Ясно помню, как я подумал: «Цезарь, конечно, должен погибнуть», а затем я очутился на четвереньках, качавшийся румпель, который я выпустил из рук, треснул меня пониже уха и я упал замертво.

Думаю, что без сознания я был только несколько минут, но когда я пришел в себя, шлюпка уже неслась по

ветру к бухточке между скалами, ее направляли веслами два матроса. Я был усажен на офицерском месте, и Доминик поддерживал меня, обняв за плечи.

Мы высадились в знакомой нам местности. Доминик взял с собой одно весло. Он, вероятно, подумал о предстоявшей нам переправе через речку, где имелась только жалкая плоскодонка, на которой часто недоставало багра. Но прежде всего нам пришлось подняться на гребень горы за мысом. Доминик помогал мне идти. У меня темнело в глазах, голова казалась очень большой и тяжелой. В конце подъема я уже цеплялся за Доминика и не мог идти. Мы сделали привал.

Под нами справа расстился широкий, окутанный дымкой залив — пустой. Доминик сдержал слово. Ни щепки не видно было вокруг черной скалы, с которой «Тремолино», чье смелое сердце разбилось сразу, соскользнул в глубокие воды, где ждал его вечный покой. Над безбрежной равниной открытого моря мчались туманы, и в центре уже редющего шквала, как призрак, распустив огромное количество парусов, ничего не подозревавшее патрульное судно несло к северу, все продолжая гнаться за нами. Наши матросы уже спустились по противоположному склону, чтобы поискать плоскодонку, которую, как мы знали по опыту, не всегда можно было найти на месте. Я смотрел им вслед мутными глазами. Один, двое, трое, четверо...

— Доминик, а где же Цезарь? — воскликнул я.

Как будто отстраняя от себя самый звук этого имени, радроне сделал тот широкий, плавный жест, которым он сшибал с ног Цезаря. Я отступил на шаг и испуганно смотрел на него. Незастегнутая рубашка открывала мускулистую шею и волосатую грудь. Он воткнул весло вертикально в рыхлую землю и, медленно засучив правый рукав, показал мне голую руку.

— Вот, — заговорил он с расстановкой, и нечеловеческое усилие было в его голосе, вибрировавшем, как струна, подавленном силой чувств. — Вот та рука, что нанесла удар. А остальное, боюсь, сделало ваше золото. Я о нем совсем забыл! — он сжал руки в неожиданном порыве горя. — Забыл, забыл, — твердил он безутешно.

— Так это Цезарь украл пояс? — выговорил я, заикаясь. Я был ошеломлен.

— А кто же? Canaille! Он, наверное, долгое время

шпионил за вами. И все остальное — тоже его рук дело. Весь день пробыл в Барселоне. Предатель! Продав свою куртку, чтобы... нанять лошадь. Ха-ха! Выгодное дельце! Говорю вам — это он выдал нас им.

Доминик указал на море, где *guardacosta* казался уже только темным пятном вдали. Он поник головой.

— Доносчик... бормотал он мрачно. — Кервони — доносчик! О, мой бедный брат!..

— И вы его утопили, — сказал я слабым голосом.

— Я ударил раз — и этот негодник пошел ко дну, как камень, — ведь на нем было ваше золото. Да. Но он успел прочесть в моих глазах, что его ничто не спасет, пока я жив. И что же — разве я был не вправе?.. Я, Доминик Кервони, я, который привел его на вашу фелюгу? Мой племянник — предатель!

Он выдернул весло из земли и заботливо повел меня вниз с горы. За все время он ни разу не взглянул мне в лицо. Он перевез нас всех через речку, потом вскинул опять весло на плечо и, подождав пока все отойдут на некоторое расстояние, только тогда взял меня под руку и повел. Когда мы прошли немного дальше и перед нами открылась рыбацья деревушка, куда мы направлялись, Доминик остановился.

— Можете вы один дойти до тех домов? Как вам кажется? — спросил он спокойно.

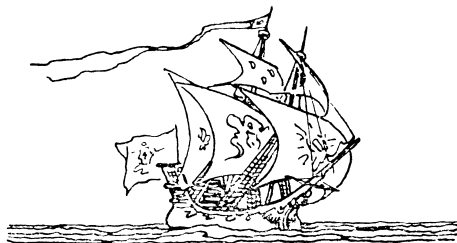
— Да, думаю, что смогу. Но почему один? А вы куда пойдете, Доминик?

— Куда-нибудь. Что за вопрос! Синьорино, вы еще почти мальчик, а задаете этот вопрос мужчине, у которого в роду случилась такая позорная история! А! Предатель! И зачем я признал своим племянником, человеком нашей крови, это отродье дьявола! Вор, плут, трус, лгунишка... Другие как-то умеют мириться с этим... Но я был ему родной дядя и потому... Да, жаль, что он не отравил меня, — сволочь! Теперь я, я, человек, которому все доверяют, корсиканец, должен просить у вас прощения за то, что я привел на ваше судно, где я был радгоне, предателя, человека из рода Кервони, который вас продал. Нет! это уж слишком... Этого мне не вынести. Вот я прошу у вас прощения. И вы можете плюнуть Доминику в лицо, так как измена человека из нашего рода позорит нас всех. Кражу можно возместить, ложь исправить, за смерть отомстить, но чем искупить измену? Ничем!

Он отвернулся и пошел от меня берегом реки, сердито размахивая рукой и повторяя самому себе с яростной выразительностью: «Ах, каналья! Каналья!» Я сидел на том же месте, трясаясь от слабости и немой от благоговения. Не в силах выговорить ни слова, я глядел вслед странной одинокой фигуре моряка с веслом на плече, шедшего вверх по голому, усеянному камнями ущелью под хмурым свинцовым небом, в последний день жизни «Тремолино». Медленно шагая спиной к морю, Доминик скрылся из виду.

Так как качество наших желаний, мыслей и интересов соответствует нашему безмерному ничтожеству, то мы даже время меряем по своей мерке. В тюрьме наших иллюзий тридцать веков истории человечества кажутся нам менее достойными внимания, чем тридцать лет нашей личной жизни, на которые мы и предпочитаем оглядываться.

И Доминик Кервони занял место в моей памяти рядом с тем легендарным скитальцем по морю чудес и ужасов, с тем обреченным нечестивцем, которому выданная им тень предрекла, что он будет бродить по земле с веслом на плече до тех пор, пока не встретит людей, никогда в жизни не видевших корабля и весла. Я, кажется, так и вижу их стоящими рядом в сумеречной безводной стране, этих несчастных хранителей тайн моря, с эмблемой их трудного ремесла на плече. Их окружает безмолвная толпа любопытных. Да, я вижу их даже сейчас, когда, оставив позади море, я шагаю в сумерках жизни и несу эти странички в надежде, что где-нибудь в глубокой долине, далеко от берега, меня встретит безмолвный привет терпеливого слушателя.



Оглавление

	<i>Стр.</i>
От автора	5
Прибытие и уход в море	8
Символы надежды	18
Искусство мореплавания	28
Паутина на ветру	39
Груз	49
Запоздавшие и пропавшие без вести	59
Власть земли	68
Враги моряка	73
Повелители Востока и Запада	81
Верная река	99
В неволе	112
Посвящение	125
Колыбель мореплавания	143
«Тремолино»	150

Джозеф Конрад
ЗЕРКАЛО МОРЕЙ

Редактор *С. Н. Кумкес*
Художественный редактор *Т. И. Алексеева*
Технический редактор *С. М. Кошелева*
Корректор *Е. Б. Сницарева*

Т-05807. Сдано в производство 21/II — 58 г. Подписано в
печать 21/V—58 г. Формат 84×108^{1/32}. Физических листов 5,5,
печатных листов 9,02, издательских листов 8,81.
Тираж 175 000 экз. Цена 2 р. 65 к.
Заказ № 3342.

Москва, В-71, Ленинский проспект, 15, Географгиз.

Типография «Красный пролетарий»
Госполитиздата Министерства культуры СССР.
Москва, Краснопролетарская, 16.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Вышли в свет:

Путешествия и исследования лейтенанта Лаврентия Загоскина в Русской Америке в 1842—1844 гг., 1956, 456 стр., цена 19 руб.

Путешествия Христофора Колумба. Дневники, письма, документы, 1956, 528 стр., цена 12 руб.

Давид Ливингстон. Путешествия и исследования в Южной Африке, 1956, 392 стр., цена 8 р. 85 к.

Давид Ливингстон, Чарлз Ливингстон. Путешествие по Замбези, 1956, 384 стр., цена 8 р. 65 к.

Н. Н. Миклухо-Маклай. Путешествия на Берег Маклая, 1956, 416 стр., цена 9 р. 45 к.

Фритьоф Нансен. «Фрам» в Полярном море, ч. I, 1956, 368 стр., цена 9 р. 65 к.

Фритьоф Нансен. «Фрам» в Полярном море, ч. II, 1956, 352 стр., цена 9 р. 65 к.

Дневные записки П. К. Пахтусов и С. А. Моисеев, 1956, 218 стр., цена 9 руб.

Книга Марко Поло, 1956, 376 стр., цена 9 р. 40 к.

Путешествия в восточные страны Плано Карпини и Рубрука, 1957, 272 стр., цена 7 р. 40 к.

Последняя экспедиция Р. Скотта, 1956, 408 стр., цена 9 р. 55 к.

Э. Шеклтон. В сердце Антарктики, 1957, 448 стр., цена 16 р. 10 к.

*В случае отсутствия указанных книг
в местных магазинах заказы направляйте
по адресу: Москва, 5-я Черемушкинская,
д. 14. Отдел «Книга — почтой».*

*Заказанные книги будут направлены
Вам наложенным платежом.*

2 р. 65 к.

ГЕОГРАФГИЗ.1958.