

PIRELLI 150
YEARS

1907

**ИЗ ПЕКИНА
В ПАРИЖ ЗА 60 ДНЕЙ**
ИСТОРИЧЕСКОЕ
РАЛЛИ

Луиджи Барзини

2022

Москва

МИО

ОГЛАВЛЕНИЕ

Людина Барзини **с. 15**
Шипионе Боргезе **с. 26**

01 ИЗ ПАРИЖА В ПЕКИН

Что произошло со мной 18 марта → В Париже → Прибытие в Пекин 1 июня! → Обеспокоенность Вайу-бу и его деятельность → Автомобили → Этторе

с. 20

02 ОТЪЕЗД

Князь Боргезе → «Итала» → Приготовление → Вечер накануне битвы → Отъезд

с. 32

03 К ВЕЛИКОЙ СТЕНЕ

Мудрость неведения → На мостах Ханбалыка → Наши кули → В Нанькоу → Священная долина → Великая стена в поле зрения

с. 45

04 В ГОРАХ

Переход через Великую стену → Матросы покидают нас → Путь по Китайской равнине → В тени Ляньямю → Тревожные мгновения → Монголия на горизонте

с. 60

05 НА ПОРОГЕ МОНГОЛИИ

Любопытство сына мандарина → Телеграф и опиум → В борьбе с грязью → Калган → Между дацзуньба и дутуном → Готовы

с. 85

06 ПО МОНГОЛЬСКИМ СТЕПЯМ

В русле реки → Между башнями Вань Ли Чанчэн → В зеленое море! → В лагере → Монгольское гостеприимство → Навстречу пустыне → Панцзян

с. 99

07 В ПУСТЫНЕ ГОБИ

Телеграф в пустыне → «Конталь» не приехал → По дну морскому → Воздействие солнца → Удэ

с. 118

08 ГОРОД ПУСТЫНИ

Далекие горы → Картина безлюдной пустоты → Город пустыни → Таинственный автомобиль → Охота на антилоп → Урга

с. 133

09 УРГА

В Русско-Китайском банке → Странное паломничество → Китайский губернатор в автомобиле → Отъезд из Урги → Застрававшие в болоте → Роковая поездка в гору

с. 149

10 НА ПУТИ В КЯХТУ

Третье несчастье → Среди монголов и бурятов → Ночная поездка → Переход через Иро → Первый лес → Кяхта

с. 166

11 ЗАБАЙКАЛЬЕ

Официальная защита → Сибирское гостеприимство → Автомобиль и чай → В направлении к Новоселенгинску → Переход через Селенгу → Прорывающая земля → Железная дорога

с. 182

12 НА БЕРЕГАХ ОЗЕРА БАЙКАЛ

Вдоль Селенги → Трудный подъем → В болоте → Зброшенная дорога → Большая река → Мысовая → Бесплезная попытка → В ожидании ответа → Чрезвычайные полномочия

с. 199

ОБРУШЕНИЕ МОСТА

Автомобиль на железнодорожной линии → Шестнадцатая сортировочная станция → Старый мост → Автомобиль падает → Спасение → Танхой

с. 216

В ИРКУТСКОЙ ГУБЕРНИИ

Переправа через Байкал → На берегу Ангары → Иркутск → Цветущие поля → По рекам → Каторжники → Зима → Автомобиль и телеги → Старые этапные станции → Нижнеудинск → Телеграфные затруднения

с. 233

В БАСЕЙНЕ ЕНИСЕЯ

В тайге → Канск → Колесо, скованное цепями → Красноярск → Сила обоих документов → Переход через Кемчуг → Ачинск → Мы застряли

с. 248

УЧЕНЫЙ ТОМСК

На пути в Мариинск → В трясине → Наши друзья мужики → Рывками и толчками → Отчаяние → «Большой зверь» → Застряли в кустарнике → Томск → В Колывань → Обь и ее болота → Колывань

с. 262

В СТЕПИ

Степь → Телеграф в Каинске → Тормоз горит → Омск → Пробуждение Сибири → Усталость → Еще раз степь → Степной пожар → Ишим

с. 275

УРАЛ

С автомобиля на тройку → Тюмень → Прощай, Сибирь! → Приветствие в Камышлове → Екатеринбург → Из Азии в Европу → Леса Урала → Первый минарет → Пермь → Большое колесо и его лечение

с. 289

ОТ КАМЫ ДО ВОЛГИ

Автомобиль, молоко и яйца → Гроза → Колесо ломается → Его восстановление → Деревня в ужасе → Повреждение тормозов → Казань

с. 299

ОТ ВОЛГИ ДО МОСКВЫ-РЕКИ

Сибирь возвращается → Враждебная деревня → Гостеприимство мельника → Нижний Новгород → История одной телеграммы → Шоссе → Владимир → Добровольная поломка → Москва приветствует нас → На берегу Москвы-реки

с. 311

ВСЁ БЛИЖЕ К ЦЕЛИ

Смена картин → Ландсберг-ан-дер-Варте → Обременительная популярность → Берлин → От Шпрее до Рейна → На бельгийской земле

с. 335

ИЗ РОССИИ

На пути в Петербург → Новгород → Петербург → К границе → Неожиданное гостеприимство → Первое приветствие на немецкой земле → Кёнигсберг → Берлин приближается

с. 326

ПАРИЖ

Вдоль Мааса → Граница Франции → Реймс → Собиратели реликвий → Мо → Бессонная ночь → Последние часы → У ворот Парижа → На бульварах → Путешествие окончено!

с. 345

Приложение I **с. 355**

Приложение II **с. 356**

Приложение III **с. 360**

Алфавитный указатель **с. 361**

ДОРОГИ
В РОССИИ —
БОЛЬШЕ, ЧЕМ
ДОРОГИ. ЭТО
ИСТОРИЯ,
ПРИКЛЮЧЕНИЕ,
РОМАН, ЭЛЕМЕНТ
ФОЛЬКЛОРА.

Книга Луиджи Барзини, которую мы решили перевести на русский язык к 150-му дню рождения нашей компании, — тому доказательство.

Когда 10 июня 1907 года автомобиль Itala 35/45 князя Шипионе Боргезе с Барзини на борту в роли корреспондента стартовал от посольства Франции в Пекине, ему, как и автомобилям других участников ралли Пекин — Париж, предстояло проехать 16 000 км, маршрут проходил в том числе по территории Российской империи, и на большей части этой территории автомобиля не видели никогда. Это одна из величайших гонок своего времени, приключение со счастливым концом, в чем не в последнюю очередь заслуга компании Pirelli, снабдившей князя Боргезе шинами. Чувствуя, насколько притерлись за время путешествия друг к другу итальянские шины и русские дороги, князь даже позволил себе отклониться от маршрута: из Москвы поехать в Петербург, а потом снова вернуться в Москву. Преимущество князя перед другими участниками было настолько велико, что даже с таким маршрутом князь одержал победу, финишировав первым в Париже в августе того же года.

Принято считать, что автомобильная культура России еще сравнительно молода, но это не совсем так: просто огромная территория диктует свои законы. Тот, кто путешествует по России на автомобиле, по духу ближе к князю Боргезе, чем к праздному туристу, выбравшемуся на прогулку. Поэтому для нас в Pirelli особенно радостно, что мы способствуем укреплению этого духа путешествий уже 115 лет.

Генеральный директор
ООО «Пирелли Тайр Руссия»
Аймоне ди Савойя Аоста

ЛЮДИНА БАРЗИНИ

РИМ, 1 НОЯБРЯ 2021

Это было 10 июня 1907 года; в автомобиле модели «Итала» находились Шипионе Боргезе, Луиджи Барзини (мой дедушка) и механик Этторе Гвидзарди. Гонка — поистине фантастическое путешествие через два континента — 16 000 километров, из которых 12 000 практически по бездорожью, и всего за шестьдесят дней. Итальянский автомобиль, оснащенный шинами «Пирелли», прибыл в Париж 10 августа. Он победил в ралли, опередив остальных участников на двадцать дней.

Журналист Луиджи Барзини писал: *«Мы испытываем неопишное наслаждение от того, что нам первыми удается сделать то, что кажется абсурдным. Мы запоем этот день как самый насыщенный эмоциями и усталостью от изнурительного труда. Сотню раз мы почти видели, как наша машина опрокидывается в овраги, бьется о валуны, проваливается в болота».*

Знаменитое ралли не вошло бы в историю, если бы не рассказ об этом удивительном приключении. Помимо материалов, отправленных по телеграфной связи и опубликованных в «Коррьере делла Сера», он изложен в книге. Ее автор — великий журналист, сделавший удивительные фотографии, которые свидетельствуют о тысяче приключений за время путешествия.

Барзини было важно не упустить ни одной детали, чтобы память о них не стерли годы. Поэтому, вернувшись домой, он закрылся в своем миланском кабинете и сел за работу. Его книга «Из Пекина в Париж за шестьдесят дней» переведена на одиннадцать языков и издана по всему миру. Она вписана в историю эпохи. Это прекрасная, ясная и внятная проза, которая вовсе не устарела и не закоснела. Барзини полагал, что рассказать о событиях, пережитых тремя людьми, в мельчайших подробностях и со всей точностью можно только в книге. Причем в книге, проиллюстрированной отснятыми им кадрами.

И автомобиль, и телеграф, по которому отправлялись заметки для газеты, были тогда довольно загадочными устройствами. Они играют в повествовании ведущую роль. Хотя главный герой — это, конечно, автомобиль. Главнее даже людей в его салоне.

Как только не называли «Италу» встречные: и «летающей машиной», и «волшебной колесницей». Крестьяне смотрели на нее с открытым ртом. Не зная о двигателе внутреннего сгорания, они искали под рулем неведомого зверя — по их мнению, он точно должен был там сидеть.

Как обстояли дела с заправкой и техобслуживанием? В Китае и Монголии бензин и масло распределили по нескольким пунктам. На пути из Сибири через всю Россию горючее поставляли из Петербурга — так, чтобы хватило для пересечения огромной империи.

На определенные этапы пути привезли шины «Пирелли» из Италии. В Омске организовали склад запчастей, в том числе колес и рессор для подвески. После Иркутска покрышки ждали «Италу» через каждую тысячу километров.

Барзини писал, что у них никогда не было недостатка в шинах. К тому же их меняли нечасто: резина оказалась прочной и устойчивой к сложному рельефу. *«Мы проехали вдоль Транссибирской магистрали, — вспоминал он. — Миновали множество мостов — небольших, шириной со шпалу, без ограждения. Они были перекинuty через глубокие ущелья, на дне которых виднелась вода. Порой мы шли прямо по краю пропасти».*

И еще цитата: *«Машина заезжает на доску, которая дрожит, скрипит, качается, как и остальные. Передняя часть автомобиля уже за серединой моста. Мы с облегчением смотрим друг на друга, как вдруг слышим устрашающий рев: под весом задней части доска подается, и днище скребется о мост. Передние колеса поднимаются, капот перевешивает. Машина принимает перпендикулярное положение и погружается в стремнину. Вся задняя часть уходит в воду».*

Они чудом выжили. Моего деда зажало между багажом и прогнувшимися балками, а Боргезе повис между балками и двигателем. Но они справились — машину помогли вытащить местные жители, — и автопробег продолжился.

В конце поездки Барзини писал жене: *«Ты даже не представляешь, как мы живем! Поднимаемся в половине третьего, в три ночи — и в машину. Едем до самого вечера. По прибытии у меня едва есть время поспать, я с ног валюсь от усталости. Кое-как составляю материал для газеты, ругаюсь на телеграфной станции, чтобы мое сообщение срочно приняли и отправили. Затем перекусываю и ложусь прямо в одежде. Сплю несколько часов, иногда всего пару. И на следующий день все сначала».*

Несмотря на почтенный возраст, эта история живет в книгах и фотографиях. В Кирове вы увидите кованый макет «Италы». В этом российском городе работает завод «Пирелли». Оригинал тоже сохранился, он выставлен в автомобильном музее Турина.

Автопробег Пекин — Париж стал настолько легендарным, что и сегодня мы говорим об этом необыкновенном приключении. Его пытались повторить, но маршрут 1907 года остался непревзойденным. За последние тридцать лет несколько ралли претендовали на то, чтобы следовать по этому пути, но каждый раз приходилось что-то менять. Путешествие из Пекина в Париж, о котором рассказывал мой дед, по-прежнему уникальное и единственное в своем роде.

ШИПИОНЕ БОРГЕЗЕ

ОСТРОВ ГАРДА, СЕНТЯБРЬ 1907

Дорогой Барзини!

И все же нашелся тот, кто после всего — несмотря на наши двухмесячные усилия, несмотря на горы, реки, пустыни и леса, болота и кюветы, которые мы преодолели, — после всего этого утверждает, что наше путешествие доказало лишь одно: в автомобиле нельзя доехать от Пекина до Парижа!

В самой откровенности этого приговора есть что-то варварское. Но надо признать, что в буквальном смысле он верен. Именно мы доказали, что сегодня невозможно добраться из Пекина в Париж без остановок, удобно откинувшись на мягком сиденье и полагаясь только на двигатель. Наш опыт показывает: с финансовой точки зрения невыгодно налаживать такое регулярное автомобильное сообщение, даже если мы хотим, чтобы миниатюрные и поразительно элегантные китайские певуны приезжали из столицы Поднебесной в парижский «Мулен Руж», нисколько не утомив своих маленьких ножек.

Все это существенно, но разве наш автопробег Пекин — Париж не дал положительных результатов?

Я мысленно возвращаюсь назад в Кяхту, в скромную обитель миллионера. Там хозяйка дома с широкой радушной улыбкой входила из кухни в столовую, а на столе уже стояли рядами бутылки благородного вина и огромные блюда с нарезанной бараниной и телятиной и целые горы пирогов и риса. Там Фалия, невысокая бурятка, подобно степному цветку, обращала к нам свежее, чуть застенчивое юное личико. Там старые и новые друзья приходили и уходили без приглашения и вежливых фраз и непринужденно пользовались гостеприимством и предавались застольным радостям.

И я вспоминаю разговоры за щедрым столом, которые всегда сводились к практической пользе нашего путешествия через пустыню Гоби. Самые быстрые караваны пересекали ее за семнадцать дней, мы же предполагали справиться за четыре. Обстоятельно обсуждались технические вопросы: как использовать скоростной транспорт для поставок чая во Владивосток. В то время чайный груз попадал туда только морем, а потом отправлялся по Транссибирской магистрали.

Вы помните восхищение нашего дорогого гостя в Иркутске, который наслаждался поездкой с нами до Нижнеудинска? Как вольно мы дышали благоуханным воздухом, напоенным ароматом сосен, на чистых, сухих дорогах Сибири? Да, мы определенно заронили в душу этого человека семена автомобильной страсти. Когда погода позволяет, возможности автомобиля на тех сибирских дорогах и правда безграничны.

В Красноярске мы долго беседовали с двумя практичными, серьезными англичанами, концессионерами и инженерами золотых приисков. Им было интересно быстрое сообщение между Красно-

ярском и Енисейском. Наша машина стояла во дворе гостиницы «Метрополь» в безупречном состоянии, хотя прошла более 3000 километров по ужасным дорогам, и казалась им интересным предметом для разговора. Перед ними открывались новые широкие горизонты с самыми неожиданными решениями.



Князь
Шипионе Боргезе

В Томске мы побывали у губернатора. К югу, в самом отдаленном уголке его губернии, которая масштабами не уступает Германской империи, возвышаются горы Алтая. Долины и склоны, богатые полезными ископаемыми, дают простор для деятельности человека. Губернатор рассказывал мне о сотрудничестве с англичанами, призванном связать Томск с Северным Ледовитым океаном: речь шла о летней навигации крупных грузовых судов по Оби. Он говорил о пользе подобного начинания для Центральной Сибири, о преимуществах для промышленности и экспорта. И при этом глаза губернатора сияли, его воодушевляла мечта: что, если скоростные автомобили соединят Томск с Барнаулом, Бийском и основными горнодобывающими предприятиями Алтая! И эта мечта обсуждалась самым подробным образом, чтобы понять, как ее осуществить.

К западу, ближе к Омску, мы оказались среди степей. Дождей там намного меньше, чем в первозданной сибирской тайге, а почва плотнее, более устойчива к влаге. Местность почти ровная. Дороги такие же, как и в Северной Монголии, где мы могли гоняться за антилопами-дзеренами на полной скорости. А еще мы нашли здесь огромное поле для всевозможной деятельности и совершенствования. В 1906 году выручка от экспорта сливочного масла составила 40 миллионов рублей. В тот же период за границей закупили сельскохозяйственных машин лишь на шесть миллионов рублей. Предприимчивость образованных русских, прилежных, умных сибиряков, работающих и ловких киргизов подкрепляется финансовым и торговым участием датчан, англичан, норвежцев и немцев, дальновидных и деловитых. В этой энергичной среде доход

приносят животноводство, молочные фермы и маслобойни. Здесь стараются постоянно улучшать пастбища и рациональнее выращивать кормовые культуры.

Хозяйство становится интенсивнее год от года, и его область распространяется по всему степному региону, где кочуют от места к месту странники-киргизы, подгоняемые своими вековыми инстинктами. Этот порыв подхватывают в тысячах деревень, где к трудолюбивым процветающим общинам присоединяются семьи переселенцев из Европейской России. От Омска до Кургана, озера Балхаш и Семипалатинска простирается бескрайняя степь. Так что тут есть все возможности для автомобильных перевозок, которые не сегодня-завтра будут попросту необходимы.

Потом мы направились в Тюмень и Екатеринбург, к скромным и всегда готовым взяться за работу людям. На Урале, с его неисчерпаемыми приисками, каждый гектар земли точно клад с потаенными сокровищами. Благодаря каменистой почве проблем с дорогами в этих краях меньше. Мы мчались всё дальше и дальше; и автомобиль прошел самые сложные испытания и стоически выдержал механические пытки, от которых развалились бы любые повозки — и легкие, и крепкие. И всюду эта поездка оставляла плоды, а вернее сказать, семена надежной будущей цивилизации и скорого прогресса: наша машина была прообразом возможного регулярного сообщения, с помощью которого народы хлынут в разные части света, наполняя их новой жизнью.

А что же по ту сторону русской границы, в Западной Европе? Здесь автомобиль пролетел по немецким и чудесным французским дорогам, и его использование было уже не мечтой будущего, а вопросом настоящего. В Западной Европе наш успех достиг небывалых высот: люди встречали нас с энтузиазмом, технические специалисты вели горячие обсуждения.

И это понятно. Здесь все считали наше предприятие важным, а его пользу — очевидной. Речь шла не об ограниченной выгоде некоторых промышленников и коммерсантов, а о новом решительном усилении общеевропейской отрасли, пока молодой, но активной и жизнеспособной. В нее уже было вложено много капитала, научных знаний и умственных сил, не говоря уже о квалифицированном труде.

Когда государству нужно обновить артиллерию, изучают технические проблемы, отсматривают поданные проекты, получают первые исходные данные и устраивают испытания на пределе функциональных способностей орудия. Металл проверяется на максимальный предел сопротивления, подвергается растяжению, скручиванию и давлению, так что он каждый раз испытывает нагрузки далеко за пределами необходимого. Отлив пушку со всей баллистической точностью, ее пристреливают, причем мощность заряда значительно увеличивают, а взрывчатые вещества меняют. И плохо то орудие, которое не выдерживает более продолжительных и сильных нагрузок, чем предстоящие в реальных условиях.

«Рейд» из Пекина в Париж стал проверкой на прочность для автомобильной промышленности и привлек внимание именно в таком качестве. Наши персоны, название завода — дело десятое; прежде всего мы представляли производство автомобилей в целом.

Весь цивилизованный мир следил за этим испытанием, самым масштабным, самым обстоятельным и убедительным, какому только подвергалось новое орудие до сего дня. За испытанием, целью которого был еще один решительный шаг вперед, к упразднению человеческой или животной тяги. Ведь подобное упразднение и есть признак социального прогресса.

Когда я принял вызов парижской газеты «Матэн», передо мной встала такая задача: показать, что хорошо сконструированный автомобиль, которым управляют умело и осмотрительно, действительно способен заменить вьючных животных в долгом пути — и по дороге, и по бездорожью.

Да, иногда пассажирам приходится несколько метров толкать машину. Время от времени ее приходится вытягивать из болот или песков, используя рычаги и лебедку. Чтобы пересечь водные потоки, через которые не проедешь вброд, ее надо погрузить на паром или в лодку. И что с того? Пусть эти препятствия означают задержку в несколько часов. Однако стоит их преодолеть, и машина снова готова работать на полной мощности, на какую не способно ни одно вьючное животное, тем более так долго и непрерывно. Автомобиль переносит нагрузку без существенного ущерба для надежности и длительной работоспособности.

И пробег Пекин — Париж это подтвердил.

Мой автомобиль, «Итала», не потребовав от меня чрезмерных затрат, выдержал долгую гонку по дорогам, которые были сплошь плохими, а зачастую — очень плохими. И все это в климатических и температурных условиях, в которых механизм подвергался самым жестоким испытаниям: рама сотрясалась от ударов и толчков; на трудной местности с крутыми подъемами колеса пробуксовывали в песке или на размытой дождем глине, а мотор перегревался от такого многочасового, очень медленного продвижения на жаре; аномальная карбюрация из-за колебаний температуры от 10 до 20 градусов, в климате, где многодневная засуха вдруг сменяется беспрестанными дождями; сцепление и трансмиссия тоже претерпели многое; трение могло усилиться в любой момент, чтобы так же неожиданно прийти в норму!

В общем, все детали — молчу о колесах и рессорах, на которые нагрузка ложится всегда, — прошли невиданное испытание. Мы проехали 16 тысяч километров, из них 12 тысяч по крайне сложной местности, но расстояние, которое автомобиль преодолел с посторонней помощью, не составило бы и 200 километров!

Должен заявить, я практически доволен достигнутыми успехами, даже если оказалось, что пока нельзя в один присест, не выходя из машины, доехать из Пекина в Париж!

Но этого успеха мы достигли благодаря нескольким факторам, которые мне хочется обсудить.

О машине я даже не говорю. В деле она показала себя превосходно, но, правду сказать, была только инструментом успеха — резцом, которым мастер высекает статую в соответствии со своим идеалом красоты. Ведущая резец умная рука важнее, если мастер желает создать произведение искусства. Из этой идеи мы исходили, когда со всей предусмотрительностью готовились к путешествию.

Машину выбирали по определенным критериям. Известно, что прочность и легкость относительны, так что машина с 40 лошадиными силами и весом 2000 килограммов может проявить себя куда лучше, чем более легкий, но менее прочный автомобиль. Мы были крайне неаккуратны в расчетах. Мы взяли множество запчастей, надежно упаковав их в короб для багажа, — к счастью, почти ничего из этого нам не понадобилось. Дополнительные запасы всего необходимого в достаточном количестве и в соответствии с тщательно продуманным планом были распределены между остановками на пути.

В тот недолгий период с 15 февраля по 10 июня 1907 года — от принятого вызова до отъезда из Пекина — заниматься перепиской было некогда. Все заказывалось устно или телеграммами.



«Итала» с князем Шипионе Боргезе и шофером Этторе Гвидзарди

Из Шанхая в Пекин прибыли бензин и масло для поездки по Китаю и Монголии; в Петербурге компания «Нобель» планировала подготовить достаточно топлива, чтобы хватило для путешествия по Сибири и далее по бескрайней Российской империи.

Сколько же медленных верблюжьих караванов мы обогнали, пока они то сонно шагали в свете занимающейся зари или в долгих вечерних сумерках, то останавливались на привал, и мужчины, раскинув узорчатые шатры, пережидали часы палящего дневного зноя! Верблюды с погонщиками доставили из Пекина к одинокому колодцу Удэ, в священный город Урга, все необходимое для технического покорения пустыни Гоби, и покорение благодаря этому прошло легче. Запасы для обеспечения поездки шли и с другой стороны, через Сибирь, разместившись в крупных городах и небольших местечках вдоль старого Сибирского тракта. На этой дороге наш вольный автомобиль с развевающимся флагом свободного народа повидал многих и многих людей — бедных, страдающих и все же гордых, хотя они жили в изгнании и их благородные, устремленные к свободе и справедливости сердца бились вдали от родных мест.

Из Италии пневматические шины прибывали на заранее обозначенные этапы маршрута, в Омске готовился склад запчастей, а именно колес и рессор: предполагалось заменять их в этом городе, расположенном непосредственно посередине маршрута.

Объем масла и бензина рассчитывался следующим образом. В саму машину погрузили примерно 300 килограммов бензина и 100 килограммов масла: этого количества хватает где-то на 1000 километров. На складах всегда имелось ровно столько горючего, сколько необходимо, чтобы произвести полную заправку. В Монголии они находились

на расстоянии 600 километров друг от друга — с учетом транспортировки. На российском же участке маршрута, где населенные пункты расположены теснее и до них можно добраться по железной дороге или на пароме, между складами было 250 километров, максимум — 500. А начиная от Иркутска через каждую тысячу-полторы километров нас ждали пневматические шины «Пирелли».

Нам повезло! Ни разу у нас не оказалось слишком мало топлива или масла; ни разу у нас не было недостатка в шинах, из которых мы, впрочем, использовали лишь немногие.

Нашим желанием не отвечало только одно обстоятельство, но оно и к лучшему. Так мы получили доказательство, что расчеты оказались верны.



Луиджи Барзини

Из-за осложнений, возникших по вине австрийской таможни, до Омска не дошли запасные колеса и рессоры; им пришлось остаться в Москве. Но мы добрались до Казани на разбитых рессорах и на колесе, которое в один воскресный день нам поправил топором мастеровитый русский мужик на берегу Камы.

Единственное, к чему следовало отнестись внимательнее, это удобство пассажиров и размещение багажа.

Вы, дорогой Барзини, более всех страдали от этого и, конечно, помните, как накануне прибытия в Париж мы никак не могли придать форму неряшливой груде мешков и чемоданов, закрепленных на ящике для инструментов, откуда они постоянно съезжали.

Этторе старался увязать поклажу со всей тщательностью, со всей мыслимой ловкостью, не жалея веревки и шпагата. Но даже самые хитроумные узлы не выдерживали испытания дорогой, и наш внушительный багаж вскоре начинал болтаться и расползлся. И Этторе начинал все сначала.

Сколько усилий приложил этот храбрый малый за 60 дней! Вот уж поистине умелая рука, ведущая резец! Без его неустанного ухода за мотором и всеми остальными частями машины, ради чего он жертвовал сном и сносил голод, мы бы не доехали до Парижа, и, возможно, нас бы не было там и сегодня!

Ни один человек, не испытавший подобного, не способен вообразить, какую работу в столь длинных путешествиях выполняет механик: он может полагаться только на себя. В странах, где нет никакого представления о механике, где язык чужд и даже само мышление сильно отличается от нашего, нечего и рассчитывать на удобные мастерские и гаражи.

Сначала шестнадцать, а то и восемнадцать часов езды он, стиснув зубы, в постоянном нервном напряжении ловил каждый звук мотора и каждый скрип корпуса, словно старался защитить автомобиль от сложности маршрута. Он по два-три часа лежал под горячей рамой переутомленной машины, дыша маслом и горелой смазкой. Осматривал, проверял, регистрировал, затягивал разболтавшиеся заглушки и раскрутившиеся болты — и не просто устранял небольшие повреждения, полученные за этот трудный день, но и пытался находчиво и дальновидно предупредить возможные поломки дня завтрашнего. Этторе занимался этим раз за разом. Он отдыхал всего пару часов, не успев привыкнуть к твердой земле, а ел наскоро, упершись в педали, пока машина прыгала с одной стороны дороги на другую. К тому же время от времени Этторе был и за шофера.

Он сменял меня за рулем, чтобы я мог немного отдышаться. Порой к этому вынуждала сложная дорога: чтобы преодолеть места, которые трудно разглядеть с водительского места, я шел рядом и указывал направление. Надо сказать, что как шофер Этторе был бесподобен.

Помните ли вы, дорогой Барзини, как часто на болотистых участках или узких подсохших островках на затопленной дороге мне приходилось выкладывать камни или ветки, чтобы обозначить путь, по которому пройдут колеса?

А помните ли вы поразительную точность и стремительность, с которой машина на предельной скорости, чтобы не перевесить и не застрять, балансировала на краю болота или выбиралась из вязкой черной жижи?



Этторе Гвидзарди

Этторе прекрасно осознавал свои способности и значимость. Пожалуй, именно поэтому в трудных ситуациях, в любых невзгодах и опасностях, в самую плохую погоду (помните бесконечные дни в грязи под проливным дождем?), во время триумфов и восхвалений, неизбежных в деле, которому он так всецело отдавался, Этторе постоянно сохранял душевное спокойствие, скромность, хорошее настроение и упорное трудолюбие, а также несокрушимую веру в успех. Вот уже десять лет я имею счастье видеть его своим помощником в автомобильном спорте, не всегда простом и легком. Я нашел в нем надежного и верного друга и должен заверить его в моей самой горячей и искренней симпатии, в глубокой и бесконечной признательности. Это прекрасный пример образованного, добросовестного ра-

ботника. В нем нет ничего угодливого. Он полон достоинства, и в нем развита ответственность за услуги, которые он с умом, самоотверженностью и дружеской преданностью оказывает тому, кто доверяет ему абсолютно и кому он считает возможным посвятить свои выдающиеся качества, как духовные, так и душевные.

В течение десяти лет Этторе пересаживался со мной из одной машины в другую, работал в мастерских, прошел проверку на всех дорогах Европы. За это время он приобрел новые знания, развился как инженер и механик, у него добавилось мужества, хладнокровного и молчаливого. И теперь значимость Этторе подтверждается громом аплодисментов, которыми его, победителя, встречают повсюду. Он родом из Романы, и вся сила, стойкость и сметливость его народа живет в нем, помогая работать и творить.

Успеху предприятия также помогало отношение, встречавшее нас повсюду. Невозможно оценить, в какой огромной мере на удачный исход нашего путешествия повлияли благосклонность властей и любезное дружелюбие населения. Какая моральная поддержка и одобрение были ниспосланы нам многими незнакомцами, с которыми нам вмиг удавалось сдружиться самым тесным образом, чтобы потом навсегда оставить их позади.

Со свойственной вам бойкостью слога вы легко оживите воспоминания о прекрасных людях, окружавших нас заботой, ведь мы не можем отдельно поблагодарить каждого из них. Вы расскажете, как нас поддерживали представители нашей страны за рубежом, китайское и российское правительство, власти всех государств, через которые мы проезжали, и как все они проявили необыкновенное, неожиданное понимание нашего предприятия.

Вы, несомненно, ярко опишете внешний облик китайских черно-рабочих: их бронзовые, обнаженные по пояс тела, бесстрастные лица, глаза, ничего не сообщающие европейцу о характере этих людей. Людей, нечувствительных к физической нагрузке, словно металл, из которого, как кажется, они отлиты.

Вы красочно изобразите суровых и гордых монгольских всадников. Их длинные одеяния источали резкий запах стад и шатров. Вы покажете русских мужиков с длинными светлыми волосами, с мягким взглядом, мечтательно устремленным к необъятному горизонту их страны с низкими холмами и широкими равнинами и еще дальше, в будущее, к более богатой и достойной человека жизни.

Вы расскажете, как эти столь разные люди бросали все силы на спасение нашей машины, когда она, тяжело пыхтя, взбиралась по опаленным солнцем скалам, извергала пар и воду в пустынях Монголии и, как потерпевший крушение корабль, лежала на боку в болотах и ущельях Сибири и России.

С новым восторгом вы поведаете, как нас поддерживали братские настроения наших земляков, которых мы встречали вдали от родины. Они покидали свои мастерские, трактиры и школы, чтобы аплодисментами и ликующими возгласами встретить наш автомобиль — результат и символ труда, который воплотил в себе деятельную энергию честных и целеустремленных людей.

Им всем, как и многим другим, несомненно, найдется место на страницах Вашей блестящей книги.

Я тронут, благодарен и хотел бы обнять всех женщин, которые участием, приветливым словом и мимолетной улыбкой так часто придавали сил уставшему телу, мужества впавшей в уныние душе, решительности отчаянным мыслям.

Я хотел бы поблагодарить всех: и тех, кого я знаю, и оставшихся незнакомыми.

Добрых хозяек гостеприимных домов, которые дарили нам день истинно семейной жизни с наслаждением от удобной постели и щедрого стола, — восхитительное ощущение мерного домашнего быта, осененного женским присутствием, когда можно избавиться от кочевого одиночества.

Я хочу выразить благодарность крестьянским женам. В общинных домах деревень, отрезанных от всякой цивилизованной жизни, и в бревенчатых избах, на постройку которых пошли могучие деревья, павшие под крепкими ударами топоров, и на постоянных дворах эти женщины с вечера до утра обеспечивали нас всем, что у них было. Они покидали свои убогие хижинки, чтобы мы могли там разместиться; они приносили нам посудины с дымящимся супом, кувшины с вкусным молоком сибирских степей и ковриги хлеба, черного, как земля, которая его родит.

Я благодарен и всем жителям далеких городов. Эти люди преисполнялись радости и веселья и, казалось, на одну ночь забывали о своих бедах на народных гуляньях. Празднества устраивали в нашу честь, чтобы мы чувствовали дружеское расположение.

Также я благодарен дамам, которые в час остроумных бесед вели себя, возможно, более открыто, чем обычно, поскольку были уверены, что мы больше никогда в жизни не встретимся. Они отвлекали нас от мыслей о повседневных делах, и мы вновь обретали душевную гибкость, которую едва не утрачивали из-за непрерывной и монотонной физической нагрузки.

Благодарю всех тех, кто улыбался нам, когда мы проезжали мимо, кто слал нам воздушные поцелуи или бросал цветы, подбадривал нас жестами, — и, разумеется, наших жен. Они представляли перед мысленным взором: на пороге дома, с детьми на руках, ожидали нас, преисполненные тоски и любви. Наши жены были той скрытой силой, что поддерживала и помогала двигаться вперед в разъездной жизни.

Вот все обстоятельства и все причастные, что привели наше предприятие к счастливому финалу!

Среди нас вы были поэтом, а сейчас намереваетесь стать летописцем, так что вам все перечисленное известно куда лучше, чем мне. И вы также знаете, насколько отличается судьба нашего путешествия от участи многих других.

Я иногда думаю о людях, ставших достоянием истории и культуры и все же почти забытых. О путешественниках, которые совершали географические открытия в неведомых странах, на протяжении многих лет ежедневно рисковали жизнью ради того, чтобы их государства получили богатейшие возможности для развития торговли и промышленности. Я вспоминаю этих людей — имена горят у меня на устах — и возвращение их на родину.

Как часто они не удостоивались внимания, как мало упоминали о них в газетах — порой лишь затем, чтобы вынести им суровый при-

говор; молчание окутывает их. Многих убило пренебрежение публики, это горькое молчание человечества, ради которого они работали и страдали!

Нас же, совершивших гораздо меньше, ожидало всеобщее одобрение и удовлетворение оттого, что в какой-то момент мы вызвали восторг великих метрополий, суетных городов и тихих местечек по всей Европе!

Причины довольно сложны. Следует принять во внимание новизну транспортного средства, его растущее экономическое и социальное значение. Необходимо учесть длину пути, пройденного за такое короткое время, и массу трудностей, которые пришлось преодолеть впервые. Не нужно забывать и об успешном решении технических проблем, и о колдовской притягательности Азии, из которой мы все, возможно, происходим и которая нам по-прежнему чужда. Также сыграли свою роль начальная и конечная точки маршрута.

Пункт отправления — таинственная столица загадочной империи, из которой шум жизни доносится до нас приглушенно: сказывается и территориальная удаленность, и разница в мышлении. Пункт прибытия — мощнейший рупор мира, Париж, откуда каждое, даже самое легкое дыхание жизни тысячекратно усиленным эхом распространяется по всей земле.

Все перечисленное отвечает на вопрос «почему?» лишь отчасти. Главный секрет — думаю, и вы об этом высказывались — заключается в телеграфном проводе. По нему пресса день за днем на протяжении всего пути получала новости о нас и распространяла их дальше.

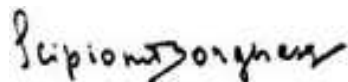
Телеграф и пресса — непосредственные причины популярности, которой пользовалось наше предприятие.

По этим каналам в Вашем увлекательном изложении передавались сведения о событиях, которые нам казались однообразными, а зачастую крайне досадными. Питая исключительную любовь к правде, вы понимали, что именно в живом пересказе факты предстанут в верном свете и займут должное место в общей картине. И публика почувствовала поэзию, которая наполняет отдельные главы нашей современной одиссеи.

Читая эту книгу, никто не догадается о силе воли и духа ее автора. Однако я могу засвидетельствовать Ваше неизменное мужество и напряженную работу ума в любых, самых гнетущих обстоятельствах, поскольку имел честь и счастье быть Вашим спутником в течение двух месяцев.

И после тех двух месяцев меня переполняет чувство искреннего восхищения вами и глубокой дружбы, которое не померкнет даже со временем!

С любовью и уважением,
дорогой Барзини,
Ваш



ИЗ ПАРИЖА В ПЕКИН

ЧТО ПРОИЗОШЛО
СО МНОЙ 18 МАРТА →
В ПАРИЖЕ → ПРИ-
БЫТИЕ В ПЕКИН
1 ИЮНЯ! → ОБЕС-
ПОКОЕННОСТЬ
ВАЙУ-БУ И ЕГО
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ →
АВТОМОБИЛИ →
ЭТТОРЕ

В знаменательный для меня полдень 18 марта 1907 года я сидел за своим рабочим столом в Милане, погружившись в североамериканское железнодорожное дело. В то время я рьяно следил за этой отраслью, писал и говорил о ней, меня увлекали отечественные и зарубежные регламенты и расписания поездов. Внезапно протяжный звонок телефона, стоявшего рядом, силой вырвал меня из железнодорожных сетей Соединенных Штатов.

— Барзини у аппарата! Алло?

— Доброе утро! — Я узнал голос Луиджи Альбертини, главного редактора газеты «Коррьере делла Сера». — Мне нужно срочно с вами поговорить. Приезжайте!

— Прямо сейчас?

— Немедленно.

— Уже бегу.

— Благодарю.

Я выскочил из дома, прыгнул в первую попавшуюся пролетку и принялся спешно прокручивать в голове события последних суток, гадая о причине такого срочного приглашения.

Газете нужен «специальный репортер»? Где-то началась война? Нет, даже Венесуэла вот уже восемь дней радуется полной тишине. Революция? Тоже нет, слишком холодно: революции начинаются в теплое время года, распускаясь заодно с цветами. Только в конце апреля редакции получают первые вести о закономерном пробуждении духа свободы среди народов. Обычно приходят телеграммы такого содержания: «Болгарская (или греческая) банда уничтожила население греческой (или болгарской) деревни и т. п.». Может быть, внезапное бедствие? Несчастные случаи не зависят от времени года...

На этот раз профессиональное чутье, заставлявшее ждать несчастья в любой момент, меня подвело. Ни в одном из полушарий не произошло чего-то серьезного. Когда я, переполняемый обоснованным любопытством, вошел в бюро, мозг нашей газеты — главный редактор — был совершенно спокоен и весел. Он протянул мне номер парижской «Матэн», указал на первую страницу, вернее на несколько строк под огромным заголовком, и спросил:

— Что вы об этом думаете?

Я обратил взгляд на газету и увидел неожиданный призыв: «Кто готов отправиться этим летом из Пекина в Париж на автомобиле?».

Перечитав объявление, я восхитился неизвестным инициатором подобного плана. Как минимум, здесь требуется изрядная доля романтизма.

— Так что вы об этом думаете? — повторил Альбертини.

— Это прекрасно!

— Выполнимо?

— О, тут нечто иное. Даже если попытка не удастся, все равно будет крайне интересно.

— А вы готовы в этом поучаствовать?

— С превеликим удовольствием.

Несколько минут мы изучали следующие номера «Матэн», чтобы найти новые сообщения об авантюрном путешествии. Письма с согласиями заполняли колонку за колонкой; все они свидетельствовали о слишком быстро разгоревшемся энтузиазме, который долго не

продержится. Тем не менее одно из многих привлекло наше внимание. Его автор, итальянец, изъяснялся кратко и сухо, словно выдавал расписку о получении. Выглядело это так:

Я приму участие в ралли Пекин — Париж на своем автомобиле «Итала». Буду крайне признателен, если вы как можно скорее уведомяте меня обо всех деталях, чтобы я мог приступить к подготовке.

Князь Шипионе Боргезе

Имя и стиль сразу же заставили меня задуматься: этот человек говорил и думал всерьез.

Дон Шипионе Боргезе (см. приложение I) был мне известен благодаря своей славе автомобилиста и путешественника. В 1900 году он с караваном пересек Персию, частью по малоизученным отрезкам; затем добрался до Туркестана, а потом по обширной Барабинской низменности до Барнаула; оттуда по Оби и Томи плыл до Томска, а из Томска по Транссибирской магистрали доехал до побережья Тихого океана. Он издал книгу о своем путешествии — дельную, написанную со строгой точностью судового журнала, подробную, спокойную и объективную. Этот труд характеризовал автора как человека рассудительного, наделенного ясным умом. В своих наблюдениях он не позволял беспокойству, восторгу и другим чувствам захлестнуть себя и казался больше математиком, чем поэтом. Ум заметно преобладал над сердцем, воля — над эмоциями. Я считал князя Боргезе одним из тех людей, что умеют желать, знают, как добиться своего, и действуют. Он бы не сделал заявку на поездку Пекин — Париж, если бы не решил поехать, а отправившись в путь, сделал бы все подвластное человеку, чтобы выйти победителем. Я сразу проникся к нему доверием.

Главный редактор оторвался от «Матэн» и внезапно произнес как отрезал:

— Немедленно поезжайте в Китай!

— Хорошо.

— Ралли Пекин — Париж начинается 10 июня. Сначала поездите по Америке, совершите плавание по Тихому океану и в пути соберете интересные наблюдения. Завершение процесса Тоу в Нью-Йорке...

— Хорошо.

— Восстановление Сан-Франциско... японско-американские напряженные отношения из-за Гавайев... Япония после войны... Закончите свое кругосветное путешествие в Азии.

— Хорошо. А как же Пекин — Париж?

— По пути вы получите более точные указания. Мы спросим у князя Боргезе, согласится ли он, чтобы вы к нему присоединились. Надеюсь, что да. На всякий случай в Пекине для вас уже все будет готово. Возможно, мы предоставим вам один из наших автомобилей. Ближайший пароход в Америку отходит... погодите-ка... вот расписание. Послезавтра, 20 марта, из Шербурга в Нью-Йорк отправится «Кайзер Вильгельм Великий», что принадлежит судоходной компании «Норддойчен Ллойд». Вы едете в Париж сегодня же. Успеете собраться?

Я посмотрел на часы и вызвал в памяти все, что знал о железных дорогах (а точнее — о расписании поездов).

- Времени предостаточно.
- В таком случае счастливого пути!
- До свидания!

Мы коротко раскланялись и обнялись в том порыве дружбы и участия, который порой охватывает людей, желающих друг другу только хорошего.

Через несколько минут, сбегая по лестнице, я столкнулся с коллегой, поднимавшимся мне навстречу с медлительностью человека, которого ждет привычная рутинная работа.

- Куда спешишь? — спросил он меня.
- Хочу совершить кругосветное путешествие, — гордо ответил я и на мгновение застыл на лестничной площадке.
- Ну ты и хвастун! — воскликнул он и разразился громким смехом. — Дай-ка угадаю, куда ты на самом деле идешь.
- Ну и куда же?
- На завтрак! Уже поздно, а ты наверняка голоден. Приятного аппетита!

Неверие моего друга основывалось на здоровом представлении о природе человека, и мне внезапно стало ясно, в каком странном, авантюрном, невероятном положении я оказался. На один миг я замер в сомнении и растерянности, прежде чем ответил: «Спасибо» — и продолжил путь.

Старые приключенческие романы, герои которых успевают исследовать все континенты и переплыть все моря, прежде чем читатель доберется до последней страницы, вышли из моды. Даже дети считают их слишком далекими от правды, но, несмотря на это, еще есть те, кто может пройти через подобное, — журналисты.

В тот же день поезд-экспресс через Симплонский туннель доставил меня в Париж.

В редакции «Матэн» проводились многолюдные собрания, где обменивались мнениями о ралли. Помимо участников автопробега там были путешественники, побывавшие в Китае дипломаты и ученые, которые могли дать самую точную справку обо всех частях света, хотя ни разу их не видели. Шли оживленные дебаты; стенографисты дотошно записывали странные разговоры, во время которых больше спрашивали, чем отвечали. Предмет обсуждения оказался напичкан неизвестными больше, чем какая-нибудь задача по высшей математике.

В целом эти собрания принесли неоспоримую пользу. Удалось составить лучший маршрут поездки. Для уточнения сведений в Пекин, Петербург, Иркутск летели многочисленные телеграммы. Мудрый и прозорливый Вайу-бу, Великий совет Поднебесной*, ограничился тем, что ответил вопросом, направив его через французскую дипломатическую миссию: «Каково количество автомобилей, которые желают выехать из Пекина в Париж?»

* На самом деле Вайу-бу — министерство иностранных дел империи Цин, сформированное в 1902 году вместо ведомства по внешним сношениям (Цзунли ямэнь). — Прим. ред.

Что значило точное число для уважаемых чиновников, понять было нелегко; возможно, Вайу-бу опасался вторжения.

Русско-Китайский банк в Пекине ответил: *«Перевалы Нанькоу и Губэйгу достаточно широки для автомобилей, но круты и каменисты».*

«Достаточно широки» — нам в Париже такое положение дел казалось крайне благоприятным, особенно по сравнению с сообщениями об остальных дорогах. Маршруты через Туркестан, Самарканд, Алтайские горы были объявлены совершенно непроходимыми. Так что оставался только путь через Монголию, через Калган и Кяхту с теми самыми «достаточно широкими» перевалами.

Истинное настроение участников было не то чтобы приподнятым. После последнего собрания в печати появилось следующее, довольно пессимистичное заявление: *«Трудности этого незаурядного ралли после тщательной проверки и многонедельного изучения представляются более значительными, чем мы рассчитывали сначала. Вполне вероятно, что автопробег Пекин — Париж неосуществим! Тем не менее для пионеров автомобильного дела и водителей это повод проехать полмира и пересечь пустыни, горы и степи».*

В «Матэн» поездку сравнили с попыткой добраться до полюса. Широкая публика составила еще более решительное мнение, чем в заявлении участников собраний, и высказалась так: *«Автопробег Пекин — Париж точно неосуществим!»*

Должен признать: покидая Париж утром 20 марта, чтобы отплыть из Шербурга, я с изрядным скепсисом оценивал шансы вернуться во французскую столицу на автомобиле, который начнет свой путь из столицы Китая. В глубине души я благодарил небеса — и Николая II — за предусмотрительно проложенную Транссибирскую магистраль: при необходимости я доберусь по ней домой в положенный срок.

В конце концов в дороге я почти забыл об автомобильных гонках. Теперь поездка Пекин — Париж не казалась мне собственно целью моего стремительного кругосветного путешествия. Она стала лишь последним проблемным эпизодом, сомнительным финалом «мертвой петли» вокруг нашей планеты. К тому же газеты уже почти не писали о ралли. Проект, казалось, канул в небытие, где словно по мановению судьбы исчезли прочие утопичные и сумасбродные идеи.

Но нет! Кто-то все же об этом думал, работал, готовился, организовывал. Такой вывод я сделал из короткой телеграммы — указания, которое однажды вечером получил в нью-йоркской гостинице вместе с ключом от комнаты. Я открыл депешу, поднимаясь в лифте, прочел ее, потом еще раз и еще. Меня настолько захватило ее содержание, что я и не заметил, как оказался на четырнадцатом этаже, где лифтер поинтересовался, не намереваюсь ли я подняться на гостиничную крышу.

Вот что было в этом таинственном и лаконичном послании: *«Прибытие в Пекин 1 июня!».* И ни слова больше.

С пунктуальностью солнечного затмения ровно 1 июня в шесть часов вечера я сошел с поезда в Пекине, на жалкой станции, что жмет к подножию великих стен города, знавшего древних монголов, и к могучим императорским воротам Тяньаньмэнь. Вокзал будто желает укрыться в тени столь возвышенного величия, чтобы не осквернять это место своим убожеством.

В тот же вечер итальянский жандарм разыскал меня в гостинице товарищества спальных вагонов и вручил письмо, переданное в нашу дипломатическую миссию, а также некую записку.

Письмо оказалось от редакции «Коррьере делла Сера» и дополняло — спустя почти два месяца — депешу, полученную в Нью-Йорке. Меня уведомили, что я участвую в ралли и еду с князем Боргезе в его автомобиле «Итала», — радостная новость. Кроме того, я с нескрываемым удовольствием прочел, что «Коррьере делла Сера» заключила договор с «Дейли телеграф» и меня просят регулярно отправлять телеграфные сообщения о гонке Пекин — Париж и в крупную лондонскую газету.

Я никогда не забываю, что впервые добился журналистского успеха именно в Лондоне. С тех пор как я был репортером на английской земле и всей душой приветствовал согласованную грандиозную деятельность, распространявшуюся на весь мир, во мне живет благодарность к этой стране и неизменное восхищение ею, а также безоговорочное признание английской журналистики. Настоятельную просьбу о сотрудничестве с «Дейли телеграф» я расценил как лестный признак доверия и принял ее с почтительной поспешностью.

Записка, доставленная жандармом, была от князя Боргезе, который приехал неделю назад. Он приветствовал меня и просил о встрече 6 июня. Прежде мы никогда не виделись, и, поскольку нам предстояло несколько месяцев жить бок о бок и делить хлеб и тяготы во время долгого, полного приключений путешествия, у обоих возникло сильнейшее желание познакомиться. Я бы навестил его немедленно, если бы в записке он не сообщал, что в данный момент находится в нескольких сотнях километров от Пекина: хочет разведать и опробовать дорогу в Калган. Это была веская причина для терпеливого ожидания.

В тот вечер я до глубокой ночи предавался мечтам на веранде гостиницы, позволив воображению увлечь меня. Я не узнавал мой старый Пекин — роскошную, застывшую во времени столицу, которую покинул семь лет назад. Тогда город был кое-где разорен — результат осады посольств и возмездия со стороны цивилизованного мира. Но дух и облик оставались нетронутыми: под священной сенью колоссальных стен Пекин хранил верность себе. Теперь же в квартале дипмиссий к рдеющему закатному небу тянулись крыши европейских дворцов и вилл, церковные шпили, башни с часами и без них. Архитектурный профиль современного западного города отчасти заслонял изящные пагоды, что возвышались вдали, за валом императорского города. На улицах зажглись электрические фонари, в их свете по тротуару шли солдаты в европейской форме. Оттуда, где находились ворота Хадамэнь, раздавались свистки локомотивов. Каждую минуту в гостинице трезвонил телефон, заглушая звуки оркестра. А оркестр, европейский, играл перед собранием китайских сановников, которые ужинали, пользуясь столовыми приборами, а не палочками. И теперь к стольким прискорбным новшествам добавится еще и автомобиль! Китай делает успехи, сказал я самому себе с долей сожаления.

Но следующий день показал мне, что Китай на самом деле никуда не продвинулся. Все изменения, что так меня впечатлили, в определенной степени были лишь узниками в исправительном учреждении

европеизации: они не выходили за пределы квартала дипмиссий, который, ко всему прочему, был сильно укреплен. Вокруг же располагался неповрежденный, вековечный, необъятный город, Пекин прошедших столетий. И в этом Пекине в древнем дворце с многочисленными дворами заседал совет мудрых и досточтимых мужей Вайу-бу — Великий совет Поднебесной, охрана от любого осквернения Западом.

Во главе Вайу-бу стоял знаменитый Ехенара Натун*, бывший ярым сторонником «боксеров»** и некогда приговоренный к смертной казни: его голову власти потребовали как залог мира в 1900 году. Вместо этого он стал своего рода министром иностранных дел и, разумеется, сохранил голову — а с ней и свои идеи! В тот момент Великий совет с большим усердием размышлял над тем, чтобы защитить империю от нового ужасного врага.

Этим врагом стал автомобиль, или ци-чэ — «силовая повозка»: такую изысканную словесную конструкцию для него выбрали. Повсюду только и говорили что о ци-чэ, как прежде о хо-чэ, «огненной повозке» (то есть железной дороге). Почему приезжают ци-чэ? Чего они хотят? Преисполненные страха вопросы погружали Вайу-бу в глубокие размышления о судьбе Китая. Китайские чиновники даже не допускали мысли, что европейцы на ци-чэ всего-навсего отправятся из Пекина в Париж и даже не потребуют оплаты за это хлопотное предприятие. Зачем, если существуют более быстрые, надежные и проверенные средства, чтобы попасть в Париж? В основе подобной странности точно лежат таинственные, подспудные причины. Вайу-бу не сомневался, что Европа планирует какой-то эксперимент. Но какой же?

Князь Цин (Айсиньгёро Икуан), человек широких взглядов, склонялся к мнению, что европейцы задумали наладить быстрое сообщение с Китаем с помощью автомобильных перевозок, чтобы в будущем обойтись без железнодорожных концессий. В его представлении автомобилисты, разумеется, были сплошь инженерами под предводительством итальянского князя. Проект означал полный разгром китайской железнодорожной компании, которая строила линию до Калгана и уже успела довести ее до Нанькоу. А в эту компанию князь Цин вложил капитал...

Ехенара Натун рассматривал ситуацию с еще более чудовищной точки зрения. Ци-чэ, по его мнению, искали пути для нападения на империю. Разве не со стороны Монголии надвигалась угроза в прежние времена? Разве Великая стена не служила для защиты империи на том направлении? Но какая стена преградит путь армии ци-чэ, которая под первым же предлогом вроде восстания «боксеров» спустится с гор и на этот раз подоспеет вовремя, чтобы — о нет! — решительно обезглавить властные круги? Никаких сомнений: автомо-

* Министром ведомства действительно был Ехенара Натун, однако автор рассказывает историю Дуань-вана, Айсиньгёро Цзайи. В описываемое время он находился в ссылке и не мог служить министром. — *Прим. ред.*

** Речь об участниках Ихэтуаньского (Боксерского) восстания 1898–1901 годов, выступавших против иностранного вмешательства в дела Китая. — *Прим. ред.*

билисты, которые участвовали в ралли Пекин — Париж, могли быть только офицерами под командованием итальянского князя.

Для Вайу-бу серьезность положения доказывалась тем, что посланники из Франции, Нидерландов, Италии и России в Пекине живо интересовались успехом автомобильной поездки. Представители главным образом первых трех стран бомбардировали строгих чиновников официальными и полуофициальными нотами, в которых требовали немедленно выдать автомобилистам, а также их соотечественникам (то ли инженерам, то ли офицерам) паспорта для проезда через Монголию. Что же делать? Надо биться за благополучие отечества, и чиновники Вайу-бу бились отчаянно. И начали они с отказа в паспортах.

Европейские секретари наносили визит за визитом, им каждый раз предлагали чай, но дерзким требованиям героически сопротивлялись. По сути, Вайу-бу создали с одной целью — говорить европейцам «нет». Европейцам были нужны порты, рудники, железные дороги, университетские кафедры, компенсации для притесняемых миссионеров, и в Китае понимали: надо держать оборону. Поневоле вспомнишь благословенные времена Цзунли-ямэня, основная задача которого состояла в том, чтобы все европейские требования оставались в подвешенном состоянии, а решения откладывались на далекое будущее. После Боксерского восстания власти больше не желали слышать о Цзунли-ямэне, и китайское правительство пошло им навстречу, создав Вайу-бу. Новое министерство выгодно отличалось тем, что он не допускало проволок, а сразу отвечало «нет».

Однако, согласно договорам, Китай не мог отказать в паспортах иностранцам, пожелавшим посетить провинции империи. К тому же одно серьезное обстоятельство заставило Вайу-бу пойти на попятную — обстоятельство, которое смысленные чиновники упустили и не оценили по достоинству: автомобили уже прибыли в Пекин! Хуже того, машины показались на улицах города, хотя это и запрещалось. Исключение составляли только случаи, когда их тащили один или два мула. Если тянуть с выдачей паспортов, то, чего доброго, эти дьявольские машины останутся в Пекине и продолжат нарушать покой столицы, смущать умы и сердца людей, сеять семена западной развращенности, навлекать гнев духов и возмездие по фэншуй. Оставить их в городе — все равно что впустить врага в собственную крепость. Лучше поскорее от них избавиться. И Вайу-бу предложил паспорта. Но только для проезда через Маньчжурию.

Опять началась дипломатическая борьба. Новые ноты, новые визиты, новые чаепития. Китайцы теряли почву под ногами. В конце концов они согласились выдать паспорта для Монголии, но не указали там названия автомобилей. Итальянская дипломатическая миссия отвергла их. Следом Вайу-бу отправил паспорта, которые скорее напоминали судебный иск. *«Ци-чэ — нечто новое для Китая, — говорилось в тех ценных документах, — и по этой причине китайское правительство не несет никакой ответственности за поездку. Напротив, сам путешественник несет полную ответственность за любой несчастный случай и за любой ущерб, возникший по его собственной вине или по вине транспортного средства, и уполномочивает власти конфисковать его деньги и багаж в качестве залога за*

компенсацию, которую он должен выплатить». Фактически это было разрешение нас грабить! Итальянская дипломатическая миссия отклонила этот «судебный иск», заявив Вайу-бу, что князь Боргезе и его спутники в назначенный день отправятся и без паспортов, а китайскому правительству придется взять на себя ответственность за их безопасность. Напрасно чиновники Вайу-бу искали новые отговорки, в том числе уверяли, что из неких смутных политических соображений не допускается беспокоить монгольских князей. Наконец Вайу-бу решил выдать желаемые паспорта для Монголии, ограничившись лишь отказом перевести их на монгольский язык — надо же было чем-то удовлетвориться и спасти репутацию. Якобы этот перевод взволновал бы князей сверх всякой меры. Откажи иностранцу, чтобы не создавать опасный прецедент, — таков был нерушимый принцип.

Возня с паспортами давала населению небольшого дипломатического квартала щедрую почву для веселых разговоров. Но вообще-то дело было серьезным и подтверждало, что китайское правительство и сегодня такое же, как до международных санкций семилетней давности. Оно исполнено все той же враждебности к иностранцам, пребывает все в том же неведении касательно отношений с ними, а также отличается неизменной заносчивостью и неизменным вероломством. Вторжения, поражения, война в Маньчжурии — все это никак не изменило ни людей, ни образ мышления. И каждый, кто внимательно следит за небольшими событиями в повседневных дипломатических сношениях с Китаем, сегодня отмечает серьезные симптомы ненависти к иностранцам, которые предшествовали последней осаде дипмиссий, и предвидит новую эру кровопролития.

Однако ожидание паспортов не помешало подготовить автомобили к отъезду. Из Шанхая через Ханькоу по железной дороге прибыл груз бензина и масла, предназначенных для пополнения запасов на монгольском участке. Караван из 14 мулов вышел с этим грузом из Пекина, а 4 июня в телеграмме из Русско-Китайского банка в Калгане сообщалось, что уже 19 верблюдов с ламой во главе вышли в Монголию, чтобы доставить горючее к колодцам Панцзян, Удэ и в город Урга. Первый склад с запасами ожидал нас в Калгане.

Из 25 автомобилей, заявленных на участие в гонках, явилось только пять. Трехколесный «Конталь» с шестью лошадиными силами, два «Де Дион-Бутона» с десятью лошадиными силами, один «Спайкер» с 15 лошадиными силами и наша «Итала» с 50 лошадиными силами. Первые три автомобиля были французского производства, четвертый — голландского. Одна из машин обладала наибольшей мощностью, но превосходила другие весом, остальные были намного слабее, но легче. Но фактически «Итала» со всем дорожным снаряжением оказалась на 600 килограммов тяжелее «Спайкера», самой увесистой машины соперников, которая тянула на 1400 килограммов.

Во Франции с момента появления плана все специалисты единодушно полагали, что шансы на успех выше у прототипа небольшого автомобиля. На хорошей дороге легкая машина развивает меньшую скорость, чем мощная и тяжелая, зато на труднопроходимых участках она может маневреннее и быстрее преодолевать препят-

ствия. А на маршруте Пекин — Париж труднопроходимых участков стоило ожидать, так сказать, на каждом шагу.

Князь Боргезе исходил из обширного опыта, накопленного за время своих поездок, и, напротив, был убежден, что более мощный автомобиль благодаря прочной конструкции лучше перенесет трудности авантюрной поездки, а снижение мощности за счет веса не сможет это компенсировать. Если машина весом 1400 килограммов способна пройти препятствие, то справится и двухтонная, тем более что у последней есть преимущество в 30–40 лошадиных сил.

В противостоянии двух мнений, в ценной проверке двух теорий состояла важнейшая особенность этого ралли. Уже с марта, когда князь Боргезе заявил о своем участии, «Матэн» указывала на значимость борьбы между большими и маленькими машинами, «из которых одни быстро едут, а другие легче проезжают».

«Спайкер», оба «Де Дион-Бутона» и «Конталь» прибыли в Пекин через Дагу. Четвертого июня их шоферы и мой дорогой коллега Дю Тайи из «Матэн» отправились встречать автомобили на таможене в Тяньцзине. Здесь машины перегрузили в два специальных вагона и препроводили в Пекин. Там участников ждал неприятный сюрприз. Во время транспортировки один специальный вагон исчез!

Впору было предположить, что здесь таинственным образом замешан Вайу-бу. Но, к чести китайского министерства, тут же выяснилось, что оно совершенно ни при чем. Вагон был отсоединен от поезда на промежуточной станции и стоял в пакгаузе, причем никто не смог объяснить причину. Подобное время от времени случается на железных дорогах всех стран. В Пекине автомобили наверстали вынужденное опоздание: в тот же день, как и в последующие, они носились по городу туда-сюда.



«Итала» и Эttore перед отъездом во дворе итальянской дипломатической миссии в Пекине

«Итала», которая прибыла из Ханькоу неделей ранее, держалась куда скромнее. Она совершила несколько пробных поездок перед восточными воротами по дороге к летнему дворцу, а затем, довольная собой, вернулась во двор итальянской дипмиссии под крыло механика Эttore. Тот почистил ее, смазал, обследовал, походил вокруг и осмотрел со всех сторон, будто скульптор свое творение.

Эttore Гвидзарди, помощник князя Боргезе и мой симпатичный попутчик, не просто профессиональный, а прирожденный шофер. Сын железнодорожного механика, он с рождения знаком с машинами, сразу же понимает их, к какому бы роду они ни принадлежали. Точно заводчик своим лошадям, он дает им оценку с первого взгляда.

Его история совершенно неординарна. Однажды — пожалуй, уже лет десять назад — недалеко от виллы князя Боргезе, в Альбано под Римом, произошло крушение поезда. Локомотив сошел с рельсов, сорвал железнодорожное полотно и перевернулся. Князь, который был на вилле, вместе со слугами поспешил на помощь. Машинист локомотива погиб, а кочегар — пятнадцатилетний юноша с израненным лицом — потерял сознание. Его подняли, перенесли на виллу и выносили. Это и был Этторе, погибший — его отец.

Когда парень поправился, князь предложил ему остаться в принявшем его доме и дал работу шофера. В то время дон Шипионе располагал одним из первых бензиновых автомобилей с шестью лошадиными силами — из тех чудных машин, каких уже не найдешь: с мотором сзади и с ременным приводом, который на подъемах нужно смазывать дегтем, чтобы он выполнил свой долг! Этторе сразу же освоил все премудрости, заставил машину работать и под управлением князя смог выехать из Рима к замку в Южной Венгрии, где живут родственники семейства Боргезе. После этой пробной поездки Этторе получил предписание выучиться на механика. Начинал он простым рабочим в цехах фабрики F. I. A. T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino) в Турине, затем трудился на верфи «Ансальдо» в Генуе, где изучил корабельную механику, а после в других мастерских получил свидетельство о квалификации механика и наконец вернулся в автопарк князя.



«Итала» возле Чжэфоса. Слева — князь Боргезе, справа — Этторе

С тех пор под его попечением находилось 11 автомобилей. Также он управлял всей машинерией дома Боргезе: осветительными приборами, отопительными установками, моторами для прачечных и насосами. Там же, в своей мастерской, Этторе занимался ремонтом и изобретениями. Он столько придумывал и улучшал, столько оснащал автомобили новыми деталями, что мог бы дать заводским автоконструкторам прекрасные советы. Он всегда знал, чем помочь; всегда понимал, как разобраться с повреждением, и всегда был готов поработать и молотком, и головой. Он действовал молча, быстро, по-военному и напоминал берсальера. Услышав, что его зовут, коротко отвечал: «Есть!»

Когда я увидел его впервые, он лежал под «Италой» — лежал так долго, вытянувшись на спине, неподвижно, со скрещенными руками. Поначалу я подумал, что он занят делом, но нет: напротив, он

отдыхал. Позднее, уже в дороге, я заметил, что это одно из его любимых положений, его способ провести время. Когда не было другого занятия, он вытягивался под автомобилем и рассматривал его — вал за валом, деталь за деталью, болт за болтом. Часами он находился в таком причудливом диалоге со своей машиной.

ОТЪЕЗД

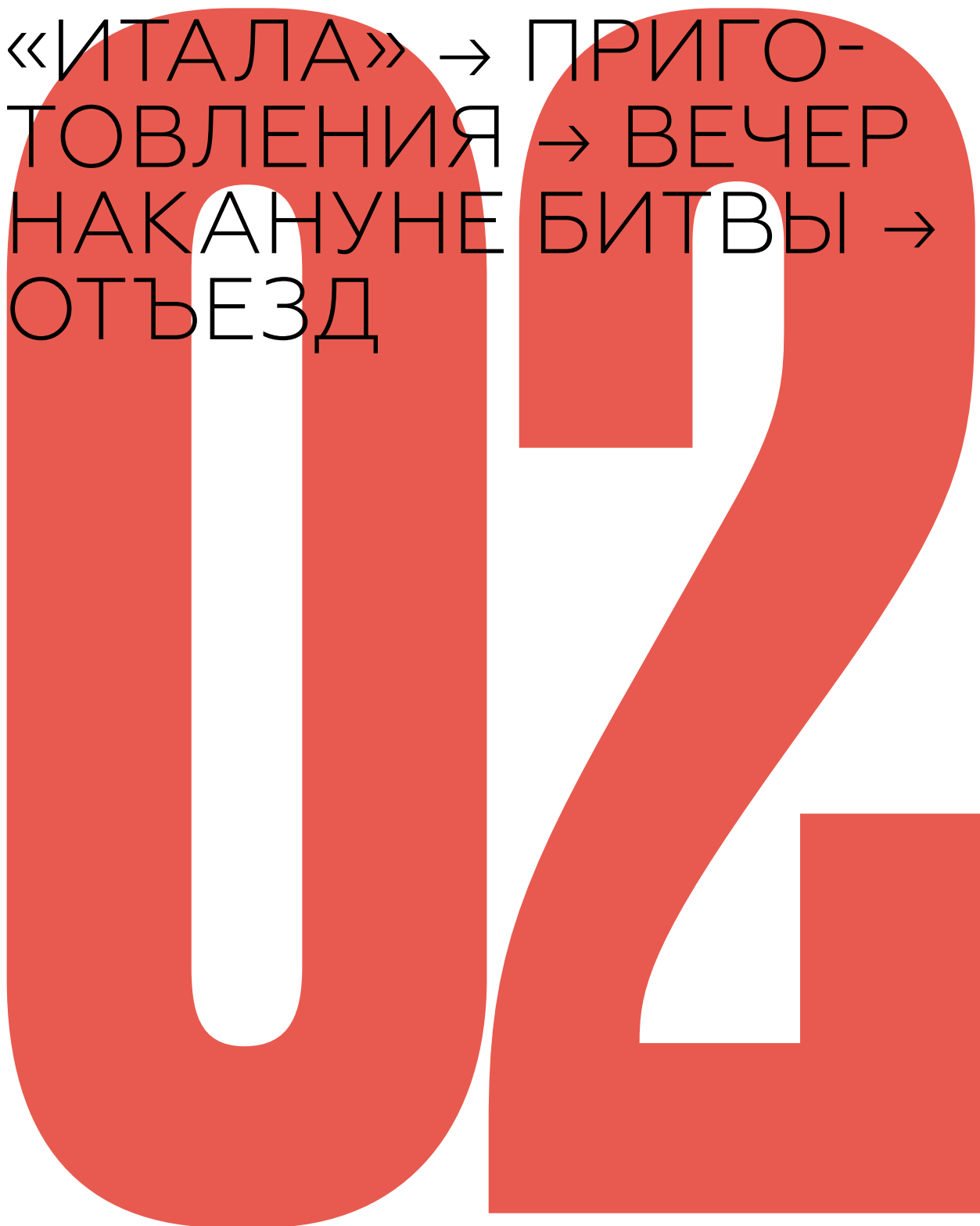
КНЯЗЬ БОРГЕЗЕ →

«ИТАЛА» → ПРИГО-

ТОВЛЕНИЯ → ВЕЧЕР

НАКАНУНЕ БИТВЫ →

ОТЪЕЗД



За шесть дней князь Боргезе проскакал верхом 500 километров, исследовал все дороги в Калган и измерил их ширину. Для этого он взял с собой бамбуковый шест по ширине автомобиля. В этой утомительной конной поездке к нему присоединилась княгиня Анна-Мария, его супруга, в компании своей приятельницы. Обе дамы, которым были выданы такие же бамбуковые шесты, как заправские землемеры помогали обнаружить самые узкие места. На многих участках дороги разделялись, ветвились, поэтому пришлось изучить все пути, чтобы выбрать наилучший. В Пекин князь вернулся с полноценной топографической картой в голове.

Он обладает поразительной памятью. В ней, словно на фотографической пластинке, запечатлевается все доступное слуху и зрению. Имена, даты, изречения на восточных языках, самые сложные для запоминания вещи остаются высеченными в граните навсегда. Дон Шипионе никогда не делает записей: они ему не нужны. Его мозг хранит и регистрирует все. О дороге, по которой впервые проехал десять лет назад, он мог сказать: «Возле такого-то километрового столба стоит такое-то дерево». Если он путешествует по незнакомым странам на лошадях или в автомобиле, то утром, перед отъездом со стоянки, просматривает карту, и позднее ему вряд ли понадобится снова с ней свериться. Он помнит перекрестки, направления, расстояния, названия и перечисляет их попутчикам, как заправский экскурсовод.

Если бы мы могли запомнить все, что видели, слышали и читали в нашей жизни, то обладали бы самыми обширными, богатыми и глубокими знаниями. В этом смысле князь Боргезе — исключительный человек. Кроме того, у него острый и трезвый рассудок, который упорядочивает весь накопленный материал. В его душе царит покой, который напоминает безмятежность библиотекаря. Его спокойствие, рассудительность и логика придают мыслям математическую ясность. Он отвергает всякие эмоции, которые мешают созерцанию вещей и снижают ценность фактов. Его душа могла бы принадлежать генералу или судье. Симпатия к кому-либо — редкое для него чувство, но она заменяется вниманием, которое, возможно, более значимо, потому что предполагает признание достоинств. А князь Боргезе умеет распознавать достоинства. Он знает силу своего ума и руки и способен предельно точно оценить мощь и выносливость машины. Организация поездки Пекин — Париж как нельзя лучше подтверждает его талант к расчетам.

Отличает его и сила воли, которую князь проявляет больше по отношению к себе, чем к другим. Если некое общее предприятие требует от участников жертвы, то он будет первым, кто эту жертву принесет. Чтобы достичь цели, он преодолевает голод, жажду, тяготы, только приговаривает: «Я не голоден, я не хочу пить, я не устал». Страдания — как спутников, так и его собственные — отступают перед необходимостью достичь цели. Волноваться из-за неприятностей значит впустую тратить энергию. Цель имеет для него наивысший смысл. Как будто он твердо обязался достичь ее и должен любой ценой сдержать данное себе слово. В этом заключается тайна всех великих свершений. Куда князь желает попасть — туда попадет, планомерно задействуя всю энергию и все средства, которыми только располагает. Это для него вопрос самолюбия, то есть тщеславия. И если для

слабых людей тщеславие — ошибка, то для сильных — добродетель. Именно она движет самыми прекрасными и отважными предприятиями.

Впервые я увидел князя Боргезе в день его возвращения из Калгана. На нем все еще был дорожный костюм цвета хаки — тот самый, в котором он сидел за рулем и становился похож на английского офицера. Гладко выбрит. Лицо смуглое от солнца и горного воздуха, умное, спокойное — как у прирожденного дипломата. Князю 35 лет. Если судить по лицу, ему можно дать все сорок, но тело у него ловкое, сильное, гибкое, как у двадцатипятилетнего. Вот они, преимущества и недостатки интенсивных спортивных занятий и активной жизни на свежем воздухе: мышцы укрепляются, но кожа стареет. Дон Шипионе с рвением осваивал виды спорта, требующие огромного напряжения. Как альпинист, он взбирался в Альпах на самые трудные вершины — зимой, без путевода, из одной только любви к трудностям. Его привлекают препятствия, потому что ему нравится их преодолевать. Он рассматривает спорт только как тренировку боеспособности. Покорение горы, лошади или автомобиля способствует умелому контролю над людьми. В добровольных сражениях с трудностями князю доводилось получать ранения. Однажды он кинулся остановить запряженную лошадь, которая вдруг понесла, но упал, а повозка проехала по его голове; с тех пор остался шрам. Другой раз он оседлал необъезженного коня, который сбросил седока. Когда потерявшего сознание князя подняли с земли, все его лицо было в крови, а нос оказался практически оторванным. Искусный хирург вернул нос на положенное место и аккуратно пришил. Но искусный хирург не всегда искусный скульптор, поэтому получилось несколько кривовато. Шутя князь жалуется на это, распекает свой нос, ругает за то, что при перепадах температур он краснеет, как химический барометр. Но все эти упреки преувеличены: легкая неправильность лица едва заметна.

Мы обменялись приветствиями так, будто всегда были знакомы. Одно рукопожатие, и начался разговор о ралли. Как он пришел к мысли участвовать? Очень просто. Каждые три-четыре года он совершает большое путешествие и в этом году решил поехать именно в Пекин, где еще ни разу не бывал и где один из его братьев, дон Ливио, служит поверенным в делах и возглавляет итальянскую дипломатическую миссию. Как-то утром, еще в Риме, листая газеты за завтраком, он увидел в «Матэн» то самое необычное объявление. Казалось, вызов предназначался именно ему. Он незамедлительно телеграфировал на автомобильный завод «Итала» и уточнил, предоставят ли они машину для этой поездки, а все организационные, путевые и прочие расходы он берет на себя. Ответ, разумеется, был положительным. Тогда князь сообщил о своем участии в «Матэн» и сразу же приступил к подготовке.

Он не посещал собрания в Париже, а только поручил своему представителю (это был Фурнье, победитель автомобильного ралли Париж — Бордо) проинформировать его об условиях участия в гонках. А условие было всего одно: уплатить взнос в 2000 франков автомобильному клубу Франции (комиссия за ралли). Отдельным участникам эту сумму возвращали в Пекине. Впрочем, «Матэн» уже опуб-

ликовала недвусмысленное заявление: «Нет никаких обязательных формальностей и требований, которые могли бы препятствовать автомобилистам. Речь идет лишь о том, чтобы выехать из Пекина и прибыть в Париж».

Князь выбрал итальянскую машину с мотором в 35–50 лошадиных сил. Мотор и шасси не подверглись изменениям; были только усилены углы рамы и рессоры, и машину поставили на более высокие и мощные, чем обычно, колеса. Чтобы колеса лучше сопротивлялись оседанию, их оснастили пневматическими шинами большего диаметра, изготовленными на миланской фабрике «Пирелли». Князь настаивал, чтобы все в автомобиле было итальянского производства. В кузове два передних сиденья предназначались для князя и шофера, а одно заднее — для меня. По обе стороны от моего места располагались продолговатые цилиндрические емкости для бензина, каждая на 200 литров, которые крепились с помощью стальных колец. За сиденьем находился ящик с инструментами и запчастями, похожий на короб передка, на котором транспортируют артиллерийские орудия. На ящике размещалась третья цилиндрическая емкость — для запасов воды. Тут же крепился багаж, обвязанный веревкой. Недостаток места и необходимость не перегружать заднюю часть автомобиля, который и без того был тяжел, вынуждали нас ограничиться самым необходимым — не больше 15 килограммов на человека. Под моим сиденьем находился масляный бак на 100 литров, из которого наружу выходила сливная труба с краном. Под передними сиденьями лежал большой ящик для провианта, заполненный в основном мясными консервами из Чикаго. Характерной особенностью автомобиля были защитные стенки — четыре длинные, прочные, обитые железом доски, которые крепились на подножках с помощью шарниров. Они легко снимались и могли служить мостками, если требовалось пройти по воде, болоту или пескам. В целом же наш автомобиль, которому среди прочих не было равных, выглядел одновременно странно и страшно. С одной стороны, он производил впечатление броневика — орудия войны. Однако большие баки с бензином делали его безобидным, превращая в подобие поливальной машины (подробнее см. приложение II).

В дополнение к другим сделанным запасам князь поручил русской компании «Нобель»* устроить склады на отрезке Кяхта — Москва примерно через каждые 250 километров. Бензина и масла, которые мы везли с собой, хватало на 1000 километров — достаточно, чтобы обеспечить нам определенную свободу на планируемом маршруте. Компания «Нобель» владеет почти всеми нефтехранилищами в Сибири: в городах этого региона у нее есть большие филиалы и нефтеперерабатывающие установки; ее специальные вагоны следуют по всем железнодорожным линиям, а ее повозки движутся по всем дорогам страны. В компании проявили живой интерес к попытке автопробега по Сибири, ведь это могло сулить развитие автомобильного

* Так автор называет российскую компанию «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» (также «БраНобель» и «Бр. Нобель»), основанную в 1897 году Альфредом, Робертом и Людвигом Нобелями. — Прим. ред.

дела в регионе, а значит, использование их бензина. Так что никто не организовал бы для нас снабжение лучше, чем «Нобель», и работа кипела уже с марта.

Русско-Китайский банк также был непосредственно заинтересован в том, чтобы наладить транспортное сообщение и товарообмен в Дальневосточном регионе, и облегчил князю задачу, дав ему ценную информацию о дорогах, жителях и ценах на самые необходимые вещи. И более того, банк взял на себя доставку бензина и масла через Монголию, а его филиалы в Калгане, Урге, Кяхте, Верхнеудинске и Иркутске должны были оказывать нам любую возможную поддержку. И в самом деле, Русско-Китайский банк в начале нашего пути доставил нам удовольствие сердечного гостеприимства.

В план подготовки входила и покупка лучших карт местностей, по которым предстояло ориентироваться: немецкие карты Восточного Китая, карты русского Генерального штаба в масштабе 1:250 000, изданные Картографическим институтом в Петербурге, и карты путей сообщения Российской империи, опубликованные Министерством транспорта.

В первые дни апреля князь, Этторе и «Итала» уже были готовы покинуть Италию. Они собирались в Неаполь, чтобы сесть на пароход компании «Норддойчен Ллойд», который каждые две недели отправлялся к берегам Востока. В вечер перед отплытием автомобиль и шофер уже были в Неаполе.

Князь же оставался в Риме, чтобы нанести прощальные визиты и завершить последние дела. Там он и получил телеграмму из Парижа, которая повергла его в крайнее изумление.

Из-за обязательного взноса в 2000 франков толпа участников заметно поредела. Многие и вовсе отозвались на объявление из понятного желания увидеть свои имена в газете. Звание участника ралли Пекин — Париж и упоминание в прессе — для рекламы достаточно, сделать что-то сверх того — это уже слишком. Те, кто остались верны идее, чувствовали себя обескураженными. В длительных спорах обнаружилось новые трудности, всплыли новые проблемы. Вообще, чтобы в конце концов признать проект абсурдным, его надо просто обсудить. Вся суть дискуссии — в бесконечных возражениях. Энтузиазм укрепляется действиями, а вот разговоры его убивают. Слово слишком рассудочно, оно предвидит все преграды, все превратности, оно пессимистично. Если бы герои заранее обсуждали свои подвиги хотя бы минуту, героизм давно бы иссяк... Неординарные предприятия предполагают, что решение многих проблем надо оставить моменту: всегда придется столкнуться с чем-то неизведанным. Чтобы броситься навстречу приключениям, нужно определенное безрассудство, которое зовется отвагой. Она слишком сильно противоречит логике и здравому смыслу, чтобы устоять под давлением критики. Возможно, именно поэтому в Париже участники поездки решили, что больше не хотят ничего о ней знать: пусть она так и останется проектом, и осуществлять его ни к чему. Об этом решении и сообщали князю в телеграмме. Ралли Пекин — Париж мертво!

Однако он ответил: «Завтра я отплываю в Неаполь». Его решимость вернула другим храбрость. Из разумного эгоизма они воспро-

тивились тому, чтобы один только князь воплотил идею, порожденную гениальностью французов. Так что 14 апреля остальные участники погрузились в Марселе на пароход общества «Мессажери Маритим», который шел в Шанхай.

Это были умелые, достигшие высот в своей профессии люди. Конкурировавшие компании выбрали их среди сотен механиков и шоферов, пожелавших принять участие в ралли. Кормье, водитель одного из «Де Дион-Бутонов», объехал на менее мощной машине Испанию и Венгрию и был убежден: для длительных поездок лучше подходят небольшие автомобили. «Восемь лошадиных сил, — заявил он, — всего восемь, и этого достаточно мне». У него же их было десять. Колиньон, водитель второго «Де Дион-Бутона», также испытал себя в сложном длительном автопробеге. Интересный типаж храбреца представлял собой Понс, водитель трехколесного «Конталя», который взялся за трудное дело с полной самоотдачей. Он был из тех, кто отступает только перед чем-то абсолютно невозможным: решительный, храбрый, добросовестный и самоотверженный. Стоило узнать его лучше, и вы понимали: если вместо бензина потребуется залить в бак кровь, он себя не пожалеет. Небольшую французскую группу веселило неизменно хорошее настроение Бизака, механика «Де Дион-Бутона», бывшего флотского механика. Морская жизнь среди огромных машин научила его дисциплине, пунктуальности и стойкости к тяготам и климатическим различиям. Для спутников он служил живым будильником, работая с рассвета до позднего вечера, неумолимый, как время. Его совсем не тревожили проклятья, которые неизбежно вырывались из уст того, кого он грубой рукой вырывал из объятий сна. В экспедиции было еще два журналиста: француз Дю Тайи и итальянец Лонгони.

С Дю Тайи я познакомился на Альхесирасской конференции, где он представлял газету «Фигаро». На бесконечно скучном и бессмысленном собрании дипломатов каждая встреча с Дю Тайи означала для меня четверть часа веселья. У него вечно были наготове анекдоты обо всех и обо всем, и он рассказывал их с притягательным юмором. Это был неиссякаемый источник коротких заметок о всякой политической и дипломатической всячине, подаваемых с учтивым скептицизмом. Его отличали острое слово и бойкий слог, даже если речь шла о заседаниях в пресловутом «красном зале». В затяжных и бесплодных международных дискуссиях он подмечал все нелепое, комичное и странное. В какой-то момент я уехал с конференции в Фес, оставив Дю Тайи. И вот мы снова встретились в Китае.

Он внимательно разглядывал меня сквозь очки в золотой оправе. Из-за светлой бороды и усов его насмешливое лицо казалось шире. Мы стояли в холле гостиницы среди суетливых китайских боев, антикваров и чужаков, собиравшихся к завтраку. Мой коллега слегка изменился: теперь он носил внушительный пробковый шлем и роскошные кожаные гамаша. Но в остальном он был все тем же, не дав мне ни малейшего повода усомниться. Так что мы поспешили навстречу друг другу и поздоровались с огромной сердечностью. Обсудив причину нашего присутствия на священной земле Поднебесной, мы не упустили повода пошутить о Вайу-бу.

Лонгони, симпатичный молодой человек, попал сюда больше из любви к спорту, чем из журналистского рвения. Он должен был ехать на одном из «Де Дион-Бутонов».

Меж тем приближался день отправления.

Европейцы из Тяньцзиня и Пекина не говорили ни о чем другом. Но нельзя не признать, что среди этой публики многие сохраняли неверие. Было два класса таких неверующих: абсолютные — они считали, что отъезд вообще не состоится, — и относительные — эти полагали, что автомобилисты вернутся после напрасной попытки одолеть Нанькоу. Что ж, переход через горы был такой трудностью, что даже князь, по его словам, не был уверен в успехе.

Возможность проделать весь путь до Калгана на машине исключалась. Прежде всего потому, что никакого пути не было. Караваны верблюдов, мулов, телеги, паланкины, которые тысячелетиями следовали из Пекина в Калган и обратно, всего-навсего протоптали узкие тропинки и отыскивали менее непроходимые перевалы. Время от времени они отклонялись от маршрута, если обвал засыпал прежде свободный проход в горах или наводнение затапливало неширокую дорогу на равнине. Поэтому автомобили нужно было тащить с помощью мулов и людей. Привлекать к этой работе только животных было опасно, потому что они шли слишком споро; от мула нельзя требовать размеренных усилий. Он сам не поймет, что вот тут надо идти осторожно, а здесь следует тянуть изо всех сил. Необходим контроль со стороны людей. Но пройдут ли там автомобили вообще, даже на буксире? На многих участках бамбуковый шест князя едва проходил по ширине, а кое-где малейшая оплошность шофера грозила поломкой колеса или оси.

В Пекине есть древняя транспортная компания, своего рода частная почта, которой пользуются, когда необходимо отправить предметы в любую часть империи. Она наделена императорскими привилегиями, в ее распоряжении есть телеги, лошади и кули*, а также караванщики. Князь послал им запрос, не согласятся ли они переправить автомобиль в Калган. Директор предприятия, высокий, худой как жердь китаец, прибыл в итальянскую дипломатическую миссию, чтобы внимательно осмотреть ци-чэ. За ним следовала толпа кули с топорами и кольями. Они тащили колоссальный механизм, который китайцы используют для переноски своих тяжеленных саркофагов. По кивку долговязого начальника эти люди бросились к автомобилю — к большому огорчению Этторе, — пустили в ход свой «труповоз» и подняли машину, чтобы проверить вес. Но едва они сделали пару шагов, весьма шатких, как автомобиль решил спуститься на землю и увлек за собой нескольких рабочих. Долговязый объяснил, что ци-чэ тяжелее горы и поднять его невозможно, но если благородный досточтимый господин Бо (Боргезе) сделает его на несколько тысяч фунтов легче, то 35 человек и четыре мула, пожалуй, справятся.

* В Китае наемные чернорабочие, батраки. — Прим. ред.

Благородный досточтимый господин Бо исполнил пожелание. Автомобиль облегли примерно на 500 килограммов: корпус сняли, багажный ящик находчиво приспособили под скромное сиденье. Ящики с инструментами разместили на подножках. На защитных стенках закрепили кирки и лопаты. Прочные веревки, толстые и тонкие, пристроили под сиденьем, а сверху на него набросили циновку из водорослей, чтобы оно хоть как-то соответствовало названию. Автомобиль совершенно изменился. Причудливый, простой и одновременно изящный, он и правда производил впечатление стремительности и решимости. От роскоши и удобства не осталось и следа, он утратил последние признаки вещи, созданной для удовольствия. Теперь машина казалась рожденной для нападения, спланированной, чтобы со всей своей незримой мощью броситься на какого-нибудь врага. Лишенная своего изобилия, она приобрела новую красоту — красоту наготы. Даже кирки, лопаты и веревки придавали ей какую-то едва уловимую отвагу. Теперь это была истинно инженерная машина: она предназначалась для езды по дорогам, по которым еще никто никогда не ездил. Мы всё больше восхищались ею, не понимая почему, и то и дело повторяли: «Какая же она красивая!»

Было оговорено, что чернорабочие и мулы будут ждать нас рядом с Нанькоу. Французские автомобили и «Спайкер» решили транспортировать точно так же. Для надзора за рабочими французская дипмиссия вызвала взвод солдат, хорошо знавших местность. Наша дипломатическая миссия направила пятерых матросов. Командир итальянского гарнизона в Пекине подарил «Итале» небольшой флаг из шерстяной материи, который мы тут же водрузили на автомобиль. Так у нас появилось боевое знамя.

Если уж в Китае нашлись неверующие, то в Европе их было гораздо больше! Это подтверждали телеграммы «о вероятности, что ралли не состоится», которые я получал. В ответ я кратко описывал подготовку, но телеграф преданно возвращал эхо неизменного скептицизма. Это меня обеспокоило: что, если в Европе знают то, что неизвестно нам? Я поспешил к князю.

- Что нового? — спросил я.
- Ничего.
- Никакой задержки?
- Никакой.
- Отъезд состоится десятого?
- В восемь утра.

И вот настал момент, когда мы говорили уже не о «десятом». В вечер накануне битвы речь шла уже о «завтра».

Из Тяньцзиня по железной дороге приехали офицеры, жившие там европейцы, дамы, туристы. Прибыл и небольшой оркестр французского гарнизона, и квартал дипмиссий сразу наполнился музыкальными гармониями. Я много часов посвятил трудной задаче — собрать багаж так, чтобы он весил 15 килограммов и состоял из всего по чуть-чуть. Гостиничные бои как могли поддерживали меня в столь нелегком деле. Между тем миссиям и гостиницам были даны последние указания: «Собрание в 7 часов 30 минут утра во дворе французской казармы Войрон. Отправление в 8 часов. Выезд из Пекина через ворота Дэшэнмэнь» (одни из ворот на севере города). Я скорее

побежал по высшим инстанциям, к главным чиновникам императорского телеграфного управления, чтобы организовать телеграфное сообщение. Там меня встретили несколько славных китайских юношей, полных спокойной готовности. Несколько чашек чая — и мы обо всем договорились. Телеграфные станции Монголии будут отправлять мои депеши. Вечером состоялся развеселый прощальный ужин. Шеф пекинской полиции, степенный мандарин, по приказу двора представился князю и спросил, как мы поедем по внутреннему городу: он организует охрану порядка и освободит дорогу. Вскоре после его визита из Вайу-бу прислали наши паспорта. Какой чудесный переворот произошел в умах светлейшего собрания?

В торжественном молчании пекинской ночи, которое не могли потревожить удары тамтама, отмечающего время, и прохождение полицейского патруля, я лежал в волнении и без сна. На самом деле меня раздирали сомнения. Я снова погрузился в атмосферу Пекина, и гонки показались мне грезой. Все случившееся внезапно показалось неправдоподобным. Автомобиль на улицах Пекина был невероятнее, чем паланкины на Лондонском мосту. Ощутить, что ты в Пекине, значит почувствовать себя отброшенным на тысячелетия назад, в далекую, неизменную жизнь. Эта тысячелетняя цивилизация достигла пика совершенства и будет держаться его, чтобы сохраниться в этом состоянии. Вперед шагает только одно — время. В воздухе витает некое оцепенение, которое охватывает и до определенной степени подчиняет тебя. Нет ни одного европейца, который бы после длительного пребывания здесь не стал бы в душе немного китайцем. Забвение настоящего ты будто вдыхаешь с мелкой пылью, которая сыпется здесь со стольких древних вещей. Я никак не мог представить себе нашу «Италу» на дорогах Пекина и Китая. «Отправление в восемь часов». Пустые слова! В восемь часов автомобиль будет стоять по-прежнему, и будущие столетия застанут его на том же самом месте, неподвижным, превращенным в китайский монумент, как те колоссальные каменные черепахи, что служат символическими украшениями во дворах храмов.

Наступил день. Серый, хмурый, мрачный. До предыдущего вечера держалась хорошая погода, но, похоже, ночью китайские божества решили, что ужасный сезон дождей должен начаться немедленно.

— Будет дождь? — спросил я у боя, который пришел меня разбудить. Он посмотрел на тучи.

— Да, господин, — ответил он, не колеблясь, — дождь будет с раннего утра.

— А потом?

— И потом.

Я передал это пророчество князю. «Итала», готовая к отъезду, уже стояла перед виллой посланника. Этторе еще завязывал узел тут, затягивал бечевку потуже там и большими шагами ходил вокруг машины, обутый в пару блестящих болотных сапог. В семь часов по железной дороге в Нанькоу прибыли матросы конвоя, а накануне вечером две телеги с нашим багажом и снятым кузовом покинули Пекин под присмотром ма-фу (конюха) дипломатической миссии Пьетро.

Нам не оставалось ничего другого, как ждать, когда наконец можно будет отправляться. Утомительное занятие. Казалось, стрелки

часов отмеряли не минуты, а часы — так медленно они двигались. Мы же обменивались приветствиями и пожимали друг другу руки. Пришли наши храбрые и симпатичные офицеры, пожелали нам счастливой поездки и ободряюще похлопали автомобиль по борту, словно лошадь. Пылая восторгом, прибежал отец капуцин с открытым и честным лицом солдата и благословил нас. Он был капелланом итальянского гарнизона и дипмиссии.

Семь часов тридцать минут! С улицы явился жандарм и объявил: «Французы уже в казарме».

— В машину! — крикнул князь, сразу же взяв на себя командование небольшой экспедицией.

В автомобиль мы втиснулись впятером. Сначала княгиня Анна-Мария, тоже неутомимая и отважная путешественница, сопровождавшая супруга в Персии. По словам дон Шипионе, ее любовь к странствиям так горяча, что княгиня согласится и на железную дорогу, лишь бы куда-то двигаться. Затем дон Ливио Боргезе, итальянский поверенный в делах. Это приятный, любезный господин, а также искусный, сведущий дипломат. И наконец, мы трое: князь Шипионе, Этторе и я. Дон Ливио и княжна покинули нас на первом же привале, в Нанькоу.

Четверо из нас проявляли чудеса воли и эквилибристики, чтобы удержаться на ящике для багажа, удостоенном звания сиденья. Мы цеплялись за веревки, за защитные стенки и, как неуверенные наездники, измеряли на глаз расстояние до земли. Этторе повернул рукоятку мотора и кое-как устроился на баке, в центре запасной пневматической шины. Он походил на жертву кораблекрушения в спасательном круге. Мотор заревел. Князь, держа руль, спросил:

— Готовы?

— Да, готовы.

Автомобиль бесшумно заскользил по песку аллеи.

— Удачи! — закричали вслед.

— Прощайте!

У забора выстроился гарнизон дипломатической миссии и салютует нам. Часовой взял винтовку на караул. И вот мы на дороге. Какая непривычная оживленность квартала дипмиссий, который обычно спит до десяти! Все рикши Пекина сбиваются с ног, подвозя со всех сторон дам и господ. Перед казармой Войрона столпились китайцы вперемешку с солдатами всех национальностей. Стены украшены флагами, между ними красуется гирлянда из зелени. На транспаранте, натянутом поперек дороги, написано: «Счастливого пути!» И это приветствие — «Счастливого пути!» — несется изо всех уст. Кто-то неосмотрительно крикнул по-французски и по-немецки: «До свидания, до свидания!» — в толпе рассмеялись.

Двор казармы был забит. Все напоминало о той суете, когда в день Гран-при взвешивают лошадей перед скачками. Здесь сошлись сплошь незнакомые люди. В одном месте собрались европейцы, американцы, некоторые даже из отдаленных уголков Чили. Душа разных народов наполняла живым дыханием эти стены. Каждый, к какой бы нации он ни принадлежал, чувствовал гордость за событие, побудившее прийти сюда. Это была своего рода солидарность культуры, воспитания, инстинкта. Нужно оказаться в другой цивилизации, на чужбине, чтобы ощутить родство с той цивилизацией,

к которой принадлежишь. Мы отмечали западноевропейский праздник в сердце Пекина.

Со служащими банков, торговых домов, с уполномоченными синдикатов дружно смешивались члены дипломатических миссий, дамы, офицеры, посланники. Французы, голландцы, австрийцы, русские обменивались приветствиями на всех языках. Один пожилой невысокий господин почтенного вида, с характерной белой бородкой, в которой было что-то китайское, с живым, энергичным, пронзительным взглядом, пробрался через толпу. С ним с уважением здоровались, произнося вполголоса: «Даже сэр Роберт здесь». Это был сэр Роберт Харт, известный экономист.

У ворот казармы остановился паланкин, и оттуда вышел молодой чиновник — мандарин Го, один из секретарей Вайу-бу: он наконец-то вспомнил, что в Париже его назначили членом «китайского комитета ралли Пекин — Париж», существовавшего только в виде идеи. На торжественных проводах он представлял императорский двор и власти, вежливо раскланивался направо-налево и повторял отъезжающим и всем прочим: «Good bye! До свидания!»

«Итала» ждала снаружи, на улице. Во дворе, среди толпы любопытных, стояли оба «Де Дион-Бутона», а также «Конталь» и «Спайкер» в полной готовности к поездке. Французские машины были выкрашены в серый цвет, голландская — в белый, красный и черный. Все покрыты крупными надписями, в которых сообщалось о маршруте, расстояниях и прочем. Рядом с машинами большая старая китайская пушка — французы захватили ее при осаде миссий, и теперь она украшала казарму — являла собой необычайный контраст. Но по такому случаю и ее принарядили флагами и зеленой листвой, так что казалось, будто она тоже участвует в празднике. Даже она больше соответствовала происходящему, чем Вайу-бу. Оркестр играл военные марши, в то время как участники гонки выполняли приятную формальность — получали из рук представителя Русско-Китайского банка залог в 2000 франков, уплаченный в Париже после регистрации. Дю Тайи бродил в толпе один, и на его выразительном лице читалось глубокое волнение.

Время пришло!

Водители и механики направились к своим машинам. Моторы загудели, из выхлопных труб вырвались густые клубы дыма. Публика зашумела громче. Многие офицеры, прискакавшие на лошадях, забрались в седло. Сотни фотографических аппаратов были направлены на нас. Мы, итальянцы, поспешили в свою «Италу», которая дрогнула и зарычала, будто горела нетерпением, предвкушая стремительное путешествие. Остальные автомобили выехали к императорскому двору.

Порядок следования не был определен; случай выстроил нас на дороге так: «Де Дион-Бутон» под управлением Кормье, «Спайкер» под управлением Годарда, «Итала», «Де Дион-Бутон» под управлением Колиньюна, «Конталь» под управлением Понса. Теперь автомобили стояли спокойно и ждали знака для начала движения. Оркестр, выйдя парадным маршем, возглавил шествие, как почетный эскорт. Нас окружила восторженная ликующая толпа. Элегантная дама, мадам Буассонна, супруга первого секретаря французской дипломатической миссии, любезно согласилась дать стартовый сигнал.

Она подняла флаг.

Настал миг тишины; слышался только гул моторов. Дым окутал нас длинными полосами, отделив от зрителей.

Флаг опустился.

Внезапно затрещали петарды и раздался грохот мортир. Под этот гром сражения мы и выдвинулись. Вперед!

Оркестр маршировал перед нами, играя пламенную военную песню. Мы ехали со скоростью пешехода. Офицеры на лошадях сопровождали нас с обеих сторон. Шумная публика следовала за нами, размахивая платками и шляпами. Слышались голоса друзей, выкрикивавших наши имена.



Отъезд «Италы» из Пекина

Мы ехали по улице, на которой располагается австрийская миссия. С обеих сторон эта улица окружена высокими, будто монастырскими стенами и идет совершенно прямо, как по учебному плацу. До нас доносились приветственные крики охраны, а часовые только улыбались, поскольку говорить им не позволяла дисциплина. Завернув за угол итальянской миссии, мы покинули дипломатический квартал и оказались на широкой аллее, отделяющей его от коренного города.

Как только наш автомобиль появился на аллее, раздался оглушительный рев. На наружной стене итальянской дипломатической миссии, точно на корабельных ряях, тесно стояли наши матросы — они-то и встретили нас втроекратным ура.

Мы ощутили небывалый подъем; казалось, что мы можем ответить единым возгласом, заглушив их приветствия, и мощным звуком передать наше возбуждение всему необъятному городу. Но мы могли только молча снять шляпу и с любовью окинуть взором всех этих смелых, благородных людей. Они радостно приветствовали нас с высоты стен, с которых, возможно, им однажды придется спуститься для битвы.

Оркестр прекратил играть и отступил в сторону. Шумные приветствия смолкли. Нас больше ничто не сдерживало. «Вперед?» —

«Вперед!» — перекликались водители, и автомобили начали постепенно набирать скорость. Звук работающих моторов усилился. Позади нас наездники пустились галопом, но расстояние увеличивалось, и мы потеряли их из виду.

На дороге, черной от китайских солдат, между двумя рядами молчаливо стоящего населения видны лишь пять автомобилей, которые один за другим продвигаются по столице Поднебесной с такой скоростью, которой там еще никогда не видели и, возможно, никогда уже и не увидят!

К ВЕЛИКОЙ СТЕНЕ

МУДРОСТЬ
НЕВЕДЕНИЯ →
НА МОСТАХ ХАН-
БАЛЫКА → НАШИ
КУЛИ → В НАНЬКОУ →
СВЯЩЕННАЯ ДО-
ЛИНА → ВЕЛИКАЯ
СТЕНА В ПОЛЕ
ЗРЕНИЯ

Одного полицейского распоряжения было достаточно, чтобы остановить в Пекине мощное и разнообразное движение по всему нашему пути — на протяжении восьми километров. Грубые двухколесные телеги, общественный транспорт ждали на обочине, у перекрестков и в конце широких переулков. Жители, привыкшие к дисциплине и послушанию, стояли вдоль низких зданий и убогих хижин, которые бесконечной чередой окаймляли основные транспортные артерии Пекина. Люди выстроились рядами и жалась к закопченным чадным трактирам, из которых в нос проходим бил теплый запах чеснока. Зрители теснились и на порогах лавок, деревянные фасады которых были украшены резьбой, росписью и позолотой, а из-под крыш над улицей нависали самобытные картинки, драконы, бахрама из красного шелка, лакированные таблички с золотистыми буквами. В общем, царил вся та характерная неразбериха красок и форм, которая украшает китайские магазины, словно к ежедневному празднику. И вся эта неразбериха качается, трясется и колышется под несмолкаемый гам.

На улицах были обыкновенные горожане, которые привыкли торговать и покупать на этих улицах. Они выглядели беззаботно и живописно, как в любой другой день, и не имели ничего общего с толпой, которая пришла с единственной целью — увидеть нас. Зрелище автомобильной поездки оставило милых пекинцев абсолютно безразличными. Это были зрители без любопытства и без враждебности. Многие едва удостоили нас взглядом. Казалось, будто они в своей жизни ничего иного и не видели. Из-за этого нас почти одолело чувство унижения. Мы ожидали, что вызовем у населения огромное удивление, а вместо этого нас встретили благородным равнодушием. Чудеса нашей цивилизации не удостоились чести привлечь внимание даже уличных мальчишек. Не существует ничего европейского, что могло бы поразить сына Неба. Среди них принято мнение, что мы обладаем магическими силами, таинственными свойствами, с помощью которых можем оживить организмы из стали, способные к любой работе. Это совершенно естественное умение, в нем нет ничего особенного.

В мире две категории людей, которые ничему не удивляются: великие ученые, которым все известно, и совершенные невежды, для которых всё тайна. Полный невежда находит любое явление необъяснимым; все выходит за рамки его понимания, и ничто не может его поразить, потому что поражать должно все. Именно таковы китайцы. Им свойствен безоблачный покой незнания, они наслаждаются спокойным неведением — не в этом ли секрет истинного счастья?

По лабиринту маленьких улочек мы быстро добрались до северной части императорского города. Китайские полицейские — в жакетах с белыми надписями, элегантных соломенных шляпах и с закрученными в пучок косицами — указывали нам верное направление своими длинными жезлами. На миг выше показались желтая стена вокруг императорского города и изящные пагоды Мэйшань*, «угольной горы», — холма, который насыпали в саду по прихоти императора, чтобы тот мог наблюдать оттуда за всем Пекином. Вскоре мы достигли внушительных наружных стен и колоссальных грозных

* Имеется в виду парк Цзиншань. — Прим. ред.

бастионов Дэшэнмэня, что возносятся над высокими фортами, защищающими ворота Пекина. Это сооружение — полукрепость-полухрам — глядит на равнину тройным рядом амбразур, которые придают ему вид старого фрегата. Через ворота пришлось ехать медленно из-за ухабистой мостовой: время ее не пощадило, и она сильно разбита колесами телег, напоминая мостовую Помпеи. Вокруг нас шумела жизнь пригорода — нищенского, веселого, беззаботного.

Началась проселочная дорога, которая пролегла среди роскошных садов: казалось, деревья сами предлагают путникам тень и плоды. Ехавшие перед нами «Де Дион-Бутон» и «Спайкер» остановились, мы тоже. Князь Боргезе попросил их пустить нас вперед.

«Итала» пришла в движение, и вскоре из нашего поля зрения пропал ландшафт Пекина и его густые сады.

Только тут мы решили глянуть на часы. Отъезд затянулся: было уже 9 часов 25 минут.

Дорога вилась на север — песчаная, неоднородная. Время от времени ее перерезали ручьи. То она была широкой, как речное русло, то уступала зелени лесов, то терялась в тенистых рощах: там под старыми деревьями укрывались могилы и священные надписи, которые были высечены на больших камнях, поднимавшихся из высокой травы. Мы ехали небыстро. Автомобиль трясся, его шатало. Он нырял вниз, вверх, наискосок: местность была холмистой, волнообразной. Машина двигалась по песку, точно кошка.



Жители китайской деревни внимательно изучают загадочную колесную штуровину

— Эти звериные движения мне нравятся, — крикнул дон Ливио.

Но зверь неоднократно пытался сбросить нас с сидений, поэтому приходилось держаться изо всех сил. Под ногами с головокружительной скоростью крутился карданный вал, не прикрытый ничем. Мы находились в непосредственном контакте с машиной, а под нами пролетала дорога, которая разматывалась головокружительной лентой, так что взгляд за ней не успевал. Коробка передач едва не задевала землю, производя музыкальные звуки; пыль поднималась облаками, оседала на осях и трансмиссии и окутывала нас.

Быстро ехать не получалось, и мотор нагревался. Автомобиль — все равно что норовистый резвый конь. Если его сдерживать, он потеет, фыркает и чувствует себя некомфортно, зато в галопе он будто отдыхает. Кроме того, мотору приходилось бороться с сопротивлением песка. словно легкое дыхание, пар с шипением вырывался из затвора выхлопной трубы. Надо было остановиться и долить свежей воды. Мы попросили об этом крестьян, и они натаскали несколько ведер из многочисленных колодцев рядом с глиняными домишками. Эти убогие хижины китайских равнин жмутся в тени высоких деревьев, будто ища защиты, но среди ухоженных благословенных полей производят впечатление завидной удовлетворенности и спокойствия. Крестьяне несли ведра, удерживая их в равновесии на шестах, и не удостаивали автомобиль особым вниманием, как если бы его тащили мулы.

Мы проезжали грязные, шумные деревни, в которых было полно полуголых жителей: летняя одежда бедных китайцев зачастую состоит только из пары штанов и веера. По пути мы спрашивали название местности, чтобы убедиться, что держимся верного направления.

— Это Эрлидянь?

Люди склоняли голову в знак утвердительного ответа и с наивной радостью похлопывали сложенным веером по ладони, подтверждая, что поняли наш вопрос. Мы интересовались дальше:

— Как далеко отсюда Цинхэпу?

Это не тот вопрос, на который в Китае можно получить однозначный ответ.

— Пять ли, — произнес один старик, растопырив пять пальцев. (Один ли равен 442 метрам.)

Но другой из собравшихся поднял только три пальца, причем с тем же выражением лица. А третий выкрикнул убежденным тоном:

— Восемь ли!

— Так три, пять или восемь? — спросили мы с некоторым нетерпением, останавливая автомобиль.

Наши осведомители осторожно отступили на шаг и с вежливой улыбкой пожелали нам счастливого пути.

У реки Цинхэ мы столкнулись с первым затруднением. Перекинутый через нее старый мост был практически непроходим для автомобиля. Мы поискали брод: прочесали берег в обоих направлениях в надежде обнаружить следы перехода. Ничего; путь только один, и он ведет через мост.

Это монументальный мост, из тех, что относятся к европейским легендам о деятельности Марко Поло в XIII столетии, но, вероятно, не старше династии Мин, правившей с 1368 по 1644 год. Он полностью мраморный и представляет собой прекрасное произведение искусства. В изящных рельефах парапета есть что-то европейское, вполне оправдывающее легенду. Мост грациозным взмахом связывает два берега и образует дугу неповторимого богатства формы, белый мерцающий остов, величественный переход. Одиноко возвышается он среди девственной грубости страны, которая забыла свою старую страсть к прекрасному и великому. Мост выложен огромными мраморными плитами, но под колесами телег они износились и треснули, а время расшатало кладку. Казалось, медленное движение земли

в ходе столетий сдвинуло эти каменные плиты, попытавшись поднять их и сделать надгробиями. Этого моста ни разу не коснулась рука художника или ремесленника с тех пор, как Пекин носил имя Ханбалык, «город хана», — Камбалук, как называл его Марко Поло. С какой любовью к истории и к искусству мы рассматривали бы эту реликвию, если бы не требовалось пересечь ее на автомобиле с 50 лошадиными силами и весом 1500 килограммов!



Попытка форсировать
монументальный мост

Теперь подъездные дороги к мосту исчезли: смыты наводнениями, изъедены ливнями, растоптаны миллионами людей — человеческим потоком, который, возможно, на протяжении 600 лет переливался через эти мраморные плиты. Сейчас до моста можно добраться по крутым тропам, на которых шатающиеся камни образовали высокие ступени. Почти повсюду уровень равнины опустился из-за наводнений, и только мост остался как доказательство уровня, до которого поднялся Китай, когда здесь правил прославленный Кублай-хан.

Найти наших кули? Пусть тянут машину на тросах по надгробиям моста? Князь не желал так быстро сдаваться перед преградой. Он ходил кругом, наблюдал, изучал и выискивал точки, по которым проехали бы колеса. Защитные стенки, на которые мы возлагали столько надежд, пришлось снять и положить на ступеньки, обозначив таким образом колею. Этторе в ожидании приказа взялся за руль и отогнал машину на 50 метров назад. Начался дождь, мокрые камни заблестели.

— Вперед! — скомандовал князь. — Сюда правым колесом! Осторожно!

«Итала» разогналась, с трудом взобралась по крутому откосу и передними колесами встала на защитные стенки. Но из-за дождя доски и камни осклизли. Автомобиль соскользнул назад. Тяжелые защитные стенки под давлением пневматических шин с силой отлетели в сторону; с ними произошло то же, что и с вишневой косточкой: сожмешь ее пальцами — и она отскочит. Машина снова застыла. Надо пытаться вновь. «Итала» отъехала. Мы заторопились, чтобы вернуть защитные стенки на прежнее место, но Этторе крикнул:

— Попробуем без настила!

Он взял разбег во второй раз. Машина, спотыкаясь, добралась до камней. Нерешительно помедлив, передние колеса поднялись на

мост. Но автомобиль застопорился; задние колеса бешено вращались на бесформенных ступенях, но тщетно. Они крутились с дикой скоростью и били шинами по камням так, что летели снопы искр. Этторе периодически поднимал скорость. На это мотор издавал опасный рев и с резкими, тяжелыми вздохами выплевывал целые облака густого белого едкого пара. Мы поспешили в самую гущу этого пара, чтобы изо всех сил толкать машину вперед. Раскаленное дыхание выхлопной трубы обдавало ноги. Но старания оказались напрасны, и мы разочарованно отступили.

Автомобиль, у которого, несомненно, было свое самолюбие, хотел в одиночку справляться со сложностями. В одночасье колеса подхватились, на миг остановились, будто собираясь с силами, и медленно поднялись, потянулись наверх. Они преодолели первую, самую высокую ступень, а затем и остальные.

Наконец машина забралась на мраморные плиты и притихла там, чтобы отдохнуть несколько минут. Потом она муравьиными шагами начала тяжелый переход между всеми теми вздыбленными камнями и притормаживала лишь иногда: нащупывала колею шириной с ладонь, изыскивала хоть какую-то возможность двигаться, чтобы колеса не застревали и не защемлялись в пазах. Автомобиль, неуклюже пошатываясь, медленно переваливался из стороны в сторону, качался вверх и вниз, а порой делал шаг назад, чтобы изменить направление. Он сильно походил на огромную черепаху с широким панцирем, почти скребущим по земле, и с четырьмя сильными и осторожными лапами.

Спуск с вершины моста был легким, но очень интересным. Я впервые видел автомобиль за такой работой. Мощный аппарат, созданный для стремительных поездок и неслыханных скоростей, поднимался по ступенчатым плитам с боязливой внимательностью маленького ребенка. Монстр прилагал все свои силы, чтобы удержать равновесие. Он будто подмечал опасность и оценивал высоту. Он переставлял колеса с бесконечной осторожностью, тихо опускал их на нижние ступени — без единого рывка, без единого толчка. Он двигался, точно огромное мыслящее существо, которое понимает, как применить свое мастерство на благо ума. Ему потребовалось несколько минут, чтобы преодолеть один метр и наконец увидеть перед собой свободный путь. После этого он сразу же, словно от переизбытка радости, помчался прочь и, казалось, не собирался останавливаться никогда, а мы бежали следом и кричали:

— Эй, стой-ка! Стой!

Мы продолжили путь по проселочной дороге. Все это время моросил зябкий дождь, от которого земля превращалась в грязь, а лужи — в небольшие моря. Мы ехали по сельским мостам, похожим на те, что любят возводить богатые китайцы в садах ради украшения. Мы спешили по тропам, которые изворачивались между высокими плотинами, по берегам, поросшим травой и ивами — их свисающие ветки касались наших голов. Разнообразие ландшафта возвещало о приближении холмов — границы Великой Китайской равнины, зеленого моря, в котором рощи, укрывающие собой деревни, кажутся островами. Вдалеке уже мелькали бледно-голубые взгорья, имевшие характерные очертания пагоды.

Внезапно мы оказались перед мраморной балюстрадой второго древнего моста, который вел через Шицзяохэ* и был еще больше первого. Мы вышли из машины и выплеснули всю свою неприязнь к великолепию Ханбалыка. Маневр подъема на мост и его преодоления начался заново. К счастью, автомобиль уже приобрел определенный опыт в скалолазании, и через 20 минут он смог осуществить свой альпинистский переход на левый берег реки.

Здесь нас окружила толпа китайцев, которые носили странные шапки и радостно нас приветствовали. Мы попросили свежей воды, и нам принялись носить ее ведрах, в горшках, в чайниках. Красивый старик с лицом татаро-монгола любезно пригласил нас выпить чаю в его доме. Он очень расстроился, когда мы отказались, и заверил нас, что он наш друг. Все эти люди были нашими друзьями. Почему? Объяснение этого чувства симпатии мы получили, когда они с некоторой гордостью указали на мечеть среди деревьев. Все они были мусульманами, а старик — их главой и проповедником. Благодаря своей религии они ощущали себя ближе к нам, чем их соотечественники. Им известно, что в основе нашей веры лежит Ветхий Завет, а они верят в тот же Ветхий Завет, который пришел к ним через Туркестан, немного изменился по пути и по прибытии приобрел кое-что китайское, но его основное содержание осталось нетронутым.

Мы передали почтенному проповеднику приветствие на арабском — на его священном языке — и спешно удалились, вцепившись в свою машину, в то время как он и его народ неподвижно смотрели нам вслед в восторге, как от библейского явления.

Через некоторое время на горизонте показался неясный, блекло окрашенный и причудливый абрис горы Калган. Со всех сторон нас обступили голые холмы. Справа поднимался чудесный каменный амфитеатр, принимая то обычные, то вычурные формы. Здесь императоры династии Мин находили последнее пристанище. Во всем мире нет более впечатляющего императорского кладбища. И столь захватывающее впечатление производят не храмы, не прихотливые сооружения, не громадные памятники, а сама местность. Бесплодная и неприступная долина дышит неопишуемым величием гробницы, могилы полубогов, которой стена горы служит охраной. Словно по сверхъестественной воле она помещена здесь, чтобы осенять безмолвием вечный сон династии, священный и безмятежный.

Мы поняли, что в этом месте оказывают почести богам. Будто во дворе храма, повсюду высились памятные камни, испещренные древними знаками. Они стояли на спинах огромных мраморных драконов или черепах и покоились на основаниях, украшенных цветами лотоса и напоминавших пьедестал статуи Будды. Путь делался все труднее, каменистее и почти превратился в горную дорогу, когда мы наконец встретились с нашими кули. Мы прибыли в небольшую деревню. Завидев нас, люди высыпали на улицу.

Ими командовал старый надзиратель, который в качестве отличительного знака своего ранга носил белый флаг с надписью: «Слушайте слова вашего Отца» — вероятно, чтобы показать, что они

* Вероятно, речь идет о реке Бэйшахэ. — Прим. ред.

обязаны ему повиноваться. Чтобы усилить свой отеческий голос, старик носил на шее бечевку с металлической трубочкой. Мы подозвали чернорабочих, велел идти следом, а сами поехали вперед. Нам хотелось использовать мотор как можно дольше.

Теперь мы четко видели ущелье Нанькоу. Оно казалось узким как щель между двумя отвесно поднимающимися горами, покрытыми обломками скал, на неровных вершинах которых возвышались старые фортификационные башни. Со всех сторон показывались причудливые очертания других гор. Меланхоличный дождливый полумрак придавал панораме нечто невыразимо дикое. В солнечном свете она произвела бы лишь романтическое впечатление. Отвесные склоны бастионами уходили ввысь и словно отражали любую попытку приблизиться к ним.

Нанькоу означает «устье юга».

Есть ландшафты, о которых можно сказать, что они созданы для людских сражений: поля битв; местности, в которых природа атакует и обороняется; мрачные, исковерканные края, где витает дух враждебности; ущелья для нападений и перевалы для засад. Нанькоу производит именно такое угрожающее впечатление. Времена вражеских вторжений остались в далеком прошлом, фортификации на вершинах разрушаются камень за камнем, а вокруг живет самый мирный народ на земле. И все же глубокое дно долины самой своей формой вызывает мысли об атаках и бойнях, как будто окружающие ее горы — это колоссальные стены огромной крепости.

В шести километрах от устья долины нам пришлось остановиться. Теперь дорога представляла собой не что иное, как русло горного потока, который вырывается из ущелья Нанькоу. Песок, валуны, рытвины. Мы ждали наших людей. Они спешили бегом, радуясь, что смогут схватить ци-чэ. Может быть, они опасались, что он умчится и лишит их шансов на заработок. С диким криком они подошли, как банда разбойников. Какое странное сочетание одежд и головных уборов! Мешки из грубой шерсти наподобие индейских пончо — непромокаемая одежда китайского водителя караванов; голубые, белые и серые рубахи, все одинаково изношенные; лохмотья, повязанные вокруг головы как тюрбан; соломенные шляпы для защиты от солнца; рванье разной формы и разного вида; одежда, которая, скорее всего, служила не одному поколению, — в общем, живописный беспорядок. Среди них были старики, юнцы и мальчишки, китайцы и татаро-монголы, типажи попрошаек и мандаринов — смесь старой и новой нищеты, толпа нуждающихся любого класса, набранная бог весть как, дно человеческого муравейника Пекина. Они пришли веселые и довольные, чтобы тащить автомобиль и таким образом за четыре дня заработать на месяц жизни.

Старый предводитель помахал флагом и с силой дунул в трубку. Свист означал: готово! Этторе обвязал толстый трос вокруг передней части рамы и обоих выступающих кронштейнов, которые установлены на любом автомобиле, чтобы удерживать рессоры на оси. Через минуту два длинных ряда согнувшихся людей, натянув трос, медленными шагами тянули машину, в то время как другие толкали ее сзади. Дождь не переставал. Иногда автомобиль вдруг останавливался перед большими камнями и упирался, словно упрямое жи-

вотное. Тогда чернорабочие, на мгновение подняв одну ногу в воздух, удваивали свои усилия и пели в такт, чтобы тащить в унисон. Старик запевал песню тоном молящегося бонзы, и остальные хором подхватывали припев: «лай, лай-ла!», «Вперед, вперед!» — и тянули дальше. Над-смотрщик импровизировал; он пел, что приходило в голову, — все дело в звуке и мелодии, а не в словах. Из его рта вылетали всякие глупости, которые веселили людей, а в «лай, лай-ла» иногда слышалась странная смесь напряжения и веселости.



Дорога к Нанькоу

Когда машина преодолевала небольшое препятствие, она внезапно катилась вперед из-за полученного импульса. Она словно преследовала всех этих странных людей. Тросы ослабевали, китайцы припускали рысью и, довольные, подпрыгивали с громкими криками и смехом. Они развлекались этим, будто игрой, и так, в большой суматохе, проходили отрезок пути, пока снова не приходилось волочь автомобиль на туго натянутых неподвижных тросах. Эта ватага пробудила у нас интерес. Они были не грузчиками, а всего лишь бедняками. Они представляли не какой-то определенный класс, а народ в целом. Это был великий китайский народ со своей нищетой и добродетелями, о которых мы могли судить по их работе. Бедность и беспечность, простодушие и терпение, трудолюбие и безучастность — все преимущества и недостатки нации, скрытые за грязной, непривлекательной внешностью, тащили нашу машину. Старик со своим флагом торжественно возглавлял шествие.

Осталось только преодолеть разорванные горы Нанькоу у входа в ущелье. Деревня опиралась на Наньшань, отвесную «гору юга», которая нависала над домами, и снизу казалось, что она наклоняется вперед — посмотреть, кто там идет. До самой вершины тянулись высокие зубчатые стены — старые оборонные сооружения, которые отвечались от Великой стены и остались почти невредимыми, потому что были практически недоступны для людей. Их разрушение — дело исключительно времени, а время бесконечно снисходительнее к великолепным произведениям, чем человек.

Деревня Нанькоу выглядела как нагромождение камней. Низкие и безыскусные дома были построены из обломков валунов, а вдоль

их фасадов тянулись высокие, изготовленные из каменных плит тропы; середину дороги оставили на волю паводка. Старая стена крепости замыкала границы местечка. Через низкие, глубокие, мрачные ворота мы попали на улицу. Дождь прекратился; на несколько минут солнце пробилось сквозь тучи и залило мокрые камни ярким светом. Жители стояли в дверях, наблюдая за нами.

Они словно принадлежали к другой нации, эти люди горного Китая. Они большие и сильные, на их лицах запечатлелись гордые черты татаро-монгольского племени. Их небольшое, затерянное среди негостеприимных скал селение наводило на мысль о гарнизоне, который разместили здесь для защиты перевала давным-давно, а потом забыли. Возможно, оно действительно берет свое начало от татарских воинов, которые после покорения Китая маньчжурами в XVII столетии были отправлены сюда. Со временем они сложили и утратили ненужное более оружие, но свой пост не оставили и неосознанно охраняли место, которое вверили им предки много столетий назад.

Первый день путешествия подошел к концу. Было 2 часа 45 минут, когда мы зашли в небольшой китайский постоянный двор, который ма-фу Пьетро выбрал для нас в качестве квартиры. Мы преодолели лишь 60 километров. Наши матросы радостно нас окружили; они сообщили, что багаж прибыл в целостности и сохранности, что в лучшей комнате горит хороший огонь, у которого можно обсохнуть, и что готовится курица, — сплошь радостные новости. «Итала» нашла себе место среди телег, мулов, лошадей и верблюдов, которые теснились на переднем дворе и создавали неразбериху, характерную для любого китайского постоянного двора.

После обеда мы несколько раз выходили на свежий воздух, на проложенную улицу, надеясь высмотреть остальные автомобили. Мы забирались на стены, отделанные зубцами, с которых открывался вид далеко на равнину. Но, насколько мы могли судить, ее одиночество ничем не нарушалось. В четыре часа мы заметили группу людей, которая поднималась к деревне; они пришли с железнодорожной станции Нанькоу в двух километрах отсюда и что-то волокли. Это был трехколесный автомобиль «Конталь». Понс и его механик помогали, подавленные, все в поту от транспортировки машины. На лице Понса читалось тягостное разочарование. Едва он оказался за воротами Пекина, как пришлось отказаться от дальнейшей поездки. Трехколесник, который способен показать превосходные результаты на хороших дорогах, на плохих оказался бесполезным. У него два управляемых колеса и одно ведущее. На первых лежит вес машины, поэтому ей приходится преодолевать огромное сопротивление, и есть только один небольшой источник энергии, приводящий ее в движение. Небольшая неровность — и ведущее колесо крутится впустую и едва касается земли. Понс был вынужден развернуться и перевезти свою машину по железной дороге; однако он полон решимости любой ценой достичь Монголии, где надеется найти более благоприятную местность.

Вскоре после захода солнца Нанькоу уже спал. Я вытянулся на кане — лежанке китайской печи, завернулся в матросское одеяло и бессонной ночью продолжал великое путешествие, устремив свою фантазию на поиски открытия. Вдалеке гремел горный поток, по его

руслу нам предстояло двигаться вверх между отвесными скалами. Позднее его голос заглушил шум дождя, который снова начал сильно лить. Подгоняемые ветром, крупные капли били по бумажным окнам, будто кто-то барабанил по ним пальцами.

Дождь все шел, когда вошел Пьетро, держа в руке небольшой бумажный фонарь, чтобы разбудить нас. Дождь шел и когда начался день. Он шел, когда мы решили выезжать, после того как мы напрасно ждали наступления хорошей погоды. Чернорабочие с трех часов утра стояли готовые к маршу. В 7 часов 25 минут мы покинули Нанькоу. Княжна осталась на постоялом дворе, чтобы вернуться в Пекин по железной дороге. Дон Ливио сопровождал нас до Великой стены.

В упряжке с автомобилем была целая орда китайцев и вдобавок трое послушных животных. Пекинское транспортное агентство обещало предоставить нам четырех мулов, в Нанькоу же нам удалось найти только одного, а также старого коня и маленького белого осла. Представитель агентства на упреки князя, призывая в свидетели всех богов, клятвенно обещал, что трех животных будет достаточно, чтобы дотащить ци-чэ до края земли, и мы, предполагая тащить его только до Калгана, согласились.

В момент отъезда хорошие жители Нанькоу в качестве прощального послания зажгли несколько петард. Так требует обычай: китайцы отмечают праздники оглушительными фейерверками, а если хотят выразить кому-нибудь свое почтение, то ставят перед дверями пару ракетниц, и в определенный момент раздается: «Бум! Бум!» Это верх почтительности.

Несколько минут спустя деревня исчезла за изгибом долины. Дорога резко взяла вверх и выглядела как пандус с низкими широкими ступенями, каждая из которых вынуждала чернорабочих повторять: «Лай, лай-ла!» — а животным сулила грозное щелканье плети.

Старик с флагом, разумеется, находился во главе. Матросы шли по обеим сторонам автомобиля и время от времени с силой упирались плечами в колеса, будто толкая пушку к позиции на вершине горы. В машине сидел один Этторе. Складки огромного плаща придавали ему вид бретонского рыбака. Он держался за руль с сосредоточенностью дежурного штурмана и отдавал команды гудками клаксона. Один гудок означал «Вперед!», два — «Стой!». Но сигналы приходилось часто повторять, и вскоре клаксон «Италы» захрипел от напряжения, которое в конце концов заставило его умолкнуть. Пьетро замыкал процессию верхом, водрузив на голову огромную соломенную шляпу — благодаря гениальному расположению лент она приняла форму женской шляпки в стиле Директории. Славный ма-фу носил этот головной убор с большим достоинством. Откровенно говоря, еще ни разу через перевалы Великой стены не проходило более странное шествие. Добавлю ради исторической точности, что дон Ливио, дон Шипионе и я иногда отдыхали и садились на двух крохотных вьючных животных, настолько низеньких, что наши ноги тащились по земле, и настолько коротких, что наши плащи с величественной драпировкой тоги окутывали их полностью.

Ландшафт менялся каждый миг. Наверху появлялись новые вершины, крутые, голые, всё более странной формы. Низкие черные тучи

висели прямо над ними, и серый туман как бы отдалял их и делал еще выше; их мрачная величественность от этого только возрастала. Внизу горный поток то бежал тихо, как ручей, и мирно извивался в стороне от дороги под зелеными кустарниками и островками ив, то бурно шумел, дико вихрился и пенился в узких ущельях, в которых мы осторожно держались подальше от края дороги. Все линии укрепления непрерывно тянулись от вершин гор до дна долины, снова поднимались и исчезали в направлении других далеких гор. Эти зубчатые стены скрывали тайные тропы, фортификации второго ранга в тылу Великой стены, громадные баррикады. Между двумя ужасающими оборонными сооружениями расположена большая деревня Цзюйюань.

Высокие черные стены остались позади, и перед нами выросла чудесная мраморная арка, со вкусом украшенная фризами и фигурами. Издали ее вполне можно было принять за римскую. Как исполин, поднималась она среди деревенских хижин — последний остаток бог весть какого великолепия и богатства. Цзюйюань в золотые времена империи был резиденцией командования, и тогда военные мандарины, как некогда и римские консулы, проводили время, окружая себя роскошными произведениями искусства.

Пока мы продолжали восхождение, нас обогнали несколько мужчин с паланкином на плечах, торопливо шагавших в том же направлении. В паланкине с открытой ширмой сидел европеец, с которым местные жители держались почтительно. Поравнявшись с нами, он поприветствовал нас по-английски. Мы сразу же заметили, что в этой местности его уважают: все знали его и встречали с великим вниманием, называя «старым господином, который буравит гору». Пьетро, который справился о нем, объяснил нам, в чем дело. Китайские торговцы заметили, что железная дорога хотя и причиняет беспокойство духам предков, но обладает массой достоинств. Убежденные в этой правоте, многие китайские коммерсанты и банкиры в Пекине приняли решение построить железную дорогу, так необходимую для торговли, причем не допуская какого-либо вмешательства иностранцев: китайский капитал, китайские работы, китайское управление. Так было основано китайское общество железной дороги Пекин — Калган, которое уже запустило движение до Нанькоу. Инженеры тоже были, разумеется, сынами Неба, которые учились в Америке.

Все шло хорошо до тех пор, пока работы велись на равнине, но, упершись в горы, сыны Неба, выступающие инженерами, столкнулись с серьезными проблемами. Туннели обрушивались; после каждой неудачи по всем правилам искусства их строили опять, и они обрушивались вновь. Твердолобые горы достойно противостояли упорству добрых китайцев. Хватало людей, которые видели в этом все признаки недовольства дракона, исполинское тело которого было изранено бурением. Подтверждением было то обстоятельство, что гора хоронила людей под собой, — очевидная месть. Но за пределами официальных кругов дракон утратил доверие. Торговцы пришли к мысли, что, возможно, западные инженеры своим колдовством подчинят гору Нанькоу; известия о Симплонском туннеле к этому времени достигли и Китая. И общество решилось на святотатство и для линии Пекин — Нанькоу пригласило на работу одного умелого инженера,

которому передало руководство работами. Поэтому теперь паланкин «старого господина, который буравит гору» появлялся в ущельях Великой стены.

Подъем был утомителен, и мы часто устраивали людям заслуженный перерыв. По сигналу на выход из шеренги они отпускали трос и радостно рассыпались рядом, чтобы по первому свистку старика собраться вновь. Осел, мул и конь вместе в полном единодушии щипали траву, а длинные, покрытые дорожной грязью буксирные тросы тянулись следом. Покинутый автомобиль стоял на дороге, под его колеса были подложены камни. Насквозь промокший, с обвисшим флагом, он выглядел уныло и обиженно.



Наши чернорабочие
на одном из привалов

Матросы держались оптимистично, как обычно, и чувствовали себя на твердой земле, пусть даже под проливным дождем. Их было пятеро, все выдающейся силы и сноровки. Один, механик и фотограф, помогал Этторе на марше, контролируя ход машины. На привалах он возникал перед нами со штативом, черной тканью и огромным фотографическим аппаратом, извлеченным бог весть откуда. Мы оказались под неустанным наблюдением его объектива, который преследовал нас буквально повсюду, словно глаз циклопа. Второй, санитар и повар, оказывал ценные услуги больным, но гораздо более ценные — здоровым. Он всегда был готов свернуть мясной рулет по всем правилам кулинарного искусства или подать дымящийся, также по всем правилам испеченный омлет. Третий был электротехником, четвертый — плотником. Последний говорил по-китайски с настоящим сицилийским акцентом; он был в Калгане с международной колонной, которая вступила туда в 1900 году, и знал дорогу не хуже проводника. Все они обладали завидным даром хорошего расположения духа; все казалось им сотворенным исключительно для того, чтобы оставаться счастливыми. Непрерывный дождь, перед которым сдавались даже наши непромокаемые плащи, вызывал у нас леденящую подавленность, но матросы радовались и ему. Вода была их стихией. В своих промокших, расстегнутых на груди холщовых униформах они шлепали по лужам и шутили о погоде. Приятные спутники и гордый эскорт нашей небольшой гвардии, готовые и посмеяться, и сразиться за нас, если возникнет такая необходимость.

Хриплый звук клаксона, свисток, собирающиеся люди, пение толпы, щелчки плети — процессия снова в движении. Вверх по кажущейся бесконечной долине Цзюйюаня, которая становилась все более непроходимой.

Внезапно долина сузилась, будто захлопываясь. Казалось, нет никакого просвета, а горы придвинулись друг к другу, чтобы преградить

проход. С первого взгляда было невозможно заметить узкое ущелье, открывающееся справа, — расщелину между отвесно взмывающими утесами шириной где-то 40 метров, коридор между отвесными скалами. Мы и так тянулись через мрачную местность, но теперь перешли в ужасающую.



Русская почта по пути в Пекин

С незапамятных времен люди испытывали страх перед этой местностью, для них она священна. Она почти вынуждает призывать богов — возможно, потому, что путешественники пересекали ее с молитвой на устах. Для простых сердец гора сама по себе мистерия, подъем земли к небесам; ее вершины соприкасаются с обителью божеств. Посреди горы внезапно открылись ворота. Все племена, которые через них проходили, вероятно, видели в них знак всемогущей воли, божественное творение, которое было создано по непостижимым и поэтому внушающим ужас причинам. Эти бесформенные базальтовые столбы означали рубеж фантазии. На той стороне находилось что-то, перед чем в мольбах бросаются на землю. Царила таинственная тьма. Путешественники входили туда с благочестивым страхом, как в святыню. И долина, во всем величии своей уединенности, стала храмом.

Это место было и остается прибежищем отшельников. Каждая полость скалы — святыня, видны изречения на древнекитайском языке и другие, еще более древние, на тибетском, монгольском и маньчжурском. Следы набожности ушедших поколений запечатлены в камне. Наверху, на одной из скал, возвышается редкое строение: небольшой храм, воздвигнутый в гнезде орла. Подъем долгий, вверх по высеченным в скале рядам ступеней, которые там и сям поросли кустарником. Дальше в ущелье находится второй храм — еще одно пристанище веры, насчитывающее много столетий и теперь медленно приходящее в упадок. На горе в недоступных местах показались еще остатки подобных, теперь исчезнувших строений. Они сдались под напором метелей, которые надвигались с севера, обрушивались на долину и свирепо искали выхода. В скальном массиве, который сорвался с вершин гор, набожный резец необученного мастера начертал изображение Будды: в рельефе скалы он искал контуры лица

и придавал камням строгие, серьезные черты милостивого божества. Такой огромный портрет Будды чудесным образом высечен в скальных стенах горы. Среди останков храмов заметны руины колонн и пилонов. Вся человеческая деятельность подчинялась здесь велению веры. Пересекая этот край, каждая душа повторяла: «Я верую».

Этот путь имел большое религиозно-историческое значение: по нему в Китай проник ламаизм, или тибетский буддизм. Из сердца Азии, этого источника религий, по долинам катились волны набожности, чтобы обратить китайцев к новым культам. Нередко именно сюда прибывали иноземные процессии паломников. Когда князь Боргезе разведывал дорогу в Калган, он за несколько дней до этого встретил одного кающегося с остриженной головой и в длинном сером одеянии, который шел, молясь и вставая на колени каждые три шага, чтобы поцеловать землю. Боргезе осведомился о его цели. Паломник держал путь к священному городу Урга и, таким образом, должен был пересечь Монголию и пустыню Гоби. Население гостеприимно и милосердно к таким странникам. Оставив вечером свои заботы, паломники устанавливают на дорогу большой камень, отмечая остановку, чтобы утром отправиться от него до следующей деревни, где они вновь отдохнут от своих благочестивых начинаний.

Подумалось, что мы тоже в целом находимся в странном паломничестве. Мы тоже дали своеобразный обет и наполнили его религиозным рвением. Если бы тот человек, что через каждые три шага клал поклоны, со своей стороны спросил бы князя о причинах, сподвигших его к путешествию, он был бы определенно крайне удивлен.

Миновав деревню Бадалин, мы увидели зазубренный профиль. Он зигзагом окаймлял несколько отдаленных гребней и увенчивал другие горы с обеих сторон. Он то возникал, то пропадал, пока постепенно не утратил зубчатые очертания и не обернулся цепью связанных между собой башен, которые напоминали стоящих в карауле великанов.

Это была Великая стена.

В ГОРАХ

ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ
ВЕЛИКУЮ СТЕНУ →
МАТРОСЫ ПОКИ-
ДАЮТ НАС → ПУТЬ
ПО КИТАЙСКОЙ
РАВНИНЕ → В ТЕНИ
ЛЯНЬЯМЯО →
ТРЕВОЖНЫЕ
МГНОВЕНИЯ →
МОНГОЛИЯ
НА ГОРИЗОНТЕ

Издалека Великая стена, которая срослась и слилась с горой воедино, в пандан ее вершинам и утесам, не казалась творением рук человеческих: для этого она слишком грандиозна — нам была видна даже не тысячная ее часть. Здесь, скорее, приходит мысль о фантастическом, причудливо расположившемся духе земли, созданном колоссальными неизвестными силами природы, о продукте творческого катаклизма.

Чем ближе мы оказывались, тем больше терялась Великая стена в массе горных вершин, и мы увидели ее снова только на последних витках пути, когда намеревались проехать через массивные двойные ворота, обрамленные всё еще крепкими бастионами. Дорога наверх представляла собой борозду в твердой горной породе, которая становится все круче и непроходимее. Мы с восьми часов ехали под непрерывным дождем; продвигались медленно и тяжело, каждый миг вынужденные останавливаться, чтобы откатить камни с дороги, изготовить настил для колес, защитить коробку передач от неровностей земли. Кругом только дикая, безлюдная пустыня.

Мы перебирались по краю глубокой пропасти, когда, к большой радости, заметили два телеграфных провода. Окутанные изоляционным материалом, они шли снизу, пересекали дорогу и переходили через стену. Мы обрадовались им, точно друзьям, которые передадут весточку нашим соотечественникам. Бедная старая стена, творение и забота династий и миллионов людей, не только орудия сделали тебя сегодня бесполезной: достаточно простого провода. Народы, что живут бесконечно далеко друг от друга, спокойно обмениваются сообщениями поверх твоих плеч.

Вблизи стена впечатляла не настолько. Она походила на оборонные сооружения города и для того, кто помнил стены Пекина, теряла внушительность. Но когда, преодолев ворота, мы поднимались по склону на другой стороне в направлении деревни Чадаоцунь и обернулись назад, то не смогли сдержать возглас удивления. Мы созерцали белую линию стены, пока она не растворилась в далекой дымке; она поднималась и опускалась, следовала зигзагом за перепадами местности, змеисто петляла по ней, падала в долины, одним прыжком поднималась, показывалась то со стороны, то спереди. Она выстраивала свои башни сотнями различных способов, местами разворачивала зубцы и позволяла их разглядеть, чтобы в следующее мгновение собрать их внезапной стяжкой. Казалось, она задержалась и торопится убежать — к границам горизонта, к самым дальним горам, где она представала взору едва различимой нитью. И так на протяжении 800 километров, вокруг всей провинции Чжили, тянется поразительная граница. И это только «малая» Великая стена. Большую Вань ли чанчэн, Стену в десять тысяч ли, мы встретим к северу от Калгана; она простирается на 2400 километров далеко вдоль границ собственно Китая. Но есть не только эти две стены. Когда мы оставили позади Чадаоцунь, лежащий на небольшом высокогорном плато, мы заметили новые башни, новые бастионы, какие видели в долине Нанькоу. Китайский народ более 2000 лет потратил на то, чтобы отгородиться стеной от Запада. Но прошло не более трех столетий, как трон захватили те самые татаро-монголы, которых пытались сдержать с помощью кирпичей и извести.

Нашему современному разуму Великая стена представляется поразительным памятником китайского страха, необъятного и нелогичного, впечатляющего и смехотворного; чужеземец восхищается им и высмеивает его. Но мы забываем, что римляне тоже воздвигли на границах Британии двойную стену, чтобы защитить имперские земли от необузданных каледониан*. Были времена, когда условия жизни делали наличие непреодолимых стен между странами, между нациями, между культурой и варварством логичным, естественным, необходимым. Точно так же сегодня мы находим логичной и естественной нескончаемую работу, которую наши внуки, возможно, сочтут более поразительной, смехотворной и более китайской, чем мы — Великую стену. Я говорю о стальных километрах рельсов — их сотни тысяч, и они проложены по всему миру, — о вырубленных лесах, которые пущены на шпалы, и о туннелях, пробитых в горах ради железнодорожных путей!



Переход через китайскую деревню

В деревню Чадаоцунь мы не зашли; она окружена квадратной стеной с крепкими башнями по углам. Все китайские деревни и города заключены в правильный квадрат, который, вероятно, повторяет форму бывшего укрепленного лагеря. Мы в чистом поле обошли селение по дороге, которая частично была затоплена, но все равно оказалась лучше той, что вела через деревню. Пристанище нашлось в небольшой гостинице перед северными воротами, в жалком караван-сараяе. С самого утра мы преодолели 25 километров.

На убогом дворе, окруженном обветшалыми сараями, мы первым делом испытали мотор. Мы опасались, что удары, вибрация и внезапные скачки вверх-вниз во время подъема могли повредить машину. Но она совершенно спокойно начала движение, а заодно пришли в движение и любопытные зеваки, которые собрались вокруг, а теперь обратились в бегство. Через пару минут появились три китайских солдата, которых послал сюда местный чиновник, чтобы — это было не до конца ясно — проконтролировать китайцев

* Древних шотландцев. — Прим. ред.

или нас. Мы могли по собственному усмотрению принять их как почетный или надзорный караул.



Этторе во дворе китайского караван-сарая

Дон Ливио покинул нас тут вскоре после нашего прибытия, чтобы вовремя успеть на вечерний поезд в Нанькоу. Мы сердечно попрощались с ним и сопровождали его напутствиями, пока он не скрылся за деревенскими домами.

Влажный ветер пробирался через разорванные бумажные окна, продувая наши низкие каморки.

— Пьетро, огня! Пьетро, горячего чаю! Пьетро, чего-нибудь поесть!

И Пьетро с улыбкой приходил и уходил, расторопно приносил жаровни, заварочный чайник, яйца и отвечал на все вопросы на итальянском языке собственного изобретения. Пьетро — бесценный слуга, он сын старого ма-фу дипломатической миссии. Родом из династии ма-фу, которая господствовала над конюшнями итальянской миссии, он часто достаивался чести получать задания, требующие смекалки и верности. Так, он сопровождал нас до Калгана в качестве мажордома, переводчика и своеобразного адъютанта.

— Пьетро, — спросил его князь, — ты христианин?

— Нет, буддист я есть! — ответил он.

— Почему же тогда ты называешь себя Пьетро?

— Я не называть Пьетро себя, — ответил он, заменяя звук [р] на [л], как любой другой китаец. — Я себя звать У Цзинь.

— Но, когда я зову тебя Пьетро, ты откликаешься.

— Да, все звать меня Пьетро, я им отвечать.

Прозвучал последний приказ: «Пьетро, разбуди завтра утром в три часа, и чтобы кули уже были готовы!» Мы закутались в одеяла, щедро посыпанные порошком от насекомых, и провалились в сон. Сквозь тонкие стенки доносились голоса матросов, которые в соседней комнате разговаривали о родине и далеких морских путешествиях.

12 июня в 4 часа 30 минут утра мы вышли из Чадаоцунь. Небо было затянуто тучами, воздух прохладен, из-за чего ночь казалась длиннее. Мы дрожали в своих все еще мокрых непромокаемых костюмах.

Матросы теперь должны повернуть назад: у них был приказ оставить нас на второй день марша, если в их присутствии больше не будет необходимости. Они сопроводили нас еще несколько сотен

метров до подножия старой фортификационной башни и затем рас-
прощались. Равнина Чадаоцунь снова зазвенела от выкриков: «Эв-
вива! Да здравствует!» Еще долгое время мы могли различать белую
морскую форму в серости сумрака и слышали всё новые и новые воз-
гласы «Эввива!», которые звучали всё дальше и всё слабее, пока си-
луэты и голоса не затерялись вдали.



Под стенами
Чадаоцунь
в сопровождении
итальянских
матросов

После сна кули пополнили запас веселого настроения; со сме-
хом и песнями они маршировали дальше по дороге, на которой ино-
гда обнаруживались заболоченные места. Им доставляло удоволь-
ствие тащить автомобиль. Счастливая бедность!

С рассветом то там, то тут на небе проглядывали голубые лоску-
ты. Северный ветер разогнал тучи и, полностью растворив, погнал их
к морю. Внезапно солнечные лучи осветили высокие горы впереди.
Еще несколько минут, и вся цепочка Жэньжэньшань, через которую
нам предстояло перейти, показалась в сиянии дня, изборожденная
безднами и горными склонами и увенчанная голубыми вершинами.
Казалось, с каждой минутой к нам приближается громадная, могу-
щественная преграда. За ней поднимались другие вершины, другие,
еще более высокие, горы, которые ступенями располагались вдалеке,
пока не терялись в ясном небе, — Уцзихай, отрог исполинской горной
системы Хинган.



Паланкин обогнал
автомобиль возле
Хуньхэ

Небо полностью прояснилось. За спиной тени последних туч
одна за другой отрывались от высот Великой стены, а за нами широ-
ким полукругом выстраивались горы, которые мы перешли днем ра-
нее, зубчатые и голые, прорезанные непрерывной волнообраз-
ной линией стены, — вид настолько чудесный, что им невозможно
налюбоваться. До далеких, окутанных туманом, едва заметных гор
провинции Шаньси на юге мы видели привычную цепочку башен
и каждый раз с новым удивлением указывали на них друг другу, буд-
то на невероятное явление.

Ландшафт стал немного выше. На равнине поначалу никого не было. После многочасового одинокого марша мы обогнали караван верблюдов, которых вели монголы в длинношерстной овчине и восьмиугольных шляпах, напоминавших крыши пагод. Караван совершал последнее в этом году путешествие. Монгольские верблюды не работают летом, а радуются отдыху и сельскому воздуху. В жаркие месяцы их выгоняют на пастбища родных лугов, где они отдыхают и отъедаются на весь оставшийся год, когда снова придется работать и поститься. Покой им необходим и для того, чтобы снова отрастить копыта, которые в горах часто стираются до мяса — и бедные верблюды порой погибают. Из пустынного животного нельзя безнаказанно сделать горное. Затем, к нашему стыду, нас обогнали мулы и паланкины шустрой группы путешественников. В таких паланкинах торговцы следовали в Калган, а императорские чиновники — в удаленные резиденции. Процессию возглавляли слуги или солдаты верхом, а замыкали погонщики мулов, которые вели запасных животных. Паланкин сановника украшал красный чехол, в котором лежала конусообразная чиновничья шляпа — знак его особого положения. Когда они проходили мимо нас, занавески причудливого транспортного средства раздвинулись и мы увидели почтенного китайского начальника. Он покачивался туда-сюда в такт движению мулов и рассматривал нас с вопрошающим выражением лица.



Маневр для освобождения переднего колеса, попавшего в глубокую колею

Мы оказались в песчаной местности. Нам встречались бедные деревни, окруженные высокими разрушающимися насыпями, — деревни, которые когда-то были богатыми городками. Баошань — несколько глинобитных хижин вокруг крохотного храма, который мы смогли увидеть сквозь промоины в широкой стене. За ней последовала Шиюйлэ в тени ив, Хулиба среди глиняных бастioned, напоминавшая маньчжурские селения Шачжоу и Бяньцзябу, которая не напоминала ничего. Высокое солнце жгло спину и парализовало мысли. Часы проходили в ленивой монотонности, однообразно и утомительно. На фоне тягот марша (ослы были отправлены назад в Нанькоу) мы с потаенной тоской думали о том, как прекрасно было бы добраться до какого-нибудь населенного пункта. Мы смутно доверяли деревне, которая должна была нам встретиться, выискивали ее взглядами и торопились к ней, как будто этим положим конец всем жалобам, жаре, удрученности и ослепляющему морю света вокруг, которое поглощало и растворяло нас. Мы переходили от одного района к другому, озираясь в надежде на сюрприз.

Даже кули потеряли свою веселость. Слышались только топот, тяжелое дыхание, пронзительный скрип песка под пневматическими шинами автомобиля, шаги трех упряжных животных. Время от

времени раздавалась команда Этторе — внезапный гудок клаксона: стой, мы в трудном месте.



Переход по песчаному
склону

Мы почти жаждали этих трудных мест, лишь бы встряхнуться. Это были моменты шумной суетливости. «Здесь! Скорее лопату! А теперь кирку! Копать перед правым колесом! Вперед! Этот камень нужно убрать! Плечо сюда! Осторожно! Раз, два, три!..» И в невыносимом пекле, которое простерлось над пустынным ландшафтом, наша маленькая толпа развивала бурную деятельность. Затем кули снова брались за тросы и шли вперед: лай, лай-ла.



Дюны у Хуайлая

«Немецкий полевой телеграф» — прочитали мы на двери одинокой хижины. Эта надпись осталась здесь от крупной международной военной экспедиции. Местные жители пощадили табличку, должно быть сочтя ее священными письменами Западной Европы. Это все, что сохранилось после вступления войск, вызвавшего огромный переполох. Мы пришли к стенам города Хуайлай, в южной части которого виднелся одинокий холм с храмом на вершине. Этот храм несколько недель служил европейской казармой. Мы остановились, чтобы дать людям час отдыха, а они, воспользовавшись оказией, отправились в город и передали весть о нашем прибытии.

Весь Хуайлай немедленно захотел с нами познакомиться. Было слышно, как к воротам приближается толпа людей. В авангарде шли дети. Через несколько минут нас окружили сотни горожан. Они с почтительными улыбками теснились возле автомобиля, разглядывали его, робко трогали, с удивлением смотрели на нас и, осмелев, начали приветствовать и задавать вопросы. Многие держали на раскрытых ладонях клетки с певчими птицами. В хорошие дни каждый нормальный китаец определенного социального положения для развлечения носит клетку с птицами; это его основное занятие, красивое традиционное времяпрепровождение.



Под старыми стенами Дадуму



Перед стенами Дадуму

Меж тем мы принялись завтракать: немного сыра и корнбифа. При этом жители Хуайлая смотрели на нас с явным удовольствием и спорили о виде и свойствах нашей пищи. Один старик знаками показал, что хотел бы попробовать. Сыр он выплюнул, а вот мясо проглотил и потом вынес свой вердикт. Горожане пустились в подробные обсуждения. Старик захотел также проверить и наш напиток, и мы протянули ему бутылку с вином, которую он нерешительно поднес к губам, с отвращением отказавшись от стакана. Он отпил, посмаковал, снова глотнул и посвятил себя этому действию с таким усердием, что содержимое бутылки, побулькивая, переправилось в его почтенное горло. Европеизация состоялась: его повеселевшие глаза озорно заблестели, он забрался в автомобиль, уселся под одобрителный рокот остальных, попытался нажать на клаксон, и ему удалось: раздался гудок. Старик был счастлив. Нам стоило

немало труда выманить его из машины, когда вернулись кули и пора было выдвигаться.

Мы шли мимо бедных глинобитных деревень, маленьких, грозящих обрушиться храмов, ветхих домов, жалких хижин — словно их потерял по дороге бредущий куда-то город. Красные тряпицы, свисающие с палки, указывали на временный приют для усталых путешественников. Здесь находили приют маленькие погонщики мулов. Наши люди останавливались там, чтобы глотнуть чаю или за сапек (3/10 пфеннига) купить сладость, поспорив за нее с мухами. Этот край можно было бы счесть необитаемым: нигде не видно ни души, не слышно ни звука. Казалось, от нас хотят спрятаться или дают понять: «Не подходите!» Дадуму, город с высокими, осыпающимися по верху стенами, производил впечатление руин, покинутых сотни лет назад.

Дорога сужалась; часто попадались глубокие канавы, вымытые водой в песке или гальке. Мы шагали в русле горного потока.



Преодоление песчаных склонов Дадуму

Вокруг нас великанами возвышались неприветливые горы, которые мы видели утром. На них ни следа растительности, все палящего желтого цвета. Мы взобрались на вторую нагорную террасу, что отделяет Пекин от Монгольского плато, до которого можно добраться через три выступа. Восхождение в сердце Азии — как в храм: три ступени, три выступа. Внизу, слева от нас, открылось огромное дно долины Шаньси, погруженное в сияющую голубизну.

На некоторых участках для автомобиля едва хватало места, и мы принимали тщательные меры предосторожности. Иногда приходилось сделать удар киркой, оценить размеры и отважно продолжить движение, при этом мы четко держали под контролем края колес, а шофер был всегда готов удерживать машину неподвижно, с силой нажимая на тормоз. У одной деревни, Думуго, в 45 километрах от Чадаоцунь, мы почти внезапно оказались за пределами горного края; зеленая равнина приглашала нас к поездке по ней, и мы приняли приглашение. «Стой!»

Словно по мановению волшебной палочки с нас слетела усталость. Через минуту кули были отодвинуты в сторону и вверены Пьетро, трое животных распряжены. В лихорадочной спешке мы обмотали трос вокруг кронштейна для фонаря и расправили флаг. Запуск рукоятки — и мотор заурчал. Мы уселись в машину и двинулись вперед!

Вперед по извилистой, неровной дороге, не заботясь о прыжках, ударах, толчках, с единственной заботой о том, чтобы автомобиль продолжал ехать. У него была только вторая скорость, но мы чувствовали себя так, будто он летит. Показались большие дождевые лужи. Вперед! Мы бросились на них и пересекли под настоящим ливнем воды и грязи. Встречная волна проникла в открытое пространство автомобиля и окатила нас. Мы только смеялись и громко переговаривались, охваченные странным возбуждением; это реакция на длительное молчание и обезкураживающую медлительность предыдущей поездки. В нас оживила новая радость, которая складывалась из глубокого, невероятного удовлетворения: нам довелось предпринять то, чего никто еще никогда не делал. Это наслаждение покорением, упоение триумфом и одновременно потрясением, своего рода экстаз от фантастической, необычайной поездки по этой земле. Между деревьями мелькали крыши пагод. Мы словно нарушили тысячелетний покой и стали первыми, кто своей стремительностью подал сигнал к пробуждению от глубокого сна. Мы чувствовали гордость за цивилизацию и нацию; чувствовали, что представляем нечто превосходящее нас: вся Европа мчалась вместе с нами. В этой скорости заключена вся ценность нашей цивилизации. Кипучая энергия западной души, ее сила, истинная тайна ее прогресса выражены в одном слове: «Быстрее!» Наша жизнь пронизана этим горячим желанием, этим настойчивым требованием, этой благородной одержимостью: «Быстрее!» Мы и правда внесли в китайскую закоснелость нашу лихорадочно возбужденную сущность. Мы ехали через местечки и деревни. Полуголые дети разбегались при нашем приближении. Мужчины и женщины смотрели на нас с тихим удивлением, со спокойным доброжелательным любопытством. Мы видели причудливые одежды — живописнее, чем в Пекине, и, возможно, древнее. Зеленые, красные, желтые, голубые — сплошь ярких расцветок. Жители равнин во всем мире любят сочные оттенки — должно быть, потому, что цветы все время у них перед глазами. Люди теснились на порогах домов, всюду царил ослепительная, сверкающая на солнце сутолока, и над всем этим высились крыши, напоминавшие легкий изгиб челна. Более роскошного впечатления о Дальнем Востоке нельзя было и желать.

Заслышав звук нашей машины, крестьяне на тучных зеленых полях отрывались от работы и глядели на нас из-под руки. Один выкрикнул: «Хо-чэ лай!» — «Железная дорога!» Его слова повторили.

Мгновение спустя все вернулись к делу и больше не смотрели на нас, убежденные, что это и есть поезд, о котором они столько слышали. Наше появление не особенно взволновало. В канаве женщина стирала одежду; мы проехали совсем рядом, но она едва удостоила нас взглядом и продолжала стирку, будто каждый день сотни автомобилей пронеслись мимо нее. Зато в другом селении люди криками подзывали друг друга, стекались к дороге и бежали за нами в облаках пыли, а на их смуглых лицах застывало выражение наивного удивления. Душа этого народа — непостижимая тайна. Кто знает, не объясняется ли разница в восприятии их этнической принадлежностью? Вдруг монголо-татарам свойственно любопытство, а китайцам — безучастие?



Дорога в Шэньбаовань

Мы прибыли к одному местечку, Дунбали, где ворота оказались настолько узкими, что автомобиль туда не прошел. Пришлось дать крюк по зеленым лугам. У одной деревни мы остановились. Мотор был измучен жаждой, мы тоже. Добродушные жители окружили нас, предложили свежую чистую воду и подвергли нижнюю часть автомобиля внимательному изучению. Люди спорили, подходили ближе; отважные молодые люди почти припадали к земле, чтобы лучше рассмотреть защитную стенку коробки передач. Потом стали наклоняться остальные. Коробка передач явно их заинтересовала. Мы недоумевали, что же привлекло их внимание в такой высокой степени. Сцена выглядела комично. Наконец один мужчина набрался смелости и попросил нас — больше жестами, чем словами, — что-то объяснить. А, наконец-то мы поняли. Они спрашивали, где скрывается зверь! Впереди лошади нет — значит, она должна быть спрятана внутри. Тем более что — подметил один из них, выразительно указывая на ведро, — ее напоили через отверстие. Трудно понять, где заперто несчастное четвероногое. Этторе хотел дать им практические объяснения и открыл корпус мотора, чтобы показать цилиндры. Но люди, как и прежде, смотрели вниз с выражением глубокой убежденности. В таком изумлении мы их и оставили.

Позднее мы нагнали паланкины, обошедшие нас утром. Погонщики мулов соскочили на землю, чтобы успокоить взбудораженных животных, которые дико заметались от испуга. Паланкины закачались туда-сюда, как суда на беспокойном море, и остановились вопреки воле пассажиров: у запряженных в повозку мулов явно было разное мнение о том, в каком направлении двигаться. Мы заметили, что из-за сдвинутых занавесок на нас смотрели почтенные путешественники с выражением глубочайшего удивления, не лишённого негодования. Мы быстро проехали мимо, любезно попрощавшись. Это была наша месть.



Этторе и кули на постоялом дворе в Шэньбаоване

Вечером мы остановились в одной очаровательной деревне — Шэньбаоване, которая поистине наследовала патриархальной эпохе. Тишина за ее стенами завораживала, слышалось только щебетание птиц. На каждой двери на верхней балке висели две-три клетки с певчими равнинными жаворонками, и воздух наполнялся их трельями. Эту необычную, пронзительную, насыщенную и громкую музыку жители слушали молча, усевшись на пороге. Монголы приносят на рынки тысячи изящных пленных певцов, к которым китайцы проявляют большую симпатию и отдают предпочтение их голосам перед любыми другими звуками, как будто слышат что-то божественное. Затопленная деревенская улица превратилась в небольшой пруд, в котором отражались дома и синева неба. Похоже, он сохранился с незапамятных времен. С ним явно ничего не делали: кромка тихих вод поросла ивами, утолявшими свою жажду. Жители обходили водоем по высокой тропинке. Машина не могла въехать в эту деревню.



У колодца китайского постоялого двора

К нам приближался небольшой отряд, являвший собой картину давнего прошлого. На белом муле с красной шелковой уздой скакала прелестная дама в богатых вышитых одеждах. Ее лицо было набелено

и нарумянено, маленькие губы покрашены кроваво-красной помадой, на шляпе — цветы. Фигура как у китайской вазы. Пекинская мода сюда не дошла; здесь всё еще живы национальные одежды прошедших столетий. Перед дамой и за ней шагали слуги; вероятно, она направлялась на праздник. Мы остановились понаблюдать, как наездница перейдет через небольшой изогнутый мостик, а она, завидев нас, грациозно прикрыла лицо рукавом.

Оставив автомобиль в караван-сараяе за воротами, мы прогулялись по деревне и по возвращении обнаружили, что двор заполнен людьми, верблюдами, телегами и лошадьми. Пришли караваны. Персонал постоялого двора хлопотливо сновал туда-сюда. Здесь отмерялись огромные кучи зерна для животных, там приносили людям горшки с дымящимся рисом и высокие горы белого хлеба. В углу двора колдун с зажженной свечой пытался наложить заклинание и вылечить старого больного мула, который смиренно сносил чары среди молчаливых слушателей. В просторной дымной кухне горели все огни, и в красноватом свете сальных факелов двигались повара с голыми потными спинами, как кузнецы в античной кузнице. Вокруг автомобиля снова собралась толпа людей, которые упрямо искали зверя. Мы поняли, что китайские крестьяне объясняют непонятные явления логичным для себя образом, представляя упряжное животное. Теперь самые умные считали, что речь идет не о лошади, а о каком-нибудь неизвестном фантастическом звере, которого мы поймали. Слыша хриплый гудок клаксона, они говорили: «Это его голос».



Где же зверь?

В этой ярмарочной суматохе неожиданно объявились два русских солдата с примкнутыми штыками. Оба служили в дипломатической миссии и доставляли русскую почту в Калган и Кяхту. Они пришли из Пекина и передали нам новости о трех других автомобилях, которые, насколько им было известно, накануне вечером прибыли в Бадалин. Солдаты встретили их на этой стороне Великой стены; автомобили ночевали в Хуайлае. С раннего утра мы преодолели 65 километров, двадцать из них — на моторе. Значит, мы опередили остальных на 35 километров. В Калгане они нас нагонят.

— Узин готова! — услышали мы. Пьетро стоял рядом с нами с тарелками в руках, и его улыбка сияла из-за аппетитного пара блюд, собственноручно им приготовленных. Пьетро еще и повар.

Между ужином и отходом ко сну мы сидели перед нашей комнатой, курили сигареты и смотрели на черные тени высоких гор, поднимающиеся на фоне звездного неба.

- Это горы Цзиминъи, — заметил князь.
- Значит, будут еще подъемы!
- И трудные. Калган находится на той стороне.
- Мы перейдем?
- Как знать! Завтра будет жаркий день.
- Так и оказалось.

Мы отправились в путь еще засветло.

Едва забрезжил рассвет — будто исходящий от луны свет, — звезды на востоке померкли. Было трудно различать дорогу. Старый надсмотрщик кули, знакомый с ландшафтом, шел впереди, чтобы разведывать путь. Мы не отважились нагружать мотор, да и в целом, пройдя по равнине лишь несколько километров, мы уже добрались до горных перевалов Цзиминъи. Наши китайцы шагали без усилий, не отставая от быстрого хода мула, коня и осла. На восходе солнца мы очутились у подножия исполинской отдельно стоящей горы — Ляньямяо*.



Стены Цзиминъи
у подножия горы
Ляньямяо

Ляньямяо обособлена от других гор и выше их, поэтому кажется, что она ими всеми командует. На юге ее омывает река Хунхэ, и на протяжении всего участка над ней вздымаются огромные отвесные скалы. Дорога в Калган проходит вблизи Хунхэ — то по берегу реки, то по обрыву горы, здесь через песок, там через каменистую гряду, то взбирается вверх, то опускается вниз, пока не покидает окруженную горами реку и по плавно поднимающимся холмам не приближается к высокогорному плато Синьвафу. На его границе у подножия других гор лежит Калган.

Под Ляньямяо находится город Цзиминъи. По углам его крепостной стены возведены изящные пагоды, а из-за зубцов виднеется крыша храма с загнутыми углами, над которой возвышаются майоликовые драконы и подвешены колокольчики. С Цзиминъи больше

* Вероятно, речь идет о горе Цзиминшань. — Прим. ред.

ничего другого не видно. Место полностью окружено высокими, об-
разующими квадрат стенами, как и многие другие китайские города.
Это дикий города, в непосредственной близости которых мы
проходили, не обнаруживая что-либо в их очертаниях, таинственные
города, которые защищали от любопытства, как от врага. Пока мы
обходили его бастионы снаружи в молчаливом одиночестве, нам ка-
залось почти невозможным, что на другой стороне этой великой,
мрачной, симметричной стены живут люди, что там есть улицы, дома,
рынки, радость и горе. В Китае все окружено стенами: империя, горо-
да, храмы, дома. Идеал китайской жизни — тишина тюрьмы.



Вдоль Хунхэ возле Цзиминъи



На утесах горы Ляньмяо

Обойдя Цзиминъи, мы внезапно оказались на берегу Хунхэ, в тени Ляньмяо, отвесные скалы которой высились над нами. На вершине горы мы заметили храм. «Как пришла в голову идея соорудить его там?» — удивленно спрашивали мы друг друга. Пьетро поторопился объяснить. Храм возведен не человеческими руками: такое людям не под силу. Он построен самим Буддой, который много тысяч лет назад сошел с небес в образе старой женщины и воздвиг святыню за одну-единственную ночь. И в ту же ночь, приняв обличье старого мужчины, он перекинул мост через Хунхэ, от которого теперь остались лишь развалины. И Пьетро показал нам в долине руины каменной передней части моста, поросшие густым кустарником. Странно, насколько распространена среди народов Восточной Азии легенда о боге, который появляется на земле в образе старика или старухи, чтобы выполнить срочную

работу. Храм и мост напомнили мне, что в Японии богиня Каннон также за одну ночь и в образе то старика, то старухи вырезала собственный портрет в двух экземплярах на огромных пнях. Один из этих автопортретов по сей день почитается в Камакуре, где я его и видел. В азиатских преданиях божественность и старость часто сливаются воедино, вероятно потому, что почитаются одинаково.



Переход через небольшой старый мост на склоне горы Ляньмяо



В тени Ляньмяо

Из-за ливней река вздулась; широкая и мрачная, она несла свой беспорядочный поток по огромному песчаному руслу. В одном месте гора неожиданно склонилась крутой утес прямо к водной глади. В периоды засухи караваны переходят Хуньхэ вброд и продолжают путь на другом берегу. При высоком уровне воды мы не отважились последовать их примеру и решили выбрать путь через гору: подъем резко забирал вверх и терялся между скалами.

Мы начали карабкаться.

Тропа была прорублена в скале и шла вдоль всех обрывов. Иногда она петляла так резко, что мы видели ее не больше чем на десять шагов, и казалось, что она обрывается у пропасти. Никогда тропа не выдавала своих изгибов, постоянно удивляя нас. Справа возносилась отвесная скала, слева была пропасть, на дне которой шумела река. Поднявшись выше, мы увидели на том берегу линию горизонта, которая простиралась бесконечно далеко, долину реки Санганьхэ, бледно-голубые горы Хуанхуашаня: неясно очерченные, бесплотные, легкие, как духи гор, они

открывали взору сердце провинции Шаньси. Местами тропа сужалась, иногда ее ширины едва хватало для колес, — тревожные моменты. На обочине кое-где были устроены выступы стены для разъезда, выглядывавшие так, будто они либо вот-вот обрушатся, либо уже обрушились. Когда мы заглядывали в глубину, казалось, что мы парим в воздухе. Вдоль реки Хуньхэ мы видели тянущиеся караваны верблюдов, которые отсюда представлялись роем насекомых. Иногда скальный массив так выступал над дорогой и нашими головами, что мы почти инстинктивно ускоряли шаг и этим вынуждали поспешить других.



Хорошая дорога у реки Хуньхэ



Между скалами и болотами на берегах Хуньхэ



В скалах Ляньмяо на берегу Хуньхэ

Транспортировка автомобиля была изнурительной и трудной. Мы работали вместе с китайцами: то упирались плечом в колесные спицы, то помогали тянуть тросы и направляли усилия рабочих.



Река Хунхэ у подъема на Ляньмяо



Наши чернорабочие за работой в горах Ляньмяо

Кули вызывали безусловное восхищение. Отчасти им передавались наши подавленность и воодушевление. Осмотрительно и старательно прилагали они всю свою энергию и весь свой ум. Они складывали честолюбие в тяжелую работу. Они находили способы преодолевать препятствия и прибегали к ним, не дожидаясь приказа. Эти люди изучили наши жесты и пытались предугадать наши намерения. Они самым лучшим образом поняли механизм машины. Заметив, что передние колеса угодили в расщелину или застряли между камней, делая движение невозможным, кули подбегали, пытались их высвободить, толкали так, чтобы они крутились в нужную сторону, и этим помогали замыслам сидевшего за рулем Этторе. Значение некоторых слов нашего языка больше не было для них

тайной: «взяли», «вперед», «стой», «медленно», «внимание» стали для их ушей звуками, которые говорили сами за себя. Ко всему прочему присоединялось неизменно хорошее настроение, стремление быть довольными любой ценой. После каждого преодоления трудных мест случался взрыв веселья. После интенсивного, мощного напряжения им все еще было охота петь усталыми голосами. Они праздновали свои маленькие победы и находили тысячи поводов для бесед и хохота, пока не раздавался крик: «Внимание!» Тогда рабочие замолкали и снова сгибались под натянутым тросом. Их воодушевляло, что и мы готовы встать в цепь, закатав рукава, и объединить усилия при необходимости. Может, наши кули даже гордились этим.



Тяжелый подъем на гору Ляньмяо

Мы не знали, сколько времени, потому что не хотели знать. В некоторых путешествиях часы нужно оставлять дома. Это плохой спутник, который обескураживает, показывая, как медленно течет время. Мы жили вне времени. Складывалось впечатление, будто мы с незапамятных времен идем маршем через горы; в этом выражалось безропотное смирение. День никак не заканчивался. На безоблачном небе светило солнце и раскаляло скалы, превращая их в пылающие глыбы. Дотронувшись до камня, мы отдергивали руки с ощущением, будто обожглись. Воздух, отражавший солнечные лучи, был неподвижен и невыносимо горяч. Казалось, гора дышит, как спящий вели-

кан, и ее дыхание окутывает нас. Некоторые чернорабочие оголили свои бронзово-загорелые торсы, и трос, лежащий на их плечах, впивался в кожу и врезался в мышцы. Но обнажались только опытные носильщики: кожа на их плечах уже задубела от осей паланкинов и коромысел. Создавалось впечатление, что они нечувствительны к грубым прикосновениям; лишь изредка резким характерным движением они перебрасывали трос на другое плечо.

Подъем подошел к концу. Спуск оказался еще более крутым; дорога все время резко забирала вниз вдоль горы. Мы выпрягли животных и отвязали тросы, чтобы закрепить их на расположенных сзади крюках. Нужно было прилагать все усилия, чтобы удержать автомобиль на покато́й дороге. Все выстроились в два ряда, как для перетягивания каната. Этторе поставил рычаг на первую скорость. Таким образом, автомобиль, даже если бы порвались тросы и тормоза бы не схватили, не помчался бы с ужасной скоростью падения. В некоторой степени мотор сдерживал бы его, позволяя если не спасти машину, то хотя бы управлять ею. Когда все было готово, раздалась команда: «Вперед!» Серое чудище начало спускаться в пропасть.



У Хуньхэ

Казалось, оно хотело отомстить за то, что его тащили. Теперь автомобиль желал ехать. Он чувствовал любую оплошность людей, готовился к побегу, реагировал на малейший спад напряжения. Можно было подумать, что он ждет благоприятного момента для мятежа и больше не желает терпеть, как его укрощают. Одного мгновения было бы достаточно, чтобы возникла внезапная помеха во взаимодействии сил, чтобы усилие мускулов ослабло едва заметным образом. Тогда тяжелая машина сорвалась бы, увлекая всех нас за собой. Некоторое время казалось, что она безразлична к воздействию тормозов. Отклонившись назад, прижав подбородок к груди, ногами упираясь в землю, напрягая все мускулы, стиснув зубы, задержав дыхание — так боролись мы все, китайцы и европейцы, так мы объединяли усилия. К счастью, это продолжалось недолго. Новые, хорошо смазанные тормоза схватывались медленно, но наконец сработали как надо. Этторе знал своего зверя, полностью ему доверял и понимал, как подчинить его в нужный момент. Чтобы остановиться, мы

подкладывали булыжники под колеса с поспешностью тех, кто намеревается воздвигнуть баррикады и сдержать врага. На привале мы оставляли автомобиль в сложном положении, в наклоне вперед, в то время как длинные тросы извивались позади на земле, словно два мощных хвоста. Вскоре мы снова вышли на равнину и радостно возобновили переход между горами и рекой Хунхэ.

Тропа вывела нас к деревне Шаохуайхунь, полускрытой густыми ивами и окруженной рисовыми полями. Дорога стала болотистой. Почва, клейкая и мокрая, размякшая от дождей, проседала. Колеса погружались в нее до середины спиц. Вязкая грязь липла к ободам и резиновым шинам, собиралась там и придавала колесам невероятные формы и очертания. Казалось, будто автомобиль движется на земляных роликах. Наши сапоги также несколько прибавили в размере из-за толстой корки грязи, которую мы время от времени стряхивали и отбрасывали. Мы поскользнулись, шагать было тяжело. Кули делали передышку едва ли не каждую минуту. Нам встретился караван мулов, груженных монгольскими мехами; два животных, испугавшись автомобиля, сошли с твердой тропы и погрузились по брюхо.



В болотистой местности у деревни Шаохуайхунь

Вблизи деревни дорога была скрыта под водой. Справа и слева тянулись рисовые поля, окруженные дамбами и тем не менее тоже затопленные. Выбора не оставалось: нам нужно было пройти. Наши люди подвернули штаны и зашли в болото. Переход, несмотря на продолжительность, удавался. С надеждой мы измеряли на глаз расстояние до сухого участка. Еще две минуты — и все будут в безопасности. При каждом шаге внизу хлюпала вода.

Внезапно автомобиль остановился.

— Вперед, вперед! — кричал Этторе.

— Дураки! — кричали мы. — Захотели отдохнуть именно теперь!

— Дальше, дальше! Передышка нас погубит. Мы увязнем!

Но бедные китайцы застопорились не по собственному желанию. Они очень даже хорошо понимали опасность, поэтому тянули изо всех сил и вопили от волнения. Три животных упирались копытами под градом ударов и вытягивали тощие шеи. Тросы были на-

пряжены, шасси стонало. Напрасно. Машину словно приколотили гвоздями. Много раз мы пытались ее сдвинуть, снова и снова, то медленно, то резко, различными способами. Требовалось другое средство. Мы собрались привязать цепи к деревьям и воспользоваться канатами. Однако китайцы, которые босыми ногами шлепали по дну под водой, почувствовали, что колеса во что-то уперлись. Пьетро сообщил об этом:

— Большой камень!

Большой камень? Плечо сюда! За работу! Мы были полны решимости самостоятельно раздробить гору, когда чернорабочие, нащупывая место приложения плеча, поняли, что там не камень.

— Большие корни! — сообщил Пьетро.

Это и вправду были корни огромной ивы с пышной кроной, которая стояла немного в стороне — так равнодушно, будто всем видом показывая, что не несет абсолютно никакой ответственности за происходящее. Не оставалось ничего другого, кроме как рубить корни топором. Странная и совершенно новая работа в автомобильном спорте! Если бы кто-то нас увидел, то подумал бы, что мы, точно в сказке, пытаемся расколоть воду. Удары наносились как положено; кол, воткнутый в дно, указывал направление, в котором нужно рубить.

Куски корня хватались руками, вытягивались, вырывались, разрывались и выкручивались до тех пор, пока колеса не освободились. Затем мы быстро покинули болото и прошли несколько километров не останавливаясь, довольные, что снова оказались на дороге, которая — какой бы плохой ни была — все же не грозила нам коварно невидимыми опасностями. Она вела назад к песчаному берегу реки, а потом снова сворачивала и вилась между полями, рощами и деревнями. Мы останавливались у каждой лужи, чтобы с приятным чувством погрузить руки и лицо в свежую воду.

— Куда вы направляетесь?

Вопрос на английском, обращенный к нам, в то время как мы проходили мимо одинокого покинутого храма, заставил обернуться в величайшем изумлении. Мы увидели только одного китайца, который сидел в тени дерева и пристально нас разглядывал. Это он обратился к нам?

— Куда вы направляетесь? — повторил он.

— В Калган. А вы, кто вы?

— Я инженер калганской железной дороги.

— И что вы здесь делаете?

— Учусь.

— Что же вы изучаете?

— Калганскую железную дорогу.

— Желаем с пользой провести время!

— Подождите же!

— Почему?

— Я хочу с вами попрощаться.

Славный инженер прервал изучение калганской железной дороги, больше похожее на легкую дремоту, и величественно подошел к нам, показывая, что знаком с чужеземными обычаями. Он протянул нам всем руку, несколько раз произнес: «Прощайте, прощайте!» — и вернулся под сень своего дерева.

Мы остановились, чтобы съесть несколько скудных лепешек в трактире деревни Шаньшуйпу. Внезапно во дворе раздались удары копыт двух лошадей, прискакавших галопом. Мы увидели двух спешившихся китайских солдат, одетых в лохмотья, грязных, с патронташем на поясе, с ружьем, висящем на ремне через плечо, с саблей на боку; все это дополняли лица бандитов. Подбежал Пьетро.

— Солдаты мандарина из Синьвафу, — сказал он.

— Что им нужно?

— Они приходят по приказу мандарина. Надо посмотреть на нас.

Оглядев нас, бандиты вскочили в седла и пропали.

Мы снова пустились в путь. Спустя некоторое время нас опять приняла гора.

Два скальных бастиона с бесчисленным количеством красноватых рифов приближались к нам. Еще два перевала! И снова отвесные, петляющие между каменными глыбами тропы.



В горах

Этот путь был хуже, чем все прежние. Нам не пришлось бороться с трудностями крутых и глубоких обрывов, как на Ляньмяо, зато мы столкнулись с препятствиями, которые создавали неудобные голые скалы. Мы двигались по выбоинам, возвышениям, расщелинам, зазубринам. Течение воды, копыта мулов и верблюдов за многие столетия едва ли не до блеска отшлифовали грубую неровность узкой горной тропы. Как бы медленно и осторожно ни старались мы тянуть автомобиль, он постоянно шатался на неровностях, застревая то одним колесом, то другим, скачками откатываясь назад из-за ухабистых камней, погружаясь ободами колес в глубокие расщелины. И с большим опасением мы слушали металлическое дребезжание усталого шасси, тихий скрип дерева на колесах, множество приглушенных звуков, исходящих из бог весть какой части машины, тихий, еле слышный плач стали — казалось, он возник из-за разрушительной деятельности насекомых. Все соединения автомобиля испытывали напряжение, на которое не были рассчитаны, и эти звуки возвещали о бесконечно малых сдвигах, минимальных отклонениях, которые тем не менее могли привести к роковым изменениям! Страдал сам скелет машины: он устал, а усталость автомобиля не лечится простым отдыхом.

В некоторых местах каждый шаг становился проблемой. Этторе шагал впереди, чтобы иметь возможность лучше оценить следующий

отрезок пути. Кожа на его ладонях истерлась, так как руль непрерывно дрожал и не слушался рук.

Внезапно чернорабочие с криками отпустили трос и начали драться друг с другом.

Все остальные также побросали работу и под непрекращающийся рев бросились к дерущимся. Старый надсмотрщик до потери дыхания свистел в свисток — атрибут своего звания, требующего повиновения. Пьетро спешил. Мы не знали, что и думать. Мятеж, бунт?

Мы бросились на нарушителей спокойствия, как стражи общественного порядка на участников опасной для государства демонстрации, и с силой начали протискиваться, пока нам наконец не удалось схватить за шиворот первых двух китайцев. Меж тем они вцепились друг другу в косы и в дикой ярости расцарапывали лица. Выглядело так, будто ссорятся женщины.

— Что случилось? — закричали мы. — За работу! Вперед!

— Пьетро, что произошло?

Бесценный Пьетро объяснил нам и этим насмешил. Оба китайца подрались из-за оскорбления достоинства. Один сказал другому: «Ты не прилагаешь усилий, ты не работаешь. Почему ты вообще пошел со всеми?» Оскорбление было серьезным. Другой, мальчишка с девичьей внешностью, которому из-за этого мы дали кличку «барышня», бросился на обидчика, чтобы схватить его за косу, что в глазах других китайцев означает ужасный акт возмездия. Товарищи вступились, чтобы подавить ссору.

— Пьетро, чем же закончится дело?

— Уже закончилось, — ответил он нам удивленно. — Они потаскать за волосы один другого. Значит, это всё, конец.

И в самом деле, наши герои, тянущие один и тот же трос, без единого следа затаенной злобы снова шли рядом друг с другом. Ссора не оставила никаких других последствий, кроме царапин, с которых они время от времени вытирали кровь рукавом.

Трудности пути завладели всем нашим вниманием.

Тропа петляла между двумя отвесными скалами, которые стояли так тесно, что, раскинув руки, мы касались обеих. С каким страхом в сердце шли мы по этим каменным извивам! Казалось, что автомобиль застрянет. Повернуть же назад было невозможно. Снизу крутые утесы приближались настолько, что одно из колес ехало по выступу скалы. На протяжении всего марша машина шла под уклоном. Требовалась поразительная уверенность глаза и руки, чтобы ею управлять. При этом речь шла о сантиметрах — даже об одном-единственном сантиметре. Иногда Этторе сильно выжимал тормоз, останавливал «Италу», оборачивался к нам и разочарованно кричал: «Не пройдет!» После этого нужно было браться за кирку, сбивать несколько выступов, измерять, еще раз пробовать. При этом под команду «Мань-мань цюй!» («Медленно!») люди должны были тянуть постепенно и плавно.

В еще большей опасности оказались задние колеса. У подножия двух стен их защемляло так, что оси грозились погнуться и принять вид буквы V. Мы опасались, что спицы или ось дифференциала могут сломаться. Но когда узкое место осталось позади, они, к нашей радости, снова встали параллельно друг другу. Порой невозможно было удержаться от мыслей, что приверженцы небольших автомобилей

были правы. Будь машина на пять сантиметров уже — и мы миновали бы проход с закрытыми глазами.

На одном повороте мы услышали удар, сопровождаемый злоеющим скрежетом. «Прошли!» — крикнули мы испуганно. Автомобиль сильно ударился с одного боку. К счастью, повреждения ограничились защитной стенкой, которая раскололась, а также подножкой, загнувшейся назад. Эttore неистовствовал; он бы полжизни отдал, чтобы разом выбраться из этих ущелий, которые, казалось, тянулись бесконечно.

Расселины начали сменяться песчаными участками: камня все меньше, песка все больше. У северного подножия гор порывистые ветры из Монголии нагромоздили дюны и погребли скалы под их же измельченными обломками. В долинах песок образует просторные поля, выравнивающие склоны, подобные большим желтым рекам. Постепенно мы добрались до округлых дюн теми тропами, что веками протаптывали в песках караваны. Здесь-то мы и увидели впервые Монгольское плато, точно океан разлившееся до ясного голубого горизонта.

Теперь нас ожидали бесконечные степи и пустыня. Теперь могли сбыться наши надежды на быструю езду, свободу, жизнь по западному образцу.

Подбрасывая шляпы вверх, мы в восторге вопили, глядя в светлое небо: «Эввива! Да здравствует!»

НА ПОРОГЕ МОНГОЛИИ

ЛЮБОПЫТСТВО
СЫНА МАНДАРИ-
НА → ТЕЛЕГРАФ
И ОПИУМ → В БОРЬ-
БЕ С ГРЯЗЬЮ →
КАЛГАН → МЕЖДУ
ДАЦЗУНЬБА
И ДУТУНОМ →
ГОТОВЫ

Монгольское плато с его океанским характером имеет одно любопытное свойство: оно поднимается выше, чем самые высокие горы. Такое впечатление, будто чудовищный паводок поднял его на 1500 метров. Говорят, что Китай — страна противоречий, и вот фантастический пример: горы внизу, а равнина вверху. Под бескрайними степями стоит горная цепь Калгана, и по ее гребням разбросаны башни последней стены.

Вид горизонта, свободно и открыто простирающегося в направлении нашей цели, придал нам нового мужества. Мы провели в дороге 12 часов, но усталость словно рукой сняло. Вперед, вперед! Торопливым шагом мы взбирались по крутым склонам дюн, следуя к песчаной равнине Синьвафу. Позади нас вдалеке растворялась Ляньмямя, покоренная утром.



Автомобили на пороге Монголии

Равнина усеяна старыми надгробиями, сорвавшимися выступами, камнями, обветшалыми маленькими пагодами. Мы приближались к большому городу, окрестности которого, как и многих других, хранили память об умерших. Смерть освящает всех, кто здесь похоронен и чьи духи имеют большое значение для местного населения и влияют на жизнь людей. Синьвафу — центральный город района и резиденция губернатора. Здесь стоит гарнизон и есть даже небольшой форт, построенный после вторжения иноземцев и осторожности ради скрытый среди ольшаника.



«Лучшая» дорога неподалеку от Синьвафу

Мы смотрели на стены, зубцы которых поднимались над сияющей равниной и отражали поддрагивающие лучи солнца. Тут наше внимание привлекло огромное облако пыли, катившееся в направлении Синьвафу. Через некоторое время мы различили за ним не-



Первый привал
в Монголии

скольких всадников, которые неслись галопом и быстро приближались. Судя по одежде, это были китайцы разных сословий. Во главе группы скакали те двое подозрительных солдат, которые искали нас, когда мы ели лепешки в Шаньшуйпу. Значит, эти люди пришли по нашу душу. Достигнув нас, они остановились, безо всяких приветствий наблюдали за нами несколько минут с явным недовольством, а затем повернули лошадей и унеслись прочь.

Какой-то момент мы тешили себя надеждой, что они хотели предложить нам гостеприимство, и для такого случая заготовили весь свой запас формул китайского приветствия и вежливости. Чем объяснить этот верховой маневр? Пьетро нашел время поговорить с одним из двух солдат и разъяснил нам:



Прибытие «Италы» в Синьвафу

— Видеть молодого человека, в голубой шелк одет, лошадь вперед другие? — спросил он.

— Да, и что же?

— Молодой человек его сын мандарина. Видеть толстый мужчина с очки и соломенная шляпа? Как моя шляпа? Толстый мужчина его великий ученый, учитель сын мандарина. И его друзья, чиновники, слуги...

— Так что они хотели?

— Хотеть смотреть ехать автомобиль. Автомобиль не ехать, все уйти сердито.

Надо отдать должное, они не были неправы, те люди. Нечасто сыну мандарина Синьвафу выдается случай увидеть знаменитую западную машину, которая едет быстро, как ветер. К тому же о прибытии ци-чэ официально сообщили из Пекина: по телеграфу пришла депеша от Вайу-бу. Было известно, что один из автомобилей с головокружительной скоростью промчался через деревни и местечки и переночевал в Шэньбаоване. Солдат отправили на разведку. Они вернулись, что есть мочи прищипывая лошадей и возвещая: «Он здесь!» Чтобы увидеть автомобиль, нужно было проделать далекий путь. Собралась настоящая экспедиция, которая тут же помчалась галопом. Чужеземный чудной зверь показался на горизонте, он приближался. Правда, ехал очень медленно, но, возможно, так казалось из-за нетерпения. Еще немного — и сын мандарина вместе с учителем и сопровождающими наконец встретились с неспешной массивной телегой. Ее тащили осел, мул и конь, которым добровольно помогали сыны Неба, целая толпа! Нет, в сущности, они не так уж неправы, что сильно разочаровались в нас.



Вступление в Синьвафу

Когда мы въехали в пригород, который выглядел как беспорядочная часть слишком тесно застроенного города, там уже собралось множество людей. Их любопытство разбудили проскакавшие туда-сюда всадники мандарина. Зрители окружили нас, подняв при этом адский столб пыли, и сопровождали в караван-сарай.

Наш приход никоим образом не напоминал триумфальное шествие. Нам устроили тот народный прием, который обычно устраивают странствующим канатоходцам; та же самая публика, в хорошем расположении духа, любопытная, в лохмотьях, с жарким нетерпением ожидающая начала представления и готовая разойтись, когда артисты начнут собирать деньги. Мы вошли на постоянный двор. Толпа поднажала. Автомобиль встал в центре, а публика образовала круг рядом с ним. Избавиться от этих людей не было никакой возможности. Чего же они хотели? Там, снаружи, видят европейцев так редко, так мало с ними сталкиваются, что познакомиться с ними поближе не удастся; потому-то их и не ненавидят. Наша публика была доброжелательной и терпеливой. Она интересовалась нашей одеждой, удивлялась всему, от шляп до сапог, смеялась над нашей речью и ждала. Она ждала какого-то чудесного события, достойного диковинных чудищ; сверх того, наши кули рассказывали толпе о феноменальных успехах ци-чэ.

Гордость Этторе испытывала давление в несколько атмосфер; он страдал от неудовлетворенного честолюбия. С тех пор как мы встретили сына мандарина, он с удовольствием выпряг бы тянущих автомобиль людей и животных и на полной скорости въехал бы в Синьвафу. Наконец наш водитель внезапно почувствовал потребность в разрядке; он повернул рычаг мотора, схватился за руль и запустил двигатель. Автомобиль рванул с места и начал с бешеной скоростью кружиться по двору среди неопишуемого смятения, безрассудного и неистового бегства. Зрители не знали, как спастись, они бросились врассыпную, будто их заперли в одном помещении с разъяренным быком. Но вскоре они поняли, что бык дрессированный, что он движется строго по кругу, поворачивает в одной и той же точке и у него нет ни малейшего намерения устроить кровавую расправу. Теперь они остановились. Теперь над ними нависла другая, гораздо более серьезная угроза. Она пришла через ворота в виде отряда китайских солдат, вооруженных палками. Командовал офицер, который внешне напоминал скорее кули, только с золотыми позументами. Палки поднимались над головами людей и со свистом опускались на их плечи. Но недолго: через несколько секунд ни одного плеча в поле зрения не осталось, двор опустел.



Наша китайская публика

После такого сокрушительного успеха солдаты заняли стратегические позиции: двое у ворот, двое по обеим сторонам от автомобиля, двое в качестве стражей на улице, офицер — в кухне постоянного двора. Мандарин Синьвафу не скупился на защиту и оборону. Позднее он отправил чиновника с вопросом, когда мы намереваемся уехать. Найдется ли кто-то столь же ответственный, как он?

В Синьвафу было кое-что, чего мне никогда не забыть: телеграфная контора.

Прежде всего, пришлось пройти четыре километра, чтобы ее найти, и, разумеется, четыре километра обратно, а в тот день мы уже прошагали пятьдесят. На одной улице среди городских стен телеграфные провода тянулись от столбов к дому, напоминавшему в своем молчании храм. В этом храме я встретил двух телеграфистов, углубившихся в важное, деликатное занятие, которое китайский закон недавно запретил, — курение опиума. Они вытянулись на кане,

держали в руках трубки, похожие на кларнеты, и были окутаны тяжелым и густым наркотическим запахом.

— Могу я отправить телеграмму? — спросил я вежливо, после того как мы обменялись обычными приветствиями.

Глубокое молчание. Я сел. Через несколько минут начал снова:

— Я хотел бы отправить телеграмму...

Один из курящих приблизился ко мне, начал что-то делать в комнате — не знаю, что именно, — подошел к дверям и крикнул, чтобы принесли чай.

— Вы отправите мою телеграмму? — спросил я еще раз.

Теперь в голове имперского служащего забрезжила мысль. Он внимательно посмотрел на меня и сказал на полупонятном английском:

— Мы находимся в прямой связи с Калганом и Пекином. Три часа в день с Калганом и три часа с Пекином. С семи до одиннадцати с Калганом и...

— Прекрасно. Моя телеграмма должна отправиться в Европу. Вы принимаете телеграммы в Европу?

Глубокое молчание. Принесли чай. Я выпил одну чашку, одновременно набрасывая текст.

— Так вы принимаете телеграммы в Европу? Да или нет?

Служащий спокойно смотрел на меня, будто только что увидел, и ответил совершенно спокойно:

— Европа? Мы находимся в прямой связи с Калганом и...

— И с Пекином, я знаю, но...

— Три часа в день с Калганом и три...

— И три часа с Пекином, я понял!

— С семи до одиннадцати...

— С Калганом, знаю-знаю! Хватит! Спасибо. До свидания!

В ярости я выскочил оттуда, бормоча слова, которые, пусть и обладают энергичной выразительностью, тем не менее не стоят того, чтобы распространять их в печати.

Мы хотели проехать весь отрезок от Синьвафу до Калгана — где-то 40 километров — на моторе, за исключением перевала Юбаодун с очень крутым, но коротким холмистым переходом, который лежал где-то посередине пути. Часть наших людей уже отправилась в Юбаодун, они покинули постоянный двор где-то в полночь. Но дорога была настолько плохой, болотистой, каменистой и песчаной, что первые 15 километров нам все же пришлось тащить автомобиль.

Четырнадцатого июня в пять часов утра мы снова медленно начали марш под монотонный топот китайцев, тянувших трос. Мы шли мимо дюн по широким песчаным равнинам.

Просто невероятно, сколько песка наносят ветра Монголии из пустыни на приграничный китайский ландшафт. Песок собирается с севера на каждой вершине скалы, у каждого препятствия, как снег, разметанный бурей. У стен Синьвафу его насыпало столько, что стены практически оказались погребены. Торчали только зубцы.

Через полчаса мы миновали перевал Юбаодун — крутую седловину первобытного вида, на деле оказавшуюся вполне друже-

любной: она не представляла для нас никаких трудностей, кроме склона под углом 40° и нескольких камней, которые можно было спокойно отодвинуть, чтобы расчистить путь. В этом небольшом ущелье проходит обособленный, возвышенный и поэтому хорошо сохранившийся участок дороги. Он вымощен широкими камнями, не местными, а, должно быть, привезенными с горы Шишань по ту сторону от Калгана. Это удивительный остаток старой китайской цивилизации. Значит, когда-то были действительно хорошие, удобные дороги! Каким был Китай в те далекие времена? Какое транспортное сообщение, какой поток изобилия лился через долины и равнины по прекрасным дорогам и великолепным мостам в Пекин? Сколько столетий прошло с тех пор?



У подножия старого китайского храма под Калганом

Мы остановились перед небольшим изящным храмом, окруженным деревьями. Надо было привести мотор в порядок и подготовить все необходимое, чтобы теперь без посторонней помощи добраться до Калгана. Вышли погонщики мулов, крестьяне, дети, и весть о событии, разносимая чернорабочими, распространилась дальше и проникла даже в храм. Наверху лестницы, ведущей к святыне, показался молодой монах, посмотрел вниз и исчез, чтобы вскоре вернуться, поддерживая и ведя другого монаха, старого, со склоненной трясущейся головой. Мы заметили, что старик слеп. Юноша передавал ему все, о чем сообщали слухи. Так незрячий мог принять участие в чудесной поездке волшебной повозки по той местности, которую он так хорошо знал благодаря свету и воспоминаниям юности.

Эта слепота показалась нам символом китайской души. Разве мы не были окружены народом, который жил исключительно прошлым, и разве он не испытывал, сам того не замечая, мощный натиск неизвестного ему настоящего? Что, кроме памяти о загадочном акте насилия, оставили мы после себя у этой народности?

Мы следовали по извилистой линии через русла рек, по дорогам, выдолбленным водой. Проезжая по дну одной широкой канавы, мы внезапно застряли в трясине. Колеса крутились, но не находили твердой опоры, мутили лужу, глубже вворачивались в нее и погужались.

— Изю всех сил назад! — крикнул князь.

Колеса закрутились в обратном направлении, но автомобиль не сдвинулся ни на миллиметр.

Мотор стал горячим, и мы опасались, что он перегреется. Китай-цы, возвращавшиеся с рынка в Калгане, проходили мимо по краю канавы. Мы попросили их помочь, но они взяли ноги в руки и убежали, покачиваясь под весом коромысел с грузом. Большая штука, которая выла, сопела и выпускала пар, напугала их. Мы уже смирились и решили подождать своих кули, но через полчаса яркое солнце частично высушило грязь, отброшенную колесами, сделало ее тверже, и мы возобновили свои попытки. Через несколько минут машина, пусть почти незаметно, начала двигаться. Колеса крутились со скоростью 90 километров в час, а автомобиль проехал 90 сантиметров. Нам удалось пройти один метр, потом два, затем пять. А теперь снова изю всех сил вперед! Автомобиль прошел то же расстояние, изнывая и выпуская дым, словно при взрыве. Медленно он продвигался дальше, содрогаясь при этом всеми частями, и добрался до сухого участка. Здесь он сразу же ринулся, будто кошка в прыжке, — наконец-то свобода!

Калган скрывался за деревьями в устье долины. Мы внезапно увидели его на повороте дороги. Он вдруг возник вместе с самобытной китайской панорамой, похожий на все те города, что изображены на гобеленах Фуцзяни. В живописном разнообразии по берегу широкой каменистой реки — Дахэ (Большой реки) — тянулись старые пагоды, арки и причудливо оформленные крыши храмов на фоне коричневых отвесных склонов Шишаня. Город застроен беспорядочно; в нем красочно перемешаны хижины, дворцы, деревья, нагромождения зданий и растений, которые будто собираются вместе у большого каменного моста через Дахэ, чтобы продолжить путь на другом берегу.



Автомобили во дворе Русско-Китайского банка в Калгане

Древние монументальные китайские мосты внушали нам слишком большое уважение, так что мы ими не воспользовались и предпочли брод. Мы спустились к воде, где ватага кожевников полоскала пушистые шкуры монгольских коз, стопками лежавшие рядом. Воздух был наполнен запахами кожи и дубильной коры; они шли из города,

по узким улочкам которого мы ехали. Мы двигались вдоль окруженных заборами глинобитных хижин — жилищ пригорода, которые выглядели примитивно и несли на себе печать соседства с нецивилизованными племенами. Наконец мы прибыли на шумный, крикливый рынок, где было полно монголов в меховых шапках; кругом — бараки, телеги, лошади. Люди с удивлением оглядывались на нас, и мы ощущали, как молчание тянется за нами, точно кильватерный след. Солдаты в красных жилетах бежали перед паланкином, окруженным конными офицерами, один из которых нес праздничный красный зонтик как отличительный знак командования. В паланкине сидел верховный мандарин, председатель суда Калгана. Красивый, полный и круглолицый, он походил на фарфоровые фигурки, которые все время кивают головой, словно говоря «да». Мы зашли в «верхний город», прижавшийся к насыпи. Посреди дороги нас ждал европеец.

Это был господин Дорлиак, директор филиала Русско-Китайского банка, который предложил нам свое гостеприимство.

Мы с благодарностью приняли дружелюбное приглашение этого отшельника цивилизации, который жил вдали от родственного ему китайско-европейского или, скажем, русско-китайского дома и посвящал местных жителей в тайны операций с векселями. Двор банка стал мастерской Этторе, а служебные помещения превратились в квартиры. За несколько часов «Итала» снова приняла нормальный вид, после того как Этторе распрощался с упаковочным ящиком и вернул на место кузов с баками. Здесь нас ждал первый запас бензина и масла. Чтобы предотвратить возможный перегрев мотора, на цилиндрах были установлены выхлопные трубы, как на гоночных автомобилях; прикрученные к кожуху мотора, они напоминали два небольших фонографических рупора. Через них раскаленные пары бензина смогут сразу же выходить наружу.

За работой Этторе наблюдала огромная толпа зрителей. Полицейское ведомство направило пять солдат для охраны входа в банк с приказом никого не впускать. Большая ошибка! Разумеется, у каждого китайского солдата есть некоторое количество друзей, родственников, кредиторов, с которыми он вынужден быть любезен и в отношении которых должен проявлять учтивость, потакая им даже на службе. Но у шести солдат кредиторов, родственников и друзей было столько, что они явно составили половину городского населения. Вот почему через закрытую на засов, подпертую бревнами и охраняемую караулом из шести человек дверь непрерывно тек столь обильный людской поток. Будь часовых двенадцать, от банка остались бы одни руины. Многие зрители залезли на близлежащие крыши, а другие любопытные толпой отправились к горе Шишань, где они, невзирая на опасность камнепада, регулярно уносящего человеческие жизни, забрались на выступы скал и издалека подсматривали за тайнами Европы.

В гости прибыли миссионеры, одетые на китайский манер, но в европейских шляпах; они с большой выразительностью рассказывали о зверствах восстания «боксеров» в Калгане, во время которого все миссионеры наверняка стали бы мучениками, если бы не сбежали до этого в Монголию. Один из них передал нам подробности о Монголии, которые он точно знал. Столько-то лет назад он ходил туда, чтобы раздать библии и купить лошадей, при этом для обеих сторон

это были выгодные сделки. Также в полном составе пришла русская колония из трех человек, и за самоваром мы слушали их низкие голоса: ласково и со своего рода ностальгией вспоминали они о Сибири. Поскольку в этот момент мы были среди европейцев, наслаждались русским чаем и превосходными продуктами русской кухни, мы почти поддались иллюзии, будто уже прошли многие тысячи километров. Но увы и ах! Мы оставили позади не более двухсот пятидесяти, и только девяносто пять из них — на моторе.

Это и вправду был день, посвященный общественным требованиям. Китайские власти, помимо выставленной охраны, сделали в городе объявление. Жителей Калгана уведомили о нашем прибытии; нас следовало рассматривать как друзей, поскольку мы не имели никаких враждебных намерений, а потому встретить с уважением. Люди не должны вставать на пути у машины, к ней вообще нельзя приближаться и тем более трогать, поскольку это может повлечь за собой величайшее несчастье: нарушители будут заперты в тюрьме и приговорены к штрафам. Многочисленные объявления на красных бумажных квадратах был развешены повсюду. Вокруг них на углах толпилось население, чтобы ознакомиться с правилами. Мы были обязаны нанести властям благодарственный визит, что и сделали, отправившись к дацзуньба, представителю Вайу-бу, — высокопоставленному сановнику, чья власть распространялась и на Монголию. Это был своего рода министр пограничного округа, носивший имя Дэ Цзуй. Над его домом развевался желтый флаг с драконом.

Дацзуньба ожидал нас. Он и его свита по случаю приема облачились в парадную одежду: вышитые платья, шляпы, какие носят по торжественным случаям, с пуговицами всех цветов и перьями павлинов, которые ниспадали на затылки, яркие пояса, мягкая обувь. Завидев нас, сановник радушно сложил ладони согласно китайскому этикету; все присутствующие сделали то же самое, а затем последовали поклоны, вежливые слова, пожелания долголетия. Все это было приправлено бесчисленными чашками чая, благоухавшего розами и жасмином, и изобилием сладостей секретного состава, которые сам дацзуньба протянул нам своими пальцами в нефритовых перстнях и с длинными ногтями — абсолютно исключительная почесть.

Опасения Дэ Цзуя были такими же, как и у Вайу-бу. Он спросил, делали мы в пути какие-то измерения и записи или нет...

— Измерения? Записи? Никаких! — возразил князь.

— А в Иркутске, — спрашивал дацзуньба дальше, — в Иркутске вы воспользуетесь поездом?

— Нет.

— Так ведь все, кто ездит через Монголию в Европу, садятся на поезд! — удивленно заметил вельможа. — Это очень удобно. Через десять лет поезд будет останавливаться и здесь.

После визита к дацзуньба пришла очередь навестить дутуна, татарского генерала, которого татарский двор Пекина приставляет к каждому китайскому губернатору для контроля. Он командует императорским войском и поэтому всемогущ, он настоящий покровитель всей знати провинции. Дутуна Калгана зовут Чжэнь Сун. Он живет во дворце, похожем на храм и окруженном красной стеной, а на высоких флагштоках, украшенных причудливыми подвесками, ука-

зывающими на фу, служебную резиденцию, рядом с флагом дракона развевается военный штандарт.

И снова вышитые одежды, праздничные шляпы с длинной красной бахромой, пуговицы, нефритовые перстни, перья павлина, яркие пояса, мягкая обувь, сложенные ладони, поклоны, вежливые слова, ароматизированный чай, шампанское и сладости.

Разумеется, дутун тоже друг железной дороги, поскольку ее строят китайцы. Но он враг туннелей. Однажды он ехал поездом по линии Нанькоу; исходя из такого опыта, он не какой-то платонический поклонник подобных путешествий. Пока двигались на открытой местности, все было хорошо, но стоило оказаться в туннеле, как сложилось самое что ни на есть неприятное впечатление.

— Но ведь тут нет никакой опасности, — заметил князь Боргезе.

Татарскому генералу, конечно, было известно, что никакой опасности не было, черт побери! Неприятное впечатление сложилось из-за темноты.

— Можно подумать, что настала ночь, — улыбаясь, ответил князь.

Ах, это не то же самое. Дутун через переводчика дал объяснение и тем самым слегка обнажил душу китайца, продемонстрировал тонкость восточного восприятия, связанную с чувствами.

— Мрак ночи и мрак туннеля абсолютно разные вещи. У них нет совершенно ничего общего. Темнота ночи сладка, темнота же туннеля горька... Разница между ними столь же велика, как между радостью и болью... Темнота ночи освобождает, темнота туннеля угнетает...

После этой лекции об оттенках тьмы мы вернулись в банк — как раз вовремя, чтобы принять ответный визит дацзуньба. Прибыли небольшие повозки с чиновниками свиты. Все окрестности были забиты людьми, которые криками возвестили о приближении мандарина. Сопровождаемый солдатами, во дворе появился паланкин, который несла толпа слуг, и оттуда вышел Дэ Цзуй в роскошных, вышитых золотом одеждах, с аметистовым ожерельем на шее и веером в руке. Теперь рядом с Русско-Китайским банком слышалось только шуршание шелковой ткани.

Уходя, дацзуньба пожелал увидеть ци-чэ. Он нашел очень продуманным механизм, который гудит клаксоном без необходимости в него дуть. Сановник внимательно наблюдал, как машина двигается вперед и назад, а затем вернулся в свой паланкин, по-европейски пожав нам руки — уступка нашим обычаям, на которую он пошел с учетом личности иностранцев и характера места.

— Цзоу-ба! По местам! — крикнули солдаты толпе, взмахивая палками в воздухе, и свита удалилась.

Затем пожаловал дутун со своей еще большей свитой. Мы совсем раздулись от гордости и чая (от чая — в первую очередь). Невозможно подсчитать то количество чашек, которое нас вынудил выпить этикет. Наступила ночь, а нам всё еще наносили визиты вежливости. Самовар господина Дорлиака работал непрерывно и дымил, как локомотив. Ко времени ужина еще прибыл Элэ Хэтай. Он мандарин и переводчик Вайу-бу, говорит и пишет по-английски и не нашел возможности заверить нас в своей дружбе в присутствии дацзуньба. Чтобы выразить свои чувства, он явился, закутанный в красный шелк; в нем он выглядел как китайский кардинал. Он привез ценные подарки на память: князю —

большой вышитый кошелек, мне — мешочек с камфарной смолой, которую китайцы жуют, чтобы придать дыханию приятный запах, Этторе достался кисет. Элэ Хэтай был автомобильным энтузиастом; он попросил разрешения проехать круг, в чем ему не отказали. Я видел, что наш милый друг представляет современное направление среди китайской ортодоксальности; но там, снаружи, опасно придерживаться такого направления. Отлучение от традиций ранит слишком сильно!

Посмотреть на автомобиль пришли даже бонзы из соседнего храма, который живописно опирается на склон Шишаня. В храме есть гонг, в который ночью бьют каждую минуту. Наконец мы остались наедине с этим низким, приятным, невероятно торжественным, убаюкивающим звуком, который раздавался неустанно, точно напоминание. Воображение уносило нас в далекие дали, и постоянные удары гонга служили нам строгим внушением, голосом, который звучал ради нас и наполнял комнату, распространяясь с регулярностью могучего дыхания. Он становился все мощнее, глубже и таинственнее, гулкий, как далекий хор, слияние тысячи разных звуков и тысячи разных стенов. Казалось, мы внимали сказочному голосу китайской ночи.



Небольшой храм
Калгана, гонг которого
звучит всю ночь

Следующий день — 15 июня — был посвящен разведке на лошадях в направлении Монголии. Дорога оказалась частично проходимой для мотора. Последние возвышенности нужно будет преодолевать с помощью кули и мулов. А там начиналась степь. После поездки в предыдущие дни все остальное казалось нам легким. Но нам грозила другая опасность — дождь. В сезон дождей долину реки Шишаньхэ одолевали внезапные яростные наводнения, а поскольку дорога следовала за руслом реки, у караванов, на которые обрушивалась ярость воды, не оставалось выхода. При этом часто случались катастрофы, и каждое наводнение приносит к Калгану не только выкорчеванные деревья, трупы мулов, верблюдов, овец, но и погибших людей. Дождь шел несколько часов, и погода могла только ухудшиться, поэтому мы с нетерпением ждали других автомобилей, зная о прибытии их в Синьвафу.

Есть две дороги, по которым можно попасть в Калган из Урги. Главная, она же и самая известная, — это так называемая дорога мандаринов, которая слегка изгибается на северо-запад на протяжении около 800 километров до села Саир-Уса; здесь она разветвляется на два пути, один из которых устремляется на север и ведет в Ургу, а другой сворачивает к западу, пересекает горный район Алтая и через Кобдо, через территорию калмыков достигает Семипалатинска. Другая дорога поворачивает примерно в 40 километрах от Калгана на север и ведет прямо до Юрги. Первая самая оживленная; на ней есть почто-

вые станции и рынки, по ней ездят китайские телеги, и ее в целом предпочитают, несмотря на то что она длиннее на несколько сотен километров. Вторая — это горная тропа для верблюдов, она идет через местности, которые от начала до конца абсолютно необитаемы и пустыни. Китайцы различают оба маршрута по названиям «дорога для телег» и «дорога для верблюдов». Мы выбрали вторую.

Как ни странно, этот выбор был логично обоснован. Транспортное движение в целом и движение телег в частности разбивают местность и делают ее труднопроходимой для автомобиля. В Монголии и в пустыне Гоби мы могли быстро ехать по девственному грунту. На некоторых равнинах лучшие дороги для автомобилей те, где вообще нет дорог. Еще несколько лет назад мы бы не отважились ехать без проводника по бесконечным монгольским степям и по пустыне, однако теперь на «дороге для верблюдов» есть один верный проводник — телеграф. Можно слепо следовать за линией столбов на протяжении 1200 километров и попасть в Ургу. В таких далеких местностях, в необъятной глуши Центральной Азии, близость телеграфа означала для нас близость нашего мира. Это была еще одна причина такого выбора.



Прибытие французских и голландского автомобилей в Калган

Утром 16 июня, в восемь часов, мы услышали шум огромной толпы. Мы поспешили на улицу. Весть пронеслась по городу, от моста через Дахэ до Русско-Китайского банка, со скоростью молнии: «Они едут!» Речь шла о наших французских друзьях, которые в этот момент въезжали в нижний город. Мы пошли им навстречу, чтобы радостно поприветствовать. Рукопожатия, приветствия, рассказы. Они провели ночь в лагере в 30 ли от Калгана. Их путь также был утомительным, но вечерами приятно прерывался жизнью лагеря с его разнообразными делами, импровизированной кухней под открытым небом, борьбой с дождем, пробуждением на рассвете. У Ляньмяо они нашли брод через Хунхэ и смогли обойти живописный, но отвратительный подъем. Однако они не нашли способа избежать других, более суровых и тяжелых переходов.

Мгновенно двор банка превратился в мастерскую. Повсюду в полном беспорядке стояли баки с маслом и бензином, валялись ключи,

молотки, резина, запчасти. Автомобили обнажили свои внутренности через открытые отверстия корпуса и были готовы к туалету. Механики ползали на четвереньках между колес, вытягивались там, замасленными руками крутили резьбы, откручивали заглушки, стучали молотками и чистили. Все ненужные части были сняты и выброшены, чтобы сделать машины легче. Понс спиливал защитные доски, Бизак достал «глушители» — те тяжелые цилиндры, которые сжимают газ, чтобы он выходил без шума. Потом моторы были опробованы, выслушаны, снова опробованы, и двор наполнился шумом, дымом и вонью. Вечером все автомобили были готовы в путь. Наш багаж увеличился на несколько козьих шкур, которые Пьетро купил для нас на рынке.

В тот вечер мы совершали печальную трапезу за столом господина Дорлиака. Мы были слегка уставшие, и больше нам нечего было сказать, потому что нас воодушевляла одна и та же идея, а сердца горели одним и тем же нетерпением. Покинув Калган, мы теряли и всяческий контакт с цивилизацией. До этого момента мы находились в таком положении, что могли рассчитывать на скорую помощь из Пекина, проходили через населенные, богатые районы, где нас всегда окружало много людей. Возвращение было бы легким; море близко, а море — это дорога домой. Но с завтрашнего дня мы отправимся навстречу неизвестности, совсем одни. Момент был решающим, как «Давай!» воздухоплатателя. Мы тоже в определенный момент скажем нашим людям: «Вперед!» — и исчезнем в бесконечности. Отправление из Пекина казалось нам менее торжественным, чем этот отъезд, которого мы ждали с лихорадочной тоской и сжимающимися сердцами. Потому что в Пекине перед нами был Калган, но в Калгане — Внутренняя Азия, неизвестная земля, которая манила с колдовской силой. Урга, следующий город, лежит на седьмом градусе долготы, то есть почти в 800 километрах! В конце трапезы мы с полными бокалами выпили на брудершафт: французы, итальянец и наш русский гостеприимный хозяин — и, обменявшись теплыми пожеланиями счастливого пути, разошлись, напоминая друг другу о часе отъезда.

- В четыре утра, значит?
- В четыре, приятного отдыха!
- До свидания!



Последний китайский храм

ПО МОНГОЛЬСКИМ СТЕПЯМ

В РУСЛЕ РЕКИ →
МЕЖДУ БАШНЯМИ
ВАНЬ ЛИ ЧАНЧЭН →
В ЗЕЛЕНОЕ МОРЕ! →
В ЛАГЕРЕ → МОН-
ГОЛЬСКОЕ ГОСТЕ-
ПРИИМСТВО →
НАВСТРЕЧУ
ПУСТЫНЕ →
ПАНЦЗЯН

«Сегодня выступили из Калгана. Только что перешли монгольскую границу. Восемь утра. Прекрасная местность. На моторе пересекли русло реки Шишань шириной 25 километров. Нетрудный переход на высоте 1828 метров. Восхитительный ландшафт».

Эта телеграмма, которую я в спешке, стоя, строчил на листке из записной книжки, была передана утром 17 июня молодому любезному атташе французской дипломатической миссии. Он сопровождал нас верхом до края степи. Я умолял доставить ее в телеграфную контору Калгана до вечера. Я был так настойчив в просьбе и пылок в благодарности, словно вверял ему документ, от которого зависело спасение армии.

Журналист всегда склонен рассматривать потерю телеграммы как тяжелую утрату. В нем есть что-то от страсти историка, и потерянная депеша для него означает невосполнимый пробел в истории, которую он сам проживает и пишет. Он испытывает своего рода материнскую любовь к своим торопливым заметкам. Сопровождает их мысленно по их далеким путям; рассчитывает часы на доставку в пункт назначения и разницу во времени между странами. Он видит, как депеша прибывает в редакцию, ночью, в момент работы; проследживает ее до самых бумаг, которые лежат на большом столе в свете электрических ламп. Для него ее исчезновение — предательский удар. Путешествия, расходы, усилия могут быть напрасны из-за ничтожной случайности, по которой заметка останется лежать на дне сумки или затеряется в траве на непроходимой безлюдной тропе. Пунктуальность журналистской службы зависит от самых разных обстоятельств: скорости лошади, честности китайца, хорошей погоды. В дальних странах неопределенность в отношении результата своей работы причиняет больше всего страданий репортеру. Он вынужден прибегать к любым средствам, чтобы его сообщения попали в ближайшую телеграфную контору. Он лишен возможности получать ответы напрямую. Он, будучи отрезанным от всякого транспорта, остается в неведении и становится жертвой сомнений.

Я придавал колоссальное значение отправке той короткой телеграммы; в тот момент она представлялась мне самым важным известием в мире: «Только что перешли монгольскую границу».

Я повторял эти слова с неким вдохновенным изумлением. Мы очутились в щедрой зеленой долине, среди мягко-волнистых холмов: при взгляде на них казалось, что горные цепи, которые мы перешли и по-прежнему видели на востоке, продолжают в бесконечной дали равнины. Мы наблюдали, как в ее устье степь стала сливаться с безграничной линией горизонта, и остановились для последних приготовлений.

Утренняя поездка была прекрасной. Нам пришлось подождать с отправлением, пока не открылись ворота Калгана. Следуя привычке, которая, несомненно, сложилась во времена войн и нападений, города Китая каждый вечер закрывали свои ворота, у которых выставлялись солдаты. По пустынным улицам мы добрались до закрытых ворот и спящего караула. Стража взбодрилась, ворота распахнулись, и с первыми проблесками рассвета мы зигзагом поехали по речному песку узкого русла Шишаньхэ, чтобы объехать обломки скалы и камни.

Долина, окруженная крутыми холмами, все еще лежала в глубокой тени, хотя горные вершины уже начали поблескивать в розоватом свете восходящего солнца. Наверху уже царил день, ночь уходила вглубь. Казалось, она хочет спрятаться, чтобы не быть побежденной; она не торопилась исчезать и фиолетовой полутьмью окутывала извилины ущелья, по которому мы ехали со скоростью 20 километров в час.

Выхлопные трубы, размещенные на цилиндрах мотора, выпускали газ со взрывными звуками, напоминая выстрелы из карабинов. Они следовали друг за другом так быстро и в таком количестве, что можно было подумать, будто рядом всюду работает пулемет. Гулкое эхо наполняло всю долину. Нам приходилось кричать, чтобы объясняться друг с другом. Пьетро, которого мы взяли с собой, был полужив от страха. Он забрался на багаж и обвязался тросом, чтобы не свалиться с автомобиля из-за колебаний и толчков. Он замер там и сидел не двигаясь и, наверное, в глубине души размышлял, что уж лучше сидеть верхом на самой строптивой лошади Китая, чем здесь наверху!

— Все нормально, Пьетро? — спросил его князь со всей простотой, одновременно управляя машиной.

И Пьетро ответил, красноречиво запинаясь:

— Д-д-да!

На взгорье высился крупный утес причудливого вида, похожий на развалины средневековой крепости с острыми зубцами, — точно руины башен. Крепость вся изрешечена; из русла реки видно отверстие в утесе, ровное, как свод массивного моста, и сквозь него поглядывает небо. На рассвете это творение природы предстало перед нами во всем своем мрачном величии, черное, резко очерченное на фоне ясного неба. Монголы, пересекающие долину, смотрели на него с почти религиозным страхом.

С этим утесом связано одно предание. Чингисхан — завоеватель, который продолжает жить в памяти монголов как бог, — двигался во главе войска по той же самой дороге, где мы сейчас ехали на автомобиле. Он остановился под созданной случаем странной «крепостью» и, приписав ей воинственное и враждебное значение, вынул из колчана стрелу, положил ее на тетиву лука и выстрелил вверх. Стрела прошла «крепость» насквозь. Последствием этого императорского выстрела и стало отверстие: мостовой пролет не что иное, как рана, нанесенная утесу Чингисханом. Пусть рана настолько велика, что человек на лошади и, возможно, на автомобиле с легкостью может сквозь нее пройти. Но кто знает, какой толщины были стрелы Чингисхана и насколько крепкой была его рука?

Под конец долина сузилась, и русло реки сменилось глубоким ущельем. Начался последний подъем. У подножия возвышенности мы поджидали кули, которые ночью вышли из Калгана и еще не подтянулись. Остальные автомобили остались позади и медленно следовали за нами. Мы как раз разглядывали старый храм, возведенный в центре склона, когда заметили появившееся на каменистой тропе странное существо.

Это был огромный, худой как скелет китаец, похожий на большую высохшую мумию. Он бережно нес миску с яйцами, заварочный чайник

и чашки и, увидел нас, подошел с низкими поклонами. Улыбка на его желтом костлявом лице напоминала широкую ухмылку черепа. Он поставил миску на землю, налил чаю в чашки и протянул нам; затем он предложил яйца и поприветствовал нас. Честью этого знакомства мы были обязаны дацзуньба. Наш добрый друг отдал приказ властям района, через который должен был проходить наш путь, чтобы они оказали нам почести. Но в тех пустынных местах было только одно должностное лицо, а именно та самая бодрая, ухмыляющаяся мумия — старейшина небольшой бедной общины, которая ютилась на этой горе. На рассвете он спустился к небольшому храму, где остановился. Вскипятил воду для чая, сварил яйца и стал ждать. Заметив нас издалека, он подскочил на своих длинных ногах и поспешил навстречу. Мы любезно попрощались с этим представителем высшей власти, а представитель высшей власти поспешил протянуть нам записную книжку и жестами объяснил, чтобы мы что-нибудь там черкнули.

— Как?! — вырвалось у нас. — Неужели коллекционер автографов?

— Нужно карандаш, — вмешался Пьетро. — Показать дацзуньба, что он выполнять приказ.

— Ага, значит, доказательство пристойного поведения!

Мы с князем написали всё лучшее, что только можно придумать, о тощем мужчине, который в это время спокойно ел яйца и пил чай.

Вскоре явились чернорабочие с пятью мулами, и долина Шишаньхэ погрузилась у наших ног в пучину и начала удаляться. Мы взобрались на высоты последнего участка Великой стены.



Вид из долины Шишаньхэ на башни самого края Великой стены

Остались только башни громадной Вань ли чанчэн. От башни к башне тянулись изъезженные руины. Это все, что осталось от обвалившихся стен. Их делали из глины, башни же были каменными, поэтому они твердо держали караул, хотя миновал уже 21 век. Их воздвигли за 200 лет до рождения Христа. С тех пор многие города исчезли с лица земли, народы разбрелись, были уничтожены культуры и разрушены империи, но эти башни остались — прежде всего потому, что необходимость в них отпала. В мире чудесным образом выживает то, что бесполезно и ненужно, потому что никто не прикладывает к этому руку.

Эти отдельно стоящие башни, если смотреть на них издали, на голых горных цепях казались гигантскими. Их возвели на таком расстоянии, чтобы от одной к другой доносился человеческий голос. Они были задуманы, чтобы клич караула бежал вдоль всей цепочки. Ночью одна башня окликала другую.

Кули тащили автомобиль по извилистой тропе; князь и я взбирались по утесу напрямую до первых башен. Наверху мы остановились, переполненные восторгом от открывшегося зрелища, которое представило взору в ясном свете утра. Мы увидели безграничное монгольское плоскогорье, которое было достаточно далеко, чтобы произвести впечатление океана. На западе оно внезапно обрушивалось вертикально на расположенные внизу равнины Хуанхэ, словно чудовищный темно-синий водопад. Внизу, ближе к нам, простирался причудливый ландшафт, который может явиться только в снах: необъятное нагромождение красноватых холмов; местность, иссеченная, изрубленная во всех направлениях, изборожденная тысячами бесплодных ущелий, разных и все же похожих, как морские волны. Вдали они бледнели, приобретая фантастический оттенок живой наготы. Это был розовый хаос, разметанный бурей, окаменелый океан. На востоке великанами вставали горы Большого Хингана — могучей гряды, которая словно растворялась в ярком свете. Мы уже воображали просторы Маньчжурии по ту сторону.

Через некоторое время начался спуск. Мы ступили на земли Монголии. Было восемь часов. С высоты в соседних долинах мы заметили крыши жалких деревень, которые ютились между складками местности, чтобы укрыться от пустынных ветров.



Первая встреча с монголами

Спуск на север проходил мягко, степь подступила почти внезапно. Скальный регион заканчивался у башен. Теперь мы были в другом краю. Пусть у Китая больше нет границы на этих горных хребтах, природа свою ревностно оберегает. Мы прошли мимо стоянки караванов; около 50 телег, запряженных волами, следовали из Саир-Усы и остановились рядом с убогой хижинкой. Вола, с которых сняли хомуты, паслись вокруг: небольшие черные животные с длинными рогами, особой породы, которая может выдержать мытарства и лишения далеких путей. Из хижины вышел китаец, еще один служащий, но без яиц и чая, который прибыл в соответствии с приказом дацзуньба, чтобы предложить нам свои услуги. Дон Шипионе попросил его только об одном одолжении — показать нам «дорогу для верблюдов».

Мы всё еще находились на пути в Саир-Усу. Нужно было двигаться к первой почтовой станции. Она выделялась тем, что там были флаг и солдаты, но это не главное. Ее отличало то, что на несколько километров вокруг не было ни единого другого здания. Значит, мы не рисковали ошибиться. От станции нам лишь оставалось следовать за телеграфной линией. Телеграф, наш официальный проводник, вступал в игру.

Час спустя мы остановились на лугу, удалившись от Калгана примерно на 50 километров. Около 11 часов приехали остальные автомобили. В лихорадочной спешке начались последние приготовления. Окончательный выбор багажа, который нужно взять, потребовал много времени и усилий; тюки завязывались и снова развязывались; постоянно чего-то было слишком много или слишком мало. На траве лежали меха, коробки с печеньем, мешки, бечевка, все это в цветистом беспорядке. Все ненужное было оставлено чернорабочим: походные кровати, матрасы, пустые масленки. Моторы были снова испытаны, проинспектированы, проверены, каждая деталь машины была подвергнута тщательному осмотру. Над «Италой» натянули широкий тент, напоминавший балдахин. Четыре железных зажима держали его по углам. Закрепленный таким способом, он должен был служить нам кровом по ночам.



Наш лагерь в Монголии

Теперь возле нас собрались новые зрители: вооруженные винтовками китайские солдаты, которые пришли из крепости, сооруженной из глины и окруженной стенами с зубцами и бойницами; водители караванов, которые рискнули оставить своих вьючных животных и посмотреть, что такого необычного преподнесла степь; монголы, которые жили в соседних юртах и подошли вместе со всеми своими женами, круглолицыми, с цепочками в волосах. Толпа заняла все пространство; люди рассматривали автомобили с осторожным любопытством и следили за нашими передвижениями с напряженным робким вниманием, будто придавали каждой манипуляции чужаков таинственное значение. Точно так же они наблюдали бы за колдуном, творящим заклинания. Чтобы удержать публику на расстоянии, Этторе описал широкий круг вокруг «Италы», проведя борозду на земле отверткой. Никто не отважился перейти через эту ужасающую линию.

Напрасно мы пытались разместить багаж на отведенном ему месте. Помимо баков мы взяли запас масла и бензина, резиновые полосы и продукты на десять дней и посчитали неразумным отказаться от чего-либо. Багаж также занял место заднего сиденья. Мы решили поехать все втроем в передней части автомобиля: двое сядут, а третий уместится у ног спутников на полу кузова, упершись ногами в подножку. Положение третьего было не особенно удобным, но мы решили меняться. Первым мучеником назначили Этторе.

Было два часа дня, когда мы отправились в путь после поспешного завтрака, состоявшего из корнбифа. Князь ехал впереди, остальные автомобили за ним. Пьетро уже покинул нас, чтобы прибыть в Калган до закрытия ворот. Он попрощался с нами и поблагодарил нас на своем цветистом языке от всей души, будто мы сделали величайшее добро, взяв его с собой за 300 километров от Пекина. Затем он вместе с кули двинулся в направлении Великой стены, и вскоре они пропали из виду.

Мы прошли долину до ее устья и попали на равнину. Холмы, всё удаляясь, смыкались позади и одновременно образовывали берег. Было стойкое ощущение, что мы словно отталкиваемся от берега. Мы выехали.

Почти сразу же нас настигло прискорбное открытие: слишком тяжелый груз настолько сильно давил на задние рессоры, что при малейшем толчке шасси тяжело било по оси дифференциала. Пришлось ехать медленно, но местность была неровной, и жесткие удары следовали один за другим.

— Мы разобьем рессоры или дифференциал! — выкрикнул Этторе, чье сердце, казалось, пронзали эти удары.

— Непосредственной опасности нет, — возразил князь, сохранявший хладнокровие, — но автомобиль так долго не выдержит. Надо его облегчить.

— Сейчас?

— Нет, на первом же привале. Нам недалеко осталось.

— Что из багажа мы оставим?

— Все, что не является насущной необходимостью. Там посмотрим.

Между тем дорога стала лучше. На одном участке в несколько сотен метров мы даже смогли ускориться. Ежеминутно мы видели крохотные китайские деревни, окруженные ячменными и гаоляновыми (просяными) полями, словно оазисы на пустынной равнине. Они представляли собой результат китайской колонизации.

Китай медленно, но уверенно распространялся по всем так называемым завоеванным территориям — в Туркестане и в Монголии. С помощью небольших гарнизонов и малого числа чиновников он контролировал необъятные области, в которых жило воинственное, но разобщенное расстояниями население. В эти края текли китайские мигранты, которые укоренялись на здешних землях, обрабатывая поля. Земледелие постепенно захватывало всё новые территории кочевых народностей. Это более мощная сила, чем армия, потому что кочевник не любит землю и не защищает ее. Он отходит вглубь территории, отступает, даже не осознавая этого.

В настоящее время китайское население влечется к западу точно так же, как и несколько веков назад. Это совершенно новое

движение, которое происходит в полной тишине и абсолютно незаметно в самом сердце Азии. Экспансия Китая, сдерживаемая в направлении Желтого моря интересами всего цивилизованного мира, распространяется на пригодные к обработке поля. В некоторых районах за десять лет Китай продвинулся вперед на 70–90 километров. Эта сила поглощения невероятна: Китай трансформировал народы, превращая их в китайцев. Так, в бойких торговых местах Монголии теперь говорили не по-монгольски, а по-китайски.



В Южной Монголии



Монгольские мальчишки

Вблизи одной из таких деревень мы разбили наш лагерь. Завидев нас, женщины бросились бежать, прыгая на своих маленьких искалеченных ножках, чтобы спрятаться среди плантаций на противоположной стороне деревни. Возможно, они думали, что у нас чересчур учтивые намерения. Мужчины же подходили и рассматривали нас, пока мы превращали крышу автомобиля в большую походную палатку. Теперь мы закрепляли тент по центру, чтобы он дал защиту нам и машине. На небольшом удалении хорошо продуманным образом расположились оба «Де Дион-Бутона», «Спайкер» и «Конталь»: автомобили по кругу, а в центре палатки, как обычно принято в военных экспедициях.

Князь решил облегчить «Италу» и выгрузить защитные стенки, железные зажимы, державшие тент, выхлопные трубы, несколько железных стержней, которые мы везли с собой, чтобы использовать их в качестве рычагов, кирку и половину продуктов. Все это добро досталось китайцам, помогавшим нам в работе. Принесший ведро воды

получил защитную стенку, предложивший нам яйца ушел с киркой. Эти порядочные люди считали нас дураками; они радостно возвращались домой, таща железные стержни или консервные банки в полове одежды. Потом мы разожгли бивачный костер.



Монгольский всадник, рассматривающий автомобиль

Звучит это живописнее, чем было на самом деле. В Монголии не хватает растительного топлива, и люди жгут верблюжий навоз, высушенный на солнце. Так что наш костер был далек от весело потрескивающего лагерного огня. Зато наши товарищи прихватили с собой прекрасные бензиновые печки. Мы опрометчиво не приобрели никакого подобного аппарата, зато гениально использовали паяльную лампу, какая найдется в каждом автомобиле. Так и запылали наши бивачные костры, возле которых мы бегали туда-сюда в одних рубашках. Дю Тайи следил за варкой чудесного супа, который приготавливался из плит цвета шоколада и содержал все необходимые питательные вещества. Я пытался вскипятить воду с помощью паяльной лампы. Так что, как видите, кухня была полностью вверена журналистике, но — как ни прискорбно уронить журналистскую честь — дела в итальянском лагере обстояли плачевно. Наша еда ужасно воняла бензином, керосином и прогорклым маслом.

Вдруг появились три монгола на лошадях. Мы обогнали их несколько часов назад. Один из них, молодой человек атлетического телосложения, был одет в синий шелк, желтую остроконечную шляпу с вышивкой и производил впечатление начальника. Они спрыгнули на землю, дали корм лошадям, расстелили свои одеяла рядом с нами, зажгли костры из того самого горючего материала, который монголы все время берут в путешествия полными мешками, и расположились на отдых. Молодой человек в шелковом одеянии приблизился к нам, поприветствовал, улыбаясь, с низкими поклонами, и проявил ко всему, что видел, детское любопытство. Он начал с нами оживленный, но таинственный разговор, во время которого мы героически пытались объясняться понятно. К счастью, у князя был ценный манускрипт, в котором содержалось несколько сотен монгольских слов с переводом, и нам удалось понять следующее: что говорящий и вправду начальник, что мы проезжали вблизи

от его деревни и что он приглашает нас отдохнуть в его доме. Все это стоило нескольких банок корнбифа, и мы торжественно протянули их светлейшей персоне, чья радость и благодарность, казалось, не знали границ.

В этот момент мы услышали быстрый топот копыт. Уже стемнело; мы опознали в наезднике китайского солдата, только когда он остановился в нескольких шагах от нас и спросил:

— Болугэсэ?

Князь (что только не делает привычка!) распознал в этих звуках китайскую форму своего имени и пошел навстречу солдату. Тот слез с лошади и протянул ему пакет. Это была почта, последняя почта из Пекина, которая пришла в Калган в девять утра. Этот человек за одиннадцать часов проехал более 95 километров! Он получил приказ дутуна догнать нас — и так и сделал. Выполнив поручение, он снова запрыгнул в седло, прежде чем мы успели подумать о том, чтобы его остановить, и ускакал. Какие великолепные солдаты получились бы из китайцев, будь они отважны!



Монгольские всадники

Неожиданное прибытие новостей среди степи, в торжественности вечера, в тот час, когда одиночество становится глубже и сильнее угнетает, показалось нам странным. Это были письма с прощаниями, с пожеланиями удачной поездки, дружеские слова, которые добрались до нас тут, на краю пустыни, и становились здесь еще более содержательными и значимыми. Прочтя их в свете сумерек, мы еще долго болтали, сидели на багаже и курили, пока вещи вокруг нас теряли контуры, погружались в темноту, а наши лица всё больше и больше окутывала тень, скрадывая любые очертания. Казалось, будто тьма увеличивала расстояния и изолировала нас; наконец мы умолкли, потому что она пробудила в нас ощущение одиночества. Воцарилась тишина, только тлели в темноте кончики наших сигарет да мерцала на земле белая бумага. Ясное небо покрылось мириадами звезд.

Наши монгольские соседи уснули вокруг погасшего костра; к ним присоединился четвертый, прибывший на верблюде. Горбатое животное, свернувшееся и неподвижное, поднялось на фоне последнего света на западе и приняло монументальную, величавую

позу, как те огромные каменные животные, что украшают могилы династии Мин. Вдалеке слышался топот копыт. Китайцы из ближайшей деревни исчезли.

— Отправляемся на покой! — сказал дон Шипионе. — Завтра в три часа утра нам вставать.

Мы разложили постели под навесом и собрали разбросанные по лужайке вещи. Внезапно я заметил отсутствие нескольких мелочей: перочинного ножика, серебряного кубка и набора охотничьих инструментов. А ведь раньше они были здесь, я пользовался ими. Значит, сюда всё же наведались разбойники? Факт кражи не слишком обнадеживал. В этот момент князь спросил:

— Вы взяли патроны?

— Какие патроны?

— Запас патронов для револьвера, который только что был тут.

— Нет.

— Значит, их украли! Они все пропали. У нас не осталось больше никакого другого пригодного оружия, кроме маузера, при условии, что и его...

— Патроны для маузера тоже украдены? — спросил я обеспокоенно.

— Да... Нет, вот они. Оказались под багажом. На всякий случай зарядим пистолет.

— И будем держать караул! К краже патронов нельзя относиться легкомысленно.

— Этторе, ложись так, чтобы пистолет был у тебя под рукой.

Я отправился к нашим французским соседям, чтобы сообщить о происшествии. Они тоже зарядили оружие.

Но никогда в нашей жизни не было ночи спокойнее. Воры — вероятно, из жителей соседней деревни — ограничились патронами, ножиком и остальными мелочами и держались подальше. Мы же решили, что будем впредь осторожнее с поклонниками.

Поздно ночью пронзительный холод проник сквозь меха до самой кожи и разбудил нас задолго до рассвета: мы еще видели сверкающие звезды на небосводе сквозь отверстия в палатке.

Когда мы поднялись, то заметили, что монголы уже уехали.

Сначала из лагеря выехал трехколесный «Конталь». Он с большим опозданием прибыл накануне вечером, так как его неоднократно задерживали неровности дороги. Местами его толкали оба шофера, готовые на все, а мотор перегревался несколько раз. Поэтому он выехал первым, чтобы иметь в запасе преимущество около 200 километров, которые мы должны были пройти днем. Решение о таком гандикапе было принято вечером.

Примерно час спустя выехали оба «Де Дион-Бутона», а сразу же за ними «Спайкер». Было четыре часа. Мы задержались из-за багажа, для которого не могли найти подходящего места. Проблемы с поклажей преследовали нас до окончания путешествия. Это была наша мука, наш демон. При постройке и снаряжении «Италы» было предусмотрено, продумано и умно исполнено все, но вопросом багажа не озадачился никто. Не хватало средств, чтобы его разместить

и закрепить. Мы были вынуждены связывать его веревкой, которая проходила через кронштейны рессор, но бечевка, затянутая ночью в условиях влажности, на солнце высыхала, ослабевала, багаж съезжал, разбалтывался и падал. Нужно было проделать многочасовую работу, чтобы снова закрепить его на месте.

Когда мы выехали около пяти часов, уже взошло солнце. Мы двигались по следам других автомобилей в покрытой росой траве. Миновав несколько небольших китайских поселков, обнаружили тропу. Через час пути мы наткнулись на стоящий «Конталь». Понс и его спутник вышли и как будто высматривали что-то в моторе. Князь, сидящий за рулем, остановил машину, чтобы помочь. После взаимных приветствий Понс сказал, чтобы мы отправлялись дальше: ему ничего не нужно. Мы предположили, что он ждет, пока перегревшийся мотор остынет, и уехали. Полчаса спустя мы нагнали другие автомобили, которые вытянулись цепочкой. Мы поздоровались и продолжили движение. Местом встречи была назначена телеграфная станция Панцзян.

Облегчение машины дало плоды. Рессоры снова распрямились, а шасси осталось на правильном расстоянии от дифференциала. «Итала» разогналась до 30 километров в час.

Внезапно мы заметили, что слева у горизонта телеграфные столбы вот-вот исчезнут. Возможно, мы выехали на дорогу, ведущую к реке Керулен к востоку от Урги. Рванув по степи наперерез, мы принялись искать прежнюю тропу.

Теперь мы не видели никаких китайских лагерей, равно как и глинобитных хижин. Только пустынная равнина простиралась перед нами, зеленая и однообразная. Иногда какая-нибудь низкая группа изрезанных скал прерывала монотонность слегка волнистого горизонта. Вокруг царило такое одиночество, что появление человека становилось событием, на которое мы обращали внимание друг друга.

— Там... человек на лошади!

— Он нас увидел. Он едет к нам.

Я вспомнил похожий случай, когда во время долгого морского путешествия пассажиры на палубе перекрикивались, указывая на нечто примечательное:

— Смотрите, там... корабль!

Попадались большие стада маленьких, коренастых, выносливых лошадей, поразительная ходкость которых помогла татарам покорить Китай, став их главной движущей силой. Непостижимое любопытство гнало этих лошадей к нам. Едва шум мотора, которого они никогда раньше не слышали, раздающийся эхом в великой тишине равнины, доходил до их ушей, как они подымали головы и поворачивались, а вид несущегося чудовища не внушал боязливым животным никакого страха. Возможно, с этой быстрой штукой их что-то роднило: скорость. Они все вместе галопом подбегали к нам и словно хотели задавить своей страшной массой. Они неслись с бешеной скоростью, сметая все на своем пути, как мощный ураган. Но в десяти метрах от нас они внезапно останавливались с точностью и ловкостью арабских скакунов на конной игре «Фантазия». Затем они переходили на другую от автомобиля сторону и сопровождали нас галопом, пока не замечали, что мы перегнали их. Через некоторое время они внезапно изменили направление и умчались

на свои пастбища. Когда за нами следовал этот странный эскорт, зрелище было великолепное. Нашему взору предстала вся красота, ловкость и мощь дикой, неукротимой массы лошадей.

Маневр повторялся почти каждый раз. Значит, он был продиктован животным одной и той же мыслью. Но какой? Что происходило в их невеликом мозге? Казалось, их движениями управляла рука невидимого всадника, настолько они были дисциплинированы. Можно сказать, что это воинственное чувство животные унаследовали у древнейших предков.

Лишь немногие пастухи держались вблизи стад. Зимой они перегоняли на пекинские рынки тех животных, что имели очень длинную, похожую на козью шерсть. Один из этих людей попытался приблизиться к нам, пришпорив коня до быстрого аллюра. К своему большому удивлению, он не сумел нас нагнать и в конце концов остановился, чтобы неподвижно смотреть нам вслед, пока мы не исчезли из его поля зрения. Иногда мы развивали скорость в 40–50 километров в час. Еще никто и никогда не пересекал Монголию так быстро. Мы бы даже оставили позади знаменитых курьеров Чингисхана, которые, пришпорив до упора своих коней, передавали приказы владыки и вести о его победах из одного конца бескрайнего государства в другой.

Эта поездка опьянила, одурманила нас, но не из-за физического ощущения скорости, не из-за радости скорой езды, питающей страсть автомобилиста, а из-за невыразимо глубокого, полного душевного удовлетворения, из-за неопишуемого упоения мыслью, что мы находимся здесь. Иногда нас будто сковывало удивление; ясность мышления затуманивалась, как во сне, бессмысленные сомнения сразу же тучами заволакивали ясное восприятие местности, мы теряли воспоминание, чтобы в то же мгновение обрести его вновь, и прерывали длинные паузы в беседах, говоря друг другу:

— Мы в Монголии!

— Да, в самом деле!

Однажды князь обратился ко мне и неожиданно сказал:

— Я думаю о том, что так мы можем пересечь пустыню Гоби. Видит Бог, я едва могу в это поверить!

В тот момент у меня были те же мысли. Нас переполняла загадочная смесь доверия, решимости, твердой воли и робкого неверия. В определенной степени это было ощущение того, кто полон решимости победить и с оружием устремляется вперед, чтобы где-нибудь в тумане встретиться с врагом. Когда мы думали об особенностях местности, об устойчивости поры года, преимуществах машины, то чувствовали себя уверенно. Но мы рассматривали точку поверхности земли, в которой находились в этот момент, глазами воображения, и, когда называли земли своими именами, наша уверенность начинала колебаться. Нам казалось, будто проблема выходит за рамки чисто технических вопросов, будто здесь в игру вступают непредсказуемые факторы. Мы находились под таинственным, внушающим страх заклятием Азии. Пустыня в нашем воображении принимала человеческий облик; этот ужасный враг человечества, этот убийца караванов, этот вызывающий страх бог смерти будет защищаться. Мы думали о ней как о непреодолимой силе. Само слово «пустыня» заставляло благоговеть.

Время от времени мы видели низкие круглые юрты, похожие на духовки. Эти маленькие, серые, покрытые войлоком купола — жилища кочевников Азии, от киргизов до туркменов, — на берегах Аральского моря ничем не отличаются от таких же жилищ на берегу Иртыша и Толы*. Одних их достаточно, чтобы подтвердить родство всех народов Центральной Азии, их происхождение от великого монгольского племени. В русском военном лагере под Мукденом я видел такие же юрты.

Когда рев автомобиля доносился до юрт, мужчины в спешке выскакивали и смотрели на нас с превеликим удивлением. Иногда они группами запрыгивали на пасущихся рядом лошадей и упорно преследовали нас, размахивая пастушьими посохами, как копьями, и громко крича.

Было восемь утра, когда мы оказались вблизи нескольких юрт — небольшого лагеря. На своего рода подмостках стояло несколько человек караульных, которые подняли тревогу. Среди жителей возникла полная неразбериха: они выбежали на улицу и начали отчаянно жестиковать. Подъехав ближе, мы узнали среди них вчерашнего славного монгола, облаченного в великолепные синие одежды; он старался привлечь наше внимание выразительными жестами. Мы оказались в его деревне, и он намеревался оказать нам гостеприимство. Он был настолько учтив и искренен, что мы не хотели его обидеть, проехав мимо, хотя нам очень хотелось продолжить путешествие. Посему «Итала», сделав широкий полукруг, завернула к валу лагеря кочевников и остановилась. Несколько мгновений спустя мы сидели кругом внутри самой лучшей юрты — юрты вождя.

В центре горел огонь, а едкий дым с легким запахом мускуса улетучивался через отверстие в центре купола. Красивый пожилой человек, отец нашего друга, церемонно развлекал нас, торжественностью жестов напоминая первосвященника, а пожилая женщина, мать, почтительно ставила перед нами тарелки с сыром, миски с резким на вкус молоком и сливками, чашки с дымящимся чаем и кружки, наполненные прозрачной сладкой жидкостью, изготовленной из перебродившего молока. Кружки европейского происхождения пожилой мужчина с особой бережностью достал из небольшого китайского шкафа, от которого у него был ключ. Шкаф был местом хранения богатств семьи, сейфом; в нем, как мы смогли увидеть, также находились подаренные нами банки с корнбифом. Пока мы добросовестно наполнялись молоком, прозвучали слова, заставившие нас подпрыгнуть от удивления.

— Вы говорите по-немецки?

Молодой монгол, который только что вошел, обратил к нам этот простой и в то же время ошеломительный вопрос. Он говорил с превосходным немецким акцентом.

— Да, — ответил князь крайне удивленно, — я говорю по-немецки.

Молодой человек начал беседовать с нами на языке Гёте. Он спросил, какую максимальную скорость может развивать наш автомобиль, и был удовлетворен ответом.

* Тола — название реки Туул до 1988 года. — *Прим. ред.*

— Где же вы выучили немецкий? — спросил дон Шипионе.

— В Берлине. Берлин далеко отсюда!

— В Берлине?

— Да, уже два года как.

— И чем вы там занимались?

— Я выступал как монгол! — ответил он с гордостью.

Мы подумали, что он шутит или не понял вопроса.

— Что-что вы делали в Берлине?

— Я выступал как монгол, — повторил он с уверенностью и дополнил: — На выставке, понимаете? Там были люди от каждого народа, и монгольский лагерь тоже: с юртами, лошадьми, собаками и женщинами. Ежедневно приходила толпа людей, они разговаривали с нами, и так я выучил немецкий.

— Вам нравится Европа?

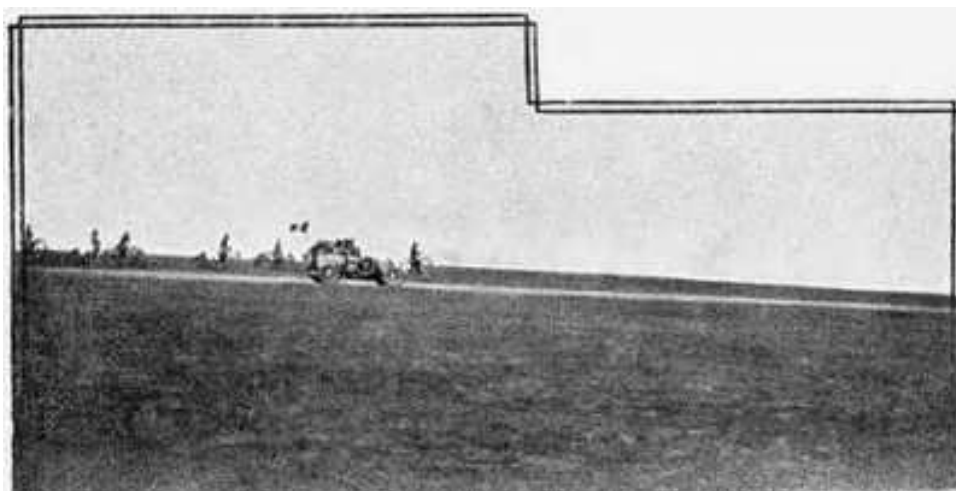
— Да. А как вам Монголия?

— Превосходно.

Он остался крайне доволен таким ответом, который произвел должное впечатление о разумности наших суждений.

Когда мы снова вышли на улицу, несколько всадников теснились возле автомобиля, в котором Этторе, преисполненный безоблачного душевного спокойствия, пил свою порцию молока. Все мужское население лагеря вознамерилось сопровождать нас верхом.

Мы уносились прочь в окружении живописной группы наездников, под быстрый топот копыт лошадей по твердой земле и протяжные дикие крики. Вокруг нас развевалась цветная бахрома; длинные ленты, которые монголы повязывали вокруг своих остроконечных шапок, трепетали на ветру; гривы и хвосты скакунов взметывались вверх и вниз. Но наши гостеприимные друзья переоценили свои возможности. Напрасно они гнали лошадей выкриками и хлыстами, напрасно бедные животные мчали во весь опор. Уже через минуту автомобиль ускользнул от своего эскорта, шум от которого затерялся вдали, и снова мы были одни на поросших травой просторах.



В монгольской степи, преследуемые кавалькадой монгольских всадников

Многие из тех мужчин, судя по остриженным головам, были ламами; других знаков проповеднического сана они не носили. В Монголии

так много лам, что они составляют большинство мужского населения. Если у отца пять сыновей, то определенно трое станут ламами в будущем. Есть ламы-пастухи, есть караванщики и торговцы лошадьми. Даже необходимо, чтобы монахи занимались тем же, чем и весь народ: тогда они становятся едины. Монголия — необъятный монастырь. В ламаизме нашла успокоение древняя энергия этого племени; народ воинов стал народом философов.



Запряженные верблюдами телеги в пустыне

Прошло много часов. Земля постепенно изменилась. Степь закончилась и уступила место широким, почти бесплодным участкам, на которых росли отдельно стоящие толстые стебли трав. Свойства грунта тоже поменялись; за гравийной почвой последовала песчаная, за песчаной — неровные короткие каменистые участки, а потом снова степь. Но мы уже не видели никаких стад, никакого дыма от юрт. Мы встретили караван верблюдов, которые были запряжены в странные двухколесные повозки. Другой караван попался нам у колодца. Изредка на горизонте появлялся какой-нибудь всадник.



Встреча автомобиля с караваном волов на границе Монголии

Дальше мы наблюдали следы жизни только у колодцев. Наличие колодца угадывалось с громадного расстояния по беспорядочно перемешанным группам верблюдов и голубых палаток с белой отделкой.

Когда смотришь на подробную карту Монголии, то по ходу «дороги для верблюдов» видишь названия и точки, и складывается впечатление, что речь идет о деревнях и местечках. Но на самом деле это колодцы. Каждый из них носит свое имя. Это просто небольшое от-

верстие, дыра в земле, на дне которой бьет ключом вода, и все же колодец стоит целого города: он жизнь, жизнь проходящих мимо, а значит, и торговли, и всех стран, что находятся в тысячах километров от него и извлекают пользу из этих торговых связей; он жизнь далеких народностей, которые добывают себе пропитание торговлей. Богатства Калгана, богатства Кяхты подпитываются именно этими колодцами, рассеянными по Монгольскому плато.



Встреча с караваном верблюдов в пустыне

Колодцы — места привалов караванов — расположены в 30–70 километрах друг от друга. Зимой возле них устраиваются на ночлег, а летом отдыхают днем. Верблюды ложатся рядами со своей поклажей. Перед первым и последним грузом, скорее в знак традиции, чем угрозы, в землю втыкают два копья. Люди разбивают лагерь и отпускают животных на пастбища, если они есть.

Мы также останавливались у колодцев, чтобы набрать воды для машины, утолить жажду и освежить руки и лица. Несколько минут мы проводили среди караванщиков. Те смотрели на нас с уважением, которое граничило с оцепенением. Никаких признаков враждебности со стороны этих достойных людей. Они отзывали своих грозных, сильных, лохматых сторожевых псов и иногда помогали нам черпать воду посудинами, опускаемыми в колодец на веревке или шесте.



Вода из колодцев пустыни

В полдень мы уже были готовы поверить, что и вправду достигли пустыни. Местность сделалась почти бесплодной. Земля была красноватой. Иногда возникали волнообразные возвышения, порой внезапные, которые вынуждали князя проявлять более напряженное внимание, чтобы не перевернуться на неровностях и не разбить машину. Но каждое снижение скорости заставляло сильнее чувствовать жару. Мы были уставшие, оглушенные солнцепеком и слепящим морем света и начали тосковать по тени нашего снятого балдахина.

Во время преодоления одной низкой, но крутой возвышенности автомобиль внезапно остановился. Бензин в баке закончился; там содержался объем топлива, необходимый для поездки на 200 километров. Получается, с утра мы проехали 200 километров, но еще не добрались до телеграфной станции Панцзян, которая, по нашим расчетам, находилась чуть более чем в 180 километрах от нашего последнего лагеря. Может быть, мы проехали мимо нее? Иногда мы удалялись от телеграфной линии, и внимание рассеивалось, а Панцзян мог остаться в стороне от нашей дороги на какой-нибудь развилке проводов.



Автомобиль на водопое

Эти проблемы, никак не поднимавшие настроение, занимали нас, пока Этторе с помощью продуманной системы рычагов переливал бензин из больших запасных баков. Жара была такой, что мы видели, как пары бензина улетучиваются широкими прозрачными спиралями, сквозь которые проглядывали дрожащие очертания объектов. Обойдя неподвижный автомобиль, мы заметили еще одну неприятность: отсутствовала часть багажа, который сполз из-за ослабшей веревки и свалился.



Этторе, переливающий бензин

Потерялись личные вещи князя.

Что делать? Вернуться назад, чтобы поискать багаж и Панцзян? Мы решили поступить ровно наоборот, а именно продолжить путь.

Утешало, что вещей двоих людей хватит и на троих. К тому же раз мы проехали Панцзян, то пропустим этот этап и сразу же отправимся в пустыню, так как нетронутого запаса воды и продуктов хватит на пять дней, а бензина — на 600 километров. Мы снова сели в машину и поехали дальше.

Местность становилась лучше; на одном участке в несколько километров была прекрасная земля для езды, что позволило развить максимальную скорость. Снова показалось немного серой, отдельно стоящей травы, а среди нее — тропы, вытопанные верблюдами. Караваны не тянутся вдоль единственной дороги, они держатся направления приблизительно и идут сотнями параллельных путей, которые, судя по следам в степи, наводят на мысли о работе огромного древнего плуга.

Внезапно очень далеко мы увидели темную точку, которая могла оказаться хижинкой. Точка приняла облик прямоугольника и удлинилась. Это была землистого цвета стена. Мы ехали со скоростью 30 километров в час и вскоре поверх стены разглядели глиняную крышу. Телеграфные столбы сходились к этому жалкому зданию, которое было куда ниже их.



Караваны верблюдов с повозками в пустыне Гоби

— Панцзян! Панцзян! — завопили мы в один голос, как это наверняка сделал матрос Колумба, когда он кричал свое знаменитое «Земля! Земля!».

Очевидно, мы ошиблись с расчетами не менее чем на 50 километров. На нашей карте Панцзяна не было, и о его местонахождении мы судили умозрительно.

— Панцзян? Вот это? — спросил Этторе с удивлением. — Я думал, Панцзян — это селение.

— Если бы! Это колодец. Колодец и телеграф. Ничего более!

Но нам и не нужно было ничего более. Если бы перед нашими глазами возник прекраснейший дворец мира, мы бы не испытали большего удовлетворения.

В ПУСТЫНЕ ГОБИ

ТЕЛЕГРАФ В ПУС-
ТЫНЕ → «КОНТАЛЬ»
НЕ ПРИЕХАЛ →
ПО ДНУ МОР-
СКОМУ → ВОЗДЕЙ-
СТВИЕ СОЛНЦА →
УДЭ

Нас ожидали у колодца Панцзян. Невысокий китайский телеграфный служащий, которому была вверена эта станция, вышел и встретил нас, энергично заверяя в своей радости.

Я очень сожалею, что не могу вспомнить имя этого героя, живущего в пустыне, чтобы предоставлять Западу и Востоку возможность связываться друг с другом. Калган, следующий город, находится почти в трехстах километрах, а Удэ — в восьмистах. Что бы ни случилось с этим человеком, помощи ему ждать неоткуда. Необъятность пространства равноценна тюрьме. Чтобы связаться с людьми, этому человеку придется отправиться в путешествие на восемь дней от одного колодца до другого. И никто ему не поможет. Одиночество заключенного в крепостной камере не так страшно: у заключенного есть сознание, что мир вокруг продолжает жить; снаружи до него доносятся отголоски, которыми он может занять свои мысли. А вот в пустыне самое ужасное — это тишина.



Китайский телеграфный служащий с дочерью в Панцзяне

Однако маленького китайца из Панцзяна утешают две главные его радости: ребенок и телеграф. Любовь к обоим наполняет его жизнь. Ребенок — его дочь, а аппарат — его друг. Часами он сидит, погрузившись в ткань ключей и приемника и вслушиваясь в голоса из дальних далей: говорит Петербург, говорит Лондон, говорит Токио. Он выполняет роль посредника: через его руки проходят новости, приказы, тайные дипломатические сообщения, страстные признания. Если грандиозное общение частей света друг с другом прекращается, телеграфист использует свободную линию и начинает более скромную беседу. Телеграфные служащие пустыни обмениваются приветствиями, беседуют о немногочисленных событиях дня, делятся печалью и надеждами.

Подобные разговоры заменяют этим отшельникам чтение газет.

Телеграфная станция Панцзян похожа на дом китайского крестьянина: три маленьких, низких, возведенных из утрамбованной глины здания, внутри освещаемые через широкие, занимающие всю стену, закрытые бумагой решетчатые окна. Здания расположены по трем сторонам квадрата и окружены высокой стеной, в которой имеется только один выход, на юг, и которая увенчана телеграфными изоляторами: они складываются в странный орнамент, напоминающий длинный ряд белых зубов в пасти мертвеца. С северной стороны стены ветер наметал горы песка. В дни бури песок заполняет все: проникает через оконные створки, пробирается во все комнаты; небо мрачнеет, воздух становится мутным, снаружи невозможно разглядеть ничего на расстоянии двух шагов, телеграфные провода свистят и воют, а темнота такая, что нужно зажигать свет. Последняя буря бушевала за четыре дня до нашего прибытия.

Кроме телеграфиста на этом крестьянском дворе жили еще три человека: два китайца и монгол, обычно работавшие на линии. Они должны были восстанавливать порванные бурей провода и поднимать обрушенные столбы. В их распоряжении три верблюда, которые паслись неподалеку. Мы видели этих трех животных во время нашего прибытия; они вытянули в нашу сторону свои смешные миролюбивые морды, напоминая доисторических животных, косматых и самодовольных.

Лучшие комнаты были подготовлены для нас. На канах лежали одеяла и подушки ярко-красного цвета, а на столе стоял ароматный и свежий — восхитительное зрелище — роскошный ананас из Сингапура, который только что достали из банки. Сначала мы набросились на ананас, затем бросились на одеяла. В этом триклинии я, растянувшись на ложе, записывал начисто впечатления дня на бланке имперского китайского телеграфного управления.

Передав депешу хозяину для отправки, я сел рядом с ним. Он несколько смутился, сверялся с китайскими распоряжениями, заглядывал в таблицы, несколько раз пересчитал слова, а затем аккуратно написал на верхней странице бланка: № 1.

— Это первая телеграмма за сегодня? — спросил я.

— Нет, господин, — ответил он, — первая в телеграфной конторе.

— Что вы имеете в виду?

— Я имею в виду, что ваша телеграмма первая, которая будет отправлена с телеграфа Панцзян.

— В этом году?

— Нет, господин, с момента основания конторы. С тех пор прошло уже шесть лет.

— За шесть лет не было ни единой телеграммы?

— Ни единой.

— Почему тогда здесь вообще есть контора? — спросил я с удивлением после некоторой паузы.

— Потому что расстояния слишком большие и нужны промежуточные станции.

Беседу прервал аппарат: Калган ответил на звонок. Моя телеграмма начала отправляться.

Калган получил ее, чтобы передать в Пекин, Пекин отправит ее в Шанхай, Шанхай — в Гонконг, Гонконг — в Сингапур, Сингапур —

в Аден, Аден — на Мальту, Мальта — в Гибралтар, Гибралтар — в Лондон!

Потребуется восемь-десять часов, чтобы она прибыла по месту назначения. Но время в Панцзяне опережает время в Центральной Европе почти на восемь часов, поэтому на самом деле телеграмма поступит всего через два часа после отправления. Было 4 часа 15 минут пополудни, а где-то между шестью и семью часами вечера мой отчет окажется в редакциях «Дейли телеграф» и «Коррьере делла Сера»! А на следующее утро английские и итальянские читатели узнают, что именно накануне вечером встретилось автомобилистам в монгольской пустыне. Такой великой кажется победа, которую человеческий разум с помощью проводов и радио одержал над пространством и временем, что в определенные моменты даже душа журналиста, которая в большинстве своем привыкла к чудесам скорости, наполняется восхищением и гордостью.

Около шести часов прибыли остальные автомобили. Мы увидели их издали, когда они были только крохотными точками в бесконечном однообразии местности — так далеко, что казались неподвижными, как корабли на горизонте. Первым во двор, где Этторе приводил автомобиль в порядок, заехал «Спайкер». Тем временем я упорно пытался разварить кусок козлятины, которая была жестче пневматических шин. Дю Тайи спрыгнул с сиденья, поднял серый мешок и прокричал:

— Чье это?

Багаж Боргезе! Сначала обнаружить Панцзян, а теперь еще и найти поклажу было вершиной счастья. И при этом находятся люди, которые гибнут в пустыне!

— Вы давно его нашли? — спросил я.

— О да. Много часов назад. Мы были еще в степном регионе.

— Он лежал на дороге?

— Ни в коем случае. Монголы оживленно делали нам знаки, когда мы проезжали. Мы остановились. И потом они протянули мешок нам и дали понять, что, наверное, его потеряли вы.

— Монголы? Истинные кочевники? Бедные люди, которые позволили себе роскошь вернуть то, что нашли?

— Причем не требуя никакого вознаграждения за находку.

— Но в каком уголке мира, дорогой друг, остались степные разбойники, которые обязательно должны нападать на нас?

— Вероятно, в Европе.

— Но ведь так будет одним приключением меньше! Воистину стоило приехать в эту отдаленную пустыню, чтобы узнать, что нам предлагают молоко и возвращают багаж!

— Oui, c'est triste! Да, это ужасно!

Напрасно мы ждали прибытия трехколесника. Наши спутники были твердо убеждены, что Понс повернул назад. Я незамедлительно телеграфировал о нашем подозрении. Мы ничуть не опасались за Понса и его спутников. Они всё еще в населенной местности и с легкостью найдут гостеприимство и помощь.

Через несколько часов кусок козлятины не поддавался жеванию точно так же, как до этого противился варке. Телеграфист, который нам его принес, был совершенно безутешен. Но мы успокаивали его,

показывая, что голодного европейца не напугает даже кусок шкуры. А потом мы растянулись на кане.

Ночью в комнату проник тусклый свет луны, разбудив меня. Я приподнялся на локте. Здесь мне впервые в жизни довелось познать абсолютную тишину. То, что мы называем тишиной, это всего лишь отсутствие определенных звуков и тонов, умолкший шум человеческой деятельности. Но, прислушавшись, мы улавливаем шелест деревьев, перешептывание стеблей, журчание ручья, стрекот сверчков, далекий лай собаки, если мы на природе. На море же нас сопровождает подобный аплодисментам плеск спокойных волн, набегающих на берег, или удары яростных валов об утесы. Но здесь я не слышал ничего: ничто не двигалось, ничто не жило. У меня было впечатление невыразимой, мифической, сверхъестественной пустоты. Возникло тревожное ощущение парения над безднами космоса, я находился под действием ночного кошмара — бесконечного одиночества.

Когда я снова положил голову на подушку, до меня донеслись равномерные, быстрые, тяжелые металлические шаги.

Я резко поднялся и напряг слух. Звуки сразу же прекратились.

— Ха! — сказал я сам себе. — Это последствие козлятины. Непереваренный кусок лежит в желудке.

Я снова вытянулся. И те же шаги снова раздались в тяжелой, ужасающей тишине. Я окончательно проснулся, попытался сконцентрировать мысли и не удержался от улыбки, обнаружив причину шума: чтобы встать утром вовремя, я положил под подушку часы.

Восход солнца 19 июня застал нас уже в дороге. Мы обогнали «Спайкера», который выехал чуть раньше нас, и направились к северу. Новым местом сбора на вечер назначили Удэ, следующую телеграфную станцию рядом с другим колодцем, — по нашим расчетам, примерно в 250 километрах от Панцзяна.

Воздух был свеж, а первые лучи солнца, казалось, не принесли с собой никакого тепла. Мы мчались вперед, и автомобиль отбрасывал огромную, длинную, причудливую тень, которая танцевала на пучках травы и дрожала на песке, стремительно двигаясь вперед, как силуэт большой летящей птицы.

Дорога была хорошей, и мотор, подчас разгонявшийся до четвертой скорости, наполнял тишину равнины своим бурным стуком. В нескольких километрах от Панцзяна мы снова наткнулись на зеленые территории. Мы в очередной раз попали в регион лугов, которые тянутся по волнообразной местности.

— Что там, кто это бежит? — вдруг спросил Этторе и указал вытянутой рукой направо. Это была антилопа. Примерно в 100 метрах от нас она стремилась к безопасному месту характерной рысью, быстрой и элегантной, которая намного быстрее галопа лошади.

— Последуем за ней? — выкрикнул я.

Предложение погоняться за антилопой на автомобиле, набравшем скорость 90 километров в час, показалось нам крайне заманчивым. Но князь привел довод, что охота может увести нас далеко от дороги, а нам еще долго ехать. Кроме того, любая дичь могла оставаться на свободе еще по одной причине: у нас не было ружья!

В следующее мгновение мы оказались вблизи небольшой группы газелей с серыми спинами и белыми ногами, ловких, как жеребята,

и изящных в своих движениях. Они испуганно убегали, одна за другой; вдалеке они остановились и повернули свои эластичные шеи назад, чтобы рассмотреть неведомое существо, которое нарушило покой их пастбища. Наблюдения, видимо, их не очень-то успокоили, поскольку они снова бросились бежать длинной вереницей, пока не исчезли.

Куда реже встречали мы людей. Пять-шесть монголов на лошадях пытались следовать за нами; они были в полукилометре от нас сбоку и долгое время неслись за нами галопом, оживленно жестикулируя.



Монгольские солдаты

Вдруг в пустынной степи мы увидели поблескивание чего-то белого, что показалось нам дворцом, окруженным небольшими постройками. Мы повернули к этой странной группе зданий, а когда приблизились, перед нашим взором предстала картина из незапамятных времен.

Кто не узнает по ученым реконструкциям наших археологов стили древней азиатской культуры? Кто при мысли о том, какое зрелище должны были представлять собой Вавилон и Ниневия, не воображал колоссальные массивные здания со стенами, слегка наклоненными внутрь, как усеченные пирамиды, с более широкими в нижней части окнами и дверями? Эти здания должны производить грандиозное впечатление, они просты и величественны, как усыпальницы. Пирамиды Древнего Египта являют собой пример таких архитектурных линий, которые придают стенам тысячелетнюю прочность, исполинский вид и производят удивительный эффект: как будто усеченная форма свидетельствует о невероятной высоте.

Когда искусство фотографии открыло нам Лхасу, мы вновь почувствовали этот эффект и были удивлены необыкновенной библейской строгостью запретного города, который продемонстрировал нам архитектурные формы прошлых культурных периодов, всё еще живые. Эти формы не пришли с религией из Индии и с политическим господством из Китая, но, видимо, были принесены в Тибет из Западной Азии в период от двух до трех тысяч лет назад. Изоляция, неподвижность, тишина и буддизм, которые сделали из Тибета святыню, сохранили если не скрытый смысл, то хотя бы легенду об этом искусстве.

Мы находились перед зданиями того же самого стиля. Но они казались далеко не такими захватывающими, как акрополь в Лхасе.

Пустыня не дает никаких строительных материалов, и кто знает, откуда были привезены сюда камни на горбах верблюдов. Не размер, а форма придавала им величественную строгость. И, может быть, смысл, который мы придавали этой форме, аналогии, которые она у нас вызывала, были не более чем плодом нашего воображения.



Ламаистский храм в пустыне, напоминающий древнеегипетские постройки

Главное здание представляло собой полностью белый ламаистский храм из известняка, окаймленный сверху красным терракотовым фризом в греческом стиле, полным скромного изящества. Аналогично были обрамлены двери и трапециевидные окна, над каждым из которых нависал небольшой карниз. Сверху выступали длинные бронзовые трубы, напоминающие весла галеры, для отвода дождевой воды с террасы. Здания вокруг, намного меньше размером, были под стать храму. Мы предположили, что это жилища монахов. Мы выбрались из автомобиля и прошлись по священному месту. Внутри никого не было. Помещения казались покинутыми. Мы не услышали ни звука, ни шороха.



Старый священник из ламаистского храма в пустыне

Мы уже собирались вернуться «на борт», когда из ворот мелкими шагами засеменил человек, одетый в причудливый халат. При виде нас он остановился. Он был высоким, с голыми руками, с худым, морщинистым старческим лицом. Мы подошли, поздоровались, сфотографировали его и вступили в разговор, но тот не двигался и не отвечал. Он не проявил ни удивления, ни опасения. Казалось, он погружен в глубокую медитацию, сосредоточенную на тайне нашего существования и присутствия здесь. Непонимающе смотрел он на нас. В его взгляде читалось усилие, с которым он концентрировал мысли. Определить его возраст было невозможно; он казался сильным и в то же время дряхлым, его лицо избороздили глубокие морщины не поддающейся оценке старости.

Мы снова сели в машину и быстро уехали; мы видели всё еще неподвижно стоящего ламу, одинокого старика, который непрерывно смотрел на нас, не понимая, кто мы такие.

Путь заметно пошел в гору. Около восьми часов мы добрались до вершины горного хребта. Степь исчезла в который раз. Снова появилась жесткая серая, разрозненно росшая трава. Ее пучки боязливо жались друг к другу, и между широкими пятнами поросли оставались огромные голые участки. Мы находились на пороге собственно пустыни.

Гоби в переводе с монгольского означает «впадина». Пустыня образует углубление колоссальной протяженности в центре Монголии; эта впадина, Гоби, когда-то была морем, но оно исчезло, а теперь мы находились на его берегу. Это был настоящий берег — отвесный, крутой обрыв, возникший из-за биения волн. Мы намеревались опуститься на еще более глубокий уровень — на самое дно. У этого побережья были свои углубления, свои предгорья, свои полуострова. Перед нами в бесконечность простиралась бесплодная волнистая поверхность, которая, казалось, поднимается на горизонте из-за оптической иллюзии, когда горизонт моря кажется выше, чем его берег.



Готовы к отъезду на границе Монголии

Крутой, 20–30 метров в глубину, спуск привел нас на твердую и ровную песчаную поверхность, которая сформировалась тут после бурь. И вот началась фантастическая поездка по самому странному и самому пустынному ландшафту, поездка, которая одновременно была и нападением, и отступлением.

Чем дальше мы продвигались, тем более голой, мрачной и печальной становилась земля. То она была гладкой и ровной, то изрезана крутыми возвышениями; то состояла из кристаллического песка, который искрился на солнце, то была сланцеватой почвой цвета спрессованной глины. Нигде ни единой живой души, не считая маленьких коротких ящериц настолько землистого цвета, что они оставались невидимыми, если не двигались. Их можно было принять за крошечные осколки породы, которые внезапно оживали, чтобы порскнуть из-под колес.

Часы проходили в смертельной монотонности. С прибавлением дня жара становилась все более жгучей. Воздух был недвижим, и мы

с наслаждением вдыхали освежающее дуновение, окутывающее наши лица во время быстрой езды. Без перехода мы попали из прохлады утра в настоящую тропическую жару. Мы наблюдали странное явление: в то время как солнце пекло, тень оставалась холодной. У нас было ощущение человека, который зимой греется у огня камина и со стороны, обращенной к огню, обжигается, а с другой — немеет от холода. Небо было неумолимо ясным, таким прозрачным, что мы не могли верно оценивать расстояния: нам все казалось куда ближе, чем являлось на самом деле. Создавалось впечатление, что горизонт всегда был на удалении нескольких километров, и все же мы ехали часами, прежде чем достичь возвышенностей, видневшихся вдалеке на краю холмистой гряды.

Эта пугающая прозрачность возникает вследствие абсолютной нехватки водяного пара в воздухе. Сухость воздуха уготовила нам трудности, которые росли с каждой минутой. Наша кожа иссохла, как после лихорадки, нам не хватало защитного потоотделения, которое благодаря испарению влаги смягчает жар. Поэтому наши руки и лица прямо-таки полыхали; создавалось впечатление, будто мы находимся в фокусе огромной линзы. Впрочем, это наблюдение мы сделали накануне днем, и уже по дороге в Панцзян аналогия с линзой казалась нам наиболее подходящей, но тогда мы подумать не могли, что в самой пустыне эффект приобретет такую силу! Только теперь мы поняли, почему караваны не передвигаются днем. Но мы не могли и не хотели останавливаться. Единственное облегчение заключалось в скорости.

По пути попался лишь один колодец. Около десяти часов мы поднялись еще на одну ступень местности — на новый берег, который, вероятно, отмечал длительный отход моря; должно быть, этот этап занял миллионы столетий, пока вода полностью не исчезла. Земля была покрыта белесой соляной коркой. В некоторых местах она напоминала мне Мертвое море, но без зелени Иордана. Мы ехали по мертвой земле, земле, которая слишком давно отжила свое. Кто знает, возможно, перед нами простиралась будущая картина мира — нашего мира через миллионы лет, высохшего, вымершего, распластанного под неизменно ясным небом, приобретшего облик Луны.

Самый ужасный участок длиной примерно 60 километров. Караваны пытались преодолеть его за один заход. У последних колодцев они наполняли бурдюки и бочки водой и отправлялись в путь с появлением звезд. Их маршрут отмечен кучами выцветающих костей. Скелеты верблюдов, мулов, волов, лошадей разбросаны по всему пути следования караванов, но в пустыне эти отпечатки смерти тянутся почти непрерывной цепью. Часто буря застает идущих животных врасплох, отделяет их друг от друга тьмой, порожденной поднявшимися вихрями песка, вынуждает остановиться, а потом убивает. Все больные и уставшие животные обречены на смерть. Здесь ее территория.

На этих равнинах царит невыразимый страх смерти. Непонятно, откуда он берется; возможно, от унылости пейзажа, удручающей странности его бесплодных очертаний, бесконечного однообразия цвета или еще больше — от гнетущей, внушающей ужас тишины. Он истекает из всего и всех и пробуждает представление о неизвестной близкой опасности, постоянной угрозе, перед которой человек покорно капитулирует. В голове только одна мысль — вернее, бесформенное, смутное, неопределенное, но настойчивое желание: бежать, больше не входить

в этот ставший трупом мир, освободиться от него. На горизонт уповаешь как на место спасения и покоя; на каждый узкий перевал смотришь с надеждой; за каждой высотой веришь, что неожиданно столкнешься с чем-то хорошим. Но узкие перевалы остаются позади, мимо проплывают возвышенности, горизонт, что расстился впереди, оказывается сзади, и безнадежность представляется бесконечной. Рассудок затуманивается, душа погружается в непреодолимую меланхолию. Последнее место привала теряется в тумане прошлого; наполовину одурманенный рассудок помрачается. Все кажется лежащим в неизмеримой дали, окутанным пеленой забвения: отъезд далек, далек и приезд. Известно лишь одно: мы прибудем, мы должны прибыть. А эта уверенность дает большую силу, называемую терпением. Да, терпение — и вперед! Служение ему мобилизует все защитные силы духа и тела. Наконец мы умолкаем, чтобы больше не растрчивать энергию. Ведь слово, а порой даже одна мысль стоит слишком многих усилий.

Около десяти часов мы оказались в центре самого ужасного отрезка пустыни Гоби. Оба крайних привала караванов обозначены большим количеством обо́. Так называется алтарь монгольских кочевников. Пожалуй, обо — это самый первый алтарь, который создало человечество. Он состоит из груды камней.

Чтобы призвать защиту небес перед хождением по пустыне и поблагодарить богов за спасение, дарованное при ее пересечении, благочестивый кочевник берет камень, кладет его на обо, преклоняет колена и молится. С нашего первого знакомства с монгольской землей, когда мы были еще в поле зрения Великой стены, мы встречали обо по всему гребню цепи холмов. Но они не похожи на те, что стоят в пустыне. Может быть, те, первые, были покинуты, разметаны бурями и потому превратились в бесформенные маленькие горки. Обо, которые встречались нам на границах участков пустыни, часто обнаруживали пугающее сходство с человеком.

Они также находились на небольших возвышениях и представляли собой тщательно уложенные камни. Навершием служили черепа волов и лошадей. Выглядело это так, словно они были созданы в честь богов смерти. Не раз эти груды камней, резко выделявшиеся на фоне сияющего неба, издали казались нам людьми, а в белых черепах мы будто узнавали лица. Их было так много, что они стояли довольно тесно. Присутствие этой толпы — не имело значения, из чего или кого она складывалась, — вызывало у нас некоторое удовлетворение, так как разбавляло наше бесконечное одиночество. В пустыне все люди начинают любить и ценить друг друга, но не из-за чувства братства человечества или желания объединиться против опасностей, а, скорее, только благодаря бодрящему виду чего-то живого. Мы пытливно рассматривали этих выпрямившихся во весь рост людей, потому приходили в смятение от их неподвижности. Казалось, они тоже заметили нас и замерли в изумлении. И вдруг одиночество охватывало нас с новой силой, еще более болезненно, чем прежде, когда на наших глазах толпа оборачивалась камнями, а лица — черепами, словно после рокового заклинания.

У подножия каждого обо лежали полоски бумаги с молитвами, написанными тибетскими иероглифами, или выцветшие флажки, на которых также нанесены благочестивые изречения. У монголов есть

поэтическое поверье: когда ветер шевелит эти полоски бумаги и флажки, он переносит написанные на них молитвы и передает их Будде. Когда воздух струится над ними, он наполняется молитвами, подобно тому как он обогащается ароматами, когда движется над цветами и колеблет их. Разве использование благовоний в наших религиозных церемониях не является некоторой аналогией? Мы благодарны обоим за одно благодеяние: благодаря им путь был свободен от камней. И кто знает, не связано ли возникновение этого самобытного религиозного обычая с необходимостью расчищать дороги? Не стала ли привычка убирать камни с пути ритуалом у народа, придающего мистическое значение всякому действию и событию?

Нам пришлось убедиться в том, что охладитель — легкие автомобили — плохо дышал. Из-за ужасной жары поток воздуха, создаваемый скоростью движения, больше не мог остужать воду, омывающую цилиндры, которая вместо этого с непрерывным интенсивным шипением превращалась в пар и улетучивалась из клапана охладителя. Уже давно (по крайней мере, нам так казалось) мы искали колодцы, чтобы обновить воду в моторе. Мы хотели воспользоваться запасом из бака только в крайнем случае. В нем было почти 50 литров, и сохранить его было необходимой предосторожностью; поломка машины могла бы привести к аварии, и этот резерв стал бы нашим спасением.

— Колодец! — кричал временами кто-то из нас, рассматривая горизонт. — Там колодец, я вижу влагу, на земле темное пятно!

— Да, верно, — отвечали остальные.

Самообман заразителен.

Темного пятна не было, на месте его оказывалась тень. Мы были вынуждены воспользоваться запасом воды и остановились, чтобы перелить ее. Земля горела под ногами; от нее поднимался удушливый жар, а ослепительный свет резал глаза. Нас мучила почти невыносимая жажда. При виде струившейся из бака воды мы не смогли устоять против соблазна и начали жадно пить, с закрытыми глазами, чтобы получить еще большее наслаждение, припав губами к трубке — той же самой, что служила для переливания бензина. Вода была теплой и неприятно пахла бензином и олифой, в любой другой момент мы сочли бы ее отвратительной. Все относительно в этом мире. Князь был самым невзыскательным; он едва смочил губы и предостерег нас, чтобы мы экономно обходились с ценной влагой. Монотонная поездка продолжилась.

Около полудня на дне некоторых впадин, где, по-видимому, удержалась вода, снова начали возникать следы растительности. Вскоре нас удивила стая белых птиц, и сразу после этого мы обнаружили небольшую лужу в широкой впадине. У ее края горделиво вышагивали птицы на длинных ногах и с длинными шеями. Мы остановились набрать воды, которую Этторе принялся черпать горшком. Вода была совершенно непригодна для питья, с дурным запахом, желтоватая и слегка соленая на вкус; мы использовали ее для мотора, у которого нет гурманских привычек. Но само наличие этой воды показывало, что мы выбрались из губительного царства полной засухи. И действительно, где-то через 20 километров мы наткнулись на колодцы, вокруг которых были разбиты лагеря караванов.

Вблизи одного из колодцев спали двое китайцев — возможно, из тех несчастных, которые небольшими суточными переходами возвра-

щались пешком к себе на родину. У них даже не было палатки, чтобы защититься от палящего солнца. Единственной их ношей были несколько тряпок в мешке. Растянувшись на раскаленном песке, они лежали полуголые, с непокрытой головой. Рядом с ними дымились остатки костра, над которым исходил паром хого, который должен обязательно присутствовать в поклаже даже самого бедного китайца, так же как самовар у самого бедного русского. Для нас было непостижимо, как люди могут выдержать ужасные мучения этой жары. Услышав шум, они очнулись и сели, чтобы заспанно посмотреть на нас, а затем снова улеглись. Они, вероятно, утомлены и одурманены. Что было наше путешествие по сравнению с их странствием? Мы вспомнили паломника, которого князь встретил в Нанькоу, — человека, который пересек пустыню, целуя землю через каждые три шага, — и подумали, что, если бы эти два китайца встретили его, они могли бы испытывать к нему такое же сострадание, какое мы чувствовали к ним.



Монголы

Вода в колодце была чистой и холодной. Утолив нашу жажду, мы наполнили ведра и во время продолжившейся поездки постоянно протягивали друг другу полные стаканы воды. Среди эффектов жары мы, по меньшей мере, смогли найти один положительный — низкий расход бензина. Во взрывчатой смеси, которая воспламенялась от контакта с электрической искрой, создавая тем самым движущую силу мотора, содержалось лишь незначительное количество бензинового пара.

Мы заметили это по работе клапана, который автоматически впускает воздух в смесь. Он был полностью открыт; очевидно, что воздух поступал в карбюратор в огромных количествах. Князь подметил, что мы двигались больше на воздухе, чем на бензине.

С течением дня нарастала и жара. Солнце, сначала стоявшее справа, а потом сзади, теперь начало истязать нас слева. Перед отъездом из Пекина я пренебрег пробковым шлемом, какие были у князя и Этторе, и бросал вызов зною пустыни Гоби под скромной защитой панамы, поля

которой откинулись со лба из-за скорости, полностью обнажив лицо. За несколько часов солнце превратило наши лица в гротескные маски, и моя, к сожалению, была самой гротескной. Лица побагровели, набухли и болели так, что невозможно было вынести даже легкого прикосновения платка. Свежая вода, которая в предыдущие дни дарила нам восхитительное омовение, теперь вызывала неприятное жжение. То тут, то там в наиболее обгоревших местах сходила кожа. Нам казалось, что мы медленно варимся. Воспаленные глаза горели, губы опухли, высохли и потрескались. У Этторе кровоточили уголки рта. Он ужасно страдал из-за рук, которые уже были изранены от тяжелой работы, а теперь из-за палящего солнца трещины на них превратились в глубокие борозды. Распухшие пальцы дрожали от боли. Невозможно переоценить ту огромную степень самоотверженности, амбициозности и энергии, которые проявил Этторе. Там, где это было необходимо, он подавлял любое страдание и заставлял свои изнемогшие руки прилагать самые тяжкие усилия, порой оставляя следы крови на инструментах и деталях машины. Закончив свою работу со всей возможной добросовестностью, он оглядывал раны и приговаривал с детской улыбкой:

— Боюсь, дальше так не пойдет.

Если бы у нас еще была великолепная защита в виде палаточной крыши над головами, мы могли бы не воспринимать солнце всерьез. Но теперь в утешение оставалось лишь сказать: «И это пройдет!»



Монголы

Мы следовали за бесконечной линией телеграфных столбов в состоянии своеобразного сна. Было в этой линии нечто соблазнительное. При своей ужасной монотонности она тем не менее дарила взгляду разнообразие, которое придавало нам бодрости. То она шла прямо вперед, как фантастическая тонкая черная линия, проведенная от одного горизонта до другого, то показывала столбы в движении с равномерным размахом, как солдат на учениях. Сравнение с солдатами пришло на ум,

когда мы увидели, как столбы строем карабкались на склон. На переходах тесно сходящиеся линии часто приобретали удивительные расплывчатые формы, напоминая то вершину готической башни, то расщепленную трещинами гору, что лежала в бесконечной дали. Мы рассматривали все эти мелочи с детской сосредоточенностью. У нас возникали пугающе глупые мысли. Я несколько раз удивился, что механически считаю столбы, начиная с какого-то одного, чтобы потом в конце концов сбиться со счета. Но для того, кто не сидит за рулем, бездействие — самое угнетающее в подобных поездках. Сначала наблюдаешь и размышляешь, потом фантазируешь, и наконец усталый разум приходит в оцепенение, никакие зрительные впечатления не пробуждают его, и человек погружается в безмолвное спокойное бесчувствие. Разум дремлет и убаюкивает себя в сладостной рассеянности сна.

— Юрта! — воскликнул князь.

Было два часа пополудни. Эти слова внезапно растормошили нас, будто возвестили о чуде.

— Где, где?

— Там, по левую руку, под теми скалами!

— Мы снова возвращаемся в мир!

— Это, должно быть, кочевники. Здесь нет пастбищ. Кто сможет тут жить?

Мы рассматривали юрту, перед которой была привязана лошадь. Через некоторое время показался нагруженный верблюд, которого вел монгол. Мужчина остановился и начал оживленно махать нам. Мы подождали его, и монгол, низко кланяясь, поспешил навстречу, вытянул из своих одежд большой, словно платок, помятый сверток и начал медленно его открывать. В свертке был еще один, в том — еще один... Из последнего свертка наконец появилась телеграмма, которую торжественно протянул нам мужчина.

Телеграмма была для Дю Тайи; мы отдали ее караванщику и объяснили ему, что ему следует двигаться дальше на юг. Он снова тщательно упаковал свой сверток — самое надежное средство, чтобы не потерять ценную бумагу, которое, однако, не стоит рекомендовать в деловых кругах! При этом мы заметили, что на верблюда навьючили два бака с бензином. Теперь мы поняли: «Спайкер», который, вероятно, остался без горючего, телеграфировал из Панцзяна в Удэ, чтобы ему прислали две канистры со склада, и обе уже были в пути. В Панцзяне мы налили ему несколько литров из своего запаса, и, мне кажется, оба «Де Дион-Бутона» поступили так же.

В четыре часа мы находились между низкими скалами, которые то тут, то там возвышались над равниной, словно утесы над морем. Накануне вечером нам никак не удавалось увидеть Панцзян, и мы думали, что пропустили его. Теперь в каждой отдаленной скале чудился Удэ. С каждым километром разочарование все нарастало. Чтобы не упустить телеграфные провода из виду, мы старались следовать за ними повсюду: по хребтам холмов, между камнями и глыбами; продолжение пути, таким образом, стало крайне утомительным. Около пяти часов показалась возвышенность, образованная нагромождением круглых скал, у подножия которой, слившись с камнями, стоял одинокий китайский домик; это и был Удэ. Несколько минут спустя мы появились в этом месте радости, которое было точь-в-точь как то, что мы покинули утром.

Здесь нас встретил не один, а целых два исполнительных телеграфных служащих, которых мы застали в момент переезда. Старый телеграфист из Удэ собирался оставить свой пост и готовился к семнадцатидневному караванному путешествию, чтобы попасть в Калган. Между делом он посвящал нового коллегу, прибывшего пару дней назад, в обязанности его службы.



Князь Боргезе и оба китайских телеграфиста города Удэ

Человек, покидавший пустыню, был счастлив, и это сделало его разговорчивым. Он, улыбаясь, следовал за нами повсюду. Куда бы мы ни обернулись, рядом тут же оказывался низенький худощавый китаец с большим пенсне на длинном шнурке, готовый излить на нас всю полноту своей радости. Пока я писал телеграфный отчет, он говорил:

— Я направляюсь в Шанхай.

— Да?

— Да, потому что я из Шанхая. Я вдовец, — жеманная улыбка, — и я христианин.

— Рад это слышать.

— Мой отец хочет, чтобы я снова женился. И я женюсь, как только приеду в Шанхай, — смех.

— Значит, вы любите вашу будущую жену?

— Нет. Я не знаю мою невесту. Отец выбрал ее для меня.

— А если она вам не понравится?

Он изумленно посмотрел на меня и, снисходительно улыбнувшись, произнес:

— Но ее же выбрал мой отец. Таков наш обычай. Я выезжаю послезавтра. Ха-ха!

В тот вечер мы напрасно ждали прибытия других автомобилей.

Молча мы съели немного риса и пару корнбифов, а потом, завернувшись в меха, улеглись на землю. В течение двух дней мы забывали поесть. Жажда не давала голоду проявить себя.

ГОРОД ПУСТЫНИ

ДАЛЕКИЕ ГОРЫ →
КАРТИНА БЕЗЛЮД-
НОЙ ПУСТОТЫ →
ГОРОД ПУСТЫНИ →
ТАИНСТВЕННЫЙ
АВТОМОБИЛЬ →
ОХОТА НА АНТИ-
ЛОП → УРГА

В Удэ располагался наш второй склад с припасами, и мы нашли здесь бензин, масло и смазку: все это было доставлено караванами из Пекина и лежало в беспорядочной куче пакетов и бочек в углу двора. По дороге немного бензина вытекло через трещины поврежденных бочек; но, несмотря на это, его хватило, чтобы наполнить баки машины. Мы оставили несколько полных баков и попросили телеграфистов выдать их нашим коллегам в случае, если возникнет необходимость.

Двадцатого июня незадолго до рассвета от колодца, который находился более чем в одном ли от телеграфной станции Удэ, прибыл монгол и передал нам новости. У воды он встретил караванщиков, которые прибыли туда после длительного ночного марша с юга; они сообщили, что «иноземные повозки» прошлым вечером разбили лагерь в 180 ли (примерно в 80 километрах) от Удэ. Расстояние показалось нам несколько преувеличенным. Караваны не могли пройти за ночь более 100–110 ли, а значит, автомобили должны быть примерно в 60 километрах от нас. Князь решил подождать их два дня в Урге, столице Монголии, как мы уже делали в Калгане. В Ургу мы планировали прибыть вечером следующего дня.

На западе еще сверкали звезды, когда мы отправились в Туэрин, к следующей телеграфной станции в 300 километрах, на прощанье выпив по доброй чашке горячего чая и поблагодарив обоих телеграфистов.

Утром было свежо, и мы закутались в меха, в которых еле удавалось согреться. Но через три часа мы уже отбросили их на спинки наших сидений. В девять часов настал черед новых страданий, вызванных жарой.

Мы могли поклясться, что зной усиливался день ото дня, но на самом деле мы стали более чувствительны к нему из-за крайне воспаленной кожи. На протяжении дня даже поток воздуха от быстрой поездки уже не приносил облегчения. Иногда казалось, будто нас обдаёт раскаленным дыханием печи, будто мы слишком близко подошли к невидимому пожару. Нас снова терзала беспрестанная мучительная жажда; от горячего воздуха сохло горло, и у нас было ощущение, словно и сами мы полностью высушены. Прибытие к колодцу стало праздником.

Я вспоминаю как одно из самых сладостных удовольствий, когда мог прильнуть губами к краю ведра, наполненного свежей водой. Я пил полными, длинными, жадными глотками, стоя в грязи, скопившейся вокруг колодца, и обратив вниз лицо, почти погрузив его в воду. А вода переливалась через край и стекала по шее на одежду — настолько велика была наша тяга пить быстро, пить много, подкрепить силы прохладной свежестью, которая потоком вливалась в нас.

Когда жара одолевала нас снова, мы находились под чарами неутолимой потребности, которая не желала нас покидать. В мыслях мы опрокидывали воображаемые напитки один за другим. Этторе обычно думал о большой кружке ледяного пива, замутненного пеной, которое постепенно, начиная со дна, становится все прозрачнее и щекочет горло, в то время как по запотевшим стенкам между пальцев сбегает капли. То и дело он предлагал мне свою кружку пива, я же великодушно потчевал его кофе глясе. Не знаю, почему кофе глясе стал моим воображаемым освежающим напитком среди пустыни. Странно, но мы всерьез планировали по возвращении устроить настоящие питьевые оргии,

освежиться впрок, как будто жажда должна была преследовать нас всю дорогу до дома. И мы очень сожалели о всем том пиве и кофе со льдом, что мы пили раньше, не представляя себе их исключительной ценности, не чувствуя блаженства, которое они способны подарить.

Вместе с Удэ исчезли и скалы. Часами путь тянулся через бесконечные ряды долин, которые были окружены низкими песчаными холмами красноватого цвета. На холмах мы порой находили короткие каменистые участки, а порой и тяжелый песок, который утомлял мотор, но в общем нельзя было представить местность, которая бы лучше подходила для автомобильного спорта. На девственных равнинах машина зачастую разгонялась до максимальных скоростей; мы отклонялись от тропы, от верблюжьих следов, и колеса оставляли борозду на земле, по которой вообще никогда никто не ступал.

Впервые автомобиль мчался во всю мощь за пределами тиранических ограничений дороги, как хозяин себе самому, следуя стремительности по настроению и воле, как свободный скакун. Мы радовались этим длительным быстрым поездкам, которые способствовали нашему бегству. Мы всё более гнетуще ощущали страх перед одиночеством и тишиной. На сотни километров вокруг мы были единственными живыми существами; мы страдали от непонятого, скрытого, глубокого чувства ужаса перед этим одиночеством, в котором мы не могли отдать себе отчета. Это было представление окружающей нас неприязни, ожесточенной враждебности самой земли. Мы всегда воспринимаем землю как величественную личность, называем ее матерью-землей, считаем ее то улыбающейся, то серьезной; мы наделяем ее речью и чувствами; у нее есть черты лица, которые пробуждают ощущения; в ней есть что-то, напоминающее душу, огромную душу. Мы чувствуем это инстинктивно. Когда мы одни в какой-либо местности, у нас возникает ощущение радости или печали, которое зависит от того, что предстает нашему взору. Это ощущение порождается таинственной жизнью, окружающей нас. Там, снаружи, из этой тайны возникает неприязнь. Можно сказать, пустыня любит свою тишину и защищает ее. Это безмерное кладбище, которое не хочет, чтобы его осквернили.



В монгольской степи

Мы жаждали увидеть хотя бы одно дерево. Дерево — соратник, огромный друг, тень его огромных распахнутых рук дарит гостеприимство и покой. Но от самого Калгана нам не попало ни одного. Только вчера недалеко от Удэ нам показалось, что мы встретили нечто подобное; на берегу высохшего каменистого горного ручья мы заметили семь деревьев, стоящих в ряд, — семь чудес. Но когда мы приблизились, они оказались кустами, похожими на тамаринд, сильно ниже человеческого

роста: всеобщее запустение заставило нас обмануться в размерах. Тем не менее мы сочли это большой редкостью и порадовались их присутствию и их форме.

Было десять часов, когда снова появилась степь.

Зелень сначала робко покрывала дно долин, потом перекинулась на холмы и стала гуще и однороднее. Из травы слышалось щебетание птиц, сначала неопределенное, прерывистое, далекое, затем более громкое, плавное, мелодичное. Это были тысячи пустынных жаворонков — птичек с белой грудкой и хохолком. Вокруг автомобиля поднимались целые тучи беззаботных жителей воздуха; иногда их стайки окутывали нас со всех сторон. Значит, где-то неподалеку есть вода. И в самом деле, вскоре после этого мы проехали мимо маленьких илистых болот, покрытых желтоватым тростником, у которых толпились водоплавающие птицы: белые фламинго, стоявшие неподвижно на длинных красных ногах, утки с черными головами и дикие гуси. Иногда какая-нибудь антилопа, застигнутая врасплох нашим прибытием, поднимала свою изящную голову из травы и стремглав уносилась оттуда.

Скорость автомобиля позволяла нам увидеть быструю смену пейзажей, неизвестную караванам. В течение одного часа мы перебрались из песчаной пустыни в степь. Медлительный ход верблюда занял бы целый день, то есть время, в течение которого изменения даже не осознаются. Мы же стремительно неслись по совершенно ровной поверхности — 60 километров без остановок. Хотелось надеяться, что это безостановочное движение закончится не раньше, чем мы достигнем места следующего привала. Но равнина закончилась, степь закончилась, пение жаворонков умолкло, и мы осторожно въехали в каменистую, печальную, голую, пустынную местность. И снова нас поглотила пустыня. Мы остановились у колодца посреди лагеря китайских караванщиков. Все они, полуголые, вышли к нам из голубых палаток.

— Далеко ли до Туэрина? — поинтересовались мы.

Они показали на север выразительными жестами, должно быть означавшими: далеко, очень далеко.

— И сколько же?

Они не знали. Один из них сказал:

— Два дневных перехода.

Другой длинно и путано заговорил о Туэрин, о какой-то горе и указал место, где дорога поднималась на небольшой холм. Нам удалось понять, что Туэрин должен лежать у подножия горы, которая видна с этой точки.

Мы не ошиблись. И вправду, когда мы гнали машину по возвышенности, на горизонте предстали очертания огромной скалы, Гибралтара пустыни. Она располагалась по меньшей мере в 70 километрах от нас, и мы видели ее только из-за чрезвычайной прозрачности атмосферы. Она была голубой, какой со стороны моря выглядит земля на горизонте, поэтому мы теряли ее из виду. Порой она исчезала из поля зрения, ее контуры размывались и растворялись в ярких лучах солнца. Мы были вынуждены терпеливо вглядываться вдаль, чтобы снова найти дрожащий, эфемерный облик.

Дорога поднималась, и гора Туэрин заходила, как светило. Началась новая бесконечная череда иссушенных долин и возвышенностей. На каждом холме мы ожидали увидеть наш Гибралтар с более

близкого расстояния. Но мы вообще больше ничего не видели. Часы проходили один за другим и казались нам вечностью. Мы были уставшими, изможденными, словно вся наша сила перешла к мощно работающему мотору. На самом деле мы настолько подстегивали его своим неизменным желанием, сопровождали его таким напряжением воли, что и вправду ощущали физическую слабость. Дорога не всегда была легко проходима, и мы следили за каждым движением машины с сосредоточенностью, от которой напрягались все нервы.

Большая скала больше не показывалась. Мы постоянно повторяли всё с новой уверенностью: «Мы увидим ее там через несколько минут...» И ничего. Каждое разочарование отбрасывало на сотни километров назад. Через четыре часа вера иссякла.

— Эта гора была оптической иллюзией, вызванной телеграфными проводами! — воскликнул я, указывая на странные, размытые формы, образованные длинным рядом столбов на горизонте.

— Если это была гора, то она не могла исчезнуть, — тихо заметил Этторе.

— И все же это было не что иное, как гора, — заключил дон Шипионе, которого я в душе считал упрямым.

Мы убедились, что до цели еще далеко, и впали в меланхолическое раздумье.

В тот день мне досталось место на подножке, что вызвало непривычные и не всегда приятные ощущения. Приходилось сидеть сгорбившись, наклонившись влево, ноги слева на подножке, снаружи машины, голова повернута вправо — поза, подобающая купающейся нимфе, но весьма неудобная для долгой езды. Горячие выхлопы били в лицо, которое находилось на уровне картера двигателя. Сюда же следует прибавить постоянное колебание равновесия на поворотах и во время жестких толчков автомобиля; приходилось держаться за какую-нибудь выступающую часть, чтобы тебя не вышвырнуло из-за непредвиденного воздействия центробежной силы. Когда речь идет о прогулочной поездке, все это не говорит ни о чем и, возможно, выглядит даже забавно. Но это имеет серьезное значение во время многочасового путешествия, когда усталость и скука постепенно ослабляют мышцы и мозг, когда вынужденная неподвижность, молчание, однообразие пути, жара, долгое бодрствование постепенно изнуряют нервы, вызывают оцепенение — не сон, а скорее забвение самого себя, места и времени, непреодолимую усталость и бессознательность. Впадаешь в делирий покоя и бездействия. Глаза смотрят непонимающе. Все теряет значение и привлекательность. Я помню, как неопределенное время наблюдал за вращением колеса, широкая пневматическая шина которого казалась мне серым, равномерно падающим водопадом вечной продолжительности, затягивающим меня, словно водоворот. Земля у моих ног проносилась мимо, как те причудливые, ужасающие потоки, через которые мы переступаем в лихорадочном бреде. Однажды все, что проносилось, показалось мне темным, запутанным. Я понял только одно: я был в опасности упасть. Лишь небольшая часть моего существа все еще бодрствовала, в затуманенном сознании проснулся инстинкт, как у солдата на посту, и забил тревогу. Но я больше не хотел его слушать. Я чувствовал, что падаю, и не оказывал никакого сопротивления, меня

ододело отрадное безразличие... Несколько раз рука крепко хватала меня за плечо, и я слышал голос князя, обращенный ко мне:

— Осторожно! Вы падаете!

И я тут же отвечал с чувством стыда того, кого застали врасплох в опьяненном состоянии:

— Нет, нет, никакой опасности нет.

Неожиданно гора появилась снова. Она находилась на расстоянии около 15 километров и казалась гигантским валуном с вертикальными стенами. Она возвышалась над холмом, который, возможно, возник из обломков скалы. По-видимому, длинный ряд равнин и возвышенностей, через которые мы только что проехали, представлял собой широкую впадину, огромную пустоту — «Гоби», и это обстоятельство не позволило нам увидеть гору Туэрин после ее первого далекого появления. Чем больше она приближалась, тем страннее казалась.



Первые горы недалеко от Урги

Это был не единый скальный массив, а группа утесов, нагромождение скал, колония шхер, напоминающая чем-то громадный обо — результат религиозного рвения титанов. Три четверти часа спустя мы въехали между камнями и валунами и оказались в фантастической местности.

Мы спустились по склону холма, который примыкал к скале причудливых, ужасающих очертаний. Складывалось впечатление, будто мы находимся посреди гигантских руин, на том самом месте, где обрушился мир. Огромные камни странной формы словно упали с высоты, отброшенные, разбитые яростью безмерной катастрофы. К запустению добавилась пустыня. Она больше не дремала среди тихих, широких равнин; здесь она стремительно вставала на дыбы и принимала грубые формы; казалось, что она готовится не защищаться, а сокрушать.

Машина с трудом ехала в гору по дороге для караванов; тяжелое дыхание мотора отдавалось эхом. Между скалами мы искали телеграфную станцию; сами того не заметив, мы потеряли нашего проводника — телеграфные провода. Нас словно покинули в этом зловещем одиночестве. Обнаружить столь страстно желаемое пристанище не удавалось.

Из какой-то норы выскользнула лиса, которая, вместо того чтобы бежать, довольно долго сопровождала нас; смышленная, как собака, она повернула к нам свою острую полосатую мордочку; роскошный пушистый хвост тянулся сзади. Затем она пропала.

Мы оказались на западной вершине возвышенности. С этой стороны скалы округлялись и приобретали очертания огромной группы животных. Мы ехали в гору, к равнине.

Внезапно над этой громадной кучей камней мы увидели четыре блестящих на солнце шара. Они были одинакового размера, держались

на одной высоте и были симметрично распределены. Мы рассматривали их с напряженным, молчаливым вниманием. Они парили над хаосом скал слева от дороги, в нескольких сотнях метров от нас. Когда мы продолжили наш путь, между валунами обнаружилось обширное пространство, и наше любопытство переросло в удивление, а удивление — в безмолвное изумление, в то время как неясные образы обретали все более четкую форму в этом ярко освещенном прибежище. Несколько минут спустя мы остановили автомобиль, чтобы жадно взглянуть в невероятную картину: внизу раскинулся город — редкостный, сказочный!

Мы могли обозревать его с высоты. Скалы окружали его со всех сторон и выступали в роли крепостных стен. Золотые шары венчали четыре великолепных храма, которые располагались в ряд на юге. Эти священные здания не имели ничего общего с тем храмом, который мы видели вблизи Панцзяна, храмом старого неподвижного священнослужителя. Они были воздвигнуты на больших платформах из дерева, как буддийские постройки в Японии. Казалось, они сделаны из единого куска дерева, покрытого резьбой, позолоченного и раскрашенного. Их крыши загибались вверх по углам, как китайские, но не переходили в ту характерную линию, которая напоминает крышу палатки и, возможно, берет свое начало в этом сходстве. Напротив, их кровли заканчивались фронтонами. На последней вершине всегда сидел золотой шар. Эти здания были похожи друг на друга и стояли отдельно от остальных. Великолепие подчеркивалось их изолированным положением. Вокруг ни единого растения, ни единого намека на зелень — только песок и скалы. Город лежал немного дальше и с глубоким почтением оставлял свободное пространство между собой и храмами.

Невозможно представить себе более странный город. Куча мелких белых домов из извести и дерева, с квадратными правильными крышами, прямые и широкие улицы. Город и храмы — все казалось новым, но вымершим. Улицы были пустынные. В ярком свете, направленном на них, мы не заметили ни одной живой души. Место, которое неожиданно, словно по волшебству, возникло перед нами, выглядело необитаемым. Или даже так: не населенным людьми, потому что время от времени мы замечали собак, которые бегали по улицам, крались вдоль домов и лежали в тени, вытянув все четыре лапы. Город молчал, как и окружающая его пустыня.

Кто захочет жить в такой местности? Монахи, конечно же. Мы вдруг подумали, что находимся перед горной колыбелью ламаизма. Мы остановили автомобиль и приблизились к городу лам, взобравшись на огромный валун. Лишь те люди, которые в молитве и в религиозном углублении видят смысл жизни, могут наблюдать такую неподвижность и такое безмолвие. Тут до нас откуда-то донесся громкий, звонкий, радостный детский голос. Его звучания было достаточно, чтобы сказать нам: там, внизу, есть не только монахи. Мы не спустились к домам из опасения пробудить опасный фанатизм. К тому же мы сильно спешили найти лагерную площадку, поэтому вернулись к автомобилю и продолжили поиски телеграфной станции. Таинственный город пропал из поля зрения.

Мы заметили пастуха, который стерег небольшое стадо в тени скального массива, но был слишком далеко, чтобы мы могли с ним

поговорить. Так что мы начали спускаться по северной стороне горы. Телеграфная станция все еще не показывалась. Мы повернули назад и решили спросить лам священного города.



Монгольские солдаты

Снова очутившись вблизи города, мы подались пешком в населенную часть. Кто-то нас увидел. Мужчины поспешили на улицы и поднялись к нам в сопровождении собак. Впереди шел старик. Князь со знаком приветствия обратился к нему. Старик отшатнулся и сбежал. Приветствие было повторено молодому человеку, который, к счастью, принял его на твердых ногах и со смелостью, подобающей ситуации.

Но как же спросить монгольского ламу о дороге к телеграфной станции? Мы использовали все китайские слова, которые могли бы помочь в деле. Повторили все жесты, которые, по нашему мнению, обозначали «провода», «столбы», «домик», «телеграфировать» (в этом месте помимо мимики мы имитировали голосом звук ручки так, как нам казалось совершенно понятным: тик-тик-тик, тик-тик-тик). Однако добились лишь одного практического результата: весь ламаистский монастырь Туэрина разразился смехом. Это уже было что-то! Недоверие пропало, юмор победил сопротивление, монахи доверчиво держались рядом и подружались с нами. Но дороги до станции мы не нашли.

У князя появилась интересная идея; он принес блокнот и нарисовал пару штрихов, обозначив телеграфные столбы, пририсовал к ним изоляторы и натянул провода между ними. Ламы следили за его работой с напряженным интересом, напирали друг на друга и вытягивали головы. Мужчины были разного возраста, в желтых и красных халатах и рубахах, с гладко выбритыми головами и лицами. У многих рубаха была надета на голое тело и перекинута, как тога, через левое плечо, а ее конец покрывал голову. Халаты, рубахи и люди были одинаково грязны: вода в пустыне — редкость. Невозможно представить, насколько взволновало наше прибытие отшельников, которые закрылись от мира, чтобы изучать священные писания буддизма и размышлять над ними. Монголы принесли свои книги из Тибета в самые пустынные местности; они оберегают их как сокровища.

вище и считают, что милосердное учение Будды полностью постичь можно только в тишине и уединенности.

Нарисовав провода, князь изобразил телеграфную станцию, к которой они сходились, и указал на нее пальцем: вот, это и есть предмет нашего вопроса, собственно цель его долгой работы. Тут ламы поняли смысл рисунка! Жестикулируя и громко перебивая друг друга, они стали двигаться, чтобы показать нам направление. Выйдя на дорогу, они в изумлении остановились при виде автомобиля, а потом окружили его и принялись недоверчиво разглядывать. Собаки всей сворой последовали за монахами и бестактно обнюхивали машину. Этторе счел момент подходящим, чтобы начать движение. Он с силой дважды повернул рукоятку, мотор шумно и громко заработал, и собаки и ламы сломя голову помчались к священному городу!

К счастью, мы уже поняли, что телеграфная линия тянулась в восточном направлении по узким тропинкам, петляющим между скалами. Я не знаю, как автомобилю удалось взобраться по отвесным склонам до высоты холма, проехать по импровизированному проходу между валунами и добраться до другой стороны. Главное, что мы оказались на лугу, где уже лежала вечерняя тень, и в центре луга была третья телеграфная станция Монголии, маленькая, как и ее сестры, глиняная постройка, но такая притягательная для нас!

— Вам уже известно? — спросил у нас китайский телеграфист в большой спешке. — Другой автомобиль проехал мимо. Он поехал в Ургу.

— Как такое возможно?

— Да, он не остановился здесь. Промчался быстро, как ветер.

— Черт побери!

— Я совершенно точно видел, как он приехал со стороны Удэ.

— Когда?

— Пару часов назад.

Кто мог нас опередить? Мы ничего не видели. Может быть, пока искали дорогу... Или один из «Де Дион-Бутонов» мчался всю ночь и опередил нас?

— Вы совершенно уверены? — спросили мы. — Это был автомобиль?

— Абсолютно уверен. Он приехал из Удэ, поехал в Ургу, и я сразу же телеграфировал.

— Он был такой же, как наш?

— Намного меньше, о, намного меньше.

— Пожалуйста, пошлите в Удэ еще раз запрос обо всех автомобилях. Как можно скорее.

И услужливый китаец сел за аппарат. Мгновение спустя он поднялся и торжественно сообщил:

— Удэ обедает. Просит пять минут времени, чтобы доесть.

Когда Удэ пообедал, он отправил запрашиваемые сообщения, которые телеграфист нам постепенно переводил, как только считывал с бумажных полос.

— «Итала» покинула Удэ сегодня в четыре утра...

— Очень хорошо. А потом?

— ...«Спайкер» вчера был вынужден остановиться в 100 ли к северу от Панцзяна из-за нехватки бензина, который ему отправили

верблюдом... «Де Дион-Бутоны» вместе прибыли сегодня в час дня в Удэ и в два часа поехали дальше...

— И больше ничего?

— ...Трехколесный «Конталь» до сих пор не объявился ни в Панцзяне, ни в Калгане... Дутун Калгана послал солдат на лошадях, чтобы его найти. Это всё.

Было понятно, что «Спайкер» не менее чем в 400 километрах позади нас, а оба «Де Дион-Бутона» — в 250 километрах. Тайна автомобиля, который проехал пару часов назад, была раскрыта без промедления. Как же мы сразу этого не поняли!

— Это были мы сами, — заявили мы удивленному китайцу. — Мы проехали там. Не остановились, потому что не увидели телеграфную контору, которую искали по всем сторонам холма, кроме нужной.

— Автомобиль, который проехал, показался мне меньше. — Телеграфист засомневался.

— Это из-за расстояния.

— И правда. На расстоянии все делается меньше.

Высказав эту непреложную истину, телеграфист перестал колебаться.

Подсчитав пройденное, мы выяснили, что проделали первую тысячу километров от Пекина. Отпраздновать это событие решили роскошным обедом. Лама-пастух, который забрел в эту местность, продал нам ягненка, а мы заплатили ему кусками серебряного слитка (у монголов нет курса для чеканных монет), которые добросовестно положили на небольшие весы, купленные в Калгане. Ягненок, вверенный умелым рукам телеграфиста, появился перед нами через несколько часов в виде огромного куска дымящегося мяса, которое показалось нам самым вкусным блюдом на земле.

Когда от него остались только кости, мы закурили и при свете свечи, воткнутой в горлышко бутылки, подробно обсудили соседний пустынный город, на территорию которого не ступает нога женщины, а также маршрут и следующую остановку. Мы забыли всяческую усталость, жажду, все страдания долгого дневного путешествия, тринадцать долгих часов поездки под палящим солнцем, в изнурительном нервном напряжении, с тысячами сомнений и страхов.

Насколько мелкими и презренными казались нам теперь преодоленные тяготы! Будущие перспективы подстегивали нас, так что мы не тратили время попусту, чтобы оглядываться назад. Эта склонность забывать плохое — величайшее счастье человечества. Каждое утро перед отъездом мы чувствовали себя сильными и готовыми к новым испытаниям, потому что память о предыдущем дне улетучивалась. Пережитые страдания подергивались благодатной пеленой забвения. Отправляясь, мы всякий раз думали, что все трудности остались позади. В забвении и в надежде заключен источник силы! Этим наша поездка во многом была похожа на человеческую жизнь.

Туэрин расположился на краю пустыни. С юга — унылая бесплодность, с севера — зеленое великолепие степи. Эту высокую скалу как будто поставили здесь нарочно, как символ, как маяк, чтобы

указать странникам границу между мертвой и живой землей, чтобы сказать одним: «Готовьтесь к концу», а другим: «Мужайтесь!»

Участок между Туэрином и Ургой показался нам очаровательным — возможно, потому, что мы приехали из пустыни Гоби. Нам все казалось восхитительным: трава, дорога, небо. Ведь теперь небо изменилось: появились облака, и мы восторгались ими, их длинными летучими тенями и широкими нежными касаниями, когда они проплывали над нами. Мы ехали со скоростью 50, а иногда 60 километров в час. Местность была слегка волнистой, и мы скользили по мягким склонам со всей стремительностью скорости и центра тяжести. Мы были беззаботны, находили тысячи тем для разговора, обращали внимание друг друга на все, что видели, и громко смеялись.



Колодец в Южной Монголии

Этторе спросил, во сколько мы прибудем в Калган, — да, в Калган, так как Этторе в своем пристрастии к упрощению опустил названия всех пройденных и предстоящих мест, но оставил парочку для удобства. И эту пару он применял без разбора ко всему. Получалась тарабарщина: «Калган» означало «любой город, который...». У Этторе была плохая географическая память, названия не задерживались в ней, выпархивая, как птицы; если же ему удавалось запомнить название, то он его больше не отпускал и использовал вместо прочих, надежно забытых. Можно было только позавидовать его непритворному равнодушию к маршруту; мы смеялись над его географическими промахами, но нас веселили не ошибки, а его оптимистичная наивность, его естественная простота. Рядом с ним мы испытывали настоящее наслаждение, как от соприкосновения с душой большого умного ребенка. В нашем путешествии для Этторе оставались неизменно очевидными две вещи: во-первых, придется ехать в течение двух-трех месяцев каждый или почти каждый день с утра до вечера, а во-вторых, автомобиль неизменно должен быть хорошо управляем, проконтролирован, прослушан, досмотрен, проверен, обеспечен, очищен, промаслен и смазан, чтобы доехать. При этом нельзя не утомляться, а наоборот, надо посвящать автомобилю все свое внимание, опыт, разум и энергию. И это было любимым занятием Этторе. Прибыв вечером на стоянку, он не шел есть и спать, не приведя машину в порядок. Он часами лежал в самых невероятных позах под горячим брюхом автомобиля, с которого капало раскаленное масло. Иногда он

поднимался с кровати, охваченный сомнениями, в самые невозможные часы, и тогда мы слышали, как он среди ночи откручивает заслонки, снимает детали, чтобы осмотреть мельчайшие части конструкции и после этого вернуть все на место. С наступлением дня он был всегда в безупречной готовности ехать — в очередной Калган!

В то утро мы снова наткнулись на большой табун лошадей, которые совершили вокруг нас свой великолепный маневр. Нам встретились юрты; черные лохматые пастушьи собаки пытались бежать следом за машиной; отары овец утоляли у колодца жажду; караваны попадались среди дня. Все ободряло нас. Если мы не разговаривали, то пели. Князь насвистывал за рулем свою любимую песню *La Petite Tonkinoise* («Маленькая Тонкина»), которой я в такт подпевал.

Вдалеке паслось несколько стад антилоп; испугавшись автомобиля, они спешили скрыться, пересекая наш путь. Мы еще ни разу не наблюдали этого странного, присущего антилопам, вида бегства: стоило нам приблизиться более чем на 20–30 метров, и бедные испуганные животные неслись со скоростью, превосходящей нашу. Охотникам хорошо известна эта особенная тактика, поэтому они напрямую не кидаются на дичь, бег которой намного скорее, чем у любой монгольской лошади, а немного отклоняются от прямого направления, чтобы схватить ее сбоку, так как они знают, что антилопы пронесутся мимо них на расстоянии ружейного выстрела. Бегство перпендикулярно движению врага — это примитивная защита от преследования. Животные предполагают, что их стремительность собьет противника с курса и он потеряет время, меняя направление, и только потом продолжит гонку.

Вдруг я заметил в степи, в нескольких километрах от нас, необычайно длинную полоску красноватого цвета, которая двигалась с большой скоростью. Она повернула направо, дрожа внутри, окутанная легким облаком пыли.

— Посмотрите туда! — воскликнул я и показал на нее рукой.

В первое мгновение мы не знали, о чем идет речь.

— Двигается как поезд.

— Это животные.

— Это антилопы.

— Да, да. Теперь видно совершенно точно.

— Вот там одна, впереди других.

— Посмотрите на ноги, какая сутолока!

— Великолепный вид!

— Роскошный!

— Сколько их там?

— Кто знает? Может, полтысячи.

— Целый клан антилоп.

Мы приблизились к животным до 500 метров и сразу же совершенно отчетливо увидели огромное стадо, которое тесно сплотилось для побега. Оно намеревалось, согласно привычной тактике, броситься наперерез через дорогу.

— Поедем за ними! — крикнул я.

Князь переключил рычаг на четвертую скорость. Автомобиль помчался мощнее и громче, ринулся вперед и полетел над твердым песком тропы. Через несколько секунд мы заметили, что у стада уже

не было времени пересечь дорогу перед нами, это наполнило нас своеобразным жестоким удовлетворением.

— Какая у нас скорость? — спросил я.

— Где-то девяносто—сто, — ответил Этторе.

У наших лиц проносилась буря, нас сметал ураган. У меня возникла мысль достать маузер, чтобы подстрелить одно из животных, забросить его на багаж сзади и триумфально доставить в Ургу. Но я не смог бы реализовать намерение. С поразительной скоростью антилопы изменили направление и побежали, разделившись на две группы, одна из которых обогнула нас справа, а другая — слева. Несколько мгновений мы находились среди этого странного стада, окутанные пылью, которую поднимали изящные, нервные и быстрые копыта. Время от времени одно из робких, обезумевших от страха животных падало, опрокидывалось, его топтали или перепрыгивали другие, потом оно резко поднималось и мчалось дальше. Мы кричали от возбуждения погони; мы кричали, потому что в определенные моменты, пробуждавшие в нас всю жестокость и азартность, впадали в первобытное буйство и потому что у нас не было никакого другого оружия, кроме голоса. Мы не могли охотиться, поэтому довольствовались тем, что могли пугать, и наш крик усиливал страх жертв до смертельного предела. Смятенный хаос желтых стройных спин в бешеном беге быстро метнулся в сторону и исчез в степной дали.

В десять часов утра мы оказались в гористой, но легкопроходимой местности. Мы покинули монгольские равнины навсегда. Горы Восточной Сибири и Забайкалья простирали к нам свои крайние отроги, свои последние возвышенности. Вскоре мы доехали до долины, окончательно скрывшей от нас бесконечные просторы равнин, которые мы покидали словно одурманенные и с неясным сознанием человека, после долгого морского путешествия снова ступившего на землю.



Монгольские юрты под Ургой

Юрты и стада стали встречаться чаще. Мы встретили монгола в дорожных одеждах из красного шелка. Его сопровождал другой, достаточно пообносившийся, чтобы сойти за раба первого. Оба сидели на траве и отдыхали, намотав поводья лошадей вокруг руки. Когда они увидели нас, то внезапно подскочили от страха и приготовились бежать; но было уже поздно, и мгновение спустя мы быстро проехали мимо них. Когда они поняли, что мы не имели никаких враждебных намерений, то отважились посмотреть нам вслед и разразились нескончаемым смехом. Эта повозка, которая катилась сама по себе,

вероятно произвела на них крайне странное впечатление. Что за веселая чепуха: люди забыли запрячь лошадей, а повозка, еще более смешная, чем они, не заметила их присутствия и поехала дальше в том же темпе! Они смеялись и сгибались от смеха, опершись руками на колени.

Множество толстых сурков, которых англичане зовут луговыми собачками, сновали в траве повсюду. Они трусили к своим земляным норам, но, прежде чем спрятаться, не упускали возможности с любопытством рассмотреть нас. При этом они сидели на задних лапах, в смешной позе, напоминая людей. Если нора была слишком далеко, чтобы умные зверьки смогли до нее добежать, они внезапно падали, словно пораженные молнией, и притворялись мертвыми, чтобы быстро ожить, как только мы проедем. Мы приветствовали наличие сурков с большим удовлетворением, потому что мы знали, что они населяют окрестности Урги в огромных количествах. Они возвещали нам о близости столицы Монголии. Было 11 часов, когда мы находились у подножия Богдо-Ула, «священного горного хребта». Мы добрались до реки Тола, на берегах которой расположился город.

Вершины Богдо-Ула поросли густым и темным хвойным лесом, который простирался до самых долин и ущелий. Первые деревья, которые нам довелось увидеть после путешествия длиной в 1200 километров! Мы смотрели на них с великой радостью. Позади, на границе старого Китая, остались ивы, тополя, ольхи, и теперь их сменили сосны. Из умеренной зоны с ее разнообразной флорой мы попали в холодную. Ландшафт показывал, какое расстояние мы преодолели. Пришел черед северной строгости, и это наводило на мысль, что Сибирь уже близко.

Завернув в пространную долину Толы, на западе мы заметили Ургу, нечеткую, как отражение в зеркале, с чередующимися белыми зданиями, которые, должно быть, были храмами. Нам еще предстояло проехать большое расстояние, прежде чем попасть в город. Тола и сеть ее притоков часто пересекали дорогу. Мосты, построенные русскими, вели через них, но монголы предпочитали брод. Наконец мы последовали их примеру и решительно заехали в воду, ориентируясь на следы колес и обуви и выжимая полную скорость, чтобы не увязнуть. Переправа большой серой машины, с бурлением рассекавшей воду, как миноносец, должно быть, выглядела любопытно.

Урга — это не один цельный город. Существует три Урги: китайская, монгольская и русская, и все они расположены в нескольких километрах друг от друга. Три великие нации, славянская, монгольская и китайская, живут бок о бок, но не смешиваясь. На них по-прежнему влияют остатки многовековой враждебности. Кажется, что три города населяет враждебное друг другу население, так как они приобрели вид укрепленных лагерей. Городские стены очень высокие, какие было принято возводить в старину, чтобы сломить атаку нападающей конницы. Отдельные дома и храмы также окружены внушительными частоколами. Семейная жизнь населения снаружи не видна, улицы представляют собой сплошные монотонные, мрачные и однообразные проходы между стенами домов.

Значит, опасность существует и сегодня: эти оборонные сооружения не могут быть только данью традиции. На самом деле российское

консульство — особняк в сибирском стиле, который стоит отдельно между китайским и монгольским городами, — обнесено насыпью и траншеями; оно окружено широкими рвами и сетью железной проволоки, ямами-ловушками, самыми современными и эффективными препятствиями; у него есть пушки и гарнизон забайкальских казаков. Далее на запад, рядом с монгольским городом, татарский генерал-дутун из Урги, командующий китайским гарнизоном, также заключил себя в крепость квадратной формы. Она защищена земляными укреплениями, которые усилены балками и оснащены зубцами и бойницами, а по углам расставлены военные посты. Китайцы и русские закрепились как на завоеванной земле. А кто же настоящий хозяин?

Точно не тот божественно почитаемый правитель монгольского народа, хутухта*, живое воплощение Будды. Он живет почти в полном уединении в ламаистском монастыре несколько в стороне, к которому относится большинство зданий, видимых издали. Будда наслаждается человеческой жизнью, войдя в тела трех человек — всего трех во всем мире. Один из них далай-лама из Лхасы, второй — хутухта из Урги, третий — из Пекина, глава 12 сотен лам великого храма Юнхэгуи. И хотя все трое обладают душой Будды, между ними существует заметная разница в ранге. Самый высший — тибетский далай-лама, пекинский — наименее почтенный; разница заключается в силе благословения. Их уважают не за внутреннюю ценность, а за приносимую ими пользу. Когда два года назад далай-лама бежал из Лхасы, которой угрожало наступление англичан, и укрылся в Урге, brave монголы отказались от своего родного бога в пользу гораздо более могущественного тибетского. Тогда можно было наблюдать занятую картину ожесточенного противостояния двух Будд.

Вокруг опального божества из Урги плетутся политические интриги. Умный, энергичный и тщеславный человек, стоящий во главе монгольского народа, может угрожать верховенству Китая. Должно быть, именно на этом основано странное представление о том, что живое божество воплощается не во взрослом мужчине, а всегда в ребенке. Поклонение — задача, с которой может справиться даже ребенок. Этот юноша никогда не достигнет зрелости. Когда он достигает порога зрелого возраста, он умирает. Он умирает внезапно, таинственным образом. Но он уже назвал своего последователя, и другой ребенок восходит на трагический алтарь. Эта внезапная смерть — один из самых постоянных чудесных знаков божества: душа бога может жить только в ребенке. Но распространился слух, что святое дитя будет уничтожено!

Последний великий лама счастливо перешагнул критический возраст. В связи с этим привычное чудо запаздывает, что можно объяснить эффективной защитой российского консула: это искусный дипломат бурятского происхождения, а буряты близки к монголам. Консул — верный друг живого Будды и имеет свободный доступ в священные круги. Китайский губернатор, напротив, далек от того,

* Хутухта (кутукту) — титул, который в Монголии жаловался за усердие в буддийской вере, а также императорам; до середины XVII века означал принадлежность к княжескому роду. — Прим. ред.

чтобы влиять на великого ламу прежней властью и авторитетом; говорят даже, тот ему опротивел до глубины души. Но если божество все еще живо, то оно, похоже, доведено до состояния, которое в результате ранних пороков и злоупотребления алкогольными напитками граничит с идиотизмом. Можно сказать, что по крайней мере разум великого ламы уничтожен.

Зная о грозных лагерях, об укреплениях, интригах, жутких убийствах и глядя на странно одетых всадников, галопом скачущих по улицам вдоль деревянных фортификаций, можно было подумать, что мы в средневековом азиатском городе. Внезапное появление автомобиля создавало абсурдный контраст с этим миром.

У самого хутухты есть небольшой автомобиль, подаренный российским консулом — возможно, чтобы компенсировать соперничество с тибетским далай-ламой. Машина еще ни разу не сделала ни единого движения. Едва она прибыла в Ургу, как воплощенный Будда велел двум мужчинам толкать ее по двору в надежде, что она разгонится и сама завершит объезд. Затем он решил запрячь вола и наконец отправил автомобиль в свою летнюю резиденцию, где он ржавеет в ожидании, что другая европейская власть подарит и шофера.

УРГА

В РУССКО-
КИТАЙСКОМ
БАНКЕ → СТРАННОЕ
ПАЛОМНИЧЕСТВО →
КИТАЙСКИЙ ГУБЕР-
НАТОР В АВТОМО-
БИЛЕ → ОТЪЕЗД ИЗ
УРГИ → ЗАСТРЯВ-
ШИЕ В БОЛОТЕ →
РОКОВАЯ ПОЕЗДКА
В ГОРУ

Из трех городов китайская Урга была первой, которую мы потревожили своим прибытием. Причиной послужило то, что туда вел телеграф. Мы настолько привыкли повсюду следовать за проводами с величайшим доверием, что они без всяческих возражений могли бы завести нас бог весть куда. Поначалу они были китайцами и остановились в китайском городе, прежде чем продолжить свой путь напрямую на север через отвесные горы. Теперь они явно решили распрощаться с ролью проводника. Они сопровождали нас по узким грязным улицам китайского города, после чего внезапно перескакивали через стену палисада и оставляли нас озадаченно стоять.

Наше появление заставило жителей собраться у ворот, сквозь проем которых были видны дворы, где громоздились ящики, играли дети, стояли верблюды. Мы оглядывали китайские дома с решетками в виде замысловатых геометрических фигур и небольшие ярко раскрашенные храмы, расцветка которых бросалась в глаза. За варварскими частоколами все свидетельствовало о благосостоянии и прилежании. Жители занимались оптовой торговлей; богатство им принесла продажа чая, шерсти, мехов и лошадей. Они регулярно снаряжали караваны и владели сотнями верблюдов и волов. Разумеется, им сообщили о нашем прибытии. Они смотрели на нас с любопытством, но без удивления. Телеграф уже передал весть о ци-чэ, а контакт с русскими и постоянные связи с западным миром повлияли на носивших косицы переселенцев так, что они рассматривали автомобиль исключительно с практической точки зрения. Некоторые спрашивали, приехали ли мы напрямик из Туэрина, и после нашего утвердительного ответа обратились к другим, чтобы безотлагательно донести до них эти сведения.



Монгольские красавицы

На улицах китайского города мы также увидели первых северомонгольских женщин, головное убранство которых было настолько примечательным и новым для нас, что мы не могли удержаться от того, чтобы разглядывать их с бестактным упорством. Несомненно, замужним женщинам из Северной Монголии удалось сотворить из своих волос самые оригинальные шедевры, которые могло создать вообще воображение сотен поколений женщин.

По обеим сторонам лицо обрамляют волосы, собранные в две плоские полосы, обильно пропитанные клеящим составом, отчего они делаются совсем не похожими на волосы. Они напоминают два

огромных изогнутых черных крыла, которые расходятся почти на ширину плеч и свешиваются на грудь, заостряясь к концам. Крылья удерживаются множеством палочек, которые располагаются как в веере и образуют вокруг лица причудливый решетчатый каркас. Они унизаны качающимися большими и маленькими серебряными монетами, среди которых мы узнали несколько русских номиналом в десять и двадцать копеек — новый признак близости империи москвитян. Разумеется, головное убранство такой сложности делалось только раз в жизни, перед свадьбой. Голова невесты попадала в умелые руки мастера, а после замужества прическу оставалось только поддерживать: из нее иногда вытряхивали пыль и при необходимости заново пропитывали клеем. Водные процедуры никоим образом не угрожают стабильности этой парикмахерской фантазии.



Женщины из Северной Монголии

Именно в тот момент, когда мы не знали, куда обратиться, и спрашивали людей о Русско-Китайском банке, галопом прибыл китайский солдат, чтобы показать нам дорогу. Мы проезжали мимо ряда маленьких белых пагод в тибетском стиле, отдаленно напоминающих огромный бильярд. Выехав наружу, на вершине холма мы увидели роскошный европейский дворец!

Мое перо неспособно описать все удивление и радость, испытанные при виде крошечного кусочка Европы посреди Монголии. Слово собственнй дом предстал перед глазами. Мы еще не знали, что это за здание в трех-четыре километрах от нас, окруженное низкими постройками, похожими на сараи и конюшни. Но для нас картина была самой приветливой. Вскоре мы смогли прочитать надпись крупными буквами на четырех языках: «Русско-Китайский банк». Мы проехали вперед и торжественно и с воодушевленной настойчивостью погудели клаксоном.

У решетки на входе стоял тарантас; два казака шли по улице и задержались посмотреть на нас. Мы поприветствовали их с усиленным дружелюбием. Бородатый мужик выглянул из небольших ворот, но тут же втянул голову обратно, видимо намереваясь сообщить о нашем появлении.

— Мы уже в Сибири! — кричали мы и поздравляли друг друга, будто путешествие закончилось.

С шумом ворота банка открылись. Оттуда выскочил симпатичнейший господин Степанов, директор этого филиала, и радушно нас приветствовал. Но он не сумел скрыть удивления, что мы прибыли первыми.

— Это же итальянский флаг! — воскликнул он, глядя на наше весело трепетавшее знамя. — Истинно так. Добро пожаловать, ваша светлость! Всем вам добро пожаловать! Честно говоря, я вас не ждал. Я знаю пустыню и вашу машину считал слишком тяжелой. Полагал, вы застрянете. Я был убежден, что у более легких машин было больше шансов... Еще раз добро пожаловать! Сюда, сюда, все уже готово к приему!



Первый тарантас Русско-Китайского банка в Урге

И вправду, к визиту здесь подготовились по высшему разряду. Вся анфилада комнат была в нашем распоряжении. Российский, французский и итальянский флаги украшали лестницы. В большой гостиной сверкал длинный стол, накрытый на 20–30 персон: блюда полны сладостей, искусно сложенные салфетки сверкают белизной, роскошный хрусталь и фарфор. При виде этой панорамы мы ахнули от удивления и удовольствия.

— Я незамедлительно уведомлю комитет, — сообщил нам наш хозяин, провожая нас в наши комнаты.

— Комитет?

— Да, российский комитет по приему участников ралли Пекин — Париж. Он должен собраться на приеме в вашу честь, но мы не думали, что вы придете до вечера. Нам телеграфировали из Туэрина, что автомобиль выехал сегодня в половине седьмого утра. А это более 250 километров! Прошу прощения, если приветствие вышло скомканным.

Комитет! Мы среди западной цивилизации! Мы с благодарностью вспоминали всех порядочных людей, что собирались чествовать нас, что давали нам отдых от тягот и проводили собрания с дискуссиями и повесткой дня! Председателем и душой комитета был господин Степанов.

Начиная с Урги вереницей потянулись незабываемые, радужные, искренние приемы, большие и малые: на протяжении всего масштабного путешествия нас неизменно встречали с дружеской

симпатией. Перед нами открывались ворота дворцов и двери хижин, и всюду мы наслаждались освежающей атмосферой истинного гостеприимства, о котором говорят: «Входи, мой дом — твой дом!»

Из окон наших комнат открывался вид на долину Толы и рассыпанные на ней города. Гряда Богдо-Ула располагалась напротив, высокая и широкая, со своей внушающей уважение черной главой, поросшей соснами. Согласно легенде, на этой вершине находится могила Чингисхана. Великолепная могила для тирана!



Монгольская женщина из Урги

Может быть, именно легенда делает гору священной. Там запрещено рубить лес и охотиться, чтобы не осквернять святыню. Никто не восходит на нее, дабы не потревожить сон великого владыки. Если спросить монголов о причине, по которой они не ступают на Богдо-Ула, они отвечают: гора была создана богом для его личной радости; он один посещает ее, чтобы предаваться наслаждению от прогулки и охоты. По их мнению, гора — личный сад божества. Будучи жителями отдаленных равнин, культура которых уходит далеко в глубь веков, они испытывают к горам своего рода религиозное почтение. На вершинах сооружают обо, поднимаются наверх для молитвы, ибо каждая возвышенность создана, чтобы приблизить землю к небесам. Богдо-Ула — самая высокая гора, а значит, и самая священная. И на ней растет лес — впечатляющая загадка для сына степей. В Монголии существует своеобразный культ деревьев, потому что они здесь редки. Кто знает, какое смутное благоговение пробуждает в душе кочевника облик дерева, пробившегося из-под земли. Ему нередко поклоняются как фетишу, и мы часто, даже в Южной Сибири, видели такие обожествленные деревья, на ветвях которых трепетали бесчисленные полоски бумаги с молитвами.

«Итала» стала объектом непрерывного, почти грандиозного паломничества. Новость о нашем прибытии взбудоражила всю долину Толы. Люди приходили из всех трех городов, а некоторые — из отдаленных юрт. Практичные китайцы запрягли мулов в повозки и регулярно доставляли любознательных, желающих посмотреть на ци-чэ, в Ургу и обратно. Зараз прибывало по пять-шесть таких повозок,

напоминавших русские телеги. В них сидели празднично одетые, как на торжество, люди. Хватало и собственно телег: они приезжали из русского города и выглядели весело и нарядно благодаря ярким славянским костюмам. Толпы монголов, пеших и конных, устремились со всех сторон: ламы в фиолетовых или желтых шелках и шляпах-пагодах, караванщики, пастухи. Группами приходили смешливые и болтливые женщины, в больших сапогах на ногах, отягощенные своим головным убранством, напоминавшим воротник Медичи. Иногда какой-нибудь казак прокладывал себе дорогу через толпу и производил рекогносцировку вокруг автомобиля.

Вся эта толпа почтительно и восхищенно стояла у машины, точно приобщаясь к великому таинству. Местные агенты банка в течение нескольких дней информировали монгольское население Урги о предстоящем прибытии самоходных повозок. Таким образом людей хотели подготовить, чтобы предотвратить возможную вспышку фанатизма и суеверий, которая могла быть вызвана неожиданным появлением столь странных машин в священном центре ламаизма. Ежедневно монголы наведывались в банк за новостями о самодвижущихся повозках. В их вопросах была забавная наивность. Они считали, что чудесная повозка движется не по земле, а по воздуху. Они хотели знать, на каком безопасном расстоянии можно ее рассматривать. Они спрашивали, не будет ли неблагоразумно вставать перед нею, когда она стоит на месте. Самым распространенным мнением было, что эту повозку тянет невидимый крылатый конь.

— Как же чужестранцам удастся управлять крылатым конем? — спрашивали они у господина Степанова, бодро выслушав самые рациональные объяснения, призванные убедить их, что никакой лошади нет.

Примитивные народы живут в сказочном мире; они всё объясняют невидимыми причинами; их незнание находит во всякой вещи загадку, а в каждой загадке — скрытую силу. Все таинственное они объясняют через явления природы, которые не повергают их в изумление. Они охотно верят в крылатого коня, но не в сложное творение человеческого разума. В их мыслях нечто невероятное — правда, зато действительность невероятна.

Мы не знаем, насколько вид нашей машины изменил предвзятое представление жителей Урги об автомобиле. Было ясно одно: восторженная толпа обступала «Италу» со всех сторон, но держала дистанцию; даже китайцы рассматривали ее с осторожностью. Монголы дали автомобилю название «летающая машина». Не исключено, что весть о ней дойдет с караванами до самых отдаленных племен и примет форму легенды. Великий лама тоже живо интересовался нашим предстоящим прибытием. К нему сразу был отправлен конный курьер.

После обеда пожаловал китайский губернатор. О его визите возвестил прискакавший галопом всадник. Вскоре на залитой солнцем улице, окруженная облаком пыли, появилась свита высокопоставленного сановника. Четыре монгола, ехавших верхом, с поразительной ловкостью несли паланкин. Его перекладины лежали на седлах, а четверо носильщиков галопировали, точно соблюдая нужное расстояние. Если бы один из них хотя бы на ширину ладони отклонился от линии, бедного губернатора и его паланкин ждал бы не самый достойный конец. Впереди процессии и за ней следовали мон-

гольские и китайские солдаты, офицеры и чиновники. Первобытное благородство и гордость были в этой красочно одетой группе, налетевшей как ураган. Ничто не сравнится с воинственным выражением лица монгольского солдата с его длинной клиновидной бородой.



Барзини в гостях у китайского губернатора Монголии

Губернатор, несмотря на ужасающую свиту, был самым изысканным и доброжелательным человеком. Как безупречный дипломат, он говорил, не сообщая ничего, всем улыбался, над всем смеялся, пил чай и удалился со своим паланкином и впечатляющим эскортом.

Нам также нанес визит татарский генерал. Особенно глубокое впечатление на него произвело сообщение, что автомобиль обладает силой 50 лошадей. Черт побери, у нас было чуть ли не больше кавалерии, чем у него! Мысли татарского генерала занимал сложный военный вопрос, его мучило сомнение: существует ли в Европе автомобильная конница? Если таковая имеется, то все татарские генералы, которым поручена охрана границ Поднебесной, абсолютно бесполезны. Десять автомобилей захватят Монголию за четыре дня. Мы успокоили его: никакой конницы на самоходных повозках нет. Он был этим вполне удовлетворен.

Вечером монгольский служащий, толкавший ручную тележку, — монгольские служащие очень скромные люди — остановился у ворот банка и протянул красную бумагу, исписанную китайскими иероглифами. Это была визитная карточка губернатора; к ней прилагались подарки. Эти подарки — два великолепных барана — стояли на тележке и упорно отказывались спускаться. В конце концов наш визитер заставил их повиноваться. В дополнение к баранам губернатор прислал несколько бутылок русского вина и банки с консервами. Монгольский служащий, на голове которого была шляпа с бусинами, означавшими чиновника шестого класса, спустил все дары на землю и попросил нас убедиться, что тележка пуста и он ничего не утаил. Мы это подтвердили.

В Урге находился наш третий склад с бензином и маслом, последний в Монголии, который также был пополнен караваном из Пекина.

Четвертый склад ждал в Кяхте, припасы должны были поступить туда через Сибирь. Прибыли они или нет? Не произошла ли там

какая-нибудь задержка или ошибка? Не заставит ли она заглохнуть среди дороги из-за нехватки горючего или смазки? Эти вопросы ввергали в некоторое уныние. Нам не хватало новостей. Князь получил в Пекине телеграмму из Петербурга о том, что в Кяхте он найдет перечень складов с запасами и количество бензина и масла, которые будут в его распоряжении на каждой стоянке. И все же у нас зародились сомнения, причем факты их подтверждали.

В Урге все баки были наполнены, при этом вес нас не беспокоил, так как мы получали запас сил для следующей тысячи километров. После обеда пришел Этторе и сообщил, что машина готова продолжить поездку. Он произнес лишь одно слово, которым выразил всё:

— Готово!

— Всё в порядке? — спросил его князь.

— В идеальном. Я всё проверил. Машина как новенькая.

Нам еще нужно было дождаться остальных. Впрочем, ожидание в Урге было приятным. Комитет крайне любезно составлял нам компанию. В него входили казахи офицеры, капитан медицинской службы, вернувшийся с театра военных действий в Маньчжурии, торговцы, дамы, которые скучали по жизни в Петербурге и Москве. Среди них был даже англичанин приятного вида; я бы принял его за дипломата, если бы меня не заверили, что он искусный новатор в торговле шерстью и пушниной.

Я часто седлал лошадь (конюшни были в нашем распоряжении) и скакал, восседая в высоком казацком седле, в телеграфную контору в китайском городе, чтобы отправить депеши и получить новости от наших товарищей. Вечером я узнал, что оба «Де Дион-Бутона» прибыли в пять часов вечера в Туэрин; они должны приехать в Ургу завтра. Никаких новостей от «Спайкера»! Ни в Панцзяне, ни в Удэ ничего не знали. Уже три дня и три ночи пропавший «Спайкер» был в пустыне; монгол с телеграммой, завернутой в тряпки, и с верблюдом, груженным бензином, все еще его не встретил. На «Спайкере» ехал мой дорогой коллега Дю Тайи и шофер Годард. Мы сами только недавно имели дело с пустыней, и от этого мы постоянно чувствовали глубочайшее беспокойство за обоих. К представлениям об их страдании добавилась и другая мучительная мысль. Мы знали, что их спасут, что утром 19 июня из Удэ к ним на помощь выдвинулись и приближались с каждым часом солдаты. Но, спрашивали мы себя, знают ли наши товарищи об этом? Есть ли у них уверенность, что спасение близко? Какой страх и какую боль, должно быть, вызывали эти сомнения помимо физических страданий... Легко быть храбрым, когда нет забот. Но кто освободит их от забот? Я бы все отдал ради того, чтобы донести до них хоть одно слово по тем проводам, которые висели в нескольких метрах над их головами и передавали тысячи моих слов газете. Поэтому мы очень обрадовались, когда на следующий день из Удэ пришло сообщение: «“Спайкер” прибыл в целостности и сохранности».

Двадцать второе июня было посвящено нашим ответным визитам. Мы отправились в крепость, в которой обретался татарский генерал, и выпили несколько чашек чая в присутствии светлейшего воина; он был при полном параде, и его окружал генеральный штаб из монголов в плюмажах. Губернатор принял нас в здании ведомства

и попросил князя о большой милости. Мы не ожидали от настоящего мандарина, от генерал-губернатора Монголии, подобной просьбы. Он с ног на голову перевернул все представления о сановниках, сложившиеся у нас в Китае. Эта просьба реабилитировала Вайу-бу и открывала для Поднебесной новые горизонты. Его светлость хотел бы прокатиться на автомобиле!

— С сердечным удовольствием приглашаю вас! — воскликнул князь в восторге. — А куда же мы поедем?

Все равно куда. Губернатор всего лишь хотел побыть в роли пассажира, совершить круговую поездку по улицам Урги. Могу ошибаться, но, думаю, для него все дело было в том, чтобы показаться в волшебной повозке. Это могло пойти на пользу его репутации.

Автомобиль стоял у ворот. Мандарин в роскошных одеждах с чрезмерно длинными шелковыми рукавами, скрывавшими руки, в шляпе, украшенной двумя павлиньими перьями и коралловой пуговицей — отличительным знаком высшей степени, сначала совершил инспекцию вокруг машины, затем сел в нее, в то время как князь взялся за руль, а Этторе устроился на подножке. Новость о поездке быстро распространилась. Люди высыпали на улицу. Все монгольские офицеры и солдаты с клиновидными бородками смотрели с ужасом на начальника и с недоверием — на нас.



Отъезд китайского губернатора Монголии в автомобиле

«Итала» тронулась. Она описала широкую дугу перед фу — административным зданием, — чтобы переехать через небольшой мостик, а потом поспешила скрыться. Губернатор Монголии крепко держался за подлокотники сиденья, но, кажется, был в восторге. Его коса весело подпрыгивала, подхваченная потоком воздуха. Люди из свиты, возможно, думали, что их господина собираются украсть, так как бросились к лошадям, привязанным к палисаду, вскочили в седла и с громким криком помчались за машиной. К ним присоединялся всякий, у кого была лошадь под рукой, а лошадей тут хватало. Со всех сторон появлялись всадники: ламы, солдаты, степные жители. Они приехали слишком поздно, автомобиль уже исчез, но они не поворачивали назад, как другие всадники, а подстегивали животных громкими криками. Лишь немногие — офицеры на лучших лошадях — могли держаться вблизи автомобиля. Словно на большой охоте, невероятная толпа всадников — «дикая охота» — скакала во весь опор.

Она исчезла в пыли и вылилась на улицы под вопли и шум. На многих лошадях сидело по два всадника. Радостные возгласы раздавались повсюду; поездка верхом была лишь игрой, но выступление было будто вспышка народного гнева. Словно всю Ургу заполнила победоносная армия варваров, видение из прошлого, которому служил фоном укрепленный палисад. Можно сказать, что прошлое яростно преследовало каждое маленькое существо, которое пыталось скрыться не на лошади.



Губернатор Монголии в «Итале» в сопровождении своей свиты

Губернатор хотел доехать до Русско-Китайского банка, чтобы оттуда его доставили домой в паланкине. Впрочем, у этой прогулки было неожиданное политическое последствие. Вечером воплощенный Будда отправил к нам гонца с сообщением: только через несколько дней он будет знать, удостоит ли он нас чести увидеть его.

— Но как такое возможно! — воскликнули мы. — Он же настойчиво требовал встречи с нами.

— Ах, я понимаю, — прошептал нам кто-то, — у него насморк.

— У кого? У живого Будды? И почему?

— Из-за поездки губернатора.

— Такое возможно?

— Совершенно определенно. Он требует приоритета и враждебно настроен к губернатору.

— А мы утратили его симпатию?

— Безвозвратно.

— Как жаль!

Мы хотели бы прокатиться на автомобиле и с ним, но легко смирились с его немилостью.



Возвращение китайского губернатора Монголии в автомобиле

В тот же день после обеда в Ургу прибыли оба «Де Дион-Бутона». У Кормье, Колиньона, Лонгони и Бизака в пустыне лица

преобразились точно так же, как и у нас, невзирая на то что они находились под сенью удобной полотняной крыши. Их машины были в полном порядке. «Спайкеру», который тем днем добрался до Удэ, понадобилось бы еще два дня, чтобы приехать сюда.

У нас была причина поторопиться с отъездом — переход через реку Иро, примерно в 60 километрах к югу от Кяхты. Иро можно перейти вброд только в период засухи; достаточно одного дождя, чтобы превратить ее в непреодолимое препятствие. По Иро ходит паромное судно, но не по той дороге, по которой поедем мы. Русский торговец, прибывший из Кяхты, сказал нам, что глубина сейчас около 120 сантиметров; этого было слишком много для автомобиля, и нежелательно, чтобы уровень воды повысился. В таких обстоятельствах переход представлялся трудной задачей. Погода теперь грозила испортиться. Облака, которые так радовали нас накануне днем, чрезмерно сгустились. Князь решил, что отъезд состоится на следующее утро, 23 июня. «Де Дион-Бутоны» остались еще на день в Урге, «Итала» будет ждать целый день в Кяхте.

Вечером все комнаты Русско-Китайского банка были празднично освещены. Большой стол, накрытый в столовой, залитый светом канделябров, обрел праздничный вид. На своем собрании комитет в полном составе решил дать торжественный ужин в нашу честь. Мы были готовы поклясться, что изрядно удалились от столицы Монголии и снова пересекли границы Европы, если бы присутствие китайских боев, прислуживавших за столом, не напоминало ежесекундно о месте, в котором мы находились. Разговоры на французском, русском и немецком языках сплетались в приятное вавилонское разноязычие, как это принято на банкетах, где люди, которые говорят, всегда значительно превосходят по числу тех, кто слушает. Я принадлежал к меньшинству и слушал свою соседку, супругу капитана медицинской службы, которая описывала мне путешествие из Кяхты в Ургу и закончила такими словами:

— Я не знаю, как вам удастся проехать на вашем автомобиле.

— Но мы же пересекли пустыню Гоби!

— Я не знаю пустыню Гоби, слава богу, но повторяю, что путь в Кяхту самый ужасный из тех, что я видела в своей жизни, а я бывала в Маньчжурии! Подумайте только, на целых четыре часа застрять в болоте, не имея возможности вытащить увязнувший тарантас, с перспективой продолжить путь пешком. Я уже описывала вам этот эпизод. Мы были в десяти километрах от Урги, и это уже четвертый раз, когда мы застряли...

— Погода была плохой?

— Погода была прекрасной, как сейчас. Вы сами лично убедитесь, насколько ужасна эта дорога.

— Мы надеемся на обратное, милостивая сударыня!

Я уверенно рассмеялся. Рассказ об этом ужасном приключении оставил меня совершенно равнодушным. Женская чувствительность порой приводит к неосознанному преувеличению. Я и представить себе не мог тогда, насколько была права моя соседка по столу! В тот момент я никогда бы не поверил, что дорога между Ургой и Кяхтой пробудит в нас тоску по пустыне и что через несколько часов после этого разговора мы будем содрогаться от тревоги за безопасность машины!

Мы покинули банк на рассвете со всей осторожностью, чтобы не потревожить никого в сладкий дремотный час. Наверняка могло показаться, будто мы украли сейф и уходим болотами. Как и все русские банки, банк Урги тоже опасался нападений революционных «экспроприаторов», поэтому в ночное время его охраняли казаки консульства. Эти отважные парни во время отъезда смотрели на нас с очевидным сомнением, как будто не знали, приветствовать нас или бить тревогу. Они решились на приветствие. Мы поехали к монгольскому городу, откуда можно было свернуть по направлению к Кяхте.

Найти дорогу было нелегко. У нас теперь не было телеграфной линии, той удобной нити Ариадны, которая направляла нас целых 1200 километров, а монгольские «жаворонки», которых мы встречали, пускались наутек, как только мы останавливали автомобиль, чтобы их спросить. К счастью, в банке мы запаслись мешочком мелких российских монет, и таким образом, показав серебряные 20 копеек, нам удалось как по волшебству остановить беглецов. Князь со своим русским языком, а я со своим китайским сумели объясниться: он спросил о дороге на Кяхту, а я о дороге в Маймачен. Мы повернули на север, оставили Ургу позади нас и попали в просторную зеленую долину, двигаясь по еле узнаваемым тропам, которые своенравно петляли между зарослями травы, а иногда вообще пропадали.

Мы не проехали и четверти часа, как автомобиль внезапно остановился и накренился влево.

Мотор продолжил работать и бурно стучал, вместе с сильным гулом выпуская облака белого едкого дыма; было похоже, что он в опасности и решительным напряжением прилагает огромные усилия, чтобы освободиться. Но мы плотно застряли. Наклонившись вперед, мы заметили, что левые колеса увязли в земле. Заднее продолжало быстро вращаться, будто пыталось выбраться из углубления с помощью отчаянной скорости. В этом яростном напряжении сил большой машины была какая-то ожесточенность.

— Стой, стой! — закричал Этторе, когда заметил, что колесо, проворачиваясь, уходит в землю. — Мы погружаемся глубже!

Мотор замолчал, и несколько минут мы молча рассматривали положение автомобиля и думали, как его освободить. Он так увяз слева, что оси колес и бензиновые баки лежали на земле. Что делать? Как нам троим поднять вес в 2000 килограммов и переставить в другое место? Мы попытались снова завести мотор и поддержать его, изо всех сил толкая автомобиль. Напрасное начинание! Для этого, вероятно, не хватило бы даже всех кули, которых мы отпустили в Калгане.

Прежде всего было крайне необходимо поднять погрузившуюся часть, так как машина полностью легла на бок, правая рессора и правое заднее колесо были чрезмерно нагружены, а это грозило поломкой одного или другого. Этторе пустил в ход лебедку, но она увязала в мягкой земле. Чтобы ей помочь, нужны были доски. Мы сняли их с пола кузова; доски трещали, ломались и тоже уходили в землю.

И тут у нас возникла идея: прокопать целый участок у колес и под автомобилем, чтобы таким образом обеспечить ровную поверхность, по которой машина смогла бы легко проехать своими силами. Мы яростно принялись за работу, сильно взмахивая лопатами и сменяя друг друга, когда кто-то устал.

Через несколько минут лихорадочной молчаливой деятельности мы с ужасом обнаружили, что копаем могилу нашей машине. Чем шире раскапывали пространство возле колес, тем больше они погружались. Автомобиль удерживало боковое давление грунта, который мы убирали, а не твердое основание. Не было вообще никакого дна. Чем глубже, тем мягче и жиже становилась трясина. Все это представляло собой сплошной вязкий пруд с относительно твердым покрывалом, и это покрывало сдвинули оба колеса — таково было положение вещей!

Между тем колесо вышележащей стороны погрузилось настолько, что ударилось о кузов и постоянно издавало угрожающий скрежет. В глубине души я попросил прощения у супруги капитана медицинской службы, рассказ которой воспринял с таким скептицизмом. Мы, вероятно, находились близко к тому месту, где застрял ее тарантас, а вес тарантаса не составляет и десятой доли веса автомобиля.

Мы сказали себе, что Урга недалеко: до нее чуть более часа пути — и что мы могли бы вернуться через три часа с кучей людей, с грузом досок и балок, с лошадьми... Но мы не могли решиться позвать на помощь. Это был вопрос честолюбия — достойная слабость. Мы представили себе, как кто-то из нас пешком, изнуренный, грязный, возвращается в банк. Вообразили удивление наших гостеприимных хозяев, рассказы о несчастье и признание нашей незадачливости, а также великодушные предложения помощи и людей, которые пришли бы посмотреть на побежденный автомобиль — тот самый, что с такой поразительной скоростью мчался по улицам Урги! Мы представили себе все это и подумали, что это подвергнет нас невероятному унижению. Нет, нет, мы должны выбраться из этого фатального положения любыми средствами, которые найдем на месте. Капитан, чей корабль налетает на рифы, сделает все возможное, чтобы освободить его, прежде чем пошлет сигнал бедствия. Мы ощутили такого рода гордость.

— Если бы только у нас были бревна! — восклицали мы, оглядываясь вокруг, будто бревна должны были вырасти из-под земли.

— О, наши защитные стенки!

В этот момент караван воловьих повозок, ведомый монголами и направляющийся в Ургу, прошел в нескольких сотнях метров от нас. Он медленно приближался, а мы, погруженные в свое тщетное занятие, совершенно не обратили на него внимания. Но едва мы его заметили, как монголы поняли нас без слов и стремительно помчались к длинной веренице повозок. Повозки оказались нагружены бревнами! Это были тонкие сосновые стволы, несомненно предназначенные для строительства традиционных стен палисада священного города.

Несколько монет убедили монголов в наших честных намерениях. Остальное они, безусловно, поняли, потому что подобные несчастья были им известны из собственного опыта. Мы погрузили на плечо по одному бревну каждый, монголы сделали то же — и рысью пошли назад к автомобилю. Мы пробовали снова и снова, укладывали стволы всеми возможными и мыслимыми способами, и нам наконец удалось создать систему рычагов, которая была в состоянии спасти нас в этой и прочих будущих ситуациях.

Система была крайне проста. Она представляла собой дву-плечий рычаг, точка опоры которого на крайнем конце служила

основанием для другого двухплечего рычага, который, в свою очередь, воздействует на край утопленного колеса. Если бревна нужной длины, то силы двух человек достаточно, чтобы поднять автомобиль, а если прибегнуть к помощи четырех-пяти человек, то для достижения цели достаточно одного рычага. Одновременно с тем, как мы поднимали машину при добровольном содействии славных водителей каравана, мы заполняли полость, выбитую колесами, камнями, которые натаскали из ближайшей канавы. Автомобиль в силу своего веса с каждым ослаблением воздействия утапливал камни в трясину, но их было так много, что наконец возникло твердое основание — настоящая каменная кладка.



Увязшая в грязи «Итала» на пути в Кяхту

Через два с половиной часа напряженной работы мы подняли все четыре колеса на уровень грунта. Нам лишь оставалось оттащить машину назад от опасной местности. Мы достали тросы, привязали их к шасси и начали вместе с монголами тащить изо всех сил; но нам не удалось сдвинуть с места тяжелую машину ни на йоту, так как она застряла между камнями и почвой. Мы не отважились завести мотор, поскольку опасались, что его внезапный толчок спровоцирует новое погружение.

— Но у нас же есть волы, волы повозок! — воскликнул князь.

Великие мысли — самые простые. Пять минут спустя три вола были впряжены в автомобиль. Между тем нашлись и другие люди: несколько пастухов пришли, чтобы посмотреть, что такого необычного происходит в их степи, несколько лам из монастыря, блеск которого мы видели на соседней возвышенности, женщины из отдаленного лагеря юрт. Волы, подгоняемые ударами кнута, послушно тащили, но без видимого успеха; затем мы впряглись рядом с волами, а с нами и водители караванов и все остальные присутствующие: пастухи, ламы и женщины. Там, где ослаблялся кусочек троса, там подхватывала рука; наконец машина решила последовать за нами по пути спасения! Все руки, оказавшие бесценную помощь, теперь снова протянулись к нам и получили заслуженную награду за свои старания. Один из мужчин говорил по-русски.

— Какая дорога ведет в Кяхту? — спросил его князь.

- Есть две дороги в Кяхту, — ответил он, — одна ведет через горы, другая через равнину. Та, что через равнину, лучше.
- Где та, что лучше?
- Это та, на которой мы находимся.
- Тогда покажите нам, пожалуйста, ту, что хуже.



После застревания в болотистой местности вблизи Урги

Он показал ее нам. По окончании наших приготовлений и после того, как тросы, доски и инструменты были снова убраны на место, мы направились в том направлении. Наш отъезд вызвал справедливое изумление у всех людей, которые пришли нам на помощь. Они не видели, как мы приехали, и поэтому, наверное, решили, что речь идет об особой гужевой повозке, которую дальше потянут лошади. Шум заведенного мотора заставил их отпрянуть с выражением ужаса на лице; движение автомобиля заставило их засмеяться. Мы наблюдали этот забавный эффект автомобиля у всех наивных и простых людей; восхищение — исключительное восприятие знающих людей.

Дорога петляла по долинам и пересекала холмы; порой она была немного камениста, иногда обрывиста, для телег с лошадьми она была бы очень плохой, если не непроходимой. Мы были вынуждены ехать очень медленно и с соблюдением всех мер предосторожности, но мы были довольны. «Хотя бы тут мы не завязнем!» — говорили мы все время. Погода была хорошей, утро — очаровательным. Мы ехали по краю усыпанных цветами лугов, проезжали мимо березовых рощ, полной грудью вдыхали ароматную свежесть весны и не могли насмотреться на все эти новые для нас вещи. Часы пролетали без скуки. После того происшествия с болотом нам все казалось легко, все просто; мы научились терпению. Если мы сбивались с дороги и нам приходилось ориентироваться по самым примечательным опознавательным знакам, а также по неполным сведениям карты, мы пребывали в хорошем настроении и не роптали на судьбу. «Это лучше, чем увязнуть!» — повторяли мы себе в утешение. Опасность, преодоленная в болоте, взрастила в нас новые добродетели.

Машина с легкостью взбиралась по крутым склонам. В десять часов мы были на вершине высокого холма, где остановились, чтобы полюбоваться восхитительным пейзажем. Позади нас простиралась

территория с разнообразными переходами от более высоких зеленых холмов к более низким, пока, расплываясь в далекой дымке, они не слились в великую долину Толы, залитую сверкающей синевой. Урга была больше не видна: она скрывалась за обрывом последней далекой возвышенности. Но как будто для того, чтобы обозначить свое местоположение, чтобы указать набожному ламаистскому страннику, куда обратить свой жаждущий взгляд, чтобы найти святую резиденцию живого Будды, на одной из горных вершин возвышалась белая пагода; казалось, что она сверкает на солнце. Монгольские всадники, внешне похожие на солдат, слезли со своих лошадей и высматривали Ургу. Мы вырвали их из задумчивости своим мотором, который взбудоражил их лошадей. Затем мы стремительно продолжили поездку.

Но у каждой медали есть оборотная сторона. Тот холм, который предложил нам такую живописную картину, обладал роковой оборотной стороной. Тропа круто спускалась от вершины к подножию; она была усыпана булыжниками и валунами и в какой-то момент сворачивала влево, после чего шла вдоль края обрыва.

Этторе, который управлял автомобилем, сразу же затянул два самых мощных тормоза и выключил трансмиссию. Машина проскользила вниз несколько метров на почти неподвижных ведущих колесах и запрыгала по булыжникам, пока не наткнулась на большие камни и не остановилась. Тормоза постепенно ослабили, но машина не двигалась.

— Камни перед колесами нужно убрать, — заметил Этторе.

Князь и я вышли, чтобы приступить к работе. Но камни прочно сидели в земле, и нам не удалось их сдвинуть.

— Ничего страшного, — ответил Этторе, — небольшой толчок мотора — и я проеду по камням вперед.

Сказано — сделано; он снова включил трансмиссию. Еще немного — и этот маневр закончился бы катастрофой! Уклон дороги был настолько крутым, что после преодоления препятствия автомобиль безудержно понесся вниз по склону, несмотря на использование ножного тормоза, и за то короткое время, которое потребовалось Этторе, чтобы поставить машину на более сильный ручной тормоз, скорость стала слишком большой, чтобы ее можно было контролировать. Машина одержала верх. Она устремилась по камням с такой стремительностью, что с каждым ударом подпрыгивала. Иногда она вздыбливалась на задние колеса, словно окрыленная, и с грохотом падала назад. Ее сильно раскачивало, бросало из стороны в сторону, багаж развязался, слышался зловещий лязг железных деталей. Князь Боргезе забрался на яростное чудовище, которое с силой увлекало его за собой и трясло.

Он находился рядом с машиной, когда Этторе завел мотор, и, увидев, как она уносится прочь, предпринял опрометчивую попытку остановить ее. На мгновение, движимый необдуманным, отчаянным желанием спасти «Италу», он оказал ожесточенное, но бесполезное сопротивление ее скольжению вниз. Он заметил опасность и инстинктивно боролся с неизбежным, делая все возможное, что только было в его силах, и прилагая всю свою волю.

— Тормози! Тормози! Тормози! — кричал он при этом.

Поскольку он не мог удержать машину, он хотел ее сопровождать. Он не мог решиться отпустить ее. Крепко ухватившись за кузов, он по-

вторял за ней все скачки и колебания. Этторе молчал. Перегнувшись через руль, он концентрировал всю свою энергию, внимательно выискивая момент, когда он снова вернет контроль над автомобилем. Его присутствие духа в конце концов одержало победу. Я уже упоминал, что путь поворачивал влево; в точке, в которой уклон был особенно заметен, Этторе внезапно повернул вправо, и автомобиль наехал на большие камни. Он сделал большой прыжок, но умерил свою скорость. Несколько минут спустя он был усмирён и продолжил спуск, послушно повинаясь воле своего водителя.

Стремительная поездка заняла не более 20 секунд, но она показалась нам бесконечной! Я бежал вслед и кричал: «Стой, стой!» — не зная почему. Я добежал до автомобиля, когда он стоял внизу на дороге. От неподвижной машины шел неприятный запах сгоревшего масла и был слышен тихий трущий шум.

— В этот раз нам удалось ее спасти! — воскликнул Этторе, слезая со своего сиденья и вытирая пот. — Я не знаю, как я до этого додумался. Чудо! — И, повернувшись ко мне, он спросил, улыбаясь: — Вы видели, как я подпрыгивал?

— Еще бы! Будто все вышло из-под контроля!

— Я тоже так думал. Был момент, когда я уже считал, что все потеряно. Я подумал: здесь мы разобьемся!

— В какой момент это было?

— Вы заметили, что на полпути я повернул немного вправо?

— Конечно.

— Вот тогда. Я сказал ей: либо ты слушаешься, либо разобьешься вдребезги!

— Она послушалась. Но тормоза же не работали?

— Они уже работали, но, чтобы крепко затянуть их, необходимо много масла, и они схватываются не моментально, они проскальзывают. На дороге все проходит замечательно, но разве это дороги? Мы прошли все альпийские дороги, не правда ли, ваша светлость, и никогда еще с нами не случалось подобного.

Князь улыбнулся, глядя на путь, пройденный им таким необычным способом, и, казалось, полностью погрузился в воспоминания. После миновавшей опасности всегда испытываешь радость. Затем он встряхнулся и воскликнул:

— Вперед! Уже поздно. Сегодня вечером я хотел бы разбить лагерь на берегу Иро.

Машина была осмотрена самым тщательным образом. Никаких повреждений она не получила. Мы собрали багаж, прочно его закрепили и быстро поехали дальше, снова заняв свои места.

— Говорят, — заметил князь Боргезе шутя, — что после двух несчастий за день обязательно будет и третье.

— Вы хотите подготовить нас к третьему? — спросил я его со смехом.

Мы, наверное, бросили вызов этому третьему. Пусть случается! Мы чувствовали себя обогащенными новым опытом: теперь мы знали об опасностях равнин и об опасностях гор. Чего еще нам следовало опасаться? Мы были неправы. И вскоре нам пришлось в этом убедиться!

Третье несчастье случилось!

НА ПУТИ В КЯХТУ

ТРЕТЬЕ НЕ-
СЧАСТЬЕ → СРЕДИ
МОНГОЛОВ И БУРЯ-
ТОВ → НОЧНАЯ
ПОЕЗДКА → ПЕРЕ-
ХОД ЧЕРЕЗ ИРО →
ПЕРВЫЙ ЛЕС →
КЯХТА

Дорога между Ургой и Кяхтой, которой пользовались караваны, пролегает через горный район, ограниченный реками Хараа-Гол и Иро, протекающими с востока на запад и впадающими в Орхон, самый большой приток Селенги. Эти горы, получившие свое название от реки Хараа-Гол, на географической карте также обозначенные как горы Аргал, были крутыми и каменистыми. Дорогу нам описывали как труднопроходимую, поэтому мы приняли решение их обойти.

Мы хотели обогнуть печально известные горы, приблизившись к долине Орхона. Час за часом, полагаясь только на здравый смысл, мы ехали по холмам, по тропинкам и дорожкам, которые выбирали в соответствии с указанием компаса, пересекали равнины и проезжали долины. Нередко мнимая дорога заводила нас в бездорожье и вела по тропам, по которым могли подняться только козы, так что нам приходилось терпеливо возвращаться к предыдущей развилке дороги. Где могли, там мы спрашивали пастухов и водителей караванов, но ответы зачастую оставались неопределенными. Большинство показывало на север: Кяхта располагалась на севере, и им был неизвестен иной способ добраться туда, кроме как идти в том направлении.

Мы не доверяли одиноким тропам; часто мы вылезали из машины, чтобы изучить, были ли дорожки свежими или старыми, и предпочитали непроторенные пути покинутой тропе, потому что такие тропы всегда оставляли по какой-то веской причине. Отказ от них также означал опасность. Если мы потом разведывали их пешком, то обнаруживали, что местность дальше затоплена или заболочена либо вода вымыла обширную впадину. Порой случалось, что мы находили внезапно оборвавшиеся свежие тропинки. Если мы шли дальше, то по состоянию травы замечали, что отклонились от желаемого направления, и исправляли маршрут. Так мы извлекли из опыта кочевников и водителей караванов всяческую пользу. Люди, которые прошли здесь несколько дней назад и сейчас находились на неведомо каком расстоянии от нас, служили проводниками, как будто они всё еще шли прямо впереди нас.

В два часа дня мы выехали на зеленую равнину, которая поросла кустарником и высокой травой; в первое мгновение мы не заметили, что это была растительность болот. Мы предположили, что река Хараа-Гол уже не слишком далеко. Перед нами поднимались первые вершины горы Аргал. Вдруг мы увидели, что дорога заброшена. Не успели мы обменяться парой слов, как автомобиль увяз и остановился. Он на большой скорости въехал в болото, высушенная солнцем поверхность которого выглядела как совершенно твердая земля. В этот раз машина накренилась вправо.

Мы спрыгнули на землю и заметили странное явление, которое сразу обескуражило нас: земля колебалась под нашими ногами! Будто мы шагали по пробкам, которые плавали на воде. Земляная корка поддавалась, не разрываясь; она опускалась под нашим весом и снова поднималась, как только мы убирали ноги. Поверхность производила впечатление каучуковой. Было ясно, что под тонкой коркой находится глубокая вода; мы решили, что заехали в ужасное болото. Мы хотели обследовать почву и стали втыкать в нее лопаты; длинные рукоятки лопат словно погружались в воду. Нас охватил ужас, поскольку мы осознали, что эта трясина поглотит автомобиль, если нам не удастся незамедлительно доставить его в безопасное место!

Мы оглянулись. Мы были одни. Вокруг простиралась пустынная и безмолвная равнина. Мы начали работать, но в душе опасались, что усилия окажутся напрасными.

Мы только выполняли свой долг; мы не хотели сдаваться без боя. И мы готовы были изо всех сил бороться за нашу машину с топкой бездной, хотя и без всяких шансов на успех, как тот, кто пытается отвоевать у смерти жизнь дорогого, но уже обреченного существа. Мы работали, чтобы обмануть самих себя, чтобы создать иллюзию, будто мы можем что-то сделать, но мы прекрасно понимали, что втроем не сможем сделать ничего. Поблизости не было мест, где мы могли бы попросить о помощи, найти работников, машины, инструменты.

— Если бы нам только удалось найти лошадь! — сказал дон Шипионе.

— Если бы мы нашли лошадь, то я бы поскакал в Ургу, прибыл бы туда ночью и завтра вечером вернулся бы с людьми обратно!

Это было бы слишком поздно! К завтрашнему вечеру машина уже пойдет ко дну!

— В этот раз все кончено! — воскликнул князь, который прежде ни при каких обстоятельствах не терял мужества. — Теперь все кончено! Когда сегодня утром мы увязли в первый раз, я был убежден, что мы ее откопаем, но теперь...



Попытка вытащить увязшую «Италу» из трясины

Мысленно мы уже представили себя в долгом пешем походе в Кяхту через горы Хараа-Гол, с мешками за спиной, словно военнопленные, вспоминающие о проигранной битве.

Использование лебедок привело бы только к одному результату: они сами погрузились бы в почву, разрушив тонкий твердый слой, который все еще удерживал автомобиль. Погружение продолжалось медленно, но неотвратимо.

Верхний край правого заднего колеса исчез первым. Оси, баки с бензином, дифференциал всё глубже погружались в топь. Подножки, которые сначала находились в 20 сантиметрах над почвой, с минуты на минуту грозили скрыться в трясины. Машина незаметно тонула. Мы ощущали страх потерпевших кораблекрушение и наблюдающих агонию своего корабля. В лихорадочной спешке мы принялись разгружать автомобиль. Мы сняли багаж, ящик с инструментами, запасные пневматические шины и побросали все на траву. Больше делать было нечего, и мы застыли, отчаянно выискивая пути спасения.

— Давайте приготовим чай, — сказал князь после долгого молчания.

Эти несколько слов означали, что мы сдались. Приготовить чай означало, что отныне автомобиль предоставлен сам себе и что наши старания напрасны.

Протекавший неподалеку ручей обеспечил нас водой, которую мы вскипятили над огнем паяльной лампы. Мы заварили чай и наполнили стаканы. Растянувшись на земле, закатав рукава, потные и покрытые коркой грязи, мы пили маленькими глотками чай, машинально проглотив по несколько кусочков печенья. Мы отвыкли от еды в течение дня: в пути мы не решались останавливаться для того, чтобы поесть; у нас было только одно желание — прибыть в лагерь, а неутоленный аппетит был еще одним стимулом, чтобы не терять времени. Однако теперь мы могли утолить голод.

Наконец мы решили действовать. Один из нас должен был разбить лагерь у машины и остаться в нем, а двое других — отправиться по дороге в Ургу, взять людей, бревна, лошадей и как можно скорее вернуться. На прибытие каравана мы не надеялись: дорога была заброшена.

Но глядите-ка! В этот момент между высокими кустами вдали все же показался караван! Целая вереница запряженных лошадьми повозок, и над каждой лошадкой мы увидели дугу — характерную деталь русской сбруи.

— Русские, это русские! — воскликнул я и стремглав помчался к ним, прыгая через кусты, утопая в грязи, крича и оживленно жестикулируя руками, чтобы привлечь к себе внимание.

Русские в тот момент показались нам почти земляками. В центре Монголии мы чувствовали себя тесно связанными с ними родственными узами. Их появление означало наше спасение. Когда я до них добрался, я заметил, что люди, сидевшие на телегах, были одеты как русские, но у них были монгольские черты лица; это были буряты. Передо мной находилось бурятское племя, которое путешествовало вместе со всеми женщинами и детьми. Его глава шел впереди; на нем была красная рубашка, а на голове — шапка татарского покроя. У него было не слишком внушающее доверие лицо. Я попросил его следовать за мной, и он это сделал, после того как приказал своему племени остановиться.

Он немного говорил по-русски. Он заметил автомобиль и спросил:

— Сколько весит эта штуковина?

— Сто двадцать пудов (2000 килограммов). Вы получите хорошее вознаграждение, если вам удастся вытянуть повозку. Согласен?

Глава бурятов немного подумал и ответил:

— Да, я согласен.

— Хорошо. Тогда бери своих людей и лошадей.

Он вернулся к телегам, весь караван приблизился к нам на пару сотен метров и остановился. Женщины сошли на землю, собрали горячий материал и разожгли костер. Но лошадей никто не распрягал, и люди к нам не пришли. Мы сгорали от нетерпения. Через полчаса глава вернулся назад, причем один.

— И? — спросил его князь. — Как все продвигается? Когда ты примешься за работу?

Бурят не проявил особой спешки, лишь спросил:

— Ты готов заплатить мне 50 рублей?

— Сначала ты вытянешь машину из трясины, потом я дам тебе 50 рублей.

Мужчина вернулся к своему племени. Лошади по-прежнему оставались запряженными, а люди стояли возле телег. Их поведение обратило на себя наше внимание.

В это время галопом прискакали несколько монголов на своих маленьких лошадях. Они явились словно из ниоткуда! Их зоркий глаз издали высмотрел необычный предмет в степи, и они поспешили рассмотреть его поближе. Вскоре мы оказались посреди возбужденной толпы; монголы рассматривали нас, оживленно переговариваясь. Бурят, который, вероятно, забеспокоился, подошел в третий раз, все еще один.

— Ну что, ты возьмешься за работу? Ты потребовал 50 рублей, и я дам тебе 50 рублей. Но поторопись! Приведи своих людей!

Глава покачал головой.

— Ты не хочешь? — спросил князь у него.

— Нет.

— Почему нет?

— Не пойдет. Это невозможно.

И он отошел.

Почему он даже не попытался? Если же он понимал, что предприятие невозможно, почему он не ушел вместе со своими телегами, вместо того чтобы разбить лагерь возле нас? Почему, когда он приказал разбить лагерь, он оставил лошадей запряженными, как будто собирался сбежать? У меня возникло подозрение, что эти буряты замышляют что-то, не очень приятное для нас. Мы застряли, они это знали; мы не могли сбежать. Они потребовали 50 рублей, чтобы убедиться, что у нас есть деньги, много денег, и чтобы оценить наше богатство по степени нашей щедрости. Их было так много, а нас только трое. Безлюдность монгольских степей предполагает безнаказанность. На них не распространяются никакие законы, кроме законов традиций и силы.



С увязшей «Италы» сняли кузов и впрягли в нее волов, чтобы они вытащили машину из болота

Монголы, которые стояли вокруг нас, поняли одно: мы предлагаем деньги, если нам помогут. У слова «рубль» есть стоимость, куда более высокая, чем у самой монеты. И они сразу же принялись за работу, пы-

таясь вытащить автомобиль силой собственных рук. Мы словно пришли в чувство от этих добрых намерений. Требовались бревна. Сколько выразительности мы вкладывали в наши жесты! Но главное, что поразительной мимикой и движениями нам удалось донести до них свою просьбу. И мы достигли полного взаимопонимания. Трое из наших новых друзей вскочили в седла и быстрым галопом ускакали, чтобы через полчаса появиться снова, таща за собой несколько тонких бревен, прикрепленных к седлам. Мы были готовы обнять этих людей!

Теперь все с воодушевлением принялись за работу. Чтобы разгрузить машину еще больше, мы сняли кузов, который положили на траву с помощью монголов. Из бревен мы соорудили простое подъемное приспособление. Нам нужно было действовать осторожно, так как земля под весом рычагов начинала поддаваться, а бревна, которые были совсем старыми, трещали, так что мы опасались, что они сломаются. Но все же автомобиль начал медленно подниматься; под колеса мы подложили большие поленья, которые нарубили топором из одного бревна. Это была долгая, требующая терпения работа. Прошло три часа, прежде чем мы приступили к вытягиванию машины из глубокой впадины. Мы прикрепили тросы к задней части рамы и попытались тащить нашими общими усилиями. Но все старания были напрасны.

Волы, тут есть волы? После того как мы жестами описали бревна, потребовать волов было куда легче. Пригнали целое стадо, которое паслось в нескольких километрах от нас. Но длины тросов не хватало, чтобы одновременно запрячь четырех волов. Бедные животные тянули и тянули, но им, как и нам, почти не удалось сдвинуть автомобиль. Мы всё же поняли, что если волы одновременно приложат свои усилия, то у них все получится. Ведомые, они тащили один за другим. Как нам убедить волов в преимуществе совместной работы? И тут у нас возникла гениальная идея: а заведем-ка мы мотор!

Успех был абсолютный! Когда внезапно раздался рокот двигателя, четыре испуганных вола одновременно пригнулись и заревели, опустив свои массивные рогатые головы, и так решительно рванули, что автомобиль покачнулся! Этторе, который залез в машину, нажал на педаль акселератора; шум поднялся оглушительный. Четыре вола дрожали от страха и тянули с отчаянными усилиями — и вдруг машина рывком выбралась из ямы! Это был момент величайшей радости!

Через несколько минут кузов вернули на место, багаж, запасные шины, припасы и инструменты загрузили с радостной суетливостью. Полчаса спустя мы были готовы к отъезду. Монголы получили щедрую оплату и приветствовали такой подарок криками восторга и жестами, выразившими дружбу.

Теперь подошел и вождь бурятов и также протянул свою руку. Но князь, улыбаясь, сказал ему:

— Нет работы — нет денег!

Бурят убрал руку и сказал, сверкнув злобным взглядом:

— Не нужны мне твои деньги!

Он добавил еще несколько слов, которых мы, к счастью, не поняли. Потом он оседлал лошадь и жестом приказал своему племени двигаться. Длинная вереница телег удалилась.

Мы попросили монголов о провожатом. Один из них согласился. Он сел на коня, и мы последовали за ним. Все остальные сопровождали

нас. Они были полны наивной благодарности и скакали галопом вокруг нас, смеясь и крича. На некоторых лошадях сидело по два всадника, как в Урге при сопровождении губернатора.



Проезд через приток Иро

Провожатый справился со своей задачей с большим достоинством. Дорога представляла собой настоящий лабиринт; мы то и дело проезжали мимо болот, двигаясь по обширной безотрадной равнине среди зарослей камыша и водяных лилий. Солнце село, и по земле протянулись тени, придававшие пейзажу неприятный, мрачный вид.

Когда мы добрались до края равнины, следовавшая за нами конница оставила нас. Провожатый напоследок услужливо показал нам дорогу, которая огибала горы. К этому времени почти совсем стемнело. Его лошадь дрожала от усталости. Попрощавшись с нами и еще раз поблагодарив нас за полученное вознаграждение, мужчина лег на траву и погрузился в сон.

Мы продолжили наш путь. Для машины и для нас нужна была вода; мы не могли остановиться, пока не найдем ее. Мы ожидали, что вот-вот доедем до реки Хараа-Гол. Мы тоскливо рассматривали дорогу перед нами, и с каждой долиной, с каждым участком пышной растительности мы говорили себе: «Это должна быть река», но река не показывалась, и мы с новой надеждой ехали дальше.

Окрестности освещал лунный свет. У нас не было фонарей; точнее, они у нас были, но мы не могли их зажечь. Мы находились среди возвышенностей; дорога шла по узким долинам, то карабкаясь в гору, то спускаясь с горы, едва заметная среди травы. Мы напряженно всматривались вперед, боясь потерять ее.

Для уставших глаз в призрачном свете луны все принимало устрашающий, неясный, фантастический вид. Очертания холмов, мрачное дно долин, кустарники время от времени заставляли нас вздрагивать; все они были таинственной, неопределенной формы. Казалось, всё вокруг пришло в тихое движение; безмолвные образы проносились мимо нас. Каждый, кто когда-либо проезжал ночью по незнакомой пустынной местности, был свидетелем этих причудливых метаморфоз, но если бы он вернулся в те же края днем, то был бы поражен тем, насколько иначе все выглядит. Можно сказать, что земля пользуется темнотой ночи, чтобы вести свою скрытную жизнь. Ночью проявляется все сказочное, необузданное, абсурдное, что таится в нашей фантазии, и занимает во тьме свои места. Не существует двух

людей, которые смотрят на ночной пейзаж одинаково: каждый видит свой пейзаж.



Высвобожденная из болота «Итала» готова продолжить путь в Кяхту

И в самом деле, каждый из нас заметил той незабываемой ночью что-то, чего не увидели остальные. Это были реки, дома, неподвижно стоящие люди — всевозможные призраки, которые исчезали, как только мы подъезжали ближе. Местность казалась пригодной для быстрой езды, но порой мы слышали, как скрипит песок под погружающимися в него пневматическими шинами. Тогда мы жали на газ, и машина изо всех сил устремлялась вперед, чтобы не увязнуть. Однажды мы увидели настоящих живых существ; это были верблюды. Мы проехали близко от расположившегося на привал каравана. Два человека стояли на дороге. Они стремительно обернулись и больше не двигались с места. Мы представили себе выражение их лиц при внезапном появлении невиданного черного зверя, с ревом мчащегося по пустыне.

— Сколько времени? — спросил князь, часы которого разбились.

Я осторожно зажег спичку и посмотрел на часы.

— Четыре часа.

Мы были в дороге с четырех утра. Двенадцать часов неустанного труда и изнурительного нервного напряжения! Мы устали. А Хараа-Гол никак не показывалась. Мы не могли ее пропустить, так как ее течение должно было пересечь нашу дорогу.

Луна склонилась к западу. Небо заполонили звезды. Я уже не мог разглядеть дорогу и восхищался Этторе, который спокойно рулил, будто ехал по самой лучшей дороге с искусственным покрытием.

— Свет, свет! — закричали мы вдруг в один голос.

— Это, наверное, костер в лагере на берегу реки, — заметил князь.

Мы снова воодушевились. Но через несколько мгновений свет пропал. Однако мы запомнили точку в пространстве, где он явился нам, и жадными взглядами выискивали это место в темноте. Прибыв туда через несколько минут, мы заметили несколько юрт и остановились. Свора собак с лаем окружила нас. В дверном проеме, откуда проникал свет, показался мужчина. Мы попросили его дать воды, и он предложил всю воду, какая у него была, оставшуюся в котле. Вода была теплой, жирной и землистой. Мы спросили его, где источник, и он показал нам дорогу жестом руки, словно говоря: «Совсем

близко». Мы попросили его проводить нас, но он отказался. Он нас опасался.

Поэтому мы доехали до луга, где решили разбить лагерь. Пока Этторе ставил палатку, князь и я отправились на поиски желанного источника. Этторе нес ведро, а я лопату: ведро — для воды, лопата — от собак. Я представлял собой вооруженную силу; защита была необходима, так как монгольские собаки были особенно дикими. Луна зашла, и земля задремала, в то время как сверкающие звезды скрыли все ее неровности.

После длительных поисков нам удалось обнаружить маленький, илистый, очень грязный ручей. Несмотря на мучившую нас жажду, мы не смогли сделать ни единого глотка. Мы вернулись к палатке и приготовили чай — самый ужасный чай, какой только можно представить. Молча мы съели немного консервов, проглотили мерзкий напиток с большим количеством сахара и на четвереньках забрались в палатку. Ночь была божественно тихой.

Мы приняли меры предосторожности и постарались ничего не оставлять снаружи палатки, а Этторе, следуя полученным инструкциям, положил пистолет под рукой. Вытянувшись на траве, укутавшись в мягкие теплые меха, мы сразу же погрузились в глубокий сон.

Посреди ночи нас внезапно разбудил голос Этторе, который крикнул:

— Кто здесь?

Он поднялся, и я заметил, что он нащупывал маузер. Я прислушался. Через несколько мгновений я услышал снаружи тихий короткий шум, отчетливо прозвучавший в сумрачном молчании ночи.

— Кто здесь? — повторил Этторе решительным голосом.

Никто не ответил. Подул легкий ветерок, и звук повторился. Это был легкий шорох, раздававшийся совсем рядом.

Тихонько мы подняли край палатки и выглянули наружу.

— Сначала я не понял, что это было! — засмеялся Этторе. — Кто бы мог поверить, что он может наделать столько шума! Я от этого совсем проснулся!

Это был флаг — наш флаг, поднятый на автомобиле, который трепетал на ветру и тихо шуршал! Казалось, будто он несет вахту.

Мы разбили лагерь всего в нескольких километрах от реки. Ранним утром 24 июня, чуть рассвело, мы быстро переехали ее вброд. Мы оставили горы справа от нас и приблизились к Орхону с запада, через ряд болотистых полей. Однако из-за коварства местности мы глядели в оба и не трогались с места до тех пор, пока следующий участок почвы не был тщательно изучен.

Со всех сторон нас окружали опасности. Иногда почва под нашими ногами ни с того ни с сего начинала колебаться, и, испуганные, мы спешили назад, словно наступив на змею.

— Назад! Немедленно назад! — кричали мы Этторе, который осторожно вел машину по нашим следам.

Мы искали новые пути. Иногда мы не могли найти дорогу и были вынуждены возвращаться далеко назад, чтобы попытаться в другом

месте. Но постепенно нам удалось выбраться из болотистой местности и достичь голых песчаных холмов, простиравшихся между Орхоном и Иро.

Со вчерашнего вечера мы подмечали знаки, которые пробудили наш интерес. Это были следы двух европейцев и повозки. Когда на протяжении тысяч километров видишь только следы китайской обуви и монгольских сапог, отпечаток европейской подошвы производит такое впечатление, будто смотришь на портрет знакомого человека.

Следы вели в том же направлении, в котором двигались мы, и они были свежими. Иногда они пропадали; на равнине мы их потеряли, потом снова обнаружили, что доставило нам своеобразное удовольствие. Мы говорили о следах. Когда их отпечатали в земле? Час назад, а может быть, раньше? Они указывали на уверенный и широкий шаг двух молодых людей. Эти путники не были извозчиками, потому что сибирские извозчики ведут много телег в ряд, в то время как двух мужчин сопровождала одна-единственная повозка. Эта повозка не казалась тяжело нагруженной, так как борозды были неглубокие; наверное, на ней везли какой-то ценный товар, который мало весит, но требует надежной защиты. Трудно поверить, что подобные мелочи способны пробудить любопытство и обеспечить неиссякаемый источник для беседы посреди бесконечного однообразия такого путешествия, как наше. Знак, след, шум переносят фантазию в прекрасный неизведанный мир предположений. Это единственное развлечение.

На одном из склонов мы наконец нагнали наших европейцев. Это были двое молодых, светловолосых и крепких русских, судя по виду, рабочих. В повозке, накрытой навесом, мы увидели молодую женщину с ребенком у груди. Мы обменялись приветствиями. «До свидания!» — наше первое русское приветствие.



Как перебраться через Иро без моста и парома?

Наконец мы увидели Орхон, окаймленную пышной полосой растительности. Она текла, извиваясь, как змея, по необъятной зеленой долине, на которой пасся скот. Мы заметили реку с высокого берегового склона. Несколько мгновений мы думали, что это Иро. Затем дорога повернула на север, поднялась в гору и повела нас по другим равнинам, где мы были вынуждены снова начать наши исследования. Мы переезжали через небольшие речки — притоки Иро, в которые мы сначала заходили сами, чтобы исследовать дно и найти наиболее подходящее

место для проезда автомобиля. Могучие труднопроходимые песчаные дюны возвещали о близости большой реки. Наконец мы увидели Иро; прозрачная и широкая, она стремительно несла свои воды.

Значит, мы ее все-таки достигли! Но как же теперь перебраться на другой берег? Возможно ли переехать реку на автомобиле? Этторе зашел в воду, но не сделал и сотни шагов, как вода уже дошла ему до бедра. Он сообщил:

— Нам нужно найти другой способ переправиться. Дно хорошее, но вода покроет магнето. Зажигание откажет, и мы заглохнем посреди потока. Течение очень сильное; иногда оно чуть не сносило меня.

Мы подумали о строительстве плота. Чтобы выдержать вес автомобиля, нужен большой плот как минимум из двух слоев бревен; но где мы возьмем столько древесины? Оглянувшись, мы обнаружили поблизости старую хижину, похожую на сибирскую избу, которую окружала низкая стена палисада.

— Купим хижину, — предложил я, — разберем ее, и у нас будет достаточно бревен для строительства плота.

— Это займет слишком много времени, — заметил князь. — Сначала посмотрим, не найдется ли другого способа, побыстрее.

Тут из хижины вышли несколько монголов и подошли к нам. Среди них были и женщины, лица которых обрамляли причудливые прически, напоминавшие уши слона. Другие монголы прискакали по освещенному солнцем берегу.

Может быть, мы сумеем добраться до баркаса, который перевозит телеги, едущие по дороге через горы? Должен же быть путь, который приведет нас к нему. Мы спросили у монголов, некоторые из которых понимали по-русски.



Монголки Иро

Нет, такой дороги нет; дальше берег становится скалистым. Нам нужно вернуться на дорогу, по которой мы ехали вчера, и перебраться через горы — при условии, что это вообще возможно.

Был и другой способ: снять с автомобиля магнето и перетащить его на другой берег по дну реки. Мотор, покрытый толстым слоем смазки, не пострадает, если только вода не проникнет в цилиндры.

Мы решили незамедлительно попробовать. Сначала мы разъяснили монголам наши намерения. Нам нужны волю; мы хорошо запла-

тим, но они нам нужны сейчас же. Монголы согласились. Через некоторое время мы увидели откуда-то пришедших волов под присмотром двух пастухов, размахивающих своими палками. При виде этого зрелища мы торжественно признали, что монголы — самый услужливый и внимательный народ в мире.

Этторе, лежавший на спине под автомобилем прямо на горячем песке, трудился долго. Он снял лист железа (мы называли его «брюхом» из-за определенного сходства с животом лошади), который находился под мотором и защищал коробку скоростей, осторожно скрутил магнето и обмотал мелкие детали машины тряпками, пропитанными маслом; затем он тщательно завернул магнето в свою куртку и наконец заявил, что все готово. К автомобилю привязали веревки, волов запрягли. Теперь начиналась самая странная буксировка через реку шириной 300 метров.



Переход через реку Иро

Вместе с волами и автомобилем в воды Иро вошли все монголы — некоторые пешком, некоторые на лошадях, по двое и по трое на одном животном. Женщины тоже сели в седло, чтобы сопровождать водный караван. Князю дали коня. Я также собирался совершить переправу верхом и особенно стремился уберечь от попадания брызг фотографический аппарат, держа его как можно выше, когда кто-то вскочил в седло позади меня. Это был монгол, который счел такой поступок совершенно естественным. С радостной доверчивостью он держался за мои плечи, и так мы вдвоем достигли другого берега в братском единстве.

Посреди реки колеса автомобиля скрылись под волнами, и вода, бурля, стала подниматься через днище кузова. Волы помедлили, ощутив силу бурлящего течения, которое едва не сносило их, но крики и удары палками побудили их снова напрячь усилия, и минуто спустя мы наблюдали необычную картину: автомобиль постепенно выходил из реки, промокший насквозь и оставляющий за собой широкий влажный след. С того момента, когда мы попали на левый берег, и до того, как достигли правого, прошло два с половиной часа. Это очень много времени для преодоления расстояния в 300 метров!

Через полчаса мы были готовы отправиться в путь, чтобы преодолеть последнюю вершину Монголии. Мы сообщили честным монголам о прибытии еще нескольких повозок, подобных нашей, и уехали. В этот момент между порядочными людьми, очевидно, разразился яростный спор из-за дележа денег. Можно было бы сказать, что они вот-вот схватятся за ножи, если не знать, что монголы до ужаса страшатся пролития крови: их религия запрещает это, и они по-настоящему слушаются. Когда монголы хотят убить врага, они его душат.

Мы ехали быстро, так как торопились пересечь российскую границу. Я не знаю почему, но нам казалось, что по ту сторону российской границы сложности с дорогой закончатся. Мы предавались утешительной иллюзии, что отныне путь превратится в длинную череду прогулок. На карте дороги, ведущие от Кяхты, были обозначены двумя чертами вместо одной. Разве это не доказательство больших изменений? Эти две линии казались нам восхитительными. Мы постоянно открывали карту только для того, чтобы пробежать глазами по этим черточкам и заранее ощутить радость от непрерывных 60 километров в час.

Примерно в 40 километрах от Иро мы въехали под сень величественных сосновых лесов. Благодаря сухой, ровной местности поездка по лесу была быстрой. Через несколько минут мы почувствовали, что уже бесконечно далеки от китайской империи, хотя колеса нашего автомобиля всё еще катились по ее земле. Мы обменивались словами восторга и воодушевления, будто никогда в жизни не были в лесу. У подножия могучих, стройных стволов расстился мягкий травяной ковер. Мы вдыхали аромат смолы. Мы проезжали мимо лесных лужаек, которые пробуждали в нас желание остановиться, присесть на одно из поваленных деревьев и порадоваться тени.

— Как красиво! — повторяли мы. — Как в парке!

Когда мы сейчас оглядываемся назад, то понимаем, что красота не была такой уж необычайной, но новизна была большой. Богдо-Ула также показал нам леса, но лишь издалека, а здесь лес принял нас с распростертыми объятиями. Разница огромная, когда выходишь из пустыни.

Дорога была песчаной и из-за торчащих корней немного ухабистой, но относительно неплохой. Однако уже через несколько часов все изменилось, да так, что лес стал для нас невыносим: небо затянуло тучами. Когда нет солнечного света, общество деревьев гнетет; оно прибавляет тень к тени; темнота действует удручающе, потому что она равномерно распространена и наполняет нас всей меланхолией вечерних сумерек.

Когда мы выехали из соснового леса и перед нами раскинулся горизонт, на севере мы заметили черную стену грозовых туч. Под мрачными, низко нависшими свинцово-серыми тучами клубился туман. Он быстро распространялся, подобно дыму лесного пожара. Воздух был неподвижен.

Мы въехали в песчаную долину. Небольшой караван повозок разбил тут лагерь. Бензин в бензобаке закончился, и нужно было долить его из канистры, поэтому мы остановились. Внезапно спокойствие воздуха было нарушено: резкий порыв ветра с воем пронесся

мимо. Это был предвестник урагана, который через несколько минут яростно обрушился на равнину и взметнул столбы пыли, из-за чего нам пришлось закрыть глаза.

Это было прощание Монголии с нами! Мы наблюдали явление, частое в тех краях: песчаную бурю. Мы находились в центре вихря. Автомобиль мотало в разные стороны; мы старались держаться ближе к машине, служившей нам защитой от ветра. Направление ветра то и дело менялось. Песок тек по земле, как жидкость; он образовывал желтые потоки, собирался вместе и поднимался вихрями. Но сильный натиск длился лишь пару минут, а через полчаса буря улеглась с той же быстротой, с какой налетела. Мы видели, как удалялся ураган, как на земле видны тени плывущих облаков.

Кяхта уже должна была быть недалеко. Было полпятого дня. Мы хотели приехать пораньше, чтобы до наступления ночи уладить вопросы с таможей и заночевать на русской земле. Поэтому мы пытались ускорить поездку, но дорога вела через дюны, в которых вязли колеса. Песок лежал рыхло и высоко и оказывал все большее сопротивление. Ведущие колеса начали прокручиваться, они скользили по земле. Мотор перегревался от усилий, и пар с шипением вырывался из радиатора. Нам не хватало воды, и из опасения, что какая-нибудь деталь машины может расплавиться, мы давали мотору как следует отдохнуть. Он излучал жар, который ощущался издалека, и каждый раз мы ждали, пока он охладится. Во время этих перерывов мы работали: выравнивали лопатами путь перед колесами, выгребая столько песка, сколько могли, пока не достигали влажного, более твердого слоя. Потом мы опять двигались дальше; мы помогали машине, толкая ее. Мы продвигались сантиметр за сантиметром. Нам понадобился целый час, чтобы проехать полкилометра, а потом нам предстояло по крутому подъему добраться до вершины.

На полпути в гору показалась Кяхта. Она располагалась в двух километрах от нас на дне долины, чтобы быть защищенной от бурь. Поэтому мы не видели ее раньше. Кяхта, гордый город, пряталась от нас!

И действительно, от Кяхты у нас осталось впечатление гордого великолепия. В нашем воображении картина выросла до гигантских размеров, до прекрасного сна. Мы видели остроконечные колокольни, белые дома с окнами и двускатными крышами, фабрики с высокими дымовыми трубами — сплошь чудесные, невероятные вещи! Эти картины повергли нас в изумление, потому что они были нам знакомы. Казалось, что Европа шла к нам навстречу до самой Монголии.

Вот так мы и приехали! Мы радовались и гордились этим. Мы рассматривали этот город, который просвечивал сквозь зелень деревьев, будто мы его завоевали. Его появление было неожиданно, его вид — откровением.

С того самого момента название Кяхта неизгладимо отпечаталось в уме Этторе и впоследствии разделило с Калганом честь обозначать все города русского Востока.

Перед Кяхтой растянулась низкая, беспорядочная вереница небольших домов — это Маймачен, последний китайский город. Урга — тройной, а Кяхта — двойной город. Домики Маймачена примыкают на границе двух империй к славянским зданиям, словно хотят сдержать

их наступление. Русский и китайский города не расположены далеко друг от друга, как в Урге, а наоборот, соприкасаются. Выглядит это так, будто они толкают друг друга, будто пытаются вытеснить друг друга со своих мест, будто борются за каждый клочок земли. Нейтральная зона имеет лишь пару метров шириной — небольшая дерновая полоса, на которой, словно караул, возвышается высокий столб, обозначающий границу. Как следствие, между соседями не было доверительных отношений. На одной стороне — застывшая китайская натура, на другой — застывший русский дух. Поселение, которое могло бы возникнуть на Волге, объединяется с поселением, которое могло бы быть на Янцзыцзяне!

Что нас сильно удивило в Маймачене, так это то обстоятельство, что здесь можно найти самые выразительные черты Китая. Он больше похож на место в провинции Хубэй, чем на место в Чжили; он принадлежит скорее югу, чем северу империи. На самом деле его жители родом из окрестностей Ханькоу, из самого сердца Китая. Они пришли из земли чая и из-за этого чая отправились в Маймачен. Кяхта и Маймачен обязаны своим существованием исключительно чаю, который через пустыню доставляют длинные вереницы верблюдов (или, вернее, доставляли). Кяхта принимает его, Маймачен передает. Это место на протяжении столетий являлось одним из крупнейших мировых рынков. Торговля чаем между Ханькоу и Москвой принесла сказочные богатства; его транспортировка посеяла семена процветания на двух континентах. Чай стал одним из главных источников прибыли для двух народов, которые основали в этой глуши постоянное совместное дело. Китай и Россия находятся в договорных отношениях.

Жители Маймачена сохранили все свои привычки, обычаи и вкусы. Наружные стены домов грубые, однообразно голые и серые, потому что китаец не выставляет свою роскошь напоказ. Но сквозь каждую открытую дверь видно внутреннее убранство просторных, ярко раскрашенных комнат, а на дверных косяках, на ширмах, призванных уберечь внутреннюю часть жилья от взглядов чужаков, на колоннах вертятся и извиваются драконы и другие ярко раскрашенные мифические существа, жестикулируют причудливые фигуры, в хаосе традиционных орнаментов летают фениксы, блестят крупные позолоченные китайские иероглифы, означающие долгую жизнь и удачу, — все эти бросающиеся в глаза украшения, которые в Китае призваны отгонять зло и привлекать добро. Подобное изобилие орнаментов и символов свойственно исконно китайским местечкам по ту сторону Желтой реки, куда татарское влияние не добралось.

Население Маймачена было взбудоражено нашим появлением. Люди видели, как мы спускались с песчаных холмов, и все китайцы в своих синих платьях, обмахиваясь веерами, выбегали на улицу, подходили к нам и толпились вокруг нас, когда мы проезжали через город. Среди них не было ни одной женщины. Это особенность Маймачена, самая поразительная, какую только можно представить в городе с тысячами жителей: здесь нет женщин. Я не знаю, объясняется ли это положениями договоров с Россией, которая опасается плодovitости желтой расы и возможного ее нашествия вдоль всей своей восточной границы, или же добровольным решением китайцев, которые избегают селиться далеко от своей родины, чтобы не подверг-

нуться самому мучительному изгнанию — изгнанию души после смерти в соответствии со своими религиозными представлениями. Но факт, что Маймачен — это город мужчин.

У этой странности есть противоположность, которая, возможно, с ней не связана: в трех ли от Маймачена на равнине есть стойбище юрт, где живут исключительно монгольские женщины.

Молодой китаец помахал нам, чтобы мы остановились, и заговорил с нами по-английски. Он желал удостоиться чести принять нас хотя бы на несколько минут, как удостоились этой чести все его коллеги от Калгана до Урги: это был начальник телеграфной станции.

— Я уведомил комиссара полиции Кяхты о вашем прибытии, — сказал он, когда принимал нас на своей личной квартире, — а пока вы можете освежиться, умыться и чего-нибудь выпить.



В песчаных дюнах под Кяхтой

Мы, конечно же, выглядели неопишимо. Наши лица были буквально черными от пыли, а на наших одеждах застыла толстая корка всевозможной грязи, с которой по пути нам довелось вступить в тесный контакт: черная грязь болот, желтая из реки Хараа-Гол, белая из Иро. Нам принесли теплой воды, холодной воды, мыло, расчески, полотенца, щетки для одежды, а потом сигарет, вина, молока, печенья, консервированных фруктов. Мы попробовали всё; мы преобразились внешне и внутренне. Наконец, получив сообщение о том, что комиссар ждет нас, мы снова отправились в путь, благодарные и приободрившиеся.

Минуту спустя мы покинули Поднебесную.

Рядом с пограничным столбом стоял на посту первый увиденный нами городового (полицейский) — в белой униформе, в плоской шапке, с саблей на поясе, грудь украшена красной шнуровкой. Он поднял руку и приказал:

— Стой!

Он чопорно поздоровался, приложив два пальца к козырьку своей шапки и ударив пятками, и запрыгнул на автомобиль. Стоя на подножке, он указал направление и скомандовал:

— Вперед, направо!

Автомобиль начал движение послушно, как рекрут.

Мы въехали на территорию Российской империи.

ЗАБАЙКАЛЬЕ

ОФИЦИАЛЬНАЯ
ЗАЩИТА → СИБИР-
СКОЕ ГОСТЕПРИ-
ИМСТВО → АВТО-
МОБИЛЬ И ЧАЙ →
В НАПРАВЛЕНИИ
К НОВОСЕЛЕН-
ГИНСКУ → ПЕРЕХОД
ЧЕРЕЗ СЕЛЕНГУ →
ПРОЦВЕТАЮЩАЯ
ЗЕМЛЯ → ЖЕЛЕЗНАЯ
ДОРОГА

Комиссар полиции Кяхты принял нас в своем служебном кабинете. С угрюмым выражением лица он объявил нам, что вынужден говорить с нами о серьезных вещах и должен передать нам важные документы.

Князь и я вопросительно посмотрели друг на друга. Тон нашего гостеприимного хозяина мог бы заставить нас предположить, что речь идет об аресте или приказе покинуть страну. Но вскоре мы заметили, что он всегда принимал величественный, торжественный вид, когда заговаривал об официальных делах, какого бы характера они ни были, в то время как на все остальные темы он разговаривал весело и живо. В нем словно сочетались две разные личности: бюрократ и образованный человек, каждая из которых обладала собственной формой поведения и манерой речи. В остальном комиссар полиции был симпатичным человеком, характерным представителем чиновничества и стал одним из наших лучших друзей в Кяхте. Он был невысоким, полноватым, пожилым, разговорчивым, образованным и сведущим господином. Теперь он облачился в свою официальную серьезность, как в униформу.

Он потребовал наши паспорта, чтобы их проверить. Потом он сообщил нам, что таможенное управление получило приказ пропустить нас без пошлины, и, после того как мы выдали расписку в получении, протянул нам несколько писем, которые пришли из Петербурга и также являли собой дополнительное подтверждение благожелательной официальной защиты. Российское правительство, когда планировалась поездка Пекин — Париж, через Министерство иностранных дел сообщило, что отказывается брать на себя ответственность за личную безопасность путешественников, главным образом во время их поездки через Сибирь. Поэтому мы приятно удивились, когда получили в Кяхте официальную бумагу министра внутренних дел, подорожную, заграничный паспорт, который обязывал все ведомства оказывать нам помощь в случае необходимости, вместе с письмом генерального директора имперской полиции, в котором нам гарантировалась отеческая защита со стороны всех полицейских управлений, а также три особых разрешения, согласно которым каждому из нас дозволялось иметь при себе по два револьвера.

После того как передача состоялась, комиссар улыбнулся, потер руки и принял дружелюбный вид любезного частного лица.

Он рассказал нам европейские новости, чтобы мы были в курсе дела: Дума распущена, в Петербурге порядок; в Южной Франции революция; вблизи Неаполя произошла автомобильная авария. Затем он велел принести шампанского и выпил с нами за успех нашего предприятия. Он также лично сопровождал нас к таможне и представил нас множеству чиновников, в том числе господину Синицыну — агенту Русско-Китайского банка и самой уважаемой личности в городе. Одним словом, он был приятным и любезным.

На таможне мы подписали заявление, что мы, князь Боргезе и я, обязуемся перевезти автомобиль через границы империи. Это было наше самое горячее желание; записанное здесь, оно обрело торжественность официального акта.

На машину навесили табличку с цифрой 1, и тот же номер был нанесен на стекла фонарей. Потом нам объявили, что мы свободны. Господин Синицын пригласил нас к себе домой, в большой деревянный дом,

в котором также располагались служебные помещения Русско-Китайского банка. Мы никогда не забудем патриархальный заботливый прием, который там был нам оказан.

Старый дом был весь в возбуждении, он дрожал и шуршал от пола до погреба от торопливых шагов босых служанок, которые были одеты в традиционные для Сибири костюмы. Непрерывно горел огонь в очагах, потому что стол все время стоял накрытым. На стол подавались блюда, достойные гомеровских званых обедов: огромное блюдо жаркого из говядины, крупная вареная рыба, четвертинки ягненка, дымящийся борщ в супницах размером с рыбный пруд, горы икры, осетрины, лосося, яиц, пирожков и бутылки, наполненные всевозможными винами и ликерами, а также восхитительные фрукты, специально привезенные из Италии. В центре этого всего, как довольная кошка, пофыркивал огромный самовар. Но еще больше нам нравились непритворная, искренняя, сердечная доброта, предупредительность, любезность, которыми мы были окружены. Мы во всем чувствовали проявляемую к нам симпатию, дружелюбие, доверительность, постоянное стремление заставить нас забыть, что мы чужие и находимся далеко от дома. Изучались наши интересы и вкусы, и зачастую наши желания предугадывались. С лиц не сходили улыбки, на нас обращались оживленные взгляды. Добрая госпожа Синицына, которая в своей неутомимости иногда откладывала парадный туалет, чтобы посвятить себя обычным обязанностям домохозяйки, непрестанно заботилась о нас. Она растрачивала на чужаков запасы своих материнских чувств, потому что так и не стала матерью, хотя уже была на пороге старости. Она приняла Фалию, девушку-бурятку, как дочь, и этот ребенок, родившийся в диком племени, скрасил одиночество ее жизни. Фалия приносила нам цветы, и когда она видела нас задумчивыми или серьезными, то приходила к нам и веселила нас.

Непрерывно к столу подходили новые гости. Друзья заходили в комнату, после короткого приветствия занимали места и общались в семье с доверительностью, какая бывает после многолетнего знакомства. Понимаешь, что для этих людей открыты все двери и ворота; они разговаривают в тоне серьезной, спокойной дружбы, по которому видно, что врата их сердец также открыты. Многие из явившихся были чаоторговцами, в том числе и наш гостеприимный хозяин Синицын. Все эти простые и скромные люди нескладного телосложения, с бородатыми лицами и мягкими взглядами русских мужиков, одетые в рубахи из сибирского шелка, в огромных сапожищах, были миллионерами. Чайная торговля сделала их богатыми.

Кяхта — городок миллионеров. В маленьких выкрашенных в яркие цвета деревянных домах, тянувшихся вдоль дощатых тротуаров и разделенных сельскими дворами с кучей телег и саней, живут семьи, которые могли бы владеть дворцом в Москве или Петербурге, и живут они как изгнанники. Чай уже почти не проходит через Кяхту; источник их богатства иссяк уже несколько лет назад, но они остались. Они упорно продолжают жить на земле, которая принесла им благосостояние, они остаются рядом со своим старым великолепным собором, который хранит больше сокровищ, чем все церкви Сибири, вместе взятые. Любовь к этому месту удерживает их здесь, а также неведение роскоши, привычка и неопределенная надежда, что ста-

родавний караванный путь снова оживет, что маленький и такой тихий теперь город снова проснется в деловитом шуме.



Монгольские всадники на дороге в Кяхту

— Вы не представляете, — говорил мне один таможенник, — что творилось в Кяхте семь или восемь лет назад! Видите эти широкие пустынные улицы? Порой их не хватало, чтобы вместить хаос приходящих и уходящих. Ежедневно здесь перегружалось до 50 тысяч ящиков чая. Ежегодно через нас проходило 25 миллионов килограммов чая. Большой оборот начинался в октябре, а в ноябре и декабре вся Кяхта была одной огромной ярмаркой. Даже ночью никто не отправлялся на покой. Часто шел снег, и люди радовались этому, потому что снег превращал дороги в санные пути. Летом Синицын и многие другие брали в аренду по 500 верблюдов каждый, чтобы быть первыми, кто отправит новый чай на ярмарку в Нижний Новгород. Видите то большое здание из кирпича, за церковью? Это были склады, гостиный двор. Сотни работников были заняты там денно и нощно: распаковывали грузы из Монголии, отбраковывали испорченный чай и снова подготавливали ящики для путешествия по Сибири, выстилая их верблюжьей шерстью. Там проходили аукционы, и сотни тысяч рублей текли, словно копейки. Огромные санные обозы уходили к озеру Байкал. Все дворы были забиты лошадьми. Вечером проходили грандиозные балы и непрерывные пирушки; в Троицкосавске, ближайшем городе, был театр. Все пили, веселились, разбрасывались деньгами, не считая их. Теперь, после двух с половиной столетий такой жизни, Кяхта — мертвый город.

— В этом году прошло мало чая?

— Вообще нисколько.

— Все идет через Владивосток?

— По железной дороге. Два года назад, во время войны, был бум, потому что все железнодорожные линии были конфискованы для военных нужд. Но теперь с этим кончено. Как вести борьбу с железной дорогой? Дороги совсем заброшены, ими больше никто не пользуется. Увидите собственными глазами.

— А как же сообщение с Транссибирской магистралью? Кяхта ведь не останется оторванным от мира клочком земли!

— Нет, но теперь все пользуются судоходными путями. Есть паровые катера, которые курсируют между Верхнеудинском и Усть-Кяхтой по Селенге, а отсюда до Усть-Кяхты дорога для телег еще проходима.



Сибирские мужики

Информация о дорогах, которую мы получали со всех сторон, не могла быть более обескураживающей.

— Плохие сверх всякой меры, отвратительные, непроезжие! — сказал нам комиссар полиции своим грохочущим голосом. — Вы сталкивались с болотами в Монголии? Найдете места еще хуже. Вам известно, сколько типов болот обозначают англичане словом bog? Что ж, вы повидаете такие bogs, какие еще ни разу в своей жизни не знали! И обрывы, где можно шею сломать! Взгорья, куда ваша машина попадет только с помощью тросов! А песчаные дюны с метр высотой! Хотите больше? Сегодня я через моих агентов хочу опросить единственных людей, которые пользуются этой дорогой, — работников телеграфа, которым приходится чинить линию. Вы узнаете все подробности. Что же до меня, то я твердо убежден: автомобиль не пройдет.

— Как такое возможно? — воскликнули мы с самым болезненным удивлением и при этом подумали о тех прекрасных двойных линиях на карте. — Мы же преодолели все трудности дороги между Ургой и Кяхтой.

Наши приключения в Монголии заинтересовали всех чайных миллионеров. Новость о ралли Пекин — Париж нашла в Кяхте свою публику, которая пришла в возбуждение. Испытания автомобиля на монгольской земле пробудили у них новые надежды. А вдруг можно заменить верблюда автомобилем и побороть конкуренцию железной дороги в перевозке чая? Мы прошли расстояние от Калгана до Кяхты за семь дней, в то время как караванам требовалось двадцать. Торговцы расспрашивали нас о тысяче всяческих вещей: о цене бензина, о возможности перевозки тяжелых грузов, о стоимости машины. Они рьяно спорили между собой. Из их речей мы поняли, что было главной причиной, удерживавшей их в Кяхте: они ожидали, что российское или китайское правительство построит монгольскую железную дорогу — дорогу, которую требовала логика вещей, а потому неизбежную.

Возможно, пройдет еще много времени, но железная дорога появится. И тогда Кяхта, связанная рельсами с Ханькоу, притянет весь китайский чай прямо из мест производства. С появлением автомобиля спокойное и терпеливое ожидание монгольской железнодорожной линии сменилось одержимостью новыми идеями и новыми планами. Однако в данный момент автомобиль, даже если он доказал, что является самым быстрым транспортом в пустыне, не был практичным транспортом.

«Итала» привезла бы в Кяхту не более 200 килограммов чая, и это при затратах в 1,20–1,60 марки на килограмм груза.

Как и обещала телеграмма, отправленная князю в Пекин, в Кяхте мы получили подробный список наших запасов с указанием количества отдельных предметов и расстояния от одного склада до другого в верстах. Возглавляла список Кяхта. Но в Кяхту не прибыло ни капли бензина! Горючего, которое все еще было у нас в баках, возможно, хватило бы до Байкала, но мы не были в этом уверены. Крайне трудная дорога от Урги до Кяхты часто вынуждала мотор работать напряженнее, и расход топлива увеличивался. Если предстоящий путь окажется таким же плохим, то весь наш резерв будет израсходован еще до того, как мы доедем до следующего склада! И найдем ли мы его на самом деле, а не только на карте? Не будем ли мы вынуждены сесть на мель, скажем, на несколько недель?

Удача нам благоволила. У одного из богатейших купцов Кяхты несколько лет назад возникла идея приобрести автомобильчик и огромное количество бензина. А маленький автомобильчик вдруг взял и перестал работать из-за повреждения, справиться с которым местный кузнец так и не смог; бензин был оставлен в подвале склада и, так сказать, ждал неправдоподобной возможности, что когда-нибудь проедет автомобиль. Господин Синицын, который в качестве агента Русско-Китайского банка должен был принять наш склад, вспомнил об автомобильчике своего друга и раздобыл нам ценное горючее, в поисках которого мы напрасно штурмовали половину Российской империи срочными телеграммами. Так мы пополнили наши запасы.

Вечером 24 июня я узнал на телеграфной станции в Маймачене, что «Спайкер» в тот день прибыл в Ургу. Двадцать пятого та же станция сообщила, что оба «Де Дион-Бутона» и «Спайкер» с рассветом выехали из Урги. После обеда пошел дождь.

— Ага, вот и bogs комиссара! — говорили мы друг другу, смеясь.

И мы думали о печально знаменитых болотах и топях, которые нас ожидали; вскоре дождь превратит дорогу в непроходимую трясину. Дождь хорош, потому что песок после него становится тверже; но слишком-слишком обильный дождь размочит его в непролазную грязь. А плохая погода и не думала прекращаться. Она была настолько настойчива, что провожала нас целых 500 километров! В тот день шел сплошной, монотонный, неприятный дождь, из тех дождей, которые наводят на мысли об осени, даже если по-прежнему тепло. Вечером нам сообщили, что несколько монголов с высоты дюн заметили на дороге из Урги огни и предположили, что это должны быть остальные автомобили. Нам же это предположение показалось абсурдным. Они выехали из Урги утром и никак не могли прибыть в Кяхту вечером. В самом деле, их застигла врасплох плохая погода, из-за чего им понадобилось три дня, чтобы пройти это расстояние. Мы же между тем решили выезжать на следующий день. Госпожа Синицына пришла в ужас от дерзновенности нашего плана.

— Бедняжки! — часто повторяла она, смотря на нас с глубоким сочувствием, и при этом вздыхала. — При такой погоде и в открытой повозке! Позвольте, я хоть дам вам что-нибудь для укрепления здоровья.

Когда мы поднялись ранним утром, то обнаружили, что добро-сердечная госпожа уже трудилась в окружении старательной при-слуги. В кухне шла бурная деятельность.

— Бутылки с вином сюда! — кричала госпожа Синицына, пере-гнувшись через край огромной плетеной корзины. Пришла служанка с полными руками бутылок, которые исчезли в корзине.

— Жареные куры, быстро!

Шесть кур отправились вслед за бутылками.

— Ягнятина готова? Несите!

Дымящаяся четвертинка ягненка заняла свое место в корзине. Потом пришла очередь апельсинов, свежего хлеба — все доброт-но завернутое и упакованное в бумагу.

— Боже мой! — воскликнула она, когда корзина была почти пол-на. — Я же совсем забыла про пиво и коньяк!

Тут же в оставшееся свободное пространство опустились новые бутылки.

— Для кого все эти вещи? — с беспокойством спросил князь.

— Для вас, князь Боргезе.

— Ах, но это же невозможно! Боже мой, да тут продуктов и вина на целый полк! Нет, нет! Машина и так слишком перегружена. А топи, в которые мы попадем! Это невозможно, милостивая госпожа!

После такого отказа на лице любезной дамы отразилась ис-кренняя и при этом комичная боль. Она сложила руки и молча смо-трела на нас. Потом она нерешительно заметила, опасаясь слишком противоречить:

— Вы ничего не возьмете с собой? В такой долгий путь? Ну хоть чуть-чуть!

Чтобы не обидеть ее, мы взяли две курицы и две бутылки вина, которые госпожа Синицына, качая головой, положила в мешок, слов-но говоря: «Вы умрете от голода и жажды, бедняжки!»

А дождь все лил и лил. Автомобиль стоял во дворе. Мы сердечно попрощались с нашими хозяевами, которые с непокрытой головой сто-яли у входной двери и желали нам счастливого пути, и поехали. Даже на улице мы слышали их голоса и, обернувшись, увидели, что они ма-шут нам на прощание. С грустным чувством мы думали о том, что, ско-рее всего, никогда больше не увидим этих бескорыстных, добросер-дечных людей.

Этим туманным, прохладным ранним утром Кяхта еще спала. Несколько минут спустя мы проезжали через соседний Троицкосавск с его маленьким, поросшим травой кладбищем, густо усеянным кре-стами и надгробными камнями, омытыми дождем. Березовая роща находилась в центре города, большие казармы — в дальнем конце жилого квартала, а впечатляющие школы — частные школы, свиде-тельствовавшие о богатстве этого места, — стояли рядом с малень-кими деревянными домиками, выкрашенными в белый и синий цве-та, вдоль немощеной, грязной главной улицы. Иногда открывались ставни, и из окон выглядывали заспанные женские лица с неуло-женными волосами и непонимающе смотрели нам вслед. Мелкий ла-

вочник, встающий рано, как раз собирался открыть свою лавочку; он прервал свое занятие, когда увидел нас, и в страхе отпрянул в открытую дверь, словно собираясь спрятаться. Жандармы, несущие караул на перекрестках, приветствовали нас по-военному. У небольшой речки с крутыми, поросшими травой берегами, которая пересекает город и по льду которой зимой мальчишки Троицко-савска и Кяхты с удовольствием катаются на коньках, несколько казаков вели на водопой лошадей, которые испуганно встали на дыбы, когда мы проехали мимо. Отряд в тяжелых серых шинелях, возвращавшийся со строевой подготовки, маршировал обратно в казарму, забрызганный грязью по колени. Солдаты остановились и вышли из строя, чтобы лучше нас рассмотреть; при этом штыки качались туда-сюда над их головами.



Дорога через сибирскую деревню

Едва мы оказались за пределами города, как дорога обернулась узкой тропинкой, ведущей через безмолвные, темные хвойные леса и березовые рощи, в которых мы не слышали ничего, кроме непрекращающегося шума дождя. Мы дрожали от холода в наших промокших насквозь дождевиках, в складках которых собиралась вода.

Возможно ли, чтобы мы были так близко от Монголии, чтобы Маймачен с одетыми в синее китайцев из Янцзыцзяна находился лишь в нескольких километрах от нас? Жаркие пустыни и широкие степи, в которых верблюды и антилопы живут вольной жизнью, казались нам сном. Перемена была настолько быстрой, что подействовала на нас как насилие. Все изменилось: пейзаж, население, климат. Нас точно выдернули из Азии по мановению волшебной палочки. Это была Россия, такая же, как на Селенге и Днепре, на Волге и Неве, — Россия, которая оставалась неизменной в пределах своих границ, которая не является ни азиатской, ни европейской, которая так же сильно отличается от Китая, как и от Франции! Царь Александр II сказал, если я правильно помню, что Россия занимает одну шестую часть суши, и это правда. Поразительное единообразие империи способствует тому, что она стала обособленным от остального мира государственным образованием.

Перемены привели нас в восторг. Мы неожиданно оказались в местах, которые всё больше напоминали нашу родину.

Когда мы выбрались из лесов, то увидели поля, окруженные изгородями из молодых сосенок, — первое разделение собственности, первый признак присвоения земли, который мы встретили на протяжении тысяч километров. Между полями стояли старые, почерневшие крестьянские избы. Дождь размывал даль, расстилая тонкий туман над полями, а вблизи делал краски сочнее; растения, умытые дождем, приобретали неописуемую живительную свежесть. Эти эффекты дождя тоже нравились нам: яркость красок, тонкая дымка, от которых отвыкли наши глаза; мы снова и снова открывали знакомые пейзажи. Мы встречали телеги; на них сидели мужики в красных рубахах и в меховых шапках, у некоторых на штанах были длинные желтые лампасы, и все носили военные фуражки, — это были отставные казаки. Часто мимо проезжали тарантасы, похожие на кожаные челны на четырех колесах, — самые долговечные, но самые неудобные повозки в мире, в которых ездят лежа на соломе; их тянули старые клячи, подгоняемые размахистыми ударами кнута, на которые не скупались бурятские погонщики. То и дело рядом с дорогой показывались группы маленьких домиков; на самом большом размещался герб с двуглавым орлом: это была почта. Тут галопом в сторону возвышенности промчалась почтовая карета, низкая, как сани, запряженная по типу тройки. Она прибыла из Усть-Кяхты. Закутанные в плащи пассажиры в меховых шапках, натянутых на уши, с любопытством высовывали головы, чтобы рассмотреть нас.

Наши друзья в Кяхте явно оклеветали эту дорогу. Они рассказывали нам про нее столько всего плохого, что мы в конце концов сочли ее почти превосходной. Они в один голос заявляли, что она хуже, чем дорога в Ургу. В принципе, это было совершенно естественно, ведь они же не знали дороги в Ургу, только в Верхнеудинск, а все всегда склонны наговаривать на то, что известно; то, что неизвестно, лучше.

Мы ехали по болотистым равнинам, удачно преодолевали не всегда легкие подъемы и не всегда удобные склоны, но нигде мы не обнаружили каких-то bogs или так живописно описанных пропастей. Спокойно и непрерывно мы ехали наши 20 километров в час. В семь часов мы были в Усть-Кяхте на Селенге. Несколько почерневших от непогоды крестьянских изб, небольшая церковь, длинная грязная улица. А на улице элегантный полицейский в униформе ослепительно белого цвета, грудь которого украшена знаками почета; он ждал нас. В просвете между домами мы заметили реку.

— Могу ли я быть вам полезен? — вежливо поинтересовался полицейский, когда автомобиль остановился рядом с ним.

— Можно ли пропустить дорогу на Верхнеудинск? — спросил князь.

— Нет, — ответил полицейский, — вам лишь нужно следовать за телеграфной линией. Но в Новоселенгинске, примерно в 65 километрах отсюда, вам нужно оставить телеграф и повернуть налево, чтобы переехать через Селенгу; телеграф потом продолжается по берегу.

— Спасибо. А есть ли хорошая барка для переправы?

— Да, но, боюсь, она будет слишком маленькой для автомобиля.

— Мы посмотрим.

— Когда вы планируете прибыть в Верхнеудинск?

— Сегодня вечером.

— Сегодня вечером? — переспросил он удивленно. — Но это же 250–260 километров от Кяхты! Чудеса!

— Если бы дорога была хорошей, мы бы уже к полудню были там. До свиданья и большое спасибо!

— Не хотите ли чаю?

— Нет, спасибо!

— Счастливого пути!

В следующий миг он крикнул:

— Вам не нужен проводник? Человек на лошади?

— Нет, нет, в этом нет необходимости!

— Тогда следуйте за телеграфом!

И мы последовали за телеграфом по поросшим травой дорогам, по широким равнинам и вверх по холмам. Часто мы проезжали мимо жнивья, мимо деревень, которые примыкали к подножью заросших лесами возвышенностей, — скопища маленьких черных однообразных деревянных домиков, над которыми возвышается белая церковь с острокопечной башней и зеленой крышей. Возле домов ветряные мельницы медленно вращали серую крестовину крыльев. Дождь прекратился.

Первые сибирские деревни, через которые мы проезжали, показались нам восхитительными. В них есть некая соблазнительная заманчивость тишины, волшебство сельской жизни. Их маленькие, построенные из бревен и окруженные заборами домики, соединенные между собой досками, чтобы ходить под открытым небом и не замочить ноги, когда идет дождь, а на улице грязь, производят крайне живописное впечатление. Горожане Запада любят необработанное дерево, грубые, отесанные топором и ставшие стеной дома бревна, которые напоминают нам о лесе, о его сени, о его жизни. В Сибири дерево можно найти повсюду: оно заменяет железо, заменяет кирпичную кладку, выступает в качестве домашней утвари, а зачастую и рабочих инструментов. Можно сказать, что как были каменный и бронзовый века, так есть и славянская деревянная культура. Все это действует на нас, потому что это просто и понятно, это вызывает в нас темные, далекие воспоминания о примитивной, но свободной жизни и тоску по ней. Дома с нависающей крышей, с дверью, защищенной узким козырьком, выступающим над улицей и приглашающим войти, с маленькими окнами, чьи выкрашенные в белый цвет косяки и рамы весело выделяются на фоне темной стены, производят впечатление мирных и родных. На подоконниках стоят цветы, а на окнах висят занавески. Этот вид пробуждает представление о хорошо оберегаемом процветании, которое знает, как себя защитить. Но вскоре приходит удручающее осознание, что первая деревня похожа на вторую, вторая — на третью, сотая — на девяностую и так далее до бесконечности. Дома все построены по одному типу, церкви выглядят одинаково, похожи одна на другую, как яйца. Все расположено по одному шаблону: широкая улица, чтобы уменьшить опасность пожаров, по обе стороны от нее жилые дома; за жилыми домами конюшни; в центре деревни, на лугу, церковь. Ничего, что отличало бы одну деревню от другой, за исключением названия!

С каждой башней, появляющейся вдали, лелеешь обманчивое ожидание перемен. Церковь кажется больше, чем предыдущая, деревня красивее, и появляется желание поскорее в нее въехать, поддерживаемое оживленным интересом и движимое стремлением увидеть нечто

иное, чем вечное однообразие. Но деревня похожа на соседние деревни и даже на те, что лежат вдалеке, как солдаты друг на друга. Однообразие быстро вызывает монотонность, а монотонность — меланхолию. Вспоминаешь о большинстве деревень Италии, у каждой из которых есть своя особая физиономия, свое особое выражение лица, своя особая личность, которая кричит издали: «Это я!»

В течение нескольких часов дорога уводила нас от Селенги в долину ее притока Чикой, который можно узнать по буйной растительности. Недалеко от устья Чикоя мы снова наткнулись на Селенгу, молочно-белые воды которой обрамлены пышными кустарниками, склоняющимися к воде. На берегу стоят несколько крестьянских хижин, которые выглядят так, словно хотят перейти через реку, чтобы попасть в Новоселенгинск, чью белую колокольню мы видели над деревьями в нескольких верстах отсюда.

Здесь нам предстояло погрузиться на паром. Мы увидели, что по реке плыло небольшое судно, криво сколоченное из досок. Мы вышли из машины. Барка находилась у другого берега реки, куда она перевезла телегу, которая в данный момент исчезла между кустами. Два старика с густыми спутанными бородами приблизились в сопровождении нескольких босоногих девушек, которые боязливо рассматривали нас и обратились в бегство, как только мы подошли. Один из стариков спросил, нужна ли нам переправа.

— Да. Барка нас выдержит?

— Сколько весит повозка?

— Сто двадцать пудов.

— Это много. Но она выдержит, если на барке разместится только одна повозка.



Сибирская деревенская публика

Он громко скомандовал экипажу. Барка начала движение с помощью двух длинных весел, каждое из которых держали по два гребца, пересекла реку по кривой линии и причалила к пристани. Это был паром без бортов, своеобразная плавучая платформа. Мы измерили ее ширину шагами. Автомобиль сможет встать на нее только наискось. Как же нам загнать его на паром? Силой рук или мотором? Выдержит

ли причал вес машины? Тогда все эти вопросы казались нам трудно-разрешимыми: мы начинали свой первый судовой маневр.

Поскольку мы обладали метким глазом и точным знанием машины, мы могли погрузиться с помощью мотора. Этторе взялся за руль, отъехал на автомобиле назад и собирался направить колеса в те точки, которые князь обозначил на досках как точки наибольшего со-противления древесины.

— Готов? Вперед! — сказал дон Шипионе.

Автомобиль подъехал и заскочил на пристань, которая дрожала сверху донизу. Доски просели и изгибались, как пружины, когда по ним ехали колеса. Передние колеса остановились на пароме. И в этот момент из-за большого веса машины, которая опиралась только на одну сторону пристани, паром неожиданно накренился до уровня воды. Передние колеса автомобиля оказались на полметра ниже, чем задние, которые всё еще стояли на пристани. Этторе затормозил. Трос, который удерживал барку, — тонкая веревка — затрещал; если бы он порвался, то паром отошел бы от берега и автомобиль упал бы в воду. Быстро привязали второй трос, и экипаж держал его натянутым. Машина находилась в таком положении, что пути назад уже не было. Она решительно направилась вперед и повернула направо, чтобы заехать на платформу по диагонали. Вот задние колеса заехали на платформу, и машина снова приняла горизонтальное положение; барка несколько погрузилась в воду, но зато находилась в абсолютном равновесии. В тот момент, когда автомобиль полностью заехал на платформу, русские вскрикнули от ужаса. Когда они увидели, что машина резким движением метнулась вперед, они подумали, что та не сможет умерить свой ход и обрушится в воду с другой стороны. Но умная техника внезапно остановилась в нужном месте, будто ее туда поставила стрела крана, действующая медленно и осторожно.

Позднее события такого рода уже не производили на нас никакого впечатления; мы привыкли к шатким причалам, к старым, рассыпающимся баркам, к точности автомобиля в сочетании с его же смелостью.

Паромщики погрузили весла в воду и начали энергично грести; позади них стоял старик с зажатой в зубах короткой трубкой, опершись на руль. На повороте реки мы внезапно увидели паровой катер.

Мы не удержались от возгласов удивления и удовлетворения. С нежным восхищением мы наблюдали, как маленький старый корабль плыл вверх по течению в направлении Усть-Кяхты, напряженно дыша через высокую дымовую трубу, приводимый в движение большим колесом на корме, что придавало ему вид движущейся водяной мельницы. Это был первый паровой катер, который мы увидели за такое долгое время. Мы поприветствовали его как скромного пионера цивилизации, передового постового мощной силы, которая покоряет части света, как друга, которого мы могли бы попросить о помощи. Для нас он был связью с Западом, навстречу которому мы ехали. Его сирена завывала, чтобы призвать нас уступить ему дорогу, и этот голос особенно отозвался в долине, отрезанной от всяческой культуры. Пароход медленно удалился, и мы, качаясь на волнах, которые он оставил после себя, причалили к другому берегу реки.

Один из паромщиков показал нам дорогу; вблизи реки были болота. Мы с небольшими усилиями миновали их и затем проехали через

Новоселенгинск — поселок, который был несколько больше, чем остальные, со школой, аптекой и множеством мелких лавочек с запыленными окошками. Почти незаметно проехали мы по широким пустынным, заросшим дорогам, и лишь потом, когда снова очутились на равнине, новость о нашем проезде распространилась от дома к дому. Позади нас перекликались возбужденные голоса, резко распахивались оконные створки, а люди спешно выскакивали из домов, останавливались на улице и смотрели нам вслед, пока мы не исчезали. Мы преодолели несколько лишенных растительности холмов, которые еще не знали господства человека, и оставили Селенгу с восточной стороны. В долине нашему взору открылась еще одна спокойная водная гладь: озеро Гусиное. На его берегах не было ни единой деревни. Ни одна лодка не касалась его вод; но это последние годы его одинокой дремы. Славянская миграция медленно приближается к нему.

Лишь изредка мы встречали почтамты, которые всегда прятались между двух холмов, будто они боятся остаться одни. Но вскоре мы спустились в долину, которой завладел новый народ. На протяжении 95 километров, до самого Верхнеудинска, мы ехали по процветающей местности. Вся территория вдоль нижнего течения Селенги утопает в зелени новых поселений и пастбищ, наполнена отарами овец и стадами рогатого скота, усеяна деревнями и покорена трудом человека. Лет семь назад на ней жили лишь несколько бурятских семей. Железная дорога сотворила это чудо. Началась разработка Сибири.

Единичные области даже в европейской части России столь же плотно заселены и так же богаты, как эта далекая долина Забайкалья, которая еще не так давно находилась в одном году пути от Москвы. Теперь путешествие занимает 15 дней. В этой разнице заключается тайна чудесного преобразования. Расстояния уменьшаются. Бескрайние девственные земли славянской Азии приблизились к народу, открылись его трудолюбивым рукам. Железная дорога сеет энергичность, на плодородных почвах она высаживает работу. Массы крестьян тянутся туда, чтобы основать свою новую родину. Вся Сибирь проснулась к жизни. Почти неизвестные участки, которые были не чем иным, как географическими названиями, постепенно станут империями, которые присоединятся к Российской империи.

Мы ехали через совершенно новые деревни, где дома были цвета свежеструганного дерева и по-прежнему источали смолистый аромат стволов, недавно срубленных в лесу. Последние пришедшие крестьяне всё еще занимались постройкой домов и работали усердно, чтобы справиться до наступления первых холодов. Среди зелени мы заметили другие маленькие местечки вдалеке от дороги, рассыпанные по долине и по склонам холмов, где возвышались тонкие колокольни.

Люди работали на полях. Нам встречались груженные сеном телеги. Табуны лошадей и стада коров самостоятельно паслись около деревень. Но мы внесли в эти стада невиданное доселе смятение: лошади и скот пугались и убегали от автомобиля; дети, игры которых весело оживляли улицу, в испуге забегали в дома; женщины, босонogie, с повязанным на голове красным платком, торопились укрыть кур, гусей и поросят — все свое живое сокровище; они не теряли времени, чтобы посмотреть, какая же опасность им все-таки грозила. Это был хаос из криков и ударов крыльями, ржания и собачьего лая —

одним словом, шум и гам потревоженной деревни. Только мужчины оставались неподвижными и молчаливыми. Озадаченные этим странным и мимолетным явлением, они прерывали свою работу и почтительно приветствовали нас, обнажив свои светлые длинноволосые головы и поклонившись. Они ничего не понимали в этой неизвестной силе, но покорились ей. Тот, кто могущественен, может навредить; поприветствовать его значит показать, что ты с ним в союзе.

В некоторых местах ландшафт приобретал живописный вид. Иногда небольшие пруды, изборозжденные рыбацкими лодками, с изрезанными бухтами берегами, прерывали равнины полей и образовывали блестящие небесно-голубые зеркала на широкой равнине; иногда чистые водные потоки, затененные серебристыми ивами, изгибаясь излучинами, вращали колеса одиноких мельниц. На этой дороге нам еще встречались обо — следы Азии, последние признаки ее отступления перед белым переселением.



Сибирский паром

Это были не монгольские, а бурятские обо. Разница ничтожно мала. Бурят — это только наполовину русифицированный монгол. Он говорит по-русски, одевается как мужик, носит монгольскую шапку и монгольские сапоги, живет в избе, верит в Будду, предан царю, курит китайскую трубку и пьет водку — таков бурят. Главное различие между ним и его братом из пустыни состоит в том, что бурят иногда обрабатывает землю, но монгол — никогда. Бурят на самом деле сделал первый шаг к цивилизации: он стал оседлым. Кочевник всегда останется варваром. Цивилизация начинается тогда, когда время превращается в дом. Среди многих славянских деревень мы встречали и бурятские. На их деревянных домиках развевались маленькие белые флаги — может быть, те молитвенные флаги, которые, трепеща на ветру, вверяют простору написанные на них молитвы. На обо также были водружены священные флаги, и часто посреди них возвышалось дерево, ветви которого были украшены бумажными лентами, колыхающимися на ветру. Примерно в 50 километрах от Верхнеудинска справа от нас мы заметили вдалеке ламаистский монастырь — группу зданий с китайскими крышами, выкрашенными в зеленый цвет, как крыши православных церквей. Верхнеудинск — это центр, столица разрозненно живущего бурятского народа, как Казань — центр татар.

О близости города нам возвестило главным образом то, что мы встречали множество бурят, возвращавшихся с рынка на лошадях; они объединялись в группы, чтобы иметь возможность лучше защищаться в случае необходимости. Они с нами не здоровались.

В шесть часов вечера мы были на вершине холма. Нашим взорам открылся периметр гористого горизонта, и наши глаза блуждали по обширной долине Уды. В голубой завуалированной дали мы почувствовали течение Уды, устремляющейся на восток, чтобы соединиться с Селенгой и влиться вместе с ней в близлежащее озеро Байкал. У подножия отдаленных, покрытых густыми лесами и потому темных возвышенностей мы заметили неясное беловатое мерцание зданий, над которыми возвышались тонкие линии башен и остроконечных фронтонов: это был Верхнеудинск, город, основанный в месте слияния двух больших рек. Мы долго рассматривали его, прежде чем спуститься на равнину и потерять его из виду, и при этом думали о значении, какое он имеет для нас.

Верхнеудинск был не просто этапом — он был концом длинного отрезка пути. Он был поворотной точкой. От самого Пекина мы двигались в северо-западном направлении, а Европа была к западу от нас. Все пройденное расстояние совсем мало приблизило нас к нашей цели. В Верхнеудинске мы наконец-то сразу повернемся лицом к Западу. Отсюда начинался прямой путь навстречу закату, который снова показал нам путь возвращения к истинному великолепию света.

Дорога стала хуже. Мы увязали в глубоких ямах, нам приходилось пробираться через топи. Мы пересекали застойные лужи, которые сначала прощупывали ногами, чтобы убедиться в прочности почвы. Мы знали, что нам снова нужно будет переправиться на пароме через Селенгу, и мы искали подходящий путь к месту переправы в путанице тропинок, образовавшихся от глубоких следов колес. Равнина была болотистой, невозделанной, поросшей карликовыми ивами, ситником, всяческой растительностью топей. По ней вились мелкие речушки; мы пересекали их по деревянным мостам, которые выглядели так, будто их временно построили много лет назад, а потом забыли про них. Мы были заняты преодолением всех этих небольших затруднений, когда до наших ушей донесся протяжный, пронзительный, громкий свист, заставивший нас сразу же повернуть сияющие от радости лица в том направлении, откуда он раздался.

— Поезд! — вырвалось у нас. — Поезд!

Мы отчетливо увидели линию Транссибирской магистрали по ту сторону Селенги, с красными домиками путевых обходчиков и телеграфными столбами, которые выстроились в линию вдоль подножия холма, поросшего соснами.

Между деревьями парило белое облачко дыма и терялось в сосновом лесу, сопровождаемое громким, непрерывно нарастающим гулом. Быстро приближался поезд. Победитель, триумфатор, покоритель Азии проехал мимо! Он спешил в Иркутск, в направлении Европы. Он связывал нас с Европой. Я не знаю, насколько сильно повлияло на нас путешествие, продолжительное ощущение одиночества и уединение, но факт остается фактом: простой и такой привычный вид железнодорожного состава показался нам чем-то новым и полным глубокой, невыразимой значимости. И в порыве

вдохновения мы приветствовали его бурным «Эввива! Да здравствует!».

Паром, который вскоре после этого переправил нас с левого берега Селенги на правый, сильно отличался от того, каким мы воспользовались утром того же дня. Он состоял из одной платформы, по размеру не уступающей танцевальному залу; за один раз он перевозил дюжину телег вместе с лошадьми и с легкостью выдержал бы даже локомотив. Его двигала сила самого течения. Когда мы подъехали, люди на пароме были заняты погрузкой повозок, возвращавшихся с рынка в Верхнеудинске и собравшихся на правом берегу, терпеливо ожидая, когда настанет их очередь въезжать на паром. Для нашей машины было несложно заехать на паром, съехать с него, быстро взобраться по отвесному береговому склону и вскоре после этого въехать в город, который растянулся между Удой и Селенгой. Сияющий, белый, он создает яркий, живописный образ того восточного типа, который присущ практически всем российским городам благодаря большому количеству куполов на церквях и остроконечным колокольням, напоминающим минареты.



Посадка на паром

Мы проехали через триумфальную арку и, когда попали на главную улицу, сразу же начали поиски нашего запаса бензина.

Без триумфальной арки не обходится ни один из этих сибирских городов, расположенных на древней дороге к Тихому океану. Разумеется, она, как и дома, казармы и церкви, всегда сделана из дерева, хотя иногда оно обманчиво похоже на мрамор или другой камень. Все эти арки сооружались по поводу остановки нынешнего царя (тогда он был наследником престола) на обратном пути из Владивостока, где он открывал Транссибирскую магистраль. Николай II, возможно, единственный русский царь, который объездил всю империю. Такое событие, пожалуй, заслуживало того, чтобы о нем напоминали триумфальные арки, пусть даже всего лишь из дерева.

Мы нигде не видели и следа нашего склада. Но владелец самой большой аптеки согласился продать нам весь свой бензин — около 50 литров, практически весь запас города и прилежащих окрестностей. Там бензин используется часто, но только по каплям, потому что он еще не вышел за рамки первого этапа своей социальной активности — удаления пятен!

Верхнеудинск — это солдатский город, крупный военный центр Забайкалья. Здесь мы увидели новую полевую униформу русской армии, которую было решено ввести после окончания Японской войны, так как прежняя форма ассоциировалась со страшными людскими жертвами и в немалой степени способствовала поражениям в Маньчжурии. Теперь на всех границах на посту стоит казак в униформе цвета хаки; великая традиция утрачена. Вечером из белых казарм верхнего города раздавались звуки сигнальной трубы, по улицам шагали патрули с винтовками наперевес, звон сабель и шпор эхом отражался от деревянных тротуаров, а у ворот общественных зданий и банков выстраивались многочисленные часовые. Когда я пришел на телеграф, он был набит военными: солдаты у ворот, солдаты с оружием и примкнутым штыком в небольшом помещении, предназначенном для посетителей, в служебных помещениях, перед сейфом. Мне казалось, что я пишу свои заметки в приемной тюрьмы.

Мы жили в лучшей гостинице — старом деревянном постоялом дворе с огромными печами и кроватями без простыней, источавшими затхлый запах, будто в них остались все испарения тел всех тех, кто жил здесь прежде. От самого Синьвафу мы не ночевали в гостинице. Впрочем, сон — слишком сильно сказано. Ибо казалось, что армия кое-каких мелких тварей полностью привыкла к порошковому инсектициду; они приобрели устойчивость к ядам, подобно Митридату. Автомобиль отдыхал на небольшом дворе, в сарае, готовом вот-вот развалиться, окруженный пустыми бочками, повозками, ящиками и курами.

В три часа утра мы уже были на ногах и молча пили чай. Было светло — самый разгар белых ночей.

Шел дождь.

НА БЕРЕГАХ ОЗЕРА БАЙКАЛ

ВДОЛЬ СЕЛЕНГИ →
ТРУДНЫЙ ПОДЪЕМ →
В БОЛОТЕ → ЗАБРО-
ШЕННАЯ ДОРОГА →
БОЛЬШАЯ РЕКА →
МЫСОВАЯ → БЕСПО-
ЛЕЗНАЯ ПОПЫТКА →
В ОЖИДАНИИ ОТ-
ВЕТА → ЧРЕЗВЫЧАЙ-
НЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ

Двадцать седьмого июня в четыре часа утра мы снова оказались на большом пароме через Селенгу, чтобы вернуться на левый берег реки, вдоль которой извиивается дорога, ведущая к озеру Байкал. В этот раз паром собирался перевезти несколько повозок, пришедших с полей, в Верхнеудинск. Сцена была такой же, как накануне вечером, только мы двигались в обратном направлении. Уже на середине пути мы кричали русским мужикам и бурятам, чтобы они крепче держали своих лошадей. Мы уже запомнили непреодолимое отвращение сибирских лошадей к автомобилю. Встреча со львом вызвала бы у смиренных крестьянских лошадок меньший ужас. Бедные запряженные животные предпринимали отчаянные попытки, чтобы избавиться от телеги; они пятились, сильно мотая головой, вставали на дыбы и ржали от страха, резко бросались вбок, разворачивались и наконец оказывались, почти всегда фыркая и дрожа, прижавшими морды к телеге — в положении, не очень удобном для бегства, а изумленные крестьяне даже пальцем не шевелили, чтобы предотвратить это. Они глазели на нас с открытыми ртами, часто приветствовали нас, а их лошади были сами по себе. Поэтому мы предупреждали их еще издали: «Держите коней! Следите за лошадьми!»



На борту парома

Было холодно почти как зимой. Мужики и буряты носили тулупы и варежки. Во влажном воздухе клубился пар от дыхания лошадей. Мы снова преодолели вчерашние мосты и повернули на запад. Больше нам никто не встретился. Грязь была липкой, и, хотя мы ехали медленно, автомобиль то и дело скользил боком на задних колесах, вставал поперек дороги, не слушаясь руля, и вел себя как лошадь на крутом повороте. Когда было возможно, мы выталкивали машину на траву, где колеса имели лучшее сцепление с поверхностью, и пробирались через вересковые пустоши. Через час нам уже хотелось повернуть обратно. Мы стояли перед небольшой возвышенностью, на которую раньше въехали бы без усилий, но сейчас она оказалась непреодолимой.

От таких препятствий нас охватывала ярость. Мы бы предпочли реку, гору, пропасть, какое-нибудь другое достойное препятствие. Но нет, это были 100 шагов пути, которые выглядели совершенно безобидно. Дорога была покрыта скользкой грязью, на которой даже шаг пешехода сомнителен: нога соскальзывает, неудержимо стремясь уйти не вперед, а назад. Колеса вели себя так же, как и ноги. Они прокручивались впустую. «Отъедем немного назад!» — решили мы.

Мы сдали назад и развернулись. Машина рывком перешла в наступление, но остановилась у подножия холма, пробуксовывая, отка-

тилась назад, несмотря на затянутые тормоза, покружилась, забирая вбок и то и дело разворачиваясь, как испуганная лошадь. Мы попытались ехать медленно, причем князь и я толкали, а Этторе рулил. Под колеса мы подкладывали куски дерева и так пытались продвигаться сантиметр за сантиметром. Но в какой-то момент автомобиль снова соскальзывал назад и утаскивал деревяшку за собой. Сотни раз мы начинали снова, то зигзагом, то по прямой. Мотор работал, превращая наше сокровище — бензин — в дым, перегревался и, казалось, тоже пребывал в раздраженном состоянии. На самом деле у подножия холма не было ни единого сантиметра почвы, который не был бы изрыт колесами; казалось, что дорогу вспахали.



Подъем на старую дорогу у Байкала

— Только подумать, — восклицали мы, глядя на небо в надежде обнаружить хоть какой-то признак улучшения погоды, — только подумать, что полчаса солнечного света сделали бы эту дорогу великолепной!

Но солнце, казалось, обиделось на все то плохое, что мы наговорили ему в пустыне. Дождь шел не переставая. И тут нас осенила мысль выложить дорогу ветками. Мы принялись обрезать молодые сосенки, притаскивать мокрые ветки и раскладывать их на земле. Автомобиль взял разбег, в два стремительных оборота колес попал на ветки и отбросил их назад, как собака, которая отшвыривает землю задними лапами; после того как он разрушил труды наших рук, он удовлетворился этим и, ворча, откатился назад. Мы исчерпали все наши вспомогательные средства. Что теперь? Возвращаться в Верхнеудинск и ждать лучшей погоды? Разбить лагерь здесь? Отправиться на поиски мужиков и попросить их о помощи? Мы обсуждали все эти планы, когда князь внес другое предложение: посмотреть, может, получится проехать в другом месте.

Слева от дороги рос густой кустарник — непролазное переплетение ветвей; справа чуть выше дороги расположился небольшой луг, а по ту сторону виднелось ущелье, по дну которого текла Селенга. От подножия возвышенности можно было попасть на луг, а потом на вершине

с него свернуть. Луг с одной стороны наклонялся к ущелью. Этторе быстро направил туда машину. Около вершины мы заметили, как автомобиль замедлил ход и неожиданно повернул вправо, в сторону ущелья.

— Налево, налево! — закричал князь в ужасном волнении.

Автомобиль внезапным рывком бросился влево и покатился вверх по дороге. Он совершил опасный маневр вправо, чтобы сконцентрировать усилия и воспользоваться уклоном луга. У нас вырвался вздох облегчения; мы сверху донизу смирли взглядом преодоленную возвышенность, погрозили ей кулаками в справедливом негодовании и затем продолжили путь вдоль берега Селенги. Иногда мы поднимались над рекой, которая ближе к устью бежит все быстрее, словно торопится найти покой в вечной неподвижности озера; иногда мы проезжали совсем рядом с белыми пенящимися волнами. Долина все больше сужалась; Селенга протискивалась между холмами, которые поросли густым хвойным лесом и березняком. Железная дорога, тянувшаяся по правому берегу, перешла на нашу сторону по великолепному стальному мосту. С этого момента мы всегда держались вблизи нее.

Мы петляли рядом с железнодорожной линией, пересекали ее по узеньким мостикам, порой подтопленным у подножия, переезжали ее насыпи и оставляли ее, чтобы вскоре снова найти. Нам казалось, что мы находимся очень далеко от нее, а перед нами все время появлялись сигнальные диски и красные крыши домиков путевых обходчиков. Железная дорога всегда составляла нам компанию. Вдалеке мы видели небольшие одинокие станции, над которыми высился обитый деревом резервуар для воды, через который проходил дымоход печи, чтобы зимой вода не замерзала. Мы постоянно наталкивались на перекрытые шлагбаумом дороги: это была территория какой-нибудь деревни, коллективной собственности общины или казачьей станицы. Перед каждым шлагбаумом стоял сторож, пожилой человек, который жил в ближайшей деревянной избе, часто прикрытой землей, чтобы внутри было теплее; но сторож не привык к скорости автомобиля и зачастую выходил из своей хижины только тогда, когда мы уже сами поднимали красный деревянный шлагбаум и снова его опускали, а потом быстро удалялись. Опешивший, он неподвижно стоял и смотрел нам вслед. Иногда он крестился от лба до груди. Однажды один сторож выскочил из хижины на звук гудка и наши крики и остановился как вкопанный.

— Открой, пожалуйста! — сказали мы, останавливая автомобиль.

Он активно потер глаза, посмотрел на нас озадаченно и снова начал тереть глаза. Он подумал, что бредит. На самом деле в своих вывернутых мехом наружу огромных одеждах, покрытые дорожной грязью, мы не слишком походили на людей, а огромная повозка, несущаяся сама по себе с громким рокотом, тоже не особенно подходила для того, чтобы убедить мужика в нашей человеческой природе.

— Открой, просим тебя!

Старик воскликнул, будто говоря самому себе:

— Что это такое? Что это такое?

Ответ, который он дал себе на этот вопрос, был не особенно лестным для нас, так как он вдруг развернулся, быстро убежал, как загнанный заяц, в свою хижину и больше не показывался. Такие результаты доставляли нам огромное удовольствие.

Я хотел бы упомянуть еще одного сторожа, самообладание которого заставило нас улыбнуться, но всего лишь на мгновение. Это был молодой человек с небольшой светлой бородкой. Он подбежал, чтобы услужливо открыть нам путь. Когда он услышал рокот приближающегося мотора, то быстро поднял шлагбаум, будто опасаясь, что не успеет сделать это своевременно. Затем он отчаянно отпрыгнул в сторону и прижался к шлагбаумному столбу, ухватившись за него обеими руками, чтобы предоставить неизвестному грозному монстру все необходимое пространство. Заглянув мужчине в лицо, мы поняли, что он слеп. Его белые тусклые глаза были широко раскрыты и направлены на нас в инстинктивном тревожном поиске; на его исхудалом лице отражался ужас. Он почувствовал, как что-то быстрое, могущественное, таинственное проехало близ него, потревожило его в эту долгую, ужасную, бесконечную ночь. Но мы почувствовали угрызения совести из-за этого трагического ужаса.

Деревни выглядели зажиточно. Почти все избы были новыми и большими. Также не было недостатка в привычном авангарде галопом убегающих стад скота, которые, стремительно удаляясь, забрызгивали нас дорожной грязью. Но мы уже подружились с нею. Колеса взрыхляли землю и отбрасывали ее комки на нас. Воздух наполнился дождем из грязи. И мы сами, и автомобиль были покрыты ею сверху донизу; пришлось оставить всяческие попытки вытереть лица и смириться с тем, что земляная корка облепила нас. Мы походили на заготовки для глиняных статуй! Под этой оболочкой наши серьезные, скупающие лица являли собой нечто комичное. Но в тот момент мы не были расположены признать это и найти в этом некое удовольствие. Когда мы посмотрели друг на друга, мы сказали: «Мы клоуны!» — тем же самым тоном, каким говорили: «Холодно!»



Дорога в сибирском девственном лесу

А холодно было по-настоящему. Дул ледяной ветер, от которого нас пробирала дрожь. Я сидел на подножке, и на моих ногах собралось столько грязи, что они превратились в огромные бесформенные штурвалы, которые оказывались очень тяжелыми, когда я спускался, чтобы поднять шлагбаум. Под этой коркой мокрой земли мне было вдвойне холодно. Но для своего утешения я повторял себе, что это же лето!

К счастью, после обеда дождь прекратился. Восточный ветер разогнал тучи; иногда показывался кусок голубого неба и уголок солнца, отчего нам сразу же становилось теплее; грязь высыхала, и мы чувствовали наслаждение, словно с теплым воздухом мы вдыхали бальзам для сердца. Мы были далеко от какого-либо человеческого жилища, среди бесконечных лесов, на живописной, поросшей травой дороге.

После постройки железной дороги опустели те участки старого сибирского пути, которые вели через безлюдные местности и не были предназначены для сообщения между отдельными деревнями. Природа постепенно отвоевывала дорогу и захватывала пространство, которое у нее украло человечество: от обочин наступали новые растения, раскидывая молодую зелень своих ростков; ветви, которые согнулись или сломались под тяжестью снега над старой дорогой, падали на нее; молодая поросль разрушала прогнившие столбы, опрокидывала старые изгороди и пробивалась со всех сторон. Нам постоянно приходилось наклонять головы, чтобы не удариться о ветки. Первой территорию захватывала трава. Дорога начала зарастать, как ужасающая рана, нанесенная земле, которая заживает под покровом цветов. Мы ехали сплошь по цветам: ветреница, купальница, лютики, примулы, земляника — цвета и ароматы в чудесном великолепии выступали из тени деревьев. Сибирская весна приближалась со стремительной быстротой, словно компенсируя длительную задержку, вызванную ледяными полями.

Мы наслаждались тихим триумфом растений, диким волшебством мест, где не было ни следа человеческой деятельности, кроме совсем стародавней. Где-то от растаявших снегов образовались водные потоки, которые размыли дорогу, разрушили ее, взрыхлили, свалили на нее камни и сломанные ветки. Эти потоки покинули старое русло, выкопанное для них человеком, и избавились от тирании рвов и мостов. Расшатанные гнилые мосты содрогались и скрипели под тяжестью автомобиля. Мы еще не усвоили, что их надо опасаться.

Посреди леса мы снова увидели железную дорогу, которую оставили несколько часов назад. За деревьями мелькнула долина, послышался шум воды, а с вершины низкого холма нашим глазам открылся вид на мост. В этот момент мы услышали чей-то крик:

— Эй, стойте! Постойте-ка!

Путевой обходчик махал нам. Увидев, что мы остановились, он крикнул:

— Моста больше там нет! Он обрушился.

Мы вышли из машины. Это было действительно так. Снизу мы не могли заметить, что осталось только предмостье. Широкая, стремительно бурлящая река протекала по дну ущелья.

— Как нам попасть на ту сторону? — спросили мы у обходчика.

— В долине есть брод. Держитесь правее и следуйте по лесной дороге — и вы найдете его. Там недалеко есть станица.

— Насколько глубока вода?

— Я не знаю. Сегодня утром повозки еще проезжали.

— Как называется эта река?

— Большая.

Мы поехали той дорогой, с легкостью преодолели ручей с прозрачной водой, протиснулись через густой живописный перелесок, в котором лежало много поваленных деревьев, и наконец выехали к камени-

стому руслу Большой; река была очень бурной и глубокой. Во время таяния снегов Большая наверняка ужасна. Очень широкая, с водоворотами, она вырывает с корнем деревья, подхватывает валуны, уносит их, кружит и разбивает. Все ее русло завалено огромными стволами, пнями, ветками, которые были смыты сюда яростью воды, — мертвым поваленным лесом, который был разбросан здесь в грандиозном беспорядке. На другой стороне реки мы увидели несколько изб. Молодой мужик, правящий телегой, выехал из кустарника на нашей стороне реки. Он остановился, посмотрел на нас и поздоровался.

— Где брод? — поинтересовались мы у него.

— Я только что по нему проехал. Двигайтесь за мной.

Он сказал нам отъехать на полкилометра назад. Потом он повернулся спиной к реке и сказал:

— Здесь брод. Следите внимательно, где я еду. Реку нужно пересекать по косой, в ту точку. Вы ни на пядь не должны отклоняться от этого направления!

Он давал наставления дружелюбным тоном, в той любезной манере, которая присуща русским крестьянам, и при этом не сводил с нас умных голубых глаз.

— Какое дно? — спросил его князь Боргезе.

— Каменистое, как здесь.

— Докуда достает вода?

— Высотой с колеса телеги.

Но мы подумали об Иро.

— Здесь есть волы?

Он покачал головой:

— Нет, их нет.

— А лошади?

— Конечно, у каждого есть лошади.

— Ты можешь достать нам лошадей? Мы заплатим по рублю за каждую и рубль тебе.

— Хорошо. Подождите здесь.

Он переехал через реку и исчез. Прошел час, и мы уже почувствовали нетерпение, как увидели нескольких мужчин, верхом приближающихся по другому берегу. Это были наши помощники. Они пересекли реку и, оказавшись недалеко от нас, с большим достоинством поздоровались, сняв шапки. Головы белокурых святых на телах гигантов — прекрасные, сильные образы. Как и у всех мужиков, их волосы ниспадали до шеи; русский народ сохранил облик древних воинов: волосы обрезаны чуть ниже ушей, словно если они будут длиннее, то и сегодня помешают носить боевой шлем и доспехи.

Сначала мужчины забросили багаж на спины неоседланных лошадей; создавалось впечатление, что нас грабят. Между тем Этторе, чтобы не снимать магнето, обмотал его тряпками, пропитанными машинным маслом. Затем в автомобиль с помощью длинных тросов, которые уже послужили нам верой и правдой в стольких случаях, запрягли шесть лошадей; мужчины вскочили на коней, один из них сел верхом на кожух мотора. Этторе взялся за руль, и машина, трясаясь и раскачиваясь, погрузилась в Большую реку под громкие крики, удары плетью, ржание коней прямо в бурный поток и тучу брызг; бурлящая вода яростно атаковала машину сбоку.

На другом берегу мы быстро привели машину в походную готовность. Обрушившийся мост стоил нам потерянных трех часов. Еще до вечера мы хотели доехать до Мысовой на восточном берегу Байкала, в 160 километрах от Верхнеудинска. Мужики показали нам дорогу, и мы исчезли в лесу.



Наши зрители

Есть одно-единственное место в Европе, чей ландшафт напоминает эти места: Шотландия. Те же заросшие лесами холмы, те же растения, те же первобытные живописные персонажи, и вдали тот северный туман, который придает краскам легкую меланхоличную дымку. Около пяти часов, после тринадцатичасовой поездки, мы наконец увидели между остроконечными черными фронтонами домов проблески голубой поверхности Байкала. Вода казалась ослепительной, поскольку небо снова прояснилось.

В этом ярком блеске мы с большим трудом смогли рассмотреть горы на противоположном берегу, находящиеся в 50 километрах от нас. К северу и югу водный горизонт был бесконечен. Русские называют Байкал морем. На самом деле по ширине это озеро, а по длине — море. Азовское море на треть меньше. Морское прозвание Байкал получил испокон веков. Двести лет его считали странным морем с пресной водой; русское покорение Сибири завершилось на его берегах. Потом русских погнала дальше тоска по другому, соленому морю, и освоенная ими территория простерлась до Тихого океана.

Дорога зигзагами шла вдоль озера; иногда она подводила нас настолько близко к берегу, что мы слышали ритмичный бой волн о песок. Внезапно лес закончился. Его не вырубил — он сгорел. На голых холмах стояли обуглившиеся стволы — прямо стоящие мертвые деревья в сердце хаоса. Огонь — главный враг сибирских лесов; никто не знает, как он возникает, но ветер далеко разносит его. Мы подумали о поразительной и в то же время ужасной картине пожара на берегу озера, о бу-

шующем пламени, которое сожгло шесть верст кустарников и которое ночью, отражаемое гладью воды и небом, должно быть, было видно на берегах Ангары как северное сияние. Час спустя мы были в Мысовой.

Мысовая чуть больше, чем просто деревня: длинный ряд белых деревянных домов на очень широких, каменистых и грязных улицах, которые выглядят как русло горного потока, тротуары из досок, заросшая травой площадь, белая церковь с зеленой крышей, казарма — и всё. Но эта дремлющая и почти опустевшая деревня знавала другие времена. Пока железная дорога еще не была переброшена на южный берег озера, в Мысовой располагалась восточная гавань для большого парохода, плавающего по Байкалу. Я помню, что семь лет назад здесь кишели солдаты и чиновники. Всякий раз, когда прибывал корабль или поезд, в таможенном управлении все бурлило; станция была заполнена товарами, вагонами, путешественниками, озеро бороздили барки, буксиры и огромные железнодорожные паромы, каждый из которых принимал в свое просторное нутро по четыре поезда. А ночью загорались красно-белые огни маяков и семафора, и маленький постоялый двор возле станции забивали люди, которые ели и пили, ожидая отправления ночных поездов.

Теперь это место не узнать. Деревянный причал, один из самых больших среди виденных мною, превращается в руины, маяки погасли, корабли больше не причаливают, озеро опустело, набережные заросли травой, проходящие поезда уже не останавливаются, все приходит в упадок, ржавеет, рушится, и только несколько жителей остались непонятно почему.

В Кяхте наш друг Синицын дал нам рекомендации для старосты, то есть бургомистра, Мысовой. Это был его торговый партнер, его агент, который переправлял чайный транспорт через Байкал — по пути, который можно пройти только зимой, на санях по замерзшему озеру. Поэтому мы отправились к старосте, который гостеприимно принял нас в своем бревенчатом доме; его изба была чуть больше остальных. Он ждал нас и приготовил кое-что чрезвычайно ценное, пришедшее из Иркутска на имя Боргезе: бензин, масло и смазку! Продукты для автомобиля, который был почти обречен на голодную смерть.

Пристав, или начальник полиции, человек с огромным животом и чрезвычайно густой бородой, торжественно явился, облаченный в полную форму, чтобы приветствовать нас. Он посмотрел наши паспорта и подверг нас небольшому допросу, чтобы выяснить, по каким загадочным причинам мы не едем поездом, как все богатые люди. При этом он налил себе чашку нашего чая и остался сидеть, молча глядя на нас. Потом пришел лейтенант жандармерии; он вежливо расспрашивал нас, угостился чашкой чая и составил нам компанию. После явились директор телеграфа и другие люди в форме и без; комната заполнилась; мы оказались в центре общества, которое, казалось, желало непрерывно заседать.

На самом деле властям в Мысовой наш способ путешествия показался революционным. Когда мы остановились перед домом старосты, собралось несколько человек, прибежали жандармы; мы слышали, как они требовали от двух-трех лиц, которых они называли по имени: «Сейчас же убирайтесь восвояси!» При этом люди, к которым так обращались, опускали головы и уходили. Речь, вероятно, шла о политических

ссылных, и жандармы опасались, что они смогут завязать с нами отношения. Но у нас был волшебный документ: письмо от генерального начальника имперской полиции! Оно производило потрясающий эффект. Все подозрения исчезали как по волшебству, и чиновники сразу же начинали проявлять к нам глубочайшее и незаслуженное уважение. Мы воспользовались этим обстоятельством, чтобы получить сведения о дороге, которая идет вокруг Байкала прямо до Иркутска. Они посмеялись над планом добраться до Иркутска таким путем.

В программе ралли Пекин — Париж предусматривалась переправа через Байкал на корабле. Это было правильно, так преодолеваются реки, а Байкал производит впечатление скорее огромной реки, чем озера. Но поскольку существует дорога вокруг него, мы хотели ею воспользоваться. Однако сведения не сулили ничего хорошего. Еще в Верхнеудинске нам сказали, что мосты через основные реки обрушены, а остальные вот-вот рухнут. В Мысовой нам повторили то же самое. Но все знали о состоянии дорог только понаслышке, и никто из наших собеседников не видел их своими глазами уже лет десять. Но нам все же не хотелось отказываться от предприятия, даже не попытавшись.



В Мысовой

Должен признать, что переход через Иро и Большую реку вселил в нас чрезмерную самоуверенность. Мы не верили, что мелкие речушки к югу от Байкала будут такими значительными, что мы не сможем пересечь их в доступном месте русла. Поэтому на следующий день мы решили отправиться в гидрографическую исследовательскую экспедицию. Машина была в прекрасном состоянии; с момента нашего отъезда из Пекина мы обновили одну-единственную пневматическую шину на левом заднем колесе; запаса горючего и смазочного материала хватало на 1000 километров, продуктов — на три дня. Так что мы могли отважиться на движение по абсолютно необитаемым территориям.

Мы спали на земле: даже если бы у старосты нашлась лишняя комната, у него все равно не было кроватей. В Сибири это предмет роскоши, так как зимой тут спят на теплой печи, а летом — на полу. На

другое утро, 28 июня, после душевного прощания с гостеприимным хозяином мы пустились в путь.

Но нам было суждено вернуться слишком скоро!

Стояло ясное и прохладное утро, какие у нас обычно бывают в феврале. Озеро, спокойное, без волн, без ряби на водной глади, было прозрачным, как воздух; казалось, оно дышит. Только Байкал в солнечные дни имеет вид эфирной легкости, нежной безоблачности, излучаемой небом, что добавляет к бескрайнему простору впечатление бесконечной светящейся глубины. Лесистый берег раскидал по озеру небольшие полуострова с пышной растительностью; вода отражала их, отчего казалось, что их вдвое больше и что они плывут. Стаи больших белых чаек дрейфовали по озеру и, взмывая в воздух, делали его поверхность различимой. Но наше восхищение длилось недолго. Дорога полностью завладела нашим вниманием, и вскоре мы забыли о волшебстве пейзажа.

Путь оказался не только заброшенным, но и разрушенным. Мы преодолевали крутые возвышенности, которые образовала яростная вода во время таяния снега. Мы ехали то вверх, то вниз по самым настоящим ступеням. Некоторые покатые участки мы преодолели только благодаря быстрому разгону машины. Автомобиль фыркал и стонал, подпрыгивал на неровностях и приподнимался при первом толчке колес, как будто хотел взлететь в небо. Порой он обессиленно останавливался, почти добравшись до вершины, и откатывался назад, чтобы взять новый, более длинный и продолжительный разгон.

В некоторых местах дорога заросла травой, диким кустарником, была завалена упавшими деревьями и сухими ветками, которые попали сюда в результате какого-то наводнения. В других местах недалеко от берега бури, бушующие на Байкале, повалили частокол и размыли землю, в результате чего часть дороги обрушилась. Мы осторожно ехали по узкому краю дороги, глядя на спокойное и прозрачное озеро под нами.

Старые почтовые станции были нежилыми, заросшими травой, полуразрушенными, с обвалившимися или почти обвалившимися крышами, вырванными дверными косяками. Было похоже, что станции были заброшены после войны, пережив мародерство. Неописуемое разорение царит на старой сибирской магистральной дороге, которая вот-вот исчезнет после того, как довела российское господство до самого Тихого океана. Она уже мертва и сгнила. Мы увидели не более чем последний след этой старой дороги завоевателей. Мы следовали высохшим руслом, по которому когда-то шел поток людей и богатства. По этой дороге двигалась армия Муравьева-Амурского, давшая России самый красивый реванш за Крымскую войну на Дальнем Востоке. Она видела переселенцев и этапированных, все их страдания и всю отвагу. За полвека эти люди заселили земли между озером и морем, и отсюда на телегах в сопровождении конных казаков отправлялись в европейскую Россию золото с Благовещенских и серебро с Нерчинских приисков. По этой артерии, которая дала жизнь целому миру, нам все время приходилось прокладывать себе путь топорами и лопатами.

Поручни мостов обвалились, никто их не выдирал; они лежали там, обрушившись под тяжестью снега и от ярости бурь. О самих мостах можно сказать, что они всё еще держатся просто по привычке. И мы выказывали слишком большое доверие этой привычке. Во время проезда

по первому мосту мы были осторожны, но в дальнейшем уже не думали об опасности. Мы были убеждены, что в действительности мосты крепче, чем с виду. Некоторые мосты дрожали и трещали, но без каких-либо последствий. Мы старались объезжать поломанные доски. Оставшиеся доски прогибались и колебались вверх-вниз, но выдерживали нас. Один-единственный раз на небольшом мосту мы заметили трещину; автомобиль резко остановился, но затем сделал рывок вперед, на твердую землю, и в это время несколько досок упали вниз; в полотне моста, как только мы преодолели его, образовалась зияющая щель.

Через три часа мы наткнулись на первый из трех получивших печальную известность обрушившихся мостов, который вел через реку Мишиху. Река была широкой и бурной. На горных вершинах вокруг все еще лежали снежные шапки. Вдоль берега мы нашли тропу, которая спускалась в направлении устья реки. Мы последовали по ней и оказались у небольшой группы домов. Там мы встретили лесоруба, который сидел в траве и занимался тем, что надевал пару огромных сапог.

— Добрый день! — сказал он, ничем не показав, что прибытие автомобиля его удивило.

— Добрый день. Где здесь брод?

— Нету никакого брода, батюшка. У Мишихи глубина больше моего роста.

— А что ты делаешь, если надо на другую сторону?

— Да вот, барка меня выручает.

Мы посмотрели, куда показывал мужчина, и заметили челн, привязанный к растущему на берегу кусту. На дне этой посуды собралась вода.

— А есть тут другие барки?

— Да, есть еще одна такая же.

— А как туда добирается скот?

— Вплавь. Гляньте-ка вон туда!

Ближе к озеру, где вода была спокойнее, несколько лошадей медленно плыли к левому берегу, немного сносимые течением.

— Что можно сделать, чтобы переправить эту повозку на другую сторону реки? — спросили мы у лесоруба.

Он немного подумал, продолжая натягивать сапоги, затем поднялся и ответил:

— Можно было бы починить мост. Опорные балки стоят, и они еще хорошие.

— Здесь есть рабочие?

— Да мы все управимся с мостом. Есть люди, и деревья довольно.

— Сколько времени понадобится на работу?

— Дней восемь, не менее, и шесть человек.

Мы начали обсуждать план. Восстановить мост было заманчивой идеей. Восемь дней ожидания можно было вытерпеть. Но нам еще предстоит столкнуться с рухнувшим мостом через Переёмную, другим через Аносовку, третьим через Выдриную, не считая мостов через более мелкие реки. Мы же не можем взяться за восстановление всех обрушившихся мостов в Российской империи! Это бы вышло за рамки программы автомобильной поездки.

Так нужно ли нам отказаться от идеи продолжить путешествие вокруг Байкала? О нет, пока нет! У нас возник другой план. Ведь че-

рез эти реки ведут и другие мосты, более презентабельные, — железнодорожные. Разве нельзя подняться на железнодорожное полотно, проехать вдоль рельсов, проехать по мостам, а затем вернуться обратно на старый тракт по ту сторону непроходимых рек? Мы как раз видели станцию неподалеку. Почему бы нам не попробовать?

И мы отправились в путь, полные новых надежд, и оказались на станции, которую заметили сквозь деревья. Она выглядела заброшенной. Мы вошли в маленький зал ожидания, на стенах которого висели большие доски с изображениями; они показывали, как оказывать первую помощь раненым, и остались здесь с военного времени, когда на всех станциях было много военных. В зале никого не было, двери были закрыты. После того как мы достаточно узнали о первой неотложной помощи раненым, мы стали звать, ожидая, что кто-нибудь появится. И смотрите-ка, появился жандарм!



Во дворе у старосты Мысовой

Жандарм спросил у нас паспорта — документы, совершенно не нужные, когда на руках письмо от генерального начальника имперской полиции. Мы передали это послание охранителю общественной безопасности. Этот городской оказался прекрасным парнем. Хотя ему понадобилось много времени, чтобы слог за слогом прочитать письмо, в конце концов он все же понял. Он понял и стал нашим другом. Тогда мы не подозревали, что через несколько дней его значимость для нас возрастет почти неопределимо.

Когда мы сообщили жандарму наше желание воспользоваться мостом, храбрый малый ответил:

— Это можно устроить. Это мое дело. Я сейчас же телеграфирую своим начальникам и сообщу им, кто вы, и дело сделано.

— Но, — возразил князь, — управление железной дороги...

— А какое дело управлению железной дороги до проезда по мосту? Линию охраняет полиция. На мостах, чтобы преступники их не взорвали, стоят часовые. Без нашего разрешения на линию никого не пускают.

Тем временем пришел начальник железнодорожной станции. Осведомившись, о чем мы говорили, он нашел дело гораздо более сложным.

— Если бы это зависело от меня, — заявил он, — то я бы разрешил вам все; я бы сказал вам: «Езжайте немедленно!» Но я не могу; у полиции нет полномочий, а управление железной дороги не может

выдать разрешение, так как это противоречит предписанию. Только правительство может решить. Вам следует запросить разрешение у генерал-губернатора Сибири в Иркутске.

Мы утратили мужество. Но мы решили попытаться. Значит, нам нужно было телеграфировать генерал-губернатору. Если в течение двух дней мы не получим положительного ответа, то смиримся и переправимся через озеро на корабле. Приняв решение, мы отправились обратно в Мысовую. Вне всякого сомнения, это было унижительное возвращение.

Есть в мире нечто, что переносится еще тяжелее, чем большие усилия, — их повторение! Преодолеть трудности, а затем вернуться — скверно. Кроме того, дорога, о которой уже известно, что она плохая, вдвойне утомительна; она лишена очарования новизны, по крайней мере если не хочется воспринимать ее как нечто новое, когда на пути вниз встречается то, что раньше было на пути вверх, а на пути вверх — то, что раньше было на пути вниз.

Небо стало монотонно белым; его незаметно затянуло облаками, и можно было бы сказать, что приближается приличный снегопад. Подул холодный ветер, и озеро снова пошло волнами, белыми, как небо.

Обрушенный мост причинил бы нам много хлопот, если бы мы решили его восстанавливать, и заставил бы нас побеспокоиться о том, как нам его переходить. Но по большому счету и эти трудности можно было бы с легкостью преодолеть. В первые послеобеденные часы мы снова оказались в Мысовой, опять гостили у славного старосты, который принял нас так же радушно, как и в первый раз. Мы сразу же отправили телеграмму генерал-губернатору Сибири, в которой просили о разрешении проехать по участку железной дороги. Нам ничего не оставалось, кроме как ждать ответа.

Ждать в Мысовой означало почувствовать горечь депортации! Честно говоря, у нас было мало веры в то, что мы получим скорый ответ. Губернатор сначала должен спросить совета у чиновников касательно времени и места, начать расследование; возможно, доложить об этом в Петербург; там министр внутренних дел передаст дело в Министерство транспорта, где высший совет поручит комиссару изучить дело и доложить... Нам казалось, что мы столкнулись с одной из самых больших трудностей, с невероятным препятствием, против которого все 50 лошадиных сил автомобиля и вся энергия, которой мы располагали, ничего не могли сделать, — своего рода бесконечный серый горный хребет, с которым никак не совладаешь, можно только ждать и призывать на помощь время и терпение! Так мы оценивали бюрократию. Мы ошибались. Русская бюрократия на протяжении всего нашего пути, от одной имперской таможни до другой, показывала чудеса скорости и самостоятельных решений.

Во время ожидания мы бродили по Мысовой. Мы гуляли по берегу озера; искали маленькие ониксы и агаты среди пестрой гальки; определяли виды мертвых рыб, выброшенных волнами на берег; поднимались на заброшенный причал и останавливались перед пыльными витринами небольшого магазинчика, чтобы рассмотреть выставленные там различные предметы. Такое времяпрепровождение привело нас к знакомству с аптекарем Мысовой, провизором родом из балтийских провинций, который зазвал нас к себе и оказал нам

самый любезный прием. Аптека стала нашим любимым местом; мы провели здесь долгие часы, потягивая неизвестные ликеры местного изобретения и производства и слушая охотничьи истории аптекаря, который хранил ружья, патронташи и медвежьи шкуры рядом с флаконами касторового масла. Он показал нам густошерстную, еще свежую шкуру небольшого медведя, которая была разостлана на столе для сушки. Ему ее только что принесли. Охотник убил зверя ударом ножа. В трех километрах от города на гряде холмов водились медведи. Почему бы не устроить охоту? И здесь же, среди лекарств, мы работали план охоты.

От аптеки мы отправились на телеграф, чтобы получить новости о наших товарищах. Они только что прибыли в Кяхту, причем в хорошем состоянии. Часть пути они прошли по нашим следам. На Иро их встретили те храбрые монголы, которые заметили приближающиеся машины и сами бросились к ним, верные полученному наставлению, чтобы предложить путешественникам волов, жестами показывая, каким образом мы попали на другой берег. После обеда в тот же день, 28 июня, оба «Де Дион-Бутона» и «Спайкер» отправились в Верхнеудинск. На следующий день мы узнали, что в девять часов утра они приехали к Селенге в Новоселенгинск — туда, где мы увидели первый паровой катер, — и после переправы в 11 часов отправились дальше. Мы подсчитали, что они смогут добраться до Верхнеудинска утром следующего дня, 29 июня, а первого или второго июля уже будут в Мысовой.

В доме мы проводили время у самовара, проходя радикальный курс лечения чаем и прерываясь только на дегустацию закуски — русского холодного блюда, состоящего из всевозможных пряных ингредиентов. Пристав вернулся, вернулась и местная знать, чтобы составить нам молчаливую компанию, в то время как толпа остановилась у двери в почтительном любопытстве. Автомобиль, стоявший во дворе, как добрый сосед старых саней, знававших лед Байкала, тоже принимал гостей: его беспрестанно окружали длинноволосые мужики в валенках, казаки и дети. Каждый, кто проходил по улице, заходил и осматривал его. За пределами двора постоянно стояли ожидающие лошади и телеги. Нам пришлось сдерживать нетерпение, вызванное долгим ожиданием, пока мы наблюдали за вновь прояснившимся небом сквозь маленькое окошко, украшенное цветущими растениями. Сквозь вьющиеся стебли мы бросали тоскливые взгляды на избы вдоль каменистого пустынного пути, который теперь подсыхал на солнце, и на сверкающую гладь Байкала, безгранично простирающуюся позади дороги. Потом мы снова усаживались и ворчали:

— Мы теряем прекрасные дни, а когда снова пустимся в путь, конечно же, пойдет дождь!

Вечером 28 июня у нас объявился торговец в длинном черном лапсердаке, какие носят русские евреи. Он подобострастно поклонился и спросил:

— Вы желаете ехать в Иркутск?

— Да, 2 июля.

— Я хотел бы предложить вам прекрасную сделку. У меня есть пароход в порту. Если вы хотите, я перевезу вас за семь часов в Никольск или Лиственничное за полцены поездки по железной дороге.

— Когда отходит ваш пароход?

— Сегодня вечером, если пожелаете. Он не ожидает погрузки и может сейчас же отправляться. Я готов подождать вас, хотя бы и до завтрашнего вечера.

— Мы пока не можем решать. Ждем ответа, который может задержаться.

— Хорошо. Подумайте.

Уже стоя в дверях, чтобы уйти, он обернулся еще раз и повторил:

— Значит, до завтрашнего вечера. Прощайте!

День прошел, но новостей из Иркутска не поступало. Ночью нас разбудили сильные удары в стену избу. В этих домах не нужно стучать в двери, чтобы вам открыли; там берут камень и стучат им где-нибудь по деревянной стене, пока кто-нибудь не услышит. Это был адский шум. Сонный староста подошел к двери и вернулся с телеграфным посыльным, который нес фонарь и был вооружен дробовиком с насаженным штыком и револьвером. Он принес депешу.

— Зачем все это оружие? — спросил его князь Боргезе, в то время как при свете фонаря подписывал расписку в получении.

— Без оружия не обойтись, — ответил посыльный. — Тут повсюду небезопасно: преступники нападают, убивают и грабят. Это беглые с Сахалина.

— С Сахалина?

— Да, этапированные на Сахалин. Они обороняли остров от японцев. После войны их вернули на континент, и во всеобщем хаосе они сбежали. Многих в награду за участие в сражениях отпустили. Они разбрелись по Приамурью и Забайкалью, ворвались в тюрьмы и освободили преступников. Они налетают на банки, разбойничают в общественных местах и потом пропадают. Здесь уже нет спокойной жизни.

Теперь мы поняли, почему полиция выдала нам разрешение на ношение не одного, а двух револьверов. Также стал понятен странный вопрос: «На вас нападали?» — который мы слышали повсюду, куда бы ни прибывали. В Верхнеудинске полицейские, придя на постоянный двор, сказали нам: «При первом же подозрительном движении вблизи от вас, особенно вечером, стреляйте, стреляйте незамедлительно, но прежде всего следите за одним...» — «За чем?» — спросили мы. «За тем, чтобы вы хорошо прицелились и не промахнулись». Это произносилось абсолютно серьезным тоном.

Пришла телеграмма из Иркутска. В ней говорилось: «Генерал-губернатор находится в Красноярске, куда ему была передана ваша просьба о разрешении проехать по железнодорожному мосту». Мы снова улеглись на пол и пробормотали несколько не совсем парламентских слов о медлительности официальных поручений в Сибири.

На следующий день, 29 июня, мы сидели у провизора в комнате позади магазинчика за завтраком и говорили о знаменитой охоте на медведей, когда зазвонил колокольчик на входной двери. Наш хозяин вскоре вернулся с загадочным выражением лица, оглянулся кругом, будто опасаясь, что за ним следят, и затем тихим голосом сказал:

— Жандармы пришли! Два жандарма, они ищут вас.

— Нас?

— Да, вас. Они знают, что вы здесь, и говорят, им нужно обязательно с вами побеседовать. Мне это не нравится.

Мы пошли, чтобы узнать, что жандармам нужно от нас. В аптеке

нас ожидали двое городских. Снаружи несколько любопытных нерешительно пытались незаметно заглянуть в окно. Появление жандармов в Сибири не всегда хороший знак. Может быть, Мысовая уже ожидала ареста таинственных путешественников, которые гнали по миру на отцепленном локомотиве. Князь Боргезе намеревался предъявить известное письмо, но в этот раз сами жандармы передали бумагу вместе с уважительным приветствием.

Это было разрешение, так страстно ожидаемое разрешение генерал-губернатора!

Кто еще отважится говорить скверно о бюрократии! Мы были в большом воодушевлении и посылали ей слова всевозможной похвалы. В самом деле, российские власти проявляли по отношению к нам незабываемую вежливость, обходительность и гостеприимство. Разрешение, которое мы получили, было совершенно необыкновенным и единственным в своем роде.

Нам давалось право проехать на автомобиле по участку железной дороги, пересечь все мосты и, если необходимо, таким способом добраться до Иркутска.

— Что нам делать? Когда мы можем ехать? — спросили мы жандармов.

— Вы можете ехать когда пожелаете. Персонал участка уведомлен. На станциях вам скажут, когда линия свободна.

Разумеется, мы оставили медведей в покое в их лесах и провели остаток дня, готовясь к самой странной поездке среди рельсов, стрелок, железнодорожных сигналов от одной станции до другой!

Мы отправились навстречу самому увлекательному событию за все наше путешествие.

ОБРУШЕНИЕ МОСТА

АВТОМОБИЛЬ
НА ЖЕЛЕЗНОДО-
РОЖНОЙ ЛИНИИ →
ШЕСТНАДЦАТАЯ
СОРТИРОВОЧНАЯ
СТАНЦИЯ → СТАРЫЙ
МОСТ → АВТОМО-
БИЛЬ ПАДАЕТ →
СПАСЕНИЕ →
ТАНХОЙ

Тридцатого июня в половине пятого утра мы во второй раз выехали из Мысовой в безоблачную, ясную, но холодную погоду и снова отправились по маршруту, проложенному 28-го числа. Мы взяли с собой две доски, предоставленные старостой, которые привязали к багажу. Мы предвидели, что они нам понадобятся, чтобы во время поездки между рельсами переезжать через стрелки вблизи станций.

Мысль о том, чтобы на автомобиле ехать по железнодорожному полотну, показалась нам настолько авантюрной, что мы сомневались в ее осуществимости. Сначала эта идея показалась нам самой естественной в мире, но когда мы хорошенько задумались над ней, то пришли к выводу, что она абсурдна. Накануне единственной трудностью было отсутствие разрешения; теперь, когда мы хотели осуществить странный план, мы увидели множество других трудностей. Не застрянут ли колеса между шпалами? Как преодолеть ремонтируемые участки? Сможем ли мы достаточно быстро убраться с путей, чтобы избежать столкновения с возможными дополнительными поездами? Не разорвут ли рельсовые болты пневматические шины? И если все пойдет хорошо, не приведут ли толчки при длительной езде по шпалам к самым серьезным последствиям для прочности и выносливости машины? На все эти вопросы мы отвечали: «Vedremo! Посмотрим!» — и шли вперед.

Мы хотели перейти на участок небольшой станции вблизи речки Мишихи, у которой мы впервые остановились два дня назад. Авантюрная поездка должна начаться именно в том месте, где у нас впервые возникла эта мысль. Следующий поезд в Иркутск не выйдет из Мысовой до восьми часов, а следующий поезд в Верхнеудинск пройдет днем. Значит, между ними у нас будет время добраться до вокзала Танхой, который находился в 60 километрах от Мысовой. Танхой — наследник судоходства Мысовой. Теперь предпочитают новый порт для железнодорожных самоходных паромов, потому что он ближе к западному берегу озера; переправа между Танхоем и станцией Байкал на левом берегу Ангары составляет всего лишь 40 километров. Есть реки шире, чем этот участок, например Пара́ и Ла-Плата под Буэнос-Айресом.

Мы во второй раз терпеливо преодолели безлюдный путь, такой живописный и такой трудный, с его многочисленными, готовыми обрушиться маленькими мостами, с крутыми склонами и возвышенностями, которые приходилось брать штурмом. Этот путь то тянулся вдоль прозрачного озера, то скрывался в тени лесов. В этот раз у нас было преимущество: мы его знали. Князь со своей феноменальной памятью помнил обо всех его особенностях. Он говорил Этторе, который сидел за рулем: «Сейчас будет обрыв, тормози! Теперь мы заедем на мост, который накренился вправо, держись левее!» Но никакое знание не могло исправить то, что мы ехали со средней скоростью девять километров в час, а потому прибыли на небольшую станцию Мишиха только около восьми часов.

Мы снова встретили начальника станции и жандарма, который хотел телеграфировать своему руководству. Начальник станции не получил никакого извещения об удовлетворении нашего ходатайства, а жандарм, видимо, получил. Он сообщил нам, что все жандармы и часовые по железной дороге до Иркутска получили приказ пропускать нас. Начальник станции заявил:

— Я не возражаю. Мне ни о чем не известно. Но я не беру на себя никакой ответственности.

Жандарм пообещал:

— Я буду вас сопровождать, и вы проедете везде.

Так мы получили убедительное доказательство всемогущества жандармов в Сибири.

Чтобы предоставить славному воину место в автомобиле, я залез на багаж в задней части кузова и уселся на него верхом, хотя длинные доски немного мешали. Но я был удовлетворен этой возвышенностью, которая позволяла мне смотреть на вещи под совсем другим углом. Жандарм устроился на подножке.



На берегу озера Байкал



На участке Сибирской железной дороги в сопровождении жандарма

Чтобы обойти стрелки и сигнальные устройства, которые присутствовали вблизи станции в большом количестве, мы на протяжении километра искали место, где можно было бы подняться со старой грунтовой дороги на рельсы. Железнодорожная насыпь имела несколько метров в высоту; переход на нее состоял из небольшой лестницы, которой пользовался путевой обходчик и которая не годилась для автомобиля. Но эта трудность нас не испугала. Из старых шпал, которые мы хитрым способом уложили рядом друг с другом, и двух досок мы соорудили настил, по которому машина смогла подняться на насыпь.

Наконец мы оказались на путях. Правыми колесами машина встала на рельс; в спешке мы убрали доски, хорошо их закрепили и заняли свои места. Я снова уселся на багаж верхом, как араб на горб дромадера. Мы поехали.

Первое впечатление было восхитительным. Великолепная, ровная, блестящая дорога была полна соблазнительного очарования после всех склонов, зарослей, кустарников и канав бывшего тракта. Прямая и возвышающаяся над прилегающим ландшафтом, она производила впечатление подвесной дороги, огромного висячего моста. Все было новым и потому, наверное, нам так нравилось. Мы ехали медленно; когда шпалы лежали очень часто и были покрыты слоем песка, они придавали автомобилю колебательное движение, своего рода легкий галоп. Когда скорость увеличивалась, галоп становился сильнее и в конце концов переходил в ужасную яростную тряску, которая, казалось, вот-вот развалит машину на куски. Так что мы ограничились совсем легким галопом и ехали со скоростью 15 километров в час. Так мы доехали до первого домика путевого обходчика.

Разумеется, сторож был в той же степени проинформирован о нашем путешествии, которое проходило под почетной и исключительной защитой полиции, как и начальник станции. Бедняга ничего не понимал в этом странном локомотиве, который спокойно ехал по рельсам; он с ужасом смотрел на автомобиль и в конце концов решил, что это, конечно, недавно изобретенное транспортное средство, которое совершает пробный заезд. Он бросился в свой домик, тут же вышел оттуда с жезлом, означавшим «свободный путь», и занял предписанную ему позицию. Жандарм приказал нам остановиться, вышел, приблизился к мужчине и взял у него красный флаг, который тот носил свернутым на поясе. Потом он помахал этим революционным знаком, чрезвычайно удовлетворенный вернулся к автомобилю и пояснил:

— Чтобы подавать поездам сигнал «стоп»!

Мы проезжали по многочисленным маленьким мостам, чья ширина равнялась длине шпал, перекинутым через глубокие горные потоки, пенящиеся воды которых были видны в широких пустотах между шпалами. Эти дырявые мосты, сделанные из торчащих в обе стороны досок, которые, кажется, удерживаются вместе только благодаря рельсам, выглядят до ужаса легкими и хрупкими. Знаешь, что они прочные, но не видишь этого. Автомобиль ехал левыми колесами между рельсами, а правыми — по коротким выступающим наружу частям шпал. Так что на мостах правые колеса в прямом смысле этого слова катились по краю пропасти; речь шла всего лишь о нескольких сантиметрах. Для всегда внимательного водителя с уверенной рукой эта поездка с технической точки зрения не представляла никаких трудностей. Но в такие моменты невозможно было избавиться от легкого инстинктивного волнения, которое заставляло нас сжимать кулаки и не позволяло отвести взгляда от колеса, двигавшегося по краям шпал, торчащим в пустоте. Невозможно полностью избавиться от мыслей, что наша безопасность зависит от способностей одного-единственного человека и что даже у самого умелого водителя может наступить момент слабости или невнимательности. Он может поддаться усталости из-за постоянного напряжения и предельного внимания или неверно оценить расстояние.

Вскоре мы должны были проехать по большому железному мосту через Мишиху, который издали выглядел как огромная красная клетка, подвешенная в 20 метрах над рекой. Для обеспечения безопасности моста по обоим его концам стояли вооруженные солдаты. Все важные мосты охранялись военными. Кажется, что едешь по железной дороге

в военное время, в местности, которая подвергается внезапным нападениям врага. Впечатление складывается печальное — прежде всего потому, что на самом деле ожидается враг, и этот враг российского же происхождения!

Река, которая остановила нас два дня назад, бушевала вокруг высоких опор моста в тени реликтового леса. Мы испытали удовлетворение оттого, что перебрались через нее; для нас это был реванш. Оставив мост позади, мы некоторое время ехали вдоль берега озера, который сопровождает железная дорога, глядящая на него свысока. Потом озеро отдалилось, и снова пошли леса. Однообразность дороги, которая поначалу нам так нравилась, наскучила. Скука монотонной ровной дороги заслуживает прощения только в том случае, если по этой дороге можно ехать быстро. В одном месте мы обнаружили участок, который находился в состоянии ремонта. Группа рабочих укладывала шпалы на повороте. Шпалы лежали незакрепленные, и галоп автомобиля приобрел зловещий характер. Уменьшить скорость было невозможно, потому что тогда мы рисковали застрять; поэтому машина быстро прыгала по шпалам, натываясь на них пневматическими шинами, разрушения которых мы опасались с минуты на минуту. К счастью, через пару сотен метров этой дьявольской пляски мы снова оказались на нормальной дороге. Мы прибыли на станцию.

Было четверть десятого.

У станции не было названия, только номер. Она возвышалась посреди абсолютно безлюдной местности и была создана не для удобства пассажиров. Это так называемая служебная станция, построенная, как и многие другие, во времена Японской войны, чтобы повысить пропускную способность участка железной дороги благодаря увеличению количества перекрестков. Она называется Шестнадцатая сортировочная станция.

Мы еще не скоро забудем Шестнадцатую сортировочную!

Начальник станции, молодой светловолосый вежливый человек, сообщил нам, что сейчас пройдет поезд из Мысовой и что по этой причине мы не можем продолжить движение по железнодорожной линии. На самом деле до прибытия поезда было еще полчаса, но предупреждение казалось разумным, и потому мудрым решением было бы съехать в сторону, чтобы переждать поезд. Начальник станции посоветовал нам продолжить путь по старому, еще проходимому тракту и следовать по нему до перехода, лежащего на одной высоте с железнодорожной насыпью, где мы могли бы вернуться на железную дорогу. Однако на самом деле в отсутствие приказа он не мог разрешить нам вернуться на линию на станции, а потому в вежливой манере отослал нас подальше от области своей служебной деятельности. Мы последовали его совету. По сути, речь шла лишь о нескольких километрах, а мы преодолели сотни километров по бездорожью. Мы послушно последовали за тропой, которую он нам указал, и через час уже катились по траве проклятой дороги.

Здесь, как и на уже знакомых нам дорогах, не было никаких следов недавнего движения — ни одной колеи от повозки. Густой кустарник обрамлял дорогу с обеих сторон. Мы сразу же потеряли станцию из виду и вновь оказались в зеленом и цветущем одиночестве. Мы не проехали и полкилометра, как показался старый деревянный мост.

Он был около 20 метров в длину и более трех метров в ширину. Он не достигал ширины других мостов и видимо отличался от них качеством досок и некоторой грубостью исполнения. Обычно мосты, даже если они были прогнившими, потрескавшимися и полуразрушенными, сохраняли следы добросовестной работы; в них было что-то от старого корабля. Здесь сразу было видно, что мост построен из остатков другого, рухнувшего моста. Отсутствовали какие-либо следы перил; настил был уложен криво, с дефектами и небрежностью, свидетельствующими о его временном назначении. Но мы проехали уже через много временных мостов, которые выглядели не лучше. Этот мост был построен через небольшую речку глубиной три-четыре метра, берега которой густо заросли кустарником, точно растения хотели переплести свои ветви.

Этторе снизил скорость и на некоторое время остановил машину, чтобы проверить мост. Перед каждым препятствием мы останавливались, быстро осматривали его, не выходя из автомобиля, и сразу же принимали решение. Благодаря тысячам проблем на дороге, таких похожих и в то же время таких разных, мы натренировали глаза и умы. Мы привыкли сразу же оценивать препятствия по аналогии с предыдущими. С уверенностью мы применяли методы, разработанные на практике: мы знали, где нужно действовать быстро, а где требуется осторожность, инстинктивно распознавали места, где колеса могут проехать, угадывали наиболее прочную часть доски, а также глубину водоема или прочность болотистой почвы. Здесь мы на миг замешкались в мимолетном предчувствии опасности. Но всего лишь на миг. Не все сомнения были полностью развеяны, но у нас был простой способ справиться с трудностями, с которыми мы сталкивались; мы говорили: «Попробуем!»

Жандарм спрыгнул с подножки. У него не было нашего опыта пересечения старых мостов, и судил он о них только в соответствии со своим непредвзятым здравым смыслом. Он счел необходимым осмотреть мост вблизи, зайти в реку и осмотреть опоры.

— Подождите! Подождите!

И он отправился исследовать мост.

Князь велел Этторе:

— Поезжай, но медленно!

Автомобиль поехал по дощатому настилу, который задрожал, немного заскрипел и пошатнулся под весом автомобиля, как и многие другие до него.

Мы не были особенно обеспокоены этим. Во время подобных переправ всегда присутствует смутное ощущение тревоги, так что приходится сосредоточивать силу духа: внимательно следишь за ходом машины, прилагаешь всю силу своего мышления, как будто хочешь прибавить энергию духа к работе материи, чтобы помочь, поддержать, подтолкнуть, направить мощным напряжением воли. Я не помню, чтобы мы хоть словом обменивались друг с другом в такие моменты.

Передняя часть автомобиля уже прошла середину моста и приблизилась к поросшему травой краю дороги. Опасность, казалось, миновала. Внезапно мы услышали ужасный треск! Центральная часть настила не выдержала веса задней половины автомобиля; доски

сломались либо раскололись, и мост обрушился. Эта внезапно открывшаяся пропасть в тот момент показалась нам широкой и глубокой, как бездна.



Опрокинувшийся автомобиль

Мотор замолчал. Машина остановилась и в то же мгновение внезапным тяжелым движением ушла назад и ударилась своей задней частью об остатки настила. Не успели мы опомниться, как передние колеса поднялись в воздух, в то время как задняя часть автомобиля рухнула в дыру, так что машина повисла вертикально и принялась раскачиваться, словно маятник. Затем автомобиль обрушился в реку и увлек нас всех за собой под страшный треск ломающихся досок. Когда задняя часть машины погрузилась в воды реки, она не остановилась, а продолжила круговое движение назад, пока ее не остановила балка. Наконец автомобиль замер колесами наверх, удерживаемый одной из балок; над обломками моста торчали лишь фары и радиатор. Все это произошло за несколько секунд. Автомобиль совершил своего рода сальто-мортале назад с медлительностью бегемота.

Лишь позднее мы ясно осознали, что произошло. В момент падения мы видели все расплывчато; вся наша сила духа была направлена на самих себя; область наблюдения ограничивалась непосредственным ближайшим окружением; каждому из нас предстояло пережить собственное приключение, собственную борьбу, собственное сражение с опасностью. Позднее мы поделились друг с другом впечатлениями. Я более отчетливо вспоминаю ощущения, чем зрительные образы. В памяти ярче всего всплывает то, что происходило внутри меня, чем то, что происходило вокруг. Я сидел верхом на багаже, поэтому и упал ниже. Услышав первый хруст, я подумал только о частичном обрушении автомобиля, о защемлении колес в щели растрескавшейся доски, и, представив тягостную и утомительную поломку, я выкрикнул:

— Ну вот, приехали!

В следующую секунду я оказался под мостом, во внезапной зловещей полутьме, судорожно цепляясь за веревки, которыми был связан багаж. Автомобиль погружался все ниже и ломал древесину. Мне казалось, будто я никогда не окажусь на земле. Машина увлекла

меня за собой, я съезжился под градом досок, ударявших меня по спине, падающих мне на плечи, обрушивающихся с нарастающим, непрекращающимся треском и грохотом. Помню, я не без удовлетворения отметил, что не почувствовал никакой сильной боли, и неоднократно думал: «Пока все идет хорошо!» И я уже решил, что мы спасены, когда массивная задняя часть автомобиля, которая еще возвышалась над водой, медленно начала двигаться назад. Корпус масляного бака, который находится под ногами водителя, теперь висел над моей головой и обдавал меня волнами горячего масла. Я промок насквозь и чувствовал, как масло стекает по моему лицу. В этот момент я заметил, что оба сиденья, в которых еще мгновение назад сидели князь и Этторе, были пусты.



Автомобиль после
своего сальто-мортале

Подвергаясь опасности быть раздавленным, я попытался освободиться. Мне одному было с этим не справиться: меня зажало между багажом и досками. Напрасно я изо всех сил старался избежать опасности. К счастью, одна спасительная балка остановила автомобиль в его медленном движении по кругу. Я услышал, как где-то наверху князь вскрикнул от боли. Я увидел его ноги в сапогах, отчаянно двигающиеся надо мной и также мокрые от масла. Вдруг он замолчал. В эту же секунду возле меня появился Этторе и воскликнул:

— Выбирайтесь!

— Я не могу! — ответил я.

— Выбирайтесь же скорее! — повторил он в страхе. — Быстро! Если балка сломается, вы умрете!

— Я не могу! — возразил я. — Помогите мне, вытяните меня!

Он энергично схватил меня под мышки и вытянул меня из той западни. Теперь мы все втроем оказались на ногах. Изучив положение автомобиля, мы воскликнули:

— Это невероятно! Мы спаслись чудом!

Когда автомобиль начал падать, князь Боргезе инстинктивно подался назад и схватился за балку; в таком положении он оставался, пока машина при падении не придавила его со спины. Он оказался зажат между балкой и кожухом мотора, стиснутый, почти задушенный. В этот момент у него вырвался крик, который заставил меня посмотреть вверх. С той нечеловеческой силой, которая появляется в момент опасности, он на мгновение приподнял автомобиль и сумел освободиться. Он не мог вспомнить, как ему удалось подняться с сиденья и схватиться за доску. События того решающего момента стерлись из его памяти. На его спине и груди появились синяки; когда он глубоко вдыхал, то ощущал сильную боль. В совершенном спокойствии он выразил свое мнение, что несколько нижних ребер слева сломаны. Этторе отделался ссадинами. Он оставался на водительском сиденье и крепко держался за руль, пока в конце концов его голова не оказалась внизу, а ноги не взмыли в воздух. Тогда он упал вниз через пролом. Осмотревшись, он обнаружил меня в опасном положении и поспешил на помощь. Падая, я получил травмы, масштаб которых не мог оценить. При каждом движении я чувствовал боль в спине; как следует поднять ноги не удавалось: они отказывали, и я мог передвигаться только мелкими шагами. Позднее мне пришлось ходить с опорой. В течение 14 дней я передвигался с большим трудом и медленно, а каждая ступенька давалась мне с усилием и вздохами. Все это время я считал себя обузой для спутников. На лице у меня было множество ссадин, и я не знаю, отчего они появились; помню только, что машинное масло меня отлично вылечило. Но все эти шишки не могли затмить нашего счастья — счастья остаться в живых.

Теперь нас охватила радость. Опасность миновала, оставив у нас ощущение случившегося кошмара подобно тому, когда снится, что падаешь с высоты, а пробудившись, радуешься, что это был всего лишь сон. Мы пережили миг невыразимого удовлетворения. Мы засмеялись, когда увидели перевернутый автомобиль, будто он удачно пошутил. Мы сфотографировали его со всех сторон, показывая друг другу менее приятные места, в которых мы недавно оказались.

— Я лежал тут, вот так!

— Я был под теми досками!

— Я упал туда!

— Если бы та балка не выдержала...

— Нас бы раздавило! Ха-ха!

Жандарм не дождался конца происшествия. С громкими криками о помощи он побежал к станции. Мы слышали, как он беспрестанно и испуганно кричал вдалеке.

Первая мысль дона Шипионе была об автомобиле. Он внимательно его осмотрел и сказал:

— Не вижу никаких серьезных повреждений! Посмотри, Этторе!
 Этторе обследовал машину.

— Мне она кажется целой и невредимой. — И он радостно рас-
 смеялся.

Этторе сразу же принялся за работу. Он развязал веревки багажа и перенес рюкзаки, тюки, подушки и палатку в безопасное место. Бензин капал из верхних отверстий бака, которые теперь оказались внизу. Он туго затянул крышки и спас те остатки горючего, какие еще можно было спасти. Лопаты погнулись, как лист бумаги, кирка была сломана, железный флажок согнулся, ящик с запчастями получил вмятины, задний бак с бензином тоже помялся. Кожаные ремни, удерживавшие запасные резиновые шины, порвались. Доски, которые мы прихватили из Мысовой, превратились в щепки. Но машина была невредима. Один из длинных металлических стержней, которые удерживают дифференциал, был слегка погнут (он деформировался в тот момент, когда автомобиль брюхом ударился о настил моста). Латунная трубка, по которой вода течет из цилиндров в радиатор, была слегка вдавлена, и, скорее всего, это произошло от удара о спину князя. Больше ничего. Только благодаря счастливому стечению обстоятельств машина осталась невредимой.

Падение было быстрым, но не внезапным. Мы ехали медленно, мост сломался из-за веса автомобиля, а не из-за скорости. Обрушение настила, каким бы стремительным оно ни казалось, в действительности происходило постепенно. При падении автомобиль, должно быть, разбил доски и бревна, и вся эта древесина, которую он встретил на своем пути, не смогла остановить падение, но смягчила его. Но, помимо этого, автомобиль защитили прикрепленные сзади запасные резиновые шины. Когда его передняя часть поднялась так, что автомобиль принял вертикальное положение, он упал как раз на резиновые шины, то есть он приземлился на каучук. Это смягчило последствия от удара. А удар был наверняка ужасающим, потому что защитные шины полностью вдавились в дно реки, так что нам пришлось выкапывать их. Балка и несколько неиспользованных пневматических шин спасли нас и автомобиль. Если бы балка находилась чуть в стороне или если бы пневматические шины были в другом месте, наша поездка подошла бы к концу! Не стоит и говорить, что мы полностью признавали заслугу балки в нашем спасении.

После происшествия прошло совсем немного времени, когда мы увидели бегущих со станции людей, а впереди всех жандарма, возбужденного, задыхающегося, запыхавшегося. Его лицо озарилось улыбкой облегчения, когда он увидел всех нас в целостности и сохранности. Позади него бежал начальник станции. Бедного человека мучили угрызения совести. Он поприветствовал нас в радостном возбуждении, чувствуя благодарность к нам за то, что мы были живы, и с этого момента он всего себя посвятил нам. Всю свою деятельность, свой ум, свой авторитет он использовал в наших интересах; он больше не отпускал нас и помогал нам, сопровождал нас до самого вечера. Он привел с собой группу рабочих, которые трудились на этом участке железной дороги. С ними мы столкнулись перед станцией: около двадцати сибиряков, больших и сильных, суровых, умелых парней в длинных красных рубахах, широких брюках, высоких сапогах, с небрежно свисающими волосами. У них были веревки и топоры. Сибирский лесоруб, победитель леса-великана, мастер в обращении

со своим топором. Они сразу же принялись за работу. Этим было положено начало спасению машины.



Первый помощник
при падении
автомобиля

Начальник станции руководил работами. Автомобиль обвязали тросами, которые закрепили под кожухом мотора, а натянутые тросы привязали к стволам деревьев, чтобы не допустить изменения положения машины. Потом рабочие окончательно обрушили мост. Они сокрушили все, что от него еще оставалось, сопровождая свою работу пением заунывных песен. Бревна быстро падали одно за другим под сильными и меткими ударами топора, оттаскивались в сторону и складывались друг на друга. Автомобиль был освобожден со всех сторон. Теперь люди разделились на две группы и закрепили на автомобиле два троса: один спереди, чтобы тянуть, другой сзади, чтобы управлять; по команде вместе объединенными усилиями постепенно поставили машину на все четыре колеса. Она снова находилась в привычном положении в русле реки. Теперь ее предстояло вытянуть на дорогу.

И вот начался второй этап спасения.

Для этого было найдено великолепное средство. Часть моста позади автомобиля, которую мы только что миновали и которая осталась невредимой, небольшими усилиями превратилась в наклонную поверхность после того, как из-под нее выбили опорную балку. После этого два троса были привязаны к задней части шасси, отважные сибиряки натянули их и изо всех сил медленно и с песней начали вытаскивать машину по наклонной поверхности на дорогу.

Работа заняла три часа.

Бравые парни казались довольными нашим спасением — немного из себялюбия, немного потому, что всегда любишь то, что далось с трудом. Они активно интересовались состоянием автомобиля. Они хотели знать, может ли он ехать, «живой» ли он, как они выражались фигурально. Но нам стало тревожно; мы жаждали определенности. Не обманула ли нас видимость? Была ли машина и вправду целой? Этторе перевел выключатели карбюратора и зажигания на рулевом колесе в походное положение и повернул рукоятку.

Не раздалось ни звука. Мы словно ожидали приговора. Рукоятка повернулась раз, другой, третий. Машина оставалась безмолвной. Этторе еще много раз пытался, но все было напрасно. Он напряг всю свою силу и в конце концов разозлился. Мотор не заводился.

— Может быть, масло попало в цилиндры, — крикнул он, — и за-
 жигание не работает. Посмотрим-ка!



Переднюю часть автомобиля привязали к деревьям



Освобождение
 от остатков моста

Он поднял кожух мотора, снял головки цилиндров и обсушил их тряпкой. Затем протер «молоточки», чтобы масло, имеющее изолирующий эффект, не мешало проходить электрическому току, и снова поставил все на место, затянул болты и повернул рукоятку. Со второго поворота мотор заработал. Его привычный рев раздался внезапно, громко, торжественно, заставляя весь автомобиль сопеть, словно от нетерпения. Это был ответ на немой вопрос, который занимал мысли каждого из нас. Автомобиль заговорил. «Ура!» — закричали сибиряки и замахали шапками.

Подготовка к отъезду заняла еще много времени. Этторе понадобилось целых два часа, чтобы снова привести машину в порядок. Он хотел тщательнейшим образом все осмотреть. Тем временем начальник станции гостеприимно пригласил князя и меня в свой дом, куда он сопровождал меня шаг за шагом, по-братски поддерживая, потому что ноги меня плохо слушались. Он угостил нас чаем, молоком, горячими щами — наваристым национальным супом — и предложил нам кровати. В два часа автомобиль был готов к отправлению.

Мы еще подождали, пока проедет локомотив, о котором по телеграфу сообщили из Мысовой. Локомотив промчался как молния. Мы вернулись к машине. Начальник станции пожелал нас сопровождать,

и мы оставили жандарма, который, похоже, был не против отказаться от автомобильного спорта после того, как испытал его опасности на себе. Начальник станции сел на подножку, князь устроился на спинке сидений, Этторе был за рулем, меня водрузили на сиденье рядом с ним, а двое самых крепких рабочих стояли сзади на выступах рессор, держась руками за веревки, которыми был привязан багаж, как два лакея за ремни королевской кареты. Таким образом, в машине находились шесть человек и багаж, но она, казалось, даже не замечала этого груза. Как и в первой половине дня, мы ехали вдоль рельсов. Начальник станции все время смотрел на часы; ожидалось два поезда: один из Танхоя, другой из Мысовой. На перекрестке мы по его требованию съехали с железнодорожных путей и продолжили путь по тракту. Может быть, он хотел нам доказать, что утром, давая нам совет, он действовал из лучших побуждений. У мостов рабочие сходили с автомобиля и забегали вперед, чтобы осмотреть их. Если они сомневались в их прочности, то начальник станции командовал:



Спасены!

— Вперед! С максимальной скоростью!

На полном ходу мы устремлялись на мост. Для ровных мостов, которые не вздымались аркой посередине, совет был превосходным. За две-три секунды мы оказывались на другой стороне, а сила сопротивления доски или балки обратно пропорциональна времени нагрузки. Каждая часть моста подвергалась нагрузке лишь крохотное мгновение и не успевала разрушиться. С каждым взятым мостом наш лоцман шумно выражал свое удовлетворение, хлопая в ладоши и выкрикивая восторженные командные слова, как офицер на поле боя:

— Вперед! Мужайтесь! Живо туда!

Затем потребовалось устроить переправу через ручей. Это было делом пяти минут.

Мы услышали, как мимо пронесся поезд из Мысовой. Вскоре после этого мы снова оказались на переезде на одной высоте с железнодорожной насыпью. Начальник станции хотел продолжать командовать сражением, но двое рабочих, посланных вперед для разведки старого тракта, сказали, что на этом участке все крупные мосты обрушились.

Мы снова поскакали галопом по шпалам. Танхой приближался. На следующем переезде нам навстречу выбежал путевой обходчик и замахал руками. Когда он, запыхавшись, добежал до нас, то закричал:

— Покиньте участок! Поезд идет! Он вышел из Танхоя.



Переезд по старому
 деревянному мосту
 на покинутой
 сибирской дороге

Автомобиль должен был съехать с дороги неподалеку от домика путевого обходчика, но в том месте шпалы были не закреплены и просто лежали на земле. Колеса застряли между ними, и все усилия мотора не смогли сдвинуть тяжелую машину с места. Люди напрасно толкали автомобиль. Машину нужно было доставать из ловушки. Мы уже слышали свист приближающегося поезда, скрытого от наших взоров поворотом дороги. Терять время было нельзя. В лихорадочной спешке с помощью старых шпал, которые кучей лежали в стороне от дороги, мы попытались создать наклонную поверхность, которая должна была облегчить освобождение колес. Мотор напряженно работал. Между тем вдалеке мы услышали шум поезда и увидели его дым между деревьями. Дон Шипионе прокричал мне:

— Сейчас же выходите, вы же не сможете выпрыгнуть, выходите!

Однако мои ноги не справились со своей скромной, но такой важной задачей. К счастью, с последним совместным мощным рывком автомобиль выбрался из ямы и оказался в безопасности.

Мы пропустили поезд — совершенно обычный товарный состав, никак не заслуживающий тех усилий, что мы из-за него потратили, — и продолжили наш путь по железнодорожному полотну. Час спустя мы приехали в Танхой — недавно построенный город; перед нами открывался панорамный вид на совсем новые крыши. Было поздно; небо посерело, затянутое тучами; вскоре стемнело. Стало холодно.

Население Танхоя уже знало о нашем приключении на мосту и стекалось посмотреть на наше прибытие. Все торжественно приветствовали нас. Несколько молодых людей даже заплодировали. Вооруженные винтовками солдаты сдерживали толпу, так что улица оставалась свободной. Подошел квартальный, поздоровался и вручил князю бумагу; это было официальное разрешение генерал-губернатора Сибири проехать по всей железнодорожной линии до Иркутска — разрешение, отправленное по телеграфу в Мысовую, чтобы не заставлять нас ждать прибытия почты.

Мы устроили штаб-квартиру в ресторане при станции и обсудили наши дальнейшие планы за бутылкой хорошего шампанского. Стоит ли нам дальше ехать по железнодорожной линии? Мы уже проехали по ней 60 километров. Поездка не предвещала никаких трудностей, она была совершенно простой. После Танхоя мы даже не столкнемся с поездами,

потому что автомобиль теперь был официально приравнен к поездам специального назначения. Мы осведомились, есть ли возможность воспользоваться от Танхоя старым трактом. Но новости, которые мы получили, лишили нас всяческой надежды: дороги больше не существовало. Все мосты были разрушены.

Железнодорожная линия была одним вспомогательным средством, а железнодорожный самоходный паром — другим. Поскольку мы не могли ехать по тракту, нам придется прибегнуть к одному из них. Почему бы нам не предпочесть железной дороге паром? Мы достигли самой оконечности озера, и нам предстояло преодолеть по нему всего 40 километров. Несомненно, мы могли бы безо всяких угрызений совести переправиться в самом узком месте, как переезжали через реки.

Мы решили погрузиться на судно. Но здесь возникло серьезное затруднение: порт Танхоя — это исключительно военный порт.

С тех пор как по южному берегу озера провели железную дорогу, путешественники больше не могли пользоваться большими государственными паромными переправами. Они вынуждены были довольствоваться поездом или частными судами за пределами портов Байкал и Танхой. Та судоходная линия с ее огромными паровыми лебедками остается в исключительном пользовании армии. Закон не допускает никаких исключений. Корабли и пристани сразу же стали «военной тайной». Даже самим служащим и их семьям запрещено приближаться к ним. Разве могли чужаки надеяться на получение разрешения? Мы рискнули и снова телеграфировали в Иркутск. У нас было неопределенное опасение, что в конце концов мы надоедим властям, но во всем были виноваты мосты!

В нашей штаб-квартире мы принимали много гостей — мелких чиновников, вежливых, услужливых людей, которые были готовы отправиться вместо нас на телеграф и навести справки. Они также спрашивали, не нападали ли на нас, и, услышав отрицательный ответ, выражали свое удовлетворение, не лишнее, однако, удивления. Этот вопрос непрестанно задавали нам по всей Сибири, в том числе полицейские, да что там, даже губернаторы! И все удивлялись, что нас даже мужики ни разу не ограбили.

Мне кажется, что правящие российские классы не знают мужика. Они так обособились от простого народа, что не ведают, как он живет и как думает, поэтому у них сформировалось совершенно ложное представление о нем. Они говорят о нем как об опасном тупом существе, о звере, которым можно управлять только с помощью страха, чтобы не подвергнуться террору с его стороны. Мы больше имели дело с мужиками, чем с чиновниками, которые ими управляли, и потому мы испытывали к мужикам сострадание и уважение. Я также считаю, что Сибирь не понята чиновничьим миром, что ее неиспользуемые богатства известны, а вот ее скрытые силы — нет. Вчерашнюю Сибирь путают с сегодняшней, и никто не имеет представления о Сибири завтрашней. Сибирь готовит большие сюрпризы. Утверждение образованных сибиряков, что это самая перспективная часть Российской империи, может стать правдой! Эта земля населена изгнанниками, то есть людьми умными, населена эмигрантами, то есть людьми предприимчивыми, и казаками, то есть людьми смелыми. Они

составляют ту основу избранного народа, который принимает современные машины и современные идеи. Транссибирская железнодорожная магистраль, построенная исключительно с целью захвата территорий, как военная дорога, производит медленный и неожиданный переворот в сознании людей благодаря транспортному общению.

Но я отклонился от своего предмета. Вернемся в ресторан станции Танхой.

Через некоторое время в этот ресторан зашла группа из 15 мужчин; несмотря на большие традиционные башлыки, казацьи сапоги и меховые шапки, за версту было видно, что они не русские. Как же мы могли не распознать сразу их национальность, увидев их черные, живые глаза, их выразительные черты лица, пылкую жестикуляцию? В радостном удивлении мы обратились к ним.

— Как, ради всего святого, вы сюда попали? — спросили мы их, здороваясь.

— Так много итальянцев в этом уголке Забайкалья?

— Мы работаем на угольной шахте неподалеку; мы услышали о вашем прибытии и пришли поприветствовать вас. Viva l'Italia! Да здравствует Италия!

Вопросы и ответы перебивали друг друга:

— Трудное путешествие, не так ли?

— Так вы приехали из Пекина? Я был там, когда работал на железной дороге в Баодинфу.

— Нам известны китайские дороги! Мы провели там целый год, строили мосты на маньчжурском участке.

— Строили мосты?

— Совершенно верно. Железнодорожные мосты.

— Но разве вы работаете не на руднике?

— Мы работаем там временно, до строительства Амурской железной дороги, которое вот-вот начнется.

— Рудник ничего не приносит.

— Мы также работали тут на линиях. Каменные работы.

— Но как же вы очутились здесь, в самом отдаленном уголке Сибири?

— Мы строили румынскую железную дорогу, потом кавказскую, затем туркестанскую, после этого дорогу в Сибири, в Маньчжурии, в Центральной Азии. Кстати, вы ничего не знаете об Амурской железной дороге?

— А вы не возвращаетесь в Италию?

— Ну как же, конечно!

— Мы работаем с этой целью.

— Нам будет не хватать Сибири!

— Чтобы носы себе отморозить.

Мы задержались в этом обществе современных масонов, которые бродят по миру, строя железные дороги, как их предшественники 600 лет назад странствовали по Европе, возводя церкви. Потом мы пошли в театр с одной лишь целью — поспать.

Спать в театре — довольно распространенный обычай, но во время представления! Для нас же все было иначе. Небольшой деревянный театр Танхой бездействовал, и полиция за отсутствием

постоялого двора поставила три кровати на сцену, где нам и предстояло спать. Театр освещался электричеством и был украшен железнодорожными служащими для предстоящего любительского представления. Занавес был поднят, электрические батареи заливали нас потоками света — целый час мы пытались найти выключатель. Посреди всего этого великолепия казалось, что мы втроем, раздевшись и улегшись в постели, вздыхая и стелая из-за ушибов, которые болели при каждом движении, разыгрываем импровизированную пьесу!

Снаружи вышагивали вооруженные часовые. Танхой стоял на страже, словно этой ночью опасался нападения «людей с Сахалина».

В ИРКУТСКОЙ ГУБЕРНИИ

ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ
БАЙКАЛ → НА БЕРЕГУ
АНГАРЫ → ИРКУТСК →
ЦВЕТУЩИЕ ПОЛЯ →
ПО РЕКАМ → КАТОРЖ-
НИКИ → ЗИМА →
АВТОМОБИЛЬ
И ТЕЛЕГИ → СТАРЫЕ
ЭТАПНЫЕ СТАНЦИИ →
НИЖНЕУДИНСК →
ТЕЛЕГРАФНЫЕ
ЗАТРУДНЕНИЯ

Разрешение на переправу через Байкал на одном из государственных железнодорожных паромов было дано нам по телеграфу. Первого июля в три часа дня мы погрузились на большой паровой ледокол «Байкал». Шел непрерывный дождь. Танхой почти исчез в серой дымке. С палубы корабля мы увидели высокую верфь, сооруженную из балок; белые маяки; огромные машины, цель которых — установить связь между кораблем и берегом и соединить рельсы просторного трюма с рельсами железной дороги; новые крыши казарм и ведомственных зданий, над которыми, словно мачты корабля, возвышались высокие антенны радиотелеграфной станции; все это отдалялось и пропадало за пеленой дождя. В соответствии с требованиями закона мы разместили фотографические аппараты в багажных тюках. Нас предупредили, что запрещено делать снимки военных зданий, портовых сооружений, кораблей, железнодорожных мостов и железнодорожных работ и многого другого, что тем не менее находится на виду у всех.

Удивительная страна, где фотографировать запрещено, а носить огнестрельное оружие разрешено! Со времен войны тут сохранился своеобразный страх перед шпионами. Здесь рассказывают невероятные истории о японских шпионах, которые обладали по-настоящему фантастическим даром маскировки. Даже мы с этим столкнулись: мужики говорили нам совершенно открыто, что из-за наших фигур и наших черт лица они принимали нас за японских разведчиков!

Холод и дождь прогнали нас с палубы. Капитан, здоровенный русский родом из балтийских провинций, пригласил нас в кают-компанию на чай. Мы были единственными пассажирами на борту. Переправа заняла всего лишь два часа. В пять часов мы уже были на левом берегу Ангары, снова высадившись на верфи у железнодорожной станции; мы прибыли на станцию Байкал.

Дорога в Иркутск проходит по правому берегу реки; сообщение между одним берегом и другим осуществляется с помощью больших грузовых барж, буксируемых паровыми судами.

После того как автомобиль был выгружен с парома, он своим ходом преодолел рельсы станции, проехал между складами древесины и угля и наконец с помощью искусного маневра заехал на отходящий паром, где остановился, пока любопытная толпа солдат, носильщиков, мужиков и бродяг следовала за ним.

Среди этих людей находились двое мужчин, о которых невозможно было сказать, кто они: похожи на попрошайек, но вместе с тем на образованных людей. Один из них вежливо проинформировал нас о дороге:

— До Красноярска неплохо, местами превосходно, и оттуда так же до Нижнеудинска. А в окрестностях Томска плохо. Дальше снова хорошо. От Омска до Урала почти непрерывно превосходная степь.

— Откуда вы так хорошо знаете эту дорогу? — спросили мы его.

— Я знаю каждый шаг этого Московского тракта, — ответил он, улыбаясь. — Каждый шаг. Я весь этот путь прошел пешком!

И толпа разразилась веселым смехом. Кто-то крикнул: «Я тоже!»

— Чтобы попасть сюда? — спросили мы.

— Как сказать. Добровольно я бы это вряд ли сделал.

Смех возобновился.

— Кто вы по профессии?

— По профессии? Теперь? Да что подвернется. Грузчик, лесоруб, железнодорожный рабочий. На хлеб заработать можно.

— А до этого?

— До этого? Я уже и не помню.

И он пожал плечами таким привычным и характерным для русских жестом, который означает: «Ничего!» или «Какая разница?».

Было 6:30 утра, когда мы высадились в Лиственничном на другом берегу Ангары — большой реки, вытекающей из Байкала, которая на протяжении 2000 километров несет свои воды к Енисею. Благодаря своим маленьким деревянным домикам Лиственничное в туманном воздухе казалось поразительно похожим на японскую деревню. Мы сошли с парома и уже собирались выехать в направлении Иркутска, который был в 64 километрах от нас, когда одна молодая женщина протолкалась сквозь окружавшую нас толпу и прокричала:

— Ах, месье, месье! Vous n'allez pas repartir tout de suite! Вы же еще не собираетесь уезжать?

— Mais oui, Madame! Да, мадам!

— Это невозможно. Вы должны задержаться хотя бы на час. Всего один час, voyons!

Заметив наш флаг, она замешкалась.

— Вы не французы? — спросила она нас.

— Нет, мадам, мы итальянцы.

— Итальянцы? Хорошо, подождите... минутку!

Узнав, к какой национальности мы принадлежим, она очень опечалилась. Это была молодая француженка, гувернантка в одной богатой сибирской семье. Она ждала прибытия французских автомобилей с нетерпением и с тем лихорадочным волнением, которое знакомо каждому, кто живет вдали от родины. Мы попытались утешить ее в том разочаровании, которое мы невольно причинили ей и которое, казалось, опечалило ее, как национальная катастрофа, объяснив ей, что, даже если мы первые высадились в Лиственничном, это еще ничего не значит для окончательной победы. Мы рассказали все, что нам было известно о наших коллегах, а именно: они этой ночью доехали до Кабанска, деревни между Верхнеудинском и Мысовой, и, вероятно, в этот момент уже находились на берегу озера. Так что, возможно, уже послезавтра она увидит, как они высадутся здесь и отправятся дальше в Иркутск, где, несомненно, нас нагонят. На самом деле из-за попытки объехать озеро мы потеряли четыре дня и в Танхое посчитали нужным предостеречь телеграммой наших коллег о бесполезности и, главное, об опасностях нашего предприятия.

Дама снова повеселела и сказала, улыбнувшись:

— Спасибо, тысячу раз спасибо! Подождите минутку!

Она спешно удалилась и вернулась с большим букетом цветов, который она протянула нам со словами:

— Я собрала их в лесу. Пожалуйста, не откажитесь принять их. И счастливого пути! Прощайте!

Минуту спустя мы уже ехали по дороге в Иркутск, а автомобиль был украшен цветами. Но недалеко от деревни мы обнаружили, что дорога перегорожена шлагбаумом, который охранял таможенный служащий. У этого шлагбаума заканчивалась зона преференциальной пошлины, которой пользуется Восточная Сибирь. Служащие остановили

нас и допросили. У них был приказ пропустить нас, не задерживая; Кяхта ничего им не сообщила; у нас не было никаких бумаг, которые могли бы указывать, что мы освобождены от уплаты таможенных пошлин. нас вежливо попросили отложить продолжение поездки на послезавтра, когда таможня в Иркутске даст разъяснения! Все наши возражения были тщетны. Предъявление паспортов оставило таможню Лиственничного абсолютно невозмутимой и равнодушной. И тут мы воспользовались последним средством, и — о чудо! — шлагбаум поднялся; дежурный встал навытяжку; служащие любезно улыбнулись, отсалютовали, приложив руку к шапке, и сказали:

— Проезжайте! Счастливого пути!

Что произошло? Князь молча показал им две магические бумаги: одно письмо от министра внутренних дел, а другое — от начальника полиции. Повторного разрешения мы не запрашивали, опасаясь отзыва, и молниеносно уехали оттуда.

Дорога была хорошей. Об этом нам уже говорил командир буксирного судна:

— Чиновники, которые приезжают из Иркутска в Лиственничное по портовым и таможенным делам, ездят по этой дороге каждый день. А там, где ездят чиновники, дороги всегда в хорошем состоянии.

Мы ехали вдоль зеленого берега Ангары, стремительные воды которой у озера Байкал обладают двумя необычными для сибирских рек достоинствами: они никогда не замерзают и летом и зимой имеют постоянную температуру в четыре градуса. Мы быстро продвигались, но затем нам пришлось остановиться из-за не особо приятного инцидента. Пока мы ехали вниз, Этторе заявил:

— Чувствую, что машина устает.

— Вполне возможно! — ответил князь. — Дорога спускается вниз, и нам следует ехать без мотора.

— Думаю, нужно крепко затянуть тормоза.

— Стой! Мы сначала посмотрим.

Это было хуже, чем затянутый тормоз! Мы оказались в облаке дыма и чада от сгоревшего масла. Смазка тормозов горела, и пламя лизало коробку переключения передач. Возможно, этим дефектом мы были обязаны повреждению, возникшему в результате аварии. Ножной тормоз, который интенсивно воздействует на карданный вал благодаря конструкции, аналогичной тормозу Вестингауза, больше не мог нормально работать; он оставался туго затянутым, а из-за трения образовался такой жар, что смазочный материал загорелся. К счастью, в канавах и лужах на дороге стояла вода, и мы смогли сразу же погасить огонь.

Ослабив тормоз, мы поехали дальше. Дождь шел не прекращаясь, и, как и по дороге в Мысовую, мы были с ног до головы забрызганы грязью. День медленно катился к закату. В девять часов на небе появилось необычайное мерцание, свойственное северным вечерам, которые казались бесконечными, — долгие мрачные сумерки, настоящая агония дня. Час спустя мы еще были в состоянии различить дорогу, которая тянулась между глубокими тенями деревьев. На одной из крутых возвышенностей автомобиль остановился. Мы были в шести километрах от Иркутска, огни которого видели издалека, словно неясные точки в темноте.

Нас остановил участок с глубокой трясинной. Мы развернулись, попробовали различными путями объехать это место, напрягали мотор, пытались ехать зигзагом, но все напрасно. Машина соскальзывала, так же как на той возвышенности, с которой мы намучились под Верхнеудинском. Мы пытались обогнуть трясину уже полчаса, когда заметили несколько повозок, которые ехали по высокой насыпи, проходящей рядом с дорогой. Мы увидели головы лошадей и дуги, выделявшиеся на фоне неба. Повозок было много, и они остановились. Сквозь шум мотора мы услышали голоса:

— Князь Боргезе! Князь Боргезе!

— Кто там? — спросил князь.

— По дороге вы дальше не проедете! Поезжайте назад и направьте машину на насыпь. На дороге утонете!

— Спасибо. А кто вы?

— Мы из Иркутска. Выехали вам навстречу.

Через некоторое время мы в полутьме пожали множество рук и услышали много самых радужных слов приветствия. Один господин предложил себя в качестве водителя и подсел к нам. Его фамилия была Родионов, он был одним из самых богатых торговцев Иркутска, владельцем паровых судов на Байкале и Ангаре, а также одним из самых восторженных членов российского комитета ралли Пекин — Париж. Он сопровождал нас до Иркутска, а затем по пустынным улицам города, на грязи которых дрожали отблески немногочисленных фонарей, провел нас к белой усадьбе с зелеными решетчатыми воротами, где он кого-то окликнул. Казалось, ворота открыл великан. Мы въехали в какой-то сад и остановились перед красивым белым домом с освещенными окнами, бросающими отсветы на листву деревьев. И, словно в сказке, господин Родионов сошел с автомобиля и крикнул:

— Мы уже здесь.

— Где мы?

— В моем доме, а значит, и в вашем. Ванна готова. Ваши комнаты в порядке. Еда на огне.

В этом белом доме нас ждал роскошный и радушный прием, абсолютное и открытое гостеприимство того, кто предлагает все, что у него есть, и предлагает это от души. В полночь друзья явились на обед, который стоял на огне. Это время может показаться неподходящим тем, кто не знаком с русским летом — невыносимым временем года, когда в 11 часов вечера еще день, а в два часа ночи уже день. Пришли офицеры, торговцы, служащие. Мы обращались с ними, словно были уже давно знакомы. Славянский характер обнаруживает много сходства с романским: он оказывает чужакам огромное гостеприимство и великодушное доверие.

В Иркутске для нас настало время очаровательного покоя. Однако слово «покой» здесь — преувеличение; зачастую «отдохнуть» означало лишь «сменить вид деятельности». Мы исходили Иркутск вдоль и поперек; мы бродили по широким улицам с ухабистыми булыжными мостовыми, с обеих сторон окаймленным великолепиями, но мрачными дворцами; прогуливались по огромным площадям, залитым грязью, по деревянным торговым кварталам, похожим на огромную вечную ярмарку; переходили из банка в магазин, из магазина на телеграф, а оттуда в правительственную контору. Нам нужно

было навести справки, оплатить счета, купить всяческие вещи, чтобы обновить наш гардероб, безвозвратно испорченный машинным маслом. Мы с любопытством наблюдали за жизнью и работой в этом городе, который производит впечатление столицы и в некотором отношении ею и является. Он управляет территорией, в 20 раз большей, чем Франция; он господствует над населением, которое состоит из представителей всех национальностей; на его улицах среди славянской массы встречаются буряты из Забайкалья, киргизы, пришедшие из степей, тунгусы, спустившиеся из тундры, черкесы, татары, армяне и евреи. Это город Запада и Востока одновременно, где дела делаются быстро, а мода приходит поздно; в нем все еще можно найти национальные одежды старой России, сохраненные энтузиастами современного предпринимательства.



Отъезд из Иркутска

Клуб велосипедистов пожелал принять нас на своем велодроме по ту сторону Ангары, куда мы прибыли, после того как пересекли один из самых больших понтонных мостов в мире. Дождь и холод помешали празднику, но не помешали восторгу наших гостеприимных хозяев. Флаги и знамена, развешенные в нашу честь в расточительном изобилии, меланхолично свисали под ледяным дождем, но, в отличие от воды снаружи, благородные вина стекали по горлу внутри, умы светлели и согревались под самым прекрасным солнцем души. Славные мужи преисполнялись смелости, взбирались на свои двухколесники и организовывали гонки, за которыми мы наблюдали с напряженным интересом, в то время как военный оркестр доносил зажигательные боевые мелодии до дальних берегов реки. Ночью мы снова были в движении. Сначала нас отвели в театр, затем в варьете (представления в варьете в России начинаются только после полуночи), а оттуда в ресторан, потому как обычай того требует. «Другие страны — другие традиции!» После того как мы отведали крабов из Москвы и икры из Казани, нас снова отвели в варьете, чтобы послушать русское пение и знаменитые песни Украины, которые пели по команде. Когда песни закончились, то почему бы не велеть станцевать украинские танцы? И вот мы смотрим танцы. Уже забрезжил день, когда нам предложили выпить «на посошок» — на прощание. Мы вернулись домой в карете лишь с рассветом 3 июля, когда город уже начал просыпаться. Наш «покой» в Иркутске подходил к концу.

Несколько позже, в 11 часов, мы покинули Иркутск, окруженные почетным эскортом велосипедистов. Автомобиль благодаря тщательному туалету полностью преобразился. Этторе почистил его с помощью мощной струи брандспойта, и вся грязь Китая, Монголии и Сибири отпала под этими стремительными водными струями. Когда автомобиль был таким образом отмыт, он все же не вернул своего прежнего окраса: невзгоды погодных условий придали ему неопределенный цвет. Как и мы, автомобиль получил новую оболочку; он выглядел темнее, неряшливее и открыто показывал свои шишки и ссадины; он стал уродливее, но при этом казался сильнее. Чтобы его украсить, князь Боргезе позвал художника — оформителя вывесок и дал ему поручение сделать по бокам автомобиля две большие белые надписи: Пекин — Париж. К несчастью, надпись выглядела как вывеска магазина; было бы лучше оставить автомобиль грязным. В Иркутске мы избавились от части багажа, освободив третье место; сиденье сзади, предназначенное для меня, было расчищено и подготовлено к использованию. Его занял господин Родионов, который пожелал проехать с нами небольшой участок пути. Посадка не была легкой, поскольку приходилось перелезать через баки. Он положил рядом со мной большой сверток, завернутый в бумагу; как мы потом выяснили, в нем были продукты. Наш друг предвидел приближение обеденного времени и не привык, как мы, пропускать прием пищи.

Перед отъездом он передал нам телеграмму из Мысовой — последние новости об остальных автомобилях. Накануне днем они прибыли в Мысовую и с той станции поехали по железной дороге в Иркутск.

Мы пересекли большой понтонный мост, удачно преодолели расстояние в несколько километров по местности, на которой автомобиль несколько раз чуть не увяз, — вблизи сибирских городов дороги всегда ужасны, — и в полдень добрались до начала хорошей дороги. Все велосипедисты уже проехали туда раньше нас. Они поприветствовали нас, разразившись многократным «ура» и размахивая шапками, и после этого наша машина умчалась прочь.

Если бы холод, который даже для Сибири оказался нетипичным, не был этим летом настолько резок, то новый этап нашего путешествия был бы для нас восхитительным. Дорога позволяла развивать среднюю скорость 30 километров в час. Мы ехали по левому берегу Ангары, которая величественно катила свои кристально чистые воды. Иркутск постепенно исчезал в далекой холмистой долине, и в конце концов мы могли видеть только многочисленные высокие церкви: множество белых куполов, башен и фронтонов, все еще проблескивающих в зеленой дали, когда дома города уже исчезли из виду.

Ландшафт приобрел более привлекательный характер. Местность постепенно опускалась вслед за дальнейшим течением Ангары. Обрывистые холмы, окаймляющие Байкал, всё больше превращались в легкие волнообразные возвышенности. Мы начали теряться на бескрайних равнинах Сибири. Мы оставили позади отвесные горы, которые возвышались на горизонте, как огромные неподвижные волны, и — как и тогда, когда мы приближались к Монголии, — у нас было впечатление,

будто от нас удаляется шторм. Дорога имела длинные ровные и прямые участки, по которым мы могли мчаться со скоростью 40 и даже 50 километров в час, и проходила между зелеными пышными лугами, усеянными полосами ярко-желтых и белых цветов. Это были виды растений, которые также встречаются в Альпах. На лугах паслись стада скота и табуны лошадей. Животноводство там — исключительно занятие полудикого населения, смешанного народа, который вобрал в себя немного от славян и от монголов.

Господин Родионов, впервые опьяненный головокружительным блаженством скорости, кричал от восторга и восхищения. Каждый раз, когда мы стремительно мчались, он выражал жгучее желание приобрести автомобиль. Он хотел тут же его купить, заказав сразу же, как только приедет домой; он телеграфирует, он хочет точно такой же, как у нас. Постепенно его восторг ослабевал; наш добрый попутчик стал молчалив; он развернул свой сверток с завтраком. Не говоря ни слова, он протянул нам взятую с собой еду; его рука появилась перед нашими лицами с огромным бутербродом, который мы взяли, кивнув в благодарность, и съели; едва он исчез, как рука появилась с новой порцией. Казалось, это рука провидения. Его запасы казались неиссякаемыми, поскольку наш аппетит закончился быстрее, чем они.

Мы проезжали через многочисленные деревни, окруженные заборами, ворота которых преграждали путь. Над деревянными крышами возвышались тонкие, одинаково высокие, наклоненные вперед колодезные шесты, похожие на длинные копья. В некоторых из этих деревень жили казаки. На домах развевались красные или белые флажки, на которых были нанесены номера. Перед каждым окном стояли цветы; черные избы были украшены ими, чтобы отпраздновать короткую весну. Сибиряки чрезвычайно любят цветы, и, каким бы убогим ни был их дом, в нем всегда есть кусты герани, гвоздики или олеандра, которые расцветают в тепле печки и скрашивают пустоту избы. Их любят, потому что они редки, а также потому, что те растения, которые требуют ухода, составляют компанию жителям во время долгих, тихих, белых зимних месяцев, когда холод и снег делают невозможной любую работу и запирают людей в их домах. Мужик постоянно проявляет добросовестность в украшении своего дома. Он расстилает на полу грубые половики, вешает на стены картины кричащих цветов, изображения святых, портреты императора и размещает всё с определенной аккуратностью. Сверкающий самовар красуется на столе у окна, чтобы его было видно с улицы, а вокруг самовара стоят стаканы и тарелки. В шкафу хранятся все ценные сокровища семьи: фарфоровые чашки и расписные тарелки, которыми пользуются только на свадьбе, а также неугасимая лампада. На окнах висят занавески. В этих домах есть чувство внутреннего удовлетворения и спокойствия, которое не встречается в странах, где люди мало живут в помещении, потому что там солнце греет даже зимой, воздух мягок, а люди чувствуют себя комфортно на свежем воздухе.

Мы перебрались на правый берег реки Сухая. Это двойная река, которая посередине разделена холмом на две части; одну половину переходят вброд, а другую пересекают на лодке. У многих сибирских рек есть такие глубокая и мелководная части: с одной стороны они опасны, с другой — безобидны. На некоторых из них есть мосты для перехода лучшего рукава и понтоны для переправы через другой,

в котором объединились вся ярость и все опасности этого течения. Мост через всю реку не смог бы устоять против разлива воды во время половодья.

Нас перевозило большое судно. Переправить автомобиль было нелегко, пришлось укреплять мостки, по которым Этторе быстро проехал на машине с той уверенностью, которую он уже демонстрировал на Селенге. В конце концов мы натренировались в погрузке на суда. Мы переправлялись на паромах, в том числе на старых и дырявых, через множество больших и малых рек: через Онот, Белую, Оку, которые вливают свои воды в Ангару и далее в Енисей.

Паромные лодки кроме автомобиля переправляли телеги, которые возвращались с соседних рынков. Мы находились среди тесной характерной толпы сибирских крестьян, которые почтительно с нами здоровались и обменивались между собой странными замечаниями. На одной из таких лодок нас спросили, не японцы ли мы! Человек, выразивший сомнение в нашей национальности, объяснил это следующим образом:

— Я подумал, что вы японцы, потому что подобных машин в России нет, а вы приехали с той стороны, — указал он на восток. Потом добавил: — Говорят, что у японцев есть все машины, какие только были изобретены.

На Оке один старый мужик пробормотал паромщику:

— У нас скоро снова будет война!

— Отчего же, батюшка?

— Они уже землю осматривают!

При этом он указал на нас и в раздумье покачал головой.



Зрительницы в сибирской деревне

Что же он только мог подумать о нас и цели нашего путешествия! И кто знает, какого мнения были все те миролюбивые жители деревень об автомобиле! Некоторые выражали отчетливое изумление, оставались стоять как вкопанные и выпускали свой рабочий инструмент из рук. Другие радостно подбегали, будто при приближении безобидного явления или бродячей труппы жонглеров на повозке. Некоторые оставались на расстоянии. Женщины часто смеялись так, что им приходилось держаться за бока, как это делали монголы вблизи Урги, что может служить доказательством того, что женщина менее способна к обучению, чем мужчина, что в ее душе все еще есть что-то от естества дикарки. Но когда мы останавливались, они все обеспокоенно приближались и несколько минут спустя уже источали самую обаятельную приветливость. Молодые люди восхищались и задавали разумные вопросы о скорости и мощности машины.

Не один раз путь прерывали железнодорожные работы. Прокладывалась вторая колея Транссибирской магистрали, или, лучше сказать, строилась вторая Транссибирская линия, которую путешественники поездом, вероятно, не замечали. Ведь это линия со своей отдельной железнодорожной насыпью, она построена независимо от первой, функционирует самостоятельно и таким образом удваивает преимущества Транссибирской магистрали, избегая при этом недостатков двойной колеи. Если обрушится один мост, другой останется в целости и сохранности и ничто не сможет полностью прервать транспортное сообщение. Новая железнодорожная линия будет иметь свои станции, свою телеграфную линию и своих путевых обходчиков.

В одном месте мы стали свидетелями ошеломляющего зрелища.

На участке насыпи новой железной дороги работали сотни людей в одинаковых серых одеждах, которых мы приняли за солдат. Мы думали, что на них новая полевая форма. Но когда мы приблизились, то заметили, что вокруг ноги каждого из них обмотана цепь. Часовые, вооруженные винтовками с насаженным штыком, в откинутых назад башлыках, с папиросами меж зубов несли круговую караульную вахту. Когда мы проезжали мимо них, люди в серых одеждах прекращали свою работу и выпрямлялись, чтобы молча посмотреть на нас, а затем здоровались, сняв шапки. Их головы были наполовину острижены, поэтому выглядели как наводящий ужас гротескный клоунский парик. Мы содрогнулись от этого печального открытия и пробормотали:

— Каторжники!

Они безотрывно смотрели на нас. Мы были уже далеко, а они всё еще смотрели нам вслед. Мы чувствовали, как нас преследует их жгучее молчаливое внимание. В их мечтах мы олицетворяли побег. Кто знает, насколько значимым событием стал наш проезд в ужасно монотонной жизни этой горстки людей, которых выгнали из общества и которых теперь зовут по номерам.

В семь часов вечера в дождливую погоду мы добрались до Зимы. Мы проехали 225 километров. В ресторане ближайшей железнодорожной станции нам удалось получить борщ со сметаной и котлеты, которые оказались несъедобными; мы также нашли наш склад с запасами бензина и масла в доме еврейского торговца, агента компании «Нобель», у которого и заночевали.

Название деревни, Зима, как ни прискорбно, мы сочли крайне подходящим. В Зиме холод был почти невыносим, и мы шутя говорили друг другу:

— Июль на пороге!

Но самым странным при этом было то, что наш хозяин уверял нас, что два дня назад стояла невыносимая жара. Казалось, холод намеренно преследует нас по Сибири, чтобы оказать особые почести.

В четыре часа утра мы снова были в пути. Разумеется, небо было затянуто тучами, воздух сырой и холодный. Меха уже не спасали нас от холода, и нам пришлось дополнительно надеть капюшоны и непромокаемые одежды; мы выглядели нескладно, как эскимосы.

В течение нескольких дней повторялось одно и то же метеорологическое явление: ночью небо полностью прояснялось, мы выезжали прекрасным ясным утром, а с восходом солнца на западе показывался туман, который поднимался все выше, становился облаком, обволакивал и покрывал все небо, — и начинался дождь. Такая смена погоды занимала полчаса. Было такое ощущение, что запад готовится к нашему приему. Этторе, который на рассвете всегда был твердо убежден, что у нас впереди «прекрасный день», был крайне недоволен: он все время указывал на запад и спрашивал: «Где же этот неисчерпаемый источник туч? Они что, никогда не закончатся?» И, расстроенный, заканчивал словами: «Что за страна!»

Дороги были достаточно оживленными из-за телег, поэтому нам приходилось считаться с капризами лошадей, чтобы не стать причиной аварии. Изумление парализовывало извозчиков.



Посадка автомобиля на судно

Происходили представления потрясающего комизма. Лошадь, запряженная в телегу, испугавшись приближения автомобиля, который, однако, когда мы встречали лошадей, всегда ехал со скоростью пешехода, встала на дыбы, опрокинула телегу, сбросила груз и мужика, управлявшего повозкой, и понесла. Бравый мужик, который внезапно оказался на земле, продолжал смотреть на нас с той же улыбкой, с которой он смотрел на нас до своего падения, не думая о своей повозке и лошади, как будто он был погружен в раздумья и, словно околдованный, совершенно не заметил внезапной перемены своего положения! Когда мы приблизились, он поздоровался:

- Добрый день! Откуда вы едете?
- Из Пекина.

Он сложил руки и уставился на нас с открытым ртом. Крестьянин на лошади разразился смехом при виде нас; внезапно его скаун испуганно прыгнул в сторону и выбросил его из седла; он поднялся, не переставая смеяться, и сказал вполне довольным тоном:

— Ха-ха! Лучше повозка без лошади, чем лошадь без повозки!
 Ха-ха-ха!

Мы должны были признать, что, несмотря на нашу осмотрительность, число перевернутых телег было чрезвычайно большим. Лошади пугались, даже когда автомобиль стоял; они видели в нем бог весть какого хищного зверя. А телеги и прочие повозки, узкие, чтобы везде проехать, высокие, чтобы переходить реки вброд, и легкие,

чтобы не застрять в трясине, обладают всеми необходимыми характеристиками, позволяющими с величайшей легкостью опрокидываться. Большинство крестьянских лошадей в Сибири не имеют удил — только тонкую уздечку. Ко всему прочему прибавлялась озадаченность людей. Они были заняты только одной мыслью: черт побери, что это за огромное серое чудовище, которое раскачивается туда-сюда и спотыкается на дороге? Они не слышали ничего — ни предостережений, ни советов, и часто нам приходилось останавливаться, выходить, брать лошадей за уздечки и отводить в сторону.



Обычный прием
на сибирских дорогах

Однажды нам встретился почтовый экипаж — большой тарантас, в котором все — и пассажиры, и кучер — спали праведным сном. Три напуганные лошади недолго думая единодушно решили повернуть назад. Никто не проснулся. Мы опередили тарантас без каких-либо происшествий; через несколько километров мы снова увидели с высоты холма, как он продолжал ехать по тому же пути, который уже до этого преодолел. Мы не могли удержаться от смеха, когда подумали об удивлении путешественников и кучера, которые, проснувшись, обнаружат, что после столь долгой поездки снова оказались на той же почтовой станции, от которой отъехали.



Выгрузка с судна на берег сибирской реки

Зачастую путь преграждали стада скота или табуны лошадей, и нам приходилось ждать, пока все животные пройдут. Недоверчивые, боязливые, они колебались, подгоняемые посохами пастухов, которые прыгали вокруг намеревающихся сбежать животных, чтобы отогнать их назад. Так что в этой поездке недостатка в разнообразии не было. На протяжении многих километров мы ехали среди одиноких,

пахнущих смолой деревьев. Нам казалось, будто мы движемся по аллеям бескрайнего парка; все было в цвету, луга и лесные прогалины манили своей безмолвной прохладой. Но, заметив вдали долину, мы были уверены, что найдем там деревню.

Деревни укрываются в долинах, чтобы найти убежище от штормовых ветров, приходящих из ледяных северных тундр, и чтобы иметь воду. Избы теснятся вдоль чистых ручьев, на берегах которых гогочут огромные стаи гусей, предназначенных для отправки в замороженном виде на большие зимние рынки России. На въезде и на выезде из местечка стоит черно-белый полосатый столб с табличкой, на которой указано название деревни, расстояние до следующей деревни, количество очагов и жителей — словом, формальный статистический отчет для удобства чиновников, которые приезжают сюда собирать налоги или призывать солдат. На одной табличке указан дом старосты, на другой написано «Земский дом», то есть здание, в котором чиновники имеют право жить. Во всем этом есть военная черта; кажется, будто все эти дома принадлежали полку, будто они рассчитались, выстроились в шеренгу и, как палатки в лагере, всегда должны быть готовы к тому, чтобы по первому приказу сверху их разобрали и построили заново где-то в другом месте. Можно сказать, что они построены не по необходимости, а по приказу. Деревни находятся друг от друга примерно на равном расстоянии в 20 километров и производят впечатление больших форпостных позиций, которые распределены по Московскому тракту. На самом деле они в первую очередь были пунктами на этапе, а уже потом деревнями.

Еще несколько лет назад, до того, как железная дорога пересекла Сибирь, они отмеряли дневные марши заключенных, которых теперь перевозят на поездах в тюремных вагонах с зарешеченными окнами. В конце каждой деревни до сих пор есть этапная станция для высланных из отчизны. Это большой, низкий, квадратный деревянный дом с неприступными окнами, спрятанными за массивными металлическими прутьями, расположенный за забором. Во дворе есть несколько зданий, возможно кузница, контора, общая спальня для солдат; вокруг постовые будки часовых. Теперь двери заколочены досками, никому нельзя войти, все разрушается. Эти пустые пошатнувшиеся дома производят неприятное впечатление призраков. Кажется, что их не просто покинули, а даже избегают. На них невозможно смотреть бесстрастно. Они были созданы для того, чтобы хранить боль. Осталось ли что-нибудь от всех физических и душевных мук, которые столько лет копились в этих помещениях? Не возникает ли чувство скорби и отвращения, которое испытываешь, когда приближаешься к ним, из-за еще живого горя, витающего в воздухе, из-за таинственного излияния причитаний, затухающего эха слов отчаяния, которые повторяют окружающие нас вещи и которые чувствует душа?

В каждой деревне, расположившейся у ручья, мы обнаруживали мост для переезда — разумеется, из дерева. После нашего падения мы питали ко всем мостам глубочайшее почтение. Мы пытались проехать по ним с максимально возможной скоростью не из страха, что они обрушатся под нами, а чтобы не слышать треск досок. В нас осталось непреодолимая неприязнь к звуку ломающегося дерева, чисто физическое ощущение, инстинктивное воспоминание. Треск дерева под колесами

действовал на нас как сигнал тревоги; мыслями мы могли быть в другом месте и продолжали думать о чем-то ином, но тело пугалось и готовилось дать отпор! А на больших и высоких мостах, которые вели через глубокие ущелья, бурные потоки и пропасти, мы испытывали странное удовлетворение, так сказать, отрицательное удовольствие, которое мы каждый раз выражали почти произвольным замечанием, — удовольствием оттого, что не падаем. Мы говорили:

— Если бы этот мост рухнул, мы бы уже ничего не могли об этом рассказать! Мы бы разбились!

Мы все радовались тому, что не лежим на дне, когда наклонялись, чтобы, подгоняемые непреодолимой силой, посмотреть вниз. Мы радовались, что не лежим там разбитые.

Четвертого июля около половины третьего дня мы приехали в Нижнеудинск, который расположен примерно в 500 километрах от Иркутска. Нас встретила полиция, которая даже подготовила нам квартиру в своем служебном здании. Так уж повелось, что определенные почести оказываются только великим людям и преступникам! Жандарм заварил нам чай, жандарм приготовил нам кровати, жандарм приготовил нам еду. Это была укрощенная сила. Представить только, что смирно стоящему городовому указывают, какие блюда он должен поставить на стол! Самым необычным было то, что блюда были превосходны.

Пока князь принимал коменданта полиции и чиновников, пока Этторе, удачно нашедший запас горючих и смазочных материалов, чистил машину и снабжал ее продовольствием, мне пришлось выдержать героический бой с нижнеудинским телеграфом, который закончился моей победой: мне удалось отправить свой отчет. После накурившихся опиума телеграфистов в Синьвафу я не встречал другой столь же странной конторы. Принимая протянутую мною депешу, служащий спросил:

— Что это за язык?

— Итальянский, — ответил я.

— Мы не посылаем ничего итальянского.

— Вы должны отправлять итальянские депеши в соответствии с международными положениями.

— Но кто нам даст гарантию, что это действительно итальянский?

— Я.

— Этого недостаточно.

Мое терпение было на грани, но мне удалось собраться, и я спокойно ответил:

— Дайте прочитать депешу тому, кто понимает итальянский.

— Никто здесь не знает итальянского.

— Короче говоря, — воскликнул я, — вы отправите мою депешу или нет?

— Мы отправим депешу в зашифрованном виде.

— Извольте.

— Слова, в которых больше десяти букв, будут считаться по двойному тарифу.

— Извольте.

— Будьте добры, предоставьте нам ключ к шифру и русский перевод. Так гласит закон о зашифрованных телеграммах.

Это было уже слишком! Я выбежал за помощью и встретил господина Родионова, нашего славного попутчика, который сначала хотел сопроводить нас чуть дальше Иркутска, а теперь выразил очевидное намерение не оставлять нас.



В Нижнеудинске

Я потащил его на телеграфную станцию и сообщил ему о моей беде; мы оба обратились к служащему. Напрасно! Тогда мне пришла в голову одна хорошая мысль: я взял бланк, записал на нем возмущенный протест и отправил его срочной телеграммой генеральному директору телеграфного управления Сибири в Иркутске. Час спустя итальянский язык был официально признан в Нижнеудинске! Но, как журналист, я всей душой скучал по маленьким китайским телеграфистам, отрезанным от всяческого транспортного сообщения в далеких глиняных телеграфных конторах в пустыне Гоби, по тем храбрым телеграфистам с косой, которые ставили «№ 1» в шапке моей депеши и передавали ее без ошибок и задержек по всем кабелям Востока!

Поздно вечером наш друг Родионов решил нас оставить. Ветер и брызги грязи неожиданно вызвали у него воспаление глаз, из-за чего он больше не мог наслаждаться долгой автомобильной поездкой. Прощаясь со мной, он заявил мне с неким тайным удовлетворением:

— Знаете, я тоже немного журналист!

— Правда?

— Так точно. Сегодня я отправил депешу в иркутские газеты. Вот она: «На автомобиле Боргезе мы достигли Нижнеудинска в 2:35. Великолепная поездка».

— Это все?

— О нет! Под ней была еще подпись.

В БАССЕЙНЕ ЕНИСЕЯ

В ТАЙГЕ →

КАНСК → КОЛЕСО,
СКОВАННОЕ ЦЕПЯ-

МИ → КРАСНОЯРСК →

СИЛА ОБОИХ

ДОКУМЕНТОВ →

ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ

КЕМЧУГ → АЧИНСК →

МЫ ЗАСТРЯЛИ

Нижнеудинск — это всего лишь большая деревня на берегу Чуны, одного из многочисленных притоков Ангары. Мы ехали в четыре часа утра по его грязным улицам и обратили в бегство несколько мирных семейств свиней, которые спали, вытянувшись в уличных лужах вдоль домов. Несколько любителей рано вставать смотрели на нас с сонным, подозрительным выражением лица. Впереди автомобиля ехал полицейский тарантас под командованием офицера и под управлением жандарма, чтобы показать нам дорогу в Канск, расположенный в 275 километрах от Нижнеудинска. На переезде через железнодорожную насыпь тарантас остановился.

— Теперь вы не заблудитесь, — сказал офицер, — только следуйте вот по этой дороге. До свидания!

— До свидания! Спасибо! — отвечали мы.

Автомобиль ускорил ход к новой цели. Мы ехали в густом ледяном тумане, который покрыл влагой наши лица и украсил наши меха капельками росы. На протяжении некоторого времени мы надеялись, что солнцу удастся его разогнать. Солнце иногда показывалось, но едва-едва. Мы пытались подбодрить его возгласами:

— Давай, друг! Давай же!

В тех атмосферных явлениях мы видели своего рода борьбу между солнцем и туманом. То одно одерживало победу, то другой. Разумеется, мы были на стороне солнца. Этторе сочувствовал:

— Бедняга, оно делает что может!

Но солнце позорно терпело поражение. Оно спаслось бегством, и больше мы его не видели. Туман поднимался, чтобы снова выпасть в виде дождя, и целый день нас мучили вода, ветер, холод и грязь. Дороги были не такие хорошие, как неподалеку от Иркутска. Несколько раз мы были вынуждены объезжать ямы, глубокие лужи или подозрительно выглядящие болотистые места по зеленым лугам. Мы больше никого не встречали. Местность становилась все пустынее. Поля и луга уступили место деревьям. Мы въехали на территорию тайги — бесконечного сибирского леса. В девять часов мы уже катили в ее пугающей полутьме.

Дорога — это просека, прорубленная сквозь лес. Люди проложили себе путь, но на длинных участках лес непроходим как справа, так и слева. Тайга простирается от степей до тундры; она огромна, как империя; в большей части этого мира зеленых древесных гигантов человечеству лишь с трудом удалось отвоевать право прохода. Десятки километров мы ехали среди огромного мрачного скопления елей, столетних сосен и белоствольных берез. Когда мы заезжали на возвышенности, нам порой открывался вид на бесконечное лесное покрывало. В нас поднималось гнетущее чувство одиночества. Оно давило на нас: стесненные огромной тенистой преградой, что высилась по обе стороны дороги, мы воспринимали этот вид еще более угрюмым и устрашающим из-за сумерек: они опускались с неба, затянутого тяжелыми тучами.

Этот бесчисленный древесный народ, казалось, жил и молча защищался, словно у них была воля окружить и удержать нас. На поворотах дороги деревья перед нами и позади нас смыкались, как бы незаметно наступая, как бы преграждая нам путь и любую возможность к отступлению. Можно было бы сказать, что они двигаются,

когда мы на них не смотрим. Снова и снова дорога терялась в зарослях; они словно поглощали ее. Красноватые прямые гигантские стволы сосен возвышались как колонны. Густые, переплетенные, напоминающие первобытный лес кустарники захватывали всё до края дороги, образуя длинные непроходимые изгороди, защищавшие девственное величие леса. Однажды большой волк, застигнутый врасплох быстрым приближением автомобиля, торопливо перебежал через дорогу: мы потревожили жизнь первозданной тайги.



Взгляд на тайгу

Иногда лес становился менее густым: мы выезжали на прогалины, а потом на луга. В долинах встречались одинокие деревни, жители которых жили в лесу и лесом, окруженные бескрайними штабелями бревен, которые, возможно, предназначались для строительства железной дороги. Эти деревни были уродливыми: казалось, их устраивает, что им ничего не известно о мире и они сами для себя являются миром. Жили там светловолосые лесорубы атлетического телосложения. Эти люди — друзья и враги тайги, они любят ее и сражаются с ней, валят ее гигантские стволы и верят в самые поэтические лесные сказки; деревья — их спутники и их жертвы. Возле изб в ряд стояли огромные повозки, вытянув вверх оглобли, как две руки, — на таких перевозили бревна. Вокруг паслись лошади, которые пугались автомобиля и уносились прочь длинным галопом.

Нас ждал сюрприз. Между ветвями мы заметили телеграфные столбы и вскоре снова оказались рядом с железной дорогой. Раздался протяжный свисток, и нас догнал поезд, громко и тяжело пыхтя. Несколько минут мы ехали бок о бок с ним. Из окон путешественники приветствовали нас и выкрикивали слова прощания.

Но вскоре наша тропа удалилась от железной дороги, и мы опять оказались в глубокой первозданной тишине. Для нас это был мимолетный контакт с миром посреди этого лесного одиночества; человечество послало нам короткий клич ободрения посреди тишины леса.

После обеда разразилась сильная гроза. Сверкали молнии, и гром беспрестанно гремел от долины к долине. Дорогу залило водой, а проливной дождь окутал все вокруг плотной пеленой. У деревни Тайшет мы на лодке перебрались через реку Бирюсу — приток Чуны, которую мы утром пересекли под Нижнеудинском. Широко разлившаяся и мутная, как большой горный поток, она катила свои бурные воды. Гроза прошла, но несколько часов спустя, когда мы съехали в долину Кана, нас снова застала врасплох очередная гроза. На большом железнодорожном самоходном пароме, который был похож на паром на Селенге под Верхнеудинском, мы перебрались через реку Кан, в то время как эта новая яростная гроза бушевала в бледном свете молний.



На прогалине посреди тайги

Кан была первой рекой, впадающей в Енисей, которую мы встретили. Мы окончательно выбрались из бассейна Ангары и оказались в Центральной Сибири. Канск на берегу Кана оказался городом. В нем царил атмосфера величия, обусловленная двумя факторами: туманом, который размывал и увеличивал очертания города, и наличием промышленного предприятия на берегу реки. Молодой человек, по виду студент, который тоже переправлялся на пароме и поздоровался с нами, понял слово «фабрика», употребленное нами по отношению к этому зданию с высокими трубами, и вступил в разговор:

— Нет, это не фабрика.

— А что же это?

— Для Канска было бы лучше, если бы ее не было. Она обедняет страну, вместо того чтобы ее обогащать. Она ее погибель. Погибель России.

— Так что же это?

— Государственный винный завод.

Мы промокли так, будто пересекли реку вплавь. Улицы города были затоплены и пустынные, лишь время от времени гроыхали извозчики. Мы заехали в старую деревянную гостиницу, лучшую в городе,

куда нам доставили прибывшие для нас бензин и масло. В гостинице не было других ночных постояльцев, но в наполненном шумом и дымом бильярдном зале на первом этаже толпились чиновники. Ночью отчетливо слышимый шум дождя смешивался с голосами игроков и стуком бильярдных шаров.

В три часа утра мы снова были в пути. Мы хотели раньше приехать в Красноярск, который был в 230 километрах от Канска. Незадолго до отъезда пришел квартальный, чтобы предложить нам сопровождение двух вооруженных солдат.

— Это невозможно! — возразил Боргезе. — Они не смогут следовать за нами.

— Так возьмите их с собой в автомобиле, — посоветовал офицер.

— У нас есть место только для нас троих.

— Нам стало известно, что в лесу разбойники. Недавно революционеры напали на казарму в Красноярске, захватили оружие и боеприпасы и открыли ворота тюрьмы. В тюрьме было 70 преступников, все сбежали. До сих пор поймано только тридцать из них.

— А остальные сорок?

— Остальные разделились на небольшие банды и шатаются по местностям у Енисея. Они появляются то тут, то там, но у нас нет отрядов, чтобы открыть на них охоту. Они часто грабят телеги на тракте в лесу. К счастью, теперь здесь проходит железная дорога, и тем немногим путешественникам, которым приходится проезжать через лес, мы обеспечиваем охрану, если они добропорядочные люди.



На дороге через тайгу

Остановить автомобиль — это достаточно трудная задача, особенно для того, кто его никогда не видел! Лишь авария могла бы выдать нас разбойникам. Впрочем, взять с собой солдат не было никакой возможности, да мы и не собирались ехать со скоростью марша группы прикрытия, опасаясь возможного нападения и потратив на дорогу до Красноярска семь дней.

От Мысовой досюда мы не слышали ни о чем другом, кроме как о разбойниках, и поэтому испытывали некоторый скепсис по поводу этой угрозы на тракте. Мы с благодарностью отклонили охрану. Офицер совершил движение, словно говоря: «Воля человека — его рай».

В качестве компенсации мы, как и в Нижнеудинске, предложили проводить нас до нужной дороги. Приехать в город не так трудно, как выехать из него. Офицер сел в пролетку и отдал извозчику приказ ехать галопом. Мы последовали за ним.

За пределами города офицер нас оставил и предостерег:
— Будьте настороже!

Это 6 июля было одним из худших дней нашего путешествия.

Мы все время ехали под проливным дождем, преследуемые настоящим всемирным потопом, который затапливал равнинные дороги и размывал и взрыхлял холмистый ландшафт. Продвигаться с постоянной скоростью было невозможно, пусть даже она была очень скромной для машины с 50 лошадиными силами. Автомобиль скользил, не в силах удержаться на липкой трясине; ведущие колеса местами теряли сцепление с дорогой и проворачивались в бешеном вращении, разбрызгивая дорожную грязь и воду. Невозможно описать состояние сибирских дорог во время такого дождя.



Увязшие в грязи сибирской деревни

В деревнях, где стада взрыхляли землю своими копытами, грязь была глубокой и мягкой. Колеса увязали в ней по ступицы, а черная жижа облепляла спицы. На длинных участках мы встречали так называемую черную землю, наверняка самую плодородную в мире, но и самую враждебную автомобильному спорту. Чернозем образовался в результате тысячелетнего разложения растений; это своего рода торфяник, бывшее болото, которое снова становится болотом, когда идут дожди. Он насыщен органическими компонентами, похож на мыло и легкий; когда он намокает, нет ничего труднее, чем преодолеть его в состоянии равновесия. Автомобиль застревал и проявлял досадное неповиновение рулю: крутился по кругу, бросался в сторону, и мы часто с трудом останавливали его у края глубоких рвов.

Мы еще не отъехали далеко от Канска, когда попали на небольшую возвышенность, покрытую черноземом. Больше часа мы пытались выбраться оттуда, используя всяческие средства, которые знали из нашего практического опыта. Это было бесполезно. Уставшие и озлобленные, мы решили повернуть обратно. В нескольких верстах

оттуда находился переезд, расположенный на одной высоте с железнодорожной насыпью и с домиком путевого обходчика. Мы нашли пристанище у последнего и оставили машину на улице; ничего другого нам не оставалось. Мы должны были ждать, пока дождь не перестанет и дорога не высохнет.



Поломка в тайге

Жена путевого обходчика разожгла самовар; мы разложили свои меха и непромокаемую одежду вокруг теплой печки и уселись в маленькой комнате, мрачные и молчаливые, как приговоренные. С момента нашего появления в Сибири мы видели лишь один день хорошей погоды, и именно в тот день под нами обрушился мост. Разве не складывается впечатление, что нас преследует коварный враг? Мы то и дело выглядывали в окно. Дождь все еще шел. Небо было темным и тяжело нависало над нами. Речь шла уже не о часах, а о днях — возможно, даже о неделях.

Приближался полдень. Путевой обходчик надел свое пальто, шапку, снял жезл со стены и вышел. Его жена поспешила закрыть шлагбаумы переезда, и вскоре после этого мимо прогремел длинный поезд; оконные стекла задребезжали, а домик задрожал. Поезд шел из Канска. Обходчик вернулся, снял пальто и шапку, набил трубку и сказал нам:

— Погода не изменится.

— А лето в Сибири всегда такое?

— Даже старики такого не припомнят. Уже два месяца дождь льет почти непрерывно. Еще никогда в июле у нас не было такого холода и столько дождя. На полях работать невозможно. В губернаторстве Енисейска урожай неоднократно уничтожался. Этой зимой нас ждет голод.

Мы не могли сидеть в бездействии, наблюдая за проходящими поездами и покуривая сигареты у печки. Мы должны были найти какой-нибудь способ преодолеть эту проклятую черную землю и придумать что-нибудь разумное, чтобы предотвратить скольжение колес. В этом и заключалась проблема. На этих дорогах были бы уместны зубчатые колеса! Этторе вышел и начал работать над машиной. У него наверняка

был план. Это был человек вспомогательных средств. И мы вправду увидели, как он снял цепи с лебедок и обмотал их вокруг резиновой шины левого ведущего колеса. Идея была крайне остроумной, и мы выразили свое одобрение безудержными аплодисментами.

— Теперь попробуем! — воскликнул отважный механик, ставя на землю колесо, обмотанное цепью, которое он поднял с земли с помощью лебедки. — Да, попробуем!



В тайге

Мы запрыгнули на сиденья и поехали.

Несколько минут спустя мы обнаружили врага. Автомобиль быстро взобрался на возвышенность, которая прежде вынудила нас отступить. Примерно на середине машина остановилась в нерешительности, но лишь на мгновение; цепь взрыхлила землю, как когтями, попала на твердую почву и продолжила вгрызаться в нее дюйм за дюймом. Мы преодолели высоту, и теперь нам уже не нужно было останавливаться. Тем не менее нам пришлось терпеливо и покорно сносить другую неприятность. Цепь взрыхляла огромное количество грязи и отбрасывала ее на автомобиль и на нас, так что все было покрыто землей. С большим трудом нам удавалось держать глаза открытыми. В деревнях в дорожной грязи валялись куски дерева, ветки, камни, и все это цепи выворачивали и бросали нам на спины. Но мы двигались вперед! Мы уже не боялись увязнуть в болоте. Дождь, который гнал на нас ледяной, сильный, резкий ветер, хлестал по лицам.

Через несколько десятков километров дорога снова привела нас в тайгу. Тучи, низко свисающие с темного неба, часто собирались вокруг и окружали нас густым туманом, в котором деревья приобретали причудливые, зловещие формы. Множество елей выделялись фантастическими очертаниями, их торчащие верхушки напоминали башни и фронтоны — расплывчатые силуэты готических городов. Мы ни разу не увидели, чтобы горизонт прояснился. Все вокруг было нечетким и бледным. У нас остались лишь смутные, неясные воспоминания о тех местах, через которые мы проезжали, словно это все было во сне. Нам запомнился только яростный рокот горных ручьев, дождь, хлещущий по деревьям, журчание в канавах по обе стороны дороги — словом, в памяти остался только образ падающей и текущей воды. Бурные ручьи разбухли и помутнели, реки были наполнены до краев.

Но мы везде находили мосты. Один из них вел через Кисбну; это был длинный мост, который дрожал под натиском яростного течения, напирającego на опоры.

После долгих часов одиночества мы вдруг заметили на дороге троих мужчин, одетых как мужики, но вооруженных винтовками.

— Это те самые знаменитые разбойники? — крикнули мы друг другу, когда заметили их.

— Или, быть может, безобидные таможенные стражи, которые охотятся на контрабандистов?

Таможенники или контрабандисты, но мы зарядили маузер и пристально следили за каждым их движением. Мужчины, со своей стороны, неподвижно смотрели на нас. Было видно, что они крайне удивлены такой неожиданной встречей в самом сердце тайги. Когда мы приблизились к ним на 50 метров, они не стали ждать дальнейших событий, а быстро скрылись в кустах, где остановились и принялись рассматривать нас с выражением ужаса на лицах. Они были так напуганы, что мы могли бы с полным успехом потребовать у них кошелек или жизнь!

Было шесть часов, когда мы выехали из леса и увидели мерцающую вдали большую реку — Енисей. Час спустя мы уже стояли на его правом берегу, напротив колоколен и голубых башен Красноярска. Эта великолепная река, широкая и быстрая, течет между высокими зелеными берегами, будто спешит отдохнуть перед долгой спячкой; ее бороздят паромы, перерезают легкие своеобразные местные лодки, изготовленные из одного-единственного полого ствола. Перед городом Енисей разделяется на два рукава, через которые мы переправлялись на больших прочных железнодорожных паромах. Полицейские ожидали нас и сопровождали по почти безлюдным улицам в гостиницу. Красноярск дремал в вечном сиянии светлой сибирской ночи.

Мы провели там целый день — скучное воскресенье в гостинице, потому что шел дождь, магазины были закрыты, на улицах было тихо, и город имел пустынный вид, как будто население бежало от какой-то надвигающейся опасности. Мы то и дело выходили во двор, чтобы взглянуть на автомобиль, который подвергся «генеральной уборке». И ему это было нужно: грязь проникла в отверстия системы охлаждения в таком количестве, что мешала свободному дыханию этих легких автомобильного мотора. Инцидент с перегретым тормозом, из-за которого нам пришлось остановиться на последнем этапе, мы также списали на грязь. С помощью полиции мы нашли в Красноярске, как это было и в других городах, наш склад с запасами горючих и смазочных материалов. Полиция каждый раз заботилась о том, чтобы найти склад и передать его нам, независимо от того, происходило ли это днем или ночью.

Автомобиль всегда окружала публика — избранная публика, состоявшая из чиновников и офицеров, потому что у простых людей не было доступа во двор гостиницы. Не без удивления встретили мы среди них англичан, с которыми установили дружеские отношения, движимые чувством родства всех западных европейцев. Это были инженеры, которых заманили в Сибирь самым пленительным из всех видов деятельности — добычей золота. В Красноярске говорят о золоте в той же манере, что в Калифорнии.

Видимо, под толстыми слоями плодородной почвы в Сибири есть и другие богатства. В бассейнах Лены, Енисея, Амура и многих более мелких рек золото находят в изобилии. По объему добычи золота Сибирь идет сразу после Соединенных Штатов, Австралии и Трансвааля. При этом здесь еще и близко не начали эксплуатировать золотые жилы. Золотоносный песок в речных наносах собирают и промывают с помощью самых простых средств. Однако уже не-

сколько лет ведутся разработки более эффективных методов. Железная дорога сделала возможной перевозку сложных машин, используемых в современной горнодобывающей промышленности. За машинами, инженерами и руководителями работ обратились в Англию, страну мастеров золотодобычи. Но и помимо этого Красноярск поддерживал тесные отношения с Англией, которые дали городу обманчивую надежду стать морским портом.



Переправа через сибирскую реку

Английский судовладелец по фамилии Виггинс разработал смелый план: преодолеть Карское море и войти в устье Енисея в течение нескольких недель — шести или семи, когда Северный Ледовитый океан свободен ото льда, чтобы отыскать новый торговый путь в Сибирь. В 1874 году он предпринял попытку на корабле под названием «Диана» и добился успеха; в 1878 году полученный опыт был применен на практике, и товары были выгружены в устьях Енисея и Оби. Семь лет спустя было создано английское общество для регулярной организации этого летнего плавания. Однако дела пошли плохо, и предприятие закрылось; та же участь постигла вторую компанию. Сибирь еще не созрела. Но в 1895 году, когда железная дорога дала первый толчок развитию промышленности в этом бескрайнем регионе, была создана третья английская компания. В этот раз дела шли блестяще. В 1898 году прибыл новый торговый флот. Однако российское правительство, которое вначале благоприятствовало этим предприятиям, снижая или отменяя таможенные пошлины, позже отказалось от всех преференций, и с тех пор с судоходством было покончено. Впредь не бывать Красноярску морским портом!

Вечером в гостинице было крайне оживленно. Состоялся один из тех больших сибирских банкетов, которые своей пышностью напоминают античные пиры.

Двое наших английских друзей 8 июля в четыре утра взяли извозчика и показали нам дорогу из Красноярска. Нужно ли упоминать о том, что опять шел дождь? В километре от города мы попрощались с нашими провожатыми искренним «Good bye! До свидания!» и поехали дальше по ужасной дороге через поросшие травой пологие холмы. Она шла то вниз, то вверх, как челн, танцующий по впадинам и гребням волн. Поездка, в точности похожая на вчерашнюю и позавчерашнюю, проходила по лугам, лесам и небольшим участкам возделываемой земли

вблизи деревень; все было мокрым, мрачным, печальным. Часы тянулись медленно, медленно преодолевались километры, и маленькие события путешествия: смешное удивление мужиков, пугливость лошадей, наше прибытие на сельские рынки, где мы вызывали самую забавную неразбериху, — не могли развеселить нас и склонить к разговорам. Мрачные и раздраженные, сидели мы на своих местах.

Иногда в нас поднималась настоящая ненависть к нашей судьбе, словно к врагу. Мы придерживались мнения, что вражеская воля намеренно чинит препятствия на нашем пути, поскольку это не были непреодолимые препятствия, как горы в Калгане или течение Иро, — нет, это были препятствия, которых могло и не быть за час до нашего появления и которые могли исчезнуть час спустя. Казалось, они созданы для того, чтобы измотать, ожесточить нас. Нынешняя пора года обычно известна как сухая, и все же дождь не прекращался. Эти дороги могли стать прекрасными, но были непроходимы; один солнечный день — и они были бы в хорошем состоянии, но солнце даже не выглядывало. Наши расчеты, наши прогнозы — все было перечеркнуто. Мы думали, что за один день доберемся из Красноярска в Томск, но нам для этого понадобится три, а то и четыре дня! Сибирь показала себя упрямой, словно не хотела нас пропускать, и мы ощущали, как наша раздраженная воля превращается в своенравие.

Около девяти часов мы попали на берег реки Кемчуг, притока Чулыма, который в свою очередь является притоком Оби; это было недалеко от Большой — маленькой деревни, которая носит такое причудливое название.

Мы спросили о паромной переправе — обычной барке, которая перевозит телеги.

— Была такая когда-то, — ответил нам один из жителей, которые тут же собрались вокруг нас, — но половодье снесло ее и затопило. Она теперь лежит в полуверсте отсюда на дне.

Мы спросили, есть ли поблизости мост. Крестьяне переходили реку по хлипкому мостику шириной в две ладони, по которому опасно было идти даже пешком.

— Здесь был мост, — рассказали они нам, — да его половодьем снесло.

— Тогда должен быть какой-то брод.

— Нет. Река в середине глубиной больше человеческого роста, перейти нельзя.

Тогда мы захотели воспользоваться железнодорожным мостом, как мы это сделали в Забайкалье.

— Где железная дорога? — спросили мы.

— Там, внизу, в десяти верстах отсюда.

— Есть дорога, по которой можно туда доехать?

— Нет.

— Тропа?

— Нет. Там сплошной лес, можно только пешком пройти или верхом проехать.

Мы были в растерянности. Такая маленькая речушка, как Кемчуг, утерла нам нос! Мы рассчитали, сколько времени займет постройка широкого прочного плота: потребуется не меньше двух рабочих дней. И тут мы прибегли к последнему средству. Мы позвали старосту.

Это был старый мужик с белой бородой, одетый в бархатный армяк, украшенный вышивкой, что придавало ему вид обедневшего боярина. Князь Боргезе вручил ему официальные документы, выданные министерством внутренних дел и начальником полиции империи, которые предписывали всем властям оказывать нам всяческую помощь и защиту, и сказал ему торжественным тоном:

— Прочтите!

К несчастью, староста не умел читать и величественно рассматривал документы, оказавшиеся в его руках. Но один молодой человек в военной фуражке взял бумаги у него из рук и прочитал вслух собравшимся жителям.



Старый сибирский староста

Староста глубоко поклонился. Но самое большое впечатление на этих славных людей произвел титул князя и его статус члена парламента.

— Он член итальянской думы! — повторяли они восхищенным тоном.

— Он князь!

— У него подорожная от правительства!

— Это все равно как если бы он был курьером императора!

Староста спросил, что ему делать. Князь ответил, что он обязательно должен до вечера попасть в Ачинск, поэтому ему надо как можно скорее переправиться через реку. Мужики устроили короткий

совет, по окончании которого старик с поклоном заявил, что он надеется переправить нас через Кемчуг за несколько часов. А пока он пригласил нас скоротать время в его избе, где его жена предложила нам чай в чашках для почетных гостей.

В следующее мгновение вся Большая встала под ружье; крестьяне собрались на берегу реки, вооружившись топорами, веревками, ведрами и лопатами. Сквозь двойные стекла окна мы с любопытством наблюдали за их действиями, но наличие ведер показалось нам странным. Староста заправлял работой, и вскоре мы поняли его план, а вместе с тем и предназначение ведер. Они хотели поднять затопленную лодку, лишь краешек которой торчал из воды. Несколько мужчин зашли в реку и привязали веревки к лодке; таким образом небольшими усилиями можно было подтянуть ее близко к берегу. Потом из нее вычерпают воду с помощью ведер, чтобы лодка была на плаву. Работа длилась несколько часов. Затем на берег были вынесены доски и бревна, и с необычайным мастерством, которым обладают мужики в работе с деревом, они за короткое время построили прочный причал.

Когда все было готово, мы поспешили занять свои места. К автомобилю был привязан трос, за который его затянули на паром, и тот начал двигаться, а мужчины, стоя в воде, буксировали, толкали и сопровождали его. Прикрепленный к парому трос был переброшен на другой берег, где за него стала тянуть большая толпа мужчин. Высадка прошла так же легко. Автомобиль, как триумфальную колесницу, вытнула на берег толпа, с которой катились вода и пот, но которая была довольна успехом.

После распределения вознаграждения между славными жителями Большой мы в полдень продолжили путь под радушные слова прощания. Дорога стала немного лучше. Местами мы стали встречать островки степи. В три часа на горизонте появился Ачинск, который расположен в 200 километрах от Красноярска.

Ачинск внезапно возникает перед теми, кто едет с востока, и представляет собой исключительно живописное зрелище. Дорога ведет через березовую рощу, а затем понижается, и в ложбине между деревьями показываются купола и колокольни города, за которыми вскоре следуют маленькие белые домики, чьи крыши нависают над большой рекой Чулым, а за ней бескрайняя равнина теряется в дымке дали.

У ворот Ачинска собралось множество горожан, чтобы увидеть наше прибытие. Они оставили свои тарантасы под деревьями и ожидали нас на обочине. Полицейский подал нам знак, махнув платком. Когда он увидел, что мы остановились, он испугался, что не сможет понятно объясниться, и начал усердно обозначать еду, питье и сон выразительными жестами, с гримасами, которые, казалось, очень забавляли присутствующих. Мы попросили офицера сесть в автомобиль и сопроводить нас до того места, где мы могли бы поесть, попить и поспать. Он был крайне удивлен, когда к нему обратились по-русски.

Слухи о нашем прибытии разлетелись по всему Ачинску. Люди стояли у окон и выбегали из магазинов. Мы проезжали мимо низких зданий, на которых были крепкие решетки и которые охранялись часовыми; это были известные тюрьмы. Сюда тоже дошла важная новость. Каторжники ждали нас. За окнами бритые головы напирала одна на другую, так что казалось, будто они уложены штабелями; де-

сятки рук судорожно хватались за железные прутья, и даже в полумраке помещений были заметны жадные взгляды.

Мы остановились на убогом деревянном постоялом дворе, который носил гордое звание отеля. Это была лучшая гостиница в городе. Ночью пришли люди и постучали в дверь. Никто не открыл, потому что на постоялом дворе никого не было, кроме нас. Молодой человек пришел вечером откуда-то, чтобы принести нам еду, и затем снова ушел. Люди кричали, что хотят войти, и добились своего; при свете свечи они вломились в нашу комнату и стали властно требовать спальные места. Это были приехавшие откуда-то торговцы, укутанные в меха и забрызганные уличной грязью.

Но нам удалось убедить их попытать счастья в другом месте, и они шумно удалились. В три часа утра появился молодой человек с разожженным самоваром для нашего чая. В этой гостинице — если мне не изменяет память, она называлась «Гостиница Европейская» — был самый странный обслуживающий персонал, который жил за пределами здания. Если бы нас не привела сюда полиция, мы бы могли подумать, что попали в засаду.

В половине четвертого утра мы уже выехали. Наш утренний туалет был быстро закончен, так как в маленьких городах нам приходилось спать одетыми; завернувшись в меха, мы ложились на пустые кровати, а подушкой служил мешок. Мы поспешили умыться во дворе и израсходовали при этом много воды, к удивлению сибиряков, которые привыкли пользоваться своеобразным капельным умывальником, из которого за полчаса выливается лишь стакан воды. Мужики, когда хотят умыться, набирают полный рот воды, чтобы согреть ее, затем выплевывают немного воды в пригоршню и умывают ею лицо.

Начальник полиции, у которого мы пили чай в тот вечер, сказал нам, что кроме грабителей, к которым мы уже привыкли, есть еще одна опасность: болота. Нам следует быть внимательными, чтобы выбрать правильную дорогу в Мариинск, где мы хотели переночевать на следующий день, 9 июля, и не заблудиться в извилистых болотах равнины Чулыма. Чтобы не допустить такой беды, он предложил проводника в лице его лейтенанта, который должен был вывести нас на правильную дорогу. И на следующее утро лейтенант выехал перед нами в тарантасе, запряженном двумя великолепными скакунами.

Шел дождь; было холодно. Ниже города мы пересекли Чулым на одном из обычных сибирских паромов, который состоял из платформы на двух лодках и напоминал широкий плот, а затем, преследуемые настоящими тучами насекомых, поехали по низкой травянистой равнине, то тут, то там покрытой камышом — признаком болотистой местности. Дорога была топкой, но нетрудной. Нам не нравилось медленно тащиться за тарантасом, и мы уже собирались обогнать его и попрощаться с бородатым офицером, нашим проводником, будучи твердо уверенными, что вполне можем дать отпор болотам Чулыма после победы над болотами реки Хараа-Гол, как вдруг автомобиль остановился и накренился на один бок.

Мы застряли. Болота Чулыма безотлагательно потребовали нашего внимания.

УЧЕНЫЙ ТОМСК

НА ПУТИ
В МАРИИНСК →
В ТРЯСИНЕ → НАШИ
ДРУЗЬЯ МУЖИКИ →
РЫВКАМИ И ТОЛЧ-
КАМИ → ОТЧАЯНИЕ →
«БОЛЬШОЙ ЗВЕРЬ» →
ЗАСТРЯЛИ В КУС-
ТАРНИКЕ → ТОМСК →
В КОЛЫВАНЬ → ОБЬ
И ЕЕ БОЛОТА →
КОЛЫВАНЬ

Автомобиль увяз задними колесами. Этторе, сидящий за рулем, с сожалением заметил:

— Если бы я ехал быстрее, мы бы, возможно, проскочили.

Убежденный, что вина лежит на нем, он хотел обойтись без посторонней помощи в освобождении, делая рывки то вперед, то назад. Но колеса проскальзывали, прокручивались в ямах и закапывались еще глубже, поэтому нам, пытающимся толкать, на спину и в лицо летели брызги черной грязи.

— Это бесполезно! Нам нужна помощь! — воскликнул дон Шипионе.

Офицер развернул тарантас и погнал в город, чтобы собрать людей и бревна. Через час прибыли жандармы и солдаты, все вооруженные, присланные из дежурного караула; ими командовал богатырского вида бородатый сержант, который выглядел как наполеоновский сапер. Явились также шкиперы Чулыма с досками. Чтобы поднять машину и вытащить ее из болота, потребовалось целых два часа напряженной работы.

Сколько различных людей уже трудилось над автомобилем, толкало его, тянуло и поднимало! Сколько языков выражали одни и те же мысли, сколько человек тяжело дышало от усилий, сколько волей объединялось с нашей! Толпа русских солдат в длинных шинелях с башлыками, похожих на монашеские рясы, в обычных плоских фуражках, в высоких неуклюжих сапогах, с патронташами на поясе, с длинными саблями на боку, — все они хлопотали вокруг большой серой машины, покорные приказу сержанта-богатыря, упиравшегося в спицы колес; эта толпа производила воинственное впечатление. Перед глазами встает эпизод битвы — спасение причудливой пушки!



Поломка на сибирской дороге

Затем мы без каких-либо происшествий пересекли широкую равнину и достигли бесконечной волнистой местности с холмами, то голыми, то лесистыми. Чем дальше мы продвигались, тем менее проходимой становилась дорога: повсюду были ямы, канавы, рвы. Поэтому мы выбирали то одну проселочную дорогу, то другую — из-за постоянного человеческого самообмана, что хорошо там, где нас нет. Возможно, из этого заблуждения и возникает зависть. Порой мы теряли дорогу и были

вынуждены возвращаться к последней деревне, чтобы снова ее отыскать. Нас не покидала надежда, что в следующий момент мы выедем на отличный тракт, который нам обещали все карты и в поисках которой мы, полные горького разочарования, проехали 2000 километров. Чем дольше мы напрасно ее искали, тем ближе казалась она нам; в большом расстоянии, которое мы преодолели, не встретив ее, мы видели неопровержимое доказательство ее непосредственной близости.

Пейзаж приобрел утомительную монотонность: повсюду степь с группами цветов и берез и небольшими болотами. В одном месте, полном цветов, нам пришлось остановиться, чтобы сменить пневматическую шину, при этом вокруг нас собралось несколько мужиков, проезжавших мимо на телегах. Они с большим интересом наблюдали за манипуляциями, щупали резину, разговаривали между собой, снова щупали ее; надувание с помощью воздушного насоса они одобрили с убежденным выражением лица. Из их разговоров мы поняли, что у них сложилось очень своеобразное представление об автомобиле, похожее на то, какое было у китайцев с их идеей о запертой лошади, — представление, которое, как мы выяснили позже и при других обстоятельствах, было из числа самых естественных для мышления мужиков. Больше всего в автомобиле им бросалась в глаза толщина резиновых шин, и именно в этих шинах они видели всю тайну движения. В резиновых шинах заключена сила, скорость; в них есть чудесный механизм, который крутит колеса; поэтому они такие большие. Китайцы склонны к долгим размышлениям — славяне непритязательны; у первых слишком много воображения, у вторых — слишком мало. Мужик всегда ближе к правдоподобию; можно сказать, что он видит динамо-машину в своем воображении.

В пять часов мы отправились на пароме из города Мариинска через Кию. Несмотря на то что она производила впечатление большой реки, Кия всего лишь приток Чулыма. По сути, речь идет о мелководной реке, но в половодье она разлилась и показалась нам довольно значительной. На другом берегу стояло много людей. Во главе их был пристав, красивый старик с Андреевским крестом, который торжественно поприветствовал нас. После приветствия он попросил нас въехать в деревню медленно, очень медленно. Князь Боргезе успокоил его, сказав, что никаких несчастных случаев не будет.

— Нет, нет, я это знаю, — ответил пристав с вежливой улыбкой. — Я лишь прошу вас ехать медленно, чтобы люди, вверенные моему руководству, смогли полюбоваться вами во всей красе.

Эта отеческая просьба правителя города оказалась совершенно напрасной, так как улицы Мариинска были в таком состоянии, что сами по себе требовали от нас торжественного шествия. Толпа окружила нас, мальчишки, разумеется, в первом ряду, а между пешеходами передвигались всадники и извозчики с более аристократичными представителями населения. Нас проводили в земский дом, после того как мы с половины четвертого утра до половины шестого вечера, то есть за 14 часов непрерывной езды, проехали 160 километров, а значит, двигались со скоростью ниже 11,5 километра в час. Но на следующий день нам предстояло пройти еще меньше.

Мы встали в два ночи и в три уже выехали. Мы сдвигали время выезда на все более ранний час, чтобы воспользоваться ясностью

ночи — так как хорошая погода держалась в ночное время — и неизменным светом. В тот день, 10 июля, в час или в два мы уже хотели быть в Томске, что в 237 километрах, и таким образом позволить себе полдня отдохнуть. Но судьба распорядилась иначе, а ее решения, как известно, окончательны.

Дорога сначала была хорошей, но потом стала кошмарной. Я уже упоминал, что невозможно себе представить, насколько плохи сибирские дороги в дождливую погоду, и все же с точки зрения автомобильного спорта существует нечто еще более ужасное: сибирские дороги после дождя. Когда идет дождь, грязь глубокая, но мягкая и жидкая, проехать по ней все равно что преодолеть реку; колеса проскальзывают, проворачиваются вхолостую, скользят вбок — в общем, делают все что угодно, но только не вращаются, однако и не застревают. Но когда дождь перестает и дорога начинает высыхать, грязь становится липкой, автомобиль увязает и не может двигаться дальше. Погружение намного хуже, чем скольжение. Мы разделяли все неприятные происшествия за время нашей поездки на четыре группы в зависимости от уровня проблемы: опрокидывание, погружение, увязание в песке, скольжение. Погружение было несчастным случаем второй степени. По дороге в Томск нам пришлось пережить этот несчастный случай второй степени не менее восьми раз.



Сибирские деревенские жители помогают поднять автомобиль

В этом было виновато солнце. Буквально. Утром мы с радостью приветствовали смену погоды. Ветер переменился, облака, вздымавшиеся на горизонте, разметало белыми клочьями по ясному небу и унесло, и возшло солнце, сияющее, чистое, теплое. Уже в пять часов грязь начала становиться опасной. Мы заметили, как машине пришлось напрягаться, чтобы не застрять, и не смогли найти никакого другого средства против этого, кроме скорости. Мы ехали скачками. Но в деревнях из-за препятствий, положенных поперек дороги досок и свободно передвигающихся животных было невозможно ехать быстро. Там, где грязь была наиболее глубокой, мы погружались с досадной регулярностью и надолго застревали.

В Томске один заслуживающий доверия чиновник рассказал Пьеру Леруа-Болье, знаменитому исследователю современной России, о быке, который во время таяния снега перед воротами своего хлева утонул в трясине. Я ссылаюсь на столь авторитетный источник,

потому что этот факт может показаться невероятным, хотя, в сущности, не является преувеличением. Достаточно поехать по Сибири, чтобы в этом убедиться. В грязи деревень утонуло наше терпение. Жители, чтобы проложить себе путь, сооружают вдоль домов дощатые настилы, а чтобы повозкам было легче проехать, бросают в грязь связки хвороста, ветки и солому. Но эти наполнители не справлялись под весом автомобиля. На некоторых улицах, несомненно лучших, поперек уложены бревна, так что получается своеобразная простая мостовая, которую мы иногда встречали и далеко от деревень; на такой мостовой наша бедная машина беспрестанно подпрыгивала и в любую секунду грозила рассыпаться на части. Но в деревнях, к счастью, помимо неприятностей мы нашли и лекарство: жители всегда оказывались дружелюбными и услужливыми.

Если бы мужики действительно были теми грабителями, какими их описывали, они могли бы совершенно спокойно обчистить нас сотни раз. Мы нашли в них друзей, полных добродушия, самоотверженности, простоты, благоразумия и неутомимости. Женщины, конечно, верили, что наша повозка приводится в движение дьяволом, и неоднократно осеняли себя крестным знаменем, но мужчины не проявляли никакого страха, особенно когда «дьявол» предоставлял им возможность заработать несколько рублей.

С помощью крестьян мы изготовили огромные рычаги, которые подняли машину и позволили подложить под колеса камни и деревянные обрубки. Эти спасательные работы всегда длятся несколько часов.



Поднятие «Италы» из деревенской грязи

Вдалеке от деревень, без надежды на быструю помощь, наше положение оказывалось тревожным. Автомобиль был покрыт грязью в такой степени, что оказался перекрыт доступ воздуха в радиатор. Мотор, вынужденный напряженно работать, перегрелся и излучал жар; он был готов вот-вот расплавиться. Посреди такого количества грязи мы не нашли воды, чтобы наполнить радиатор, который со свистом выпускал облака пара через запорный клапан. Когда мы открывали этот клапан в надежде охладить воду, омывающую цилиндры, из него вырывался

высокий столб кипящей воды, исходящей паром, — настоящий гейзер, который заставлял нас отступать назад и закрывать лица руками. Нам пришлось копать лопатами в грязи ямы и ждать, пока в них соберется немного земляной воды, чтобы ее можно было зачерпнуть стаканом. И вот этой вязкой слякотью мы снова заполнили радиатор. Расход бензина был колоссальным; акселератор постоянно работал; нас всегда окружали облака белого едкого пара.

Мы на большой скорости пересекали канавы, опасаясь покрытой грязью земли. Автомобиль взмывал передними колесами ввысь и затем резко ударялся об землю. В один из таких прыжков мы услышали металлический звон, как будто что-то треснуло. Задняя часть автомобиля ударилась о землю с такой силой, что бензобак проскользил по земле и его железная оболочка содралась, как апельсиновая кожура. Мы молчали в течение нескольких часов. Первая мрачная тень сомнения упала на наши надежды на победу.

До сих пор мы пребывали в заблуждении, что каждая трудность, каждая опасность — последняя. Мы верили, что начали путь с плохого конца и что чем дальше мы продвигаемся, тем легче все пойдет. Но теперь мы заметили, что препятствия нарастали. Еще никогда мы не встречали такой плохой дороги, а мы едва добрались до центра Сибири! Каждый день мы работали, не давая себе отдохнуть, по шестнадцать, восемнадцать часов, чтобы преодолеть эти ужасные участки. Но выдержит ли автомобиль такие нагрузки, на которые он не был рассчитан? Сама машина была еще цела, но кузов начал разбалтываться из-за ударов и рывков, соединение его частей ослабло, он раскачивался взад и вперед, и мы чувствовали, как доски расползаются под нашими ногами. Баки грозили отвалиться. В конце концов я спросил князя:

- И долго она так проедет?
- Нет, — ответил он.
- Сколько автомобиль сможет сопротивляться?
- Максимум 500 километров.

В эти моменты уныния мы были убеждены, что нас ожидают еще тысячи километров таких же плохих дорог. Вот, значит, и конец!



«Итала» увязла
недалеко от Томска

Мы следили за ходом автомобиля со страхом, не лишенным симпатии. В конечном счете мы полюбили эту машину. Мы смотрели на нее почти как на живое существо, называли ее «наш большой зверь», кричали: «Браво!» — когда она преодолевала трудности, жалели ее, когда она застревала в дорожной грязи, подстегивали ее ободряющими словами на крутых подъемах, словно она была лошадью. Целый месяц мы

не покидали ее ни на минуту, сжились с ней, и наша усталость, казалось, была и ее усталостью. Настолько близкие отношения сделали нас знакомыми с ее натурой, все шумы и звуки ее движений были нам хорошо известны, и мы сразу замечали малейшие неполадки. Мы всегда с величайшей тревогой прислушивались к пыхтению двигателя и следили за появлением первых симптомов болезни.

В семь часов вечера мы выбрались на короткий участок хорошей дороги с надеждой доехать до Томска. Город был всего в 54 километрах. В девять или десять часов мы могли бы находиться в его гостинице. И тут показалось небольшое болото на дне широкой канавы. Не было никакой возможности ее объехать. Справа и слева густой лес из берез и елей — заблудившийся кусок тайги. Князь вышел, чтобы проверить почву, вошел в болото и почувствовал, что ноги погружаются в трясину. Другого средства, кроме скорости, не было.

Автомобиль отъехал назад, взял разбег, устремился в канаву, взрыхлил грязь передними колесами и огромным кошачьим прыжком ринулся дальше. Мы думали, что опасность уже позади, когда почувствовали, что стоим на месте, хотя мотор продолжал работать. Машина до конца не проехала: задние колеса увязли целиком. Они плотно застряли и были неподвижны, как зажатые струбциной, и ни усилия мотора, ни сила наших рук не могли сдвинуть их с места.

В трех километрах должно было находиться село Турунтаево. Дон Шипионе поручил нам охранять автомобиль и отправился туда, чтобы привести помощь. Через час мы увидели, как он возвращается назад в сопровождении десяти мужиков, ведущих четырех лошадей. Крестьяне не хотели идти за ним, пока он не показал старосте свои чудодейственные бумаги.

Лошадей запрягли; они начали тащить, и люди тащили тоже, но все их усилия были напрасны, поэтому мужики рассыпались по лесу, чтобы повалить деревья и соорудить рычаги.

Около половины десятого мы снова принялись за работу. С помощью рычагов освобождение прошло легко. Меньше чем за полчаса мы смогли продолжить путь, чтобы переночевать в деревне Турунтаево в доме старой крестьянки.

Сегодня завершился первый месяц нашего путешествия!

В три часа утра мы выехали из Турунтаево. Проехав примерно 20 километров, мы оказались в селе Халдееве. Прежде чем проехать через него, мы сначала решили познакомиться с его уличной грязью и сочли ее непроходимой. Мы постучались в избу старосты и попросили его найти нам пять крепких тягловых лошадей.

В этот момент прибыл запряженный двумя лошадьми тарантас, оттуда вышел полицейский и подробнее расспросил нас, что случилось.

— В Томск, — сказал он нам, — проникли слухи, что на вас напали. Губернатор, полковник барон Нолькен, сегодня ночью отдал мне приказ незамедлительно отправиться на ваши поиски. И так я доехал сюда, объезжая деревню за деревней. Рад найти вас в полном здравии.

Два часа спустя мы увидели блестящие золотые купола Томска, которые выделялись на темном фоне лесов.

Начальник полиции, окруженный своими офицерами, ожидал нас у въезда в Томск и радушно поприветствовал там.

— Губернатор ожидает вас, — сказал он потом. — Он желает не-медленно говорить с вами.

— В таком виде? — спросили мы и указали на наши грязные одеж-ды и пыльные лица.

— Да, прямо так! Он хочет вас поприветствовать. Я провожу. Следуйте за мной.

Он сел в блестящий экипаж, которым управлял кучер богатыр-ского телосложения в голубом армяке. Поездка была ужасной. Дороги интеллектуальной столицы Сибири ни в чем не уступали до-рогам Халдеева, и мы неоднократно оказывались в опасности по-терпеть позорное кораблекрушение. Но, несмотря на запущенность улиц, Томск показался нам удивительным, элегантным, впечатля-ющим — возможно, по контрасту с тайгой. Мы ехали через рынки, на которых было полно людей, так же как в Иркутске. Но чем дальше мы заезжали внутрь города, тем больше он терял характерное свое-образие сибирских городов: он становился более изысканным; мы увидели современные дворцы, большие магазины, склады и затем роскошную гостиницу, в которой мы потом и остановились.

Томск, по нашему мнению, не отличается от больших городов ев-ропейской части России; его жизнь могла бы создать видимость, буд-то мы находимся в пригороде Петербурга. Здесь ездили быстрые из-возчики с узкими лавочками без спинки, на которых, если ехать вдвоем, нужно брать друг друга под руки, гужевые повозки, велоси-педы. По тротуарам прогуливались — неожиданное зрелище — эле-гантные сибирские дамы в летних туалетах. Томск на самом деле за-служивает славы аристократического города.

Сибирская железная дорога оставила город далеко в стороне, что, возможно, нанесло ущерб его торговле. Но Томск ведет более изысканную жизнь: он является большим интеллектуальным центром Сибири. Вся любознательная молодежь стекается в его прекрасный университет, подобно американским университетам изолированный в живописной березовой роще, между ветвями которой видны не-большие изящные домики студентов. Со всех концов Сибири моло-дежь устремляется и в современную техническую школу, а также в грандиозную библиотеку. Город называют «ученый Томск».

Губернатор, полковник барон Нолькен, принял нас с радушной болтливостью и пригласил на завтрак и обед. Мы провели много ча-сов в этом дворце, в залах которого горели каминные, словно среди зимы, и где мы наслаждались приятным чувством отдыха от неуютно-го одиночества. Полковник показывал нам своих медведей в саду; его сын продемонстрировал великолепных лошадей — чудесные эк-земпляры местной, знаменитой в России породы, а баронесса позво-лила нам полюбоваться своей ланью, которая брала еду из ее рук. У ворот дворца стояли просители: цыгане, раненные в ссоре, мужики, которые хотели подать жалобы, — оборванная, молчаливая, терпе-ливая, упрямая толпа, не знавшая договоренностей с чиновниками и офицерами, желавшая говорить с самим губернатором и ожидав-шая часа аудиенции. Губернатор подошел к воротам, выслушал жа-лобы и отправил людей по домам со словами: «Мы посмотрим!» И тол-па разошлась, довольная, что ей довелось поговорить с ним.

Барон Нолькен — симпатичный представитель дворянства, если я не ошибаюсь, немецкого происхождения. Его лицо испещрено шрамами — это память о революционерах. Два года назад, будучи вице-губернатором Варшавы, он получил письма с угрозами и нашел на письменном столе свой смертный приговор, вынесенный ему революционерами. Однажды вечером на него напали и оставили на улице, сочтя мертвым; он получил 42 ранения. Однако он выздоровел и потом встал во главе Томской губернии, которая по величине не уступала Германской империи. Губернаторство в Сибири, которое раньше считалось должностью в наказание, теперь наиболее востребовано и присуждается как награда. Оно тоже опасно: в прошлом году омского губернатора и двух сопровождавших его жандармов убили посреди улицы. Но по крайней мере здесь менее тревожно, чем в европейской части России, где губернаторов зачастую ждет настоящая кровавая расправа. С нигилизмом был знаком и командир полиции Томска, тоже служивший в Варшаве.



Паром на конной тяге

— В Варшаве жизнь была бы совершенно очаровательной, — говорил он, рассказывая о прежних событиях, — но в этом прекрасном месте слишком много стреляют!

Недалеко от резиденции губернатора виднелись руины большого дворца. Это был роскошный театр, подаренный городу богатым торговцем и два года назад сожженный во время солдатского бунта. Поскольку мятежники не могли разрушить дворец губернатора, они по крайней мере разгромили один из соседних дворцов. После войны было время, когда вся империя была на грани раскола. Мир услышал лишь смутное и неполное эхо этого начала катастрофы. В Иркутске, Красноярске, Томске, Омске перестали работать телеграф и почта. Поездами управляли оставшиеся верными солдаты. Войска, возвращавшиеся из Маньчжурии, переносили ужасы войны на землю собственного отечества. Торговля остановилась, все магазины и дома были забаррикадированы, крупные города словно вымерли. И все это было сделано не для победы идеалов, не для разрешения политических споров. Это не являлось революцией — это было куда менее запутанное явление: сотни тысяч человек научились убивать и опустошать во время войны и следовали полученным урокам даже после окончания сражений!

Когда поздно вечером мы возвращались в гостиницу, мы встретили полки, выходящие из лагеря по пустынной дороге, освещенной розовым сиянием сибирской ночи. Солдаты на марше пели свои песни, а в стволах ружей несли букеты полевых цветов.

На следующий день, 12 июля, в четыре часа утра мы покинули Томск. Погода все еще была скверной. Впереди нас галопировали два казака, которые получили приказ показать нам дорогу из города. нас сопровождало некоторое количество велосипедистов и мотоциклистов.

Мы больше не надеялись на возвращение солнца. Добраться до Омска, находящегося в 960 километрах, казалось недостижимым желанием. Полковник Нолькен составил для нас список основных деревьев на нашем маршруте, в которых мы могли бы остановиться. Мы рассчитывали за день проходить не более 150 километров. Кто бы мог подумать, что солнце возьмется нас сопровождать — сначала робко, блекло, нерешительно, едва выглянув и снова скрываясь. А вдруг это солнце будет становиться все смелее, все теплее, пока наконец не сожжет нас палящим жаром, не высушит грязь и не сделает дорогу твердой, создав нам надежную основу для поездки? Нет, мы рассчитывали на дождь!

Наша странная процессия покинула город и через несколько минут остановилась на правом берегу Томи, которая текла в тумане, широкая, как морской пролив.



Сибирские паромщики

— Посмотрите сюда, господа! — обратился к нам властный голос.

Это был фотограф, с виду офицер кавалерии в отставке, который при помощи своей жены установил огромный фотографический аппарат и подстерегал нас тут уже бог весть сколько часов. Мы посмотрели. Он сменил пластину и приказал:

— Не двигайтесь!

— Но мы торопимся!

— Я тоже!

Мы переправились через Томь на самом причудливом пароме в мире. Четыре лошади ходили рысью по кругу по передней части парома в конных вóротах, приводя тем самым в движение просто сколоченные, громыхающие и медлительные лопастные колеса.

В пять часов мы сошли со странного лошадиного парома и поехали вдоль левого берега Томи на юг. Примерно через 20 километров езды по холмистой местности мы оказались в великолепном лесу из огромных елей — последнем островке темной, потрясающей, мрачной тайги. Нам не терпелось выехать из нее.

Спустя четыре часа группы деревьев стали встречаться всё реже. Рассыпанные по зеленой монотонности степи, они напоминали последние облачка прошедшей мимо грозы. Рельеф местности выровнялся и стал почти пустынным. Нам встретилось несколько деревень, а затем мы оказались на правом берегу Оби, которая была еще шире, медлительнее, ленивее и меланхоличнее, чем Томь. Другой берег был настолько далеко, что вместо него виднелась лишь зеленая полоска на горизонте. Железнодорожному самоходному парому, который также приводился в движение лошадьми, потребовалось длительное время на переправу. Паромщики сообщили нам, что в 30 километрах от берега мы наткнемся на болотистую почву.

Мы прошли эту опасную болотистую местность необычным способом.

На берегу нас ожидал пристав Колывани, которому губернатор велел показать нам дорогу. Его ждал тарантас, запряженный тремя лошадьми, которым управлял кучер-киргиз. Пристав запрыгнул в экипаж и попросил нас следовать за ним с максимальным вниманием.



Застряли на пути между Томском и Колыванью

— Если отклонитесь хоть на шаг от правильного пути, — объяснил он, — вы увязнете. Я вас уверяю, вас проведут быстро.

И в самом деле, киргиз безжалостно хлестал лошадей; тройка мчалась диким галопом, а мы за ней. Это была отчаянная гонка по высокой траве и кустам, между которыми блестели широкие зеркала воды. Через пять минут мы увидели боковую тропу, которая нам показалась лучше, чем та, по которой мы ехали; мы свернули на нее — и увязли!

К счастью, мы по-прежнему были вблизи Оби. Когда все попытки вытянуть машину с помощью трех лошадей провалились, киргиз решительно повернул к реке и позвал людей. Пришли мужики и паромщики, и менее чем за полчаса нас снова вытянули из болота.

— Я же вам говорил, князь Боргезе, — воскликнул пристав, — что вам нужно следовать за мной!

С того момента мы следовали за ним с верностью собаки. Тройка описывала фантастические дуги; иногда она пропадала из виду за кустарником, купами болотных растений, карликовыми ивами и ситником; тогда мы ориентировались по звуку колокольчика на дуге, под которой средняя лошадь вытягивала шею при беге; мы ориентировались также по кнуту и меховой шапке киргиза, которые парили над растительностью. Часто вода высоко плескала под колесами, и мы чувствовали, как автомобиль слегка погружался; но скорость спасала нас. В этой безумной гонке было что-то романтическое. Мы находили удовольствие в быстрой езде.

Каждые десять километров тройка меняла лошадей на свежих, а также сменялся кучер. Смена производилась молниеносно; нам почти не приходилось ждать. Мы переправились через небольшую реку на старой полуразрушенной барке, и нам вместе с приставом и мужиками пришлось потрудиться, чтобы укрепить мостки, которые грозили обрушиться под тяжестью автомобиля. По ту сторону ландшафт стал волнистым. Болотистая местность закончилась. Около семи часов мы увидели над плоской линией горизонта остроконечные колокольни. Через полчаса мы въехали в Колывань.

Население ждало нас так же, как и в Мариинске. Оно высыпало из города пешком, верхом и в телегах. Городничий тоже появился и стоял отдельно в центре пустого круга, который жители образовали вокруг него из уважения. Едва он нас увидел, как пошел нам навстречу, чтобы официально поприветствовать. Но неожиданно наше торжественное появление прервал уникальный инцидент.

Сотни голов скота возвращались с поля в свои стойла со скоростью, свидетельствующей, что они соскучились по дому, когда...

Но будет лучше, если я сначала расскажу о привычке сибирского скота, которая выдает лучшее социальное воспитание. Почти все пастбища в Сибири принадлежат общинам, то есть являются коллективной собственностью. Утром жители открывают двери хлева, и скот выходит за ворота, чтобы отправиться пастись на общую траву; вечером стадо всё вместе возвращается в местечко, как это делают дети, когда идут из школы. Как только стадо заходит в город, каждое животное отделяется от своих спутников и самостоятельно идет домой; его хлев стоит открытым, оно заходит туда; стадо становится все меньше, пока не остается одно-единственное животное, самое последнее, которое исчезает в последнем доме.

Мы прибыли в Колывань как раз во время вечернего возвращения скота в город. Животные испугались автомобиля, устремились в город и одновременно с нами вышли на центральную улицу. Жители побежали, городничий исчез, при этом половина его приветственной речи встала комом у него в горле. Мы оказались посреди огромного облака пыли, окруженные лесом рогов, топотом, ревом и криками. Мы могли бы подумать, что находимся в центре

крайне странного боя быков. Наконец с этой свитой мы прибыли к общинному дому.

Вскоре снова появился городничий и наконец смог завершить свою приветственную речь, прерванную таким неудачным образом. После этого он описал нам бедственное положение Колывани.

— Город, с которым почти покончено! — сказал он. — Он был богат, а теперь беден; он был населен, а теперь стоит опустевший.

— А что тому причиной?

— Железная дорога. Колывань осталась севернее железной дороги и поэтому оказалась покинутой. Все едут в Ново-Николаевск, который перетягивает на себя торговлю Колывани и Томска, — большой город, который через несколько лет станет даже красивее, чем Томск. В нем уже 20 тысяч жителей!

Города растут как грибы не только в Америке — в Сибири тоже много примеров такого роста!

Женщина с энергичным нравом и пышными формами позаботилась о нашем физическом благополучии.

— Я подумала, что вы проголодались, поэтому я велела приготовить еду. Она сейчас будет готова. Есть щи, котлеты, жареная курица, белый хлеб, пиво, чай...

О Колывань, город изысканного наслаждения!..

В СТЕПИ

СТЕПЬ → ТЕЛЕГРАФ

В КАИНСКЕ →

ТОРМОЗ ГОРИТ →

ОМСК → ПРОБУЖ-

ДЕНИЕ СИБИРИ →

УСТАЛОСТЬ → ЕЩЕ

РАЗ, СТЕПЬ → СТЕП-

НОЙ ПОЖАР →

ИШИМ

В Колывани, как и в других местах стоянки до самого конца нашего путешествия, мы нашли дневной запас бензина и масла для машины. Мы никогда не наполняли баки под завязку, чтобы не увеличивать вес машины сверх предела, и во время отъезда у нас с собой было ровно столько, сколько требовалось на 700–800 километров.

Тринадцатого июля в четыре часа утра мы выехали в направлении Каинска, расположенного в 340 километрах от Колывани. Небо было затянуто тучами и снова грозило дождем. Через час после отъезда начался проливной дождь, но душ был непродолжительным. В семь часов свежий восточный ветер разогнал тучи, и солнце начало светить с самого безоблачного неба, какое только существует на свете.

Дорога, по которой мы ехали, не заслужила бы в Европе даже названия лесной тропинки, но она была твердой, ровной и равномерной, и нам она показалась прекрасной, несмотря на болота, которые обрамляли ее с обеих сторон и были покрыты очень высокой густой растительностью. С болот поднимались стаи птиц: белые цапли, бекасы, неуклюжие в полете лысухи и настоящие тучи белогрудых ворон, которые временами вились вокруг автомобиля как бешеные, в конце концов натываясь на него и падая в чуть ли не смертельном оцепенении. Множество бабочек прилипло к радиатору, который был усыпан ими, как ящик коллекционера.

После длительных трудностей нам посчастливилось вновь насладиться поездкой. С часами в руках мы считали верстовые столбы, которые стремительно проносились мимо нас; на некоторых участках наша скорость достигала 60 километров в час! Но нас задерживала тьма крошечных мостов, заметных издали, потому что деревянные парапеты были раскрашены белыми, черными и красными полосами и иногда создавали впечатление неподвижных групп людей, стоящих посреди полей. Эти мосты были настолько короткими, что, когда передние колеса спускались по наклонному съезду, задние оставались на въезде, и часто случалось так, что в таком положении автомобиль ударялся кожухом мотора о настил — «бился брюхом», как мы говорили. Чтобы этого избежать, нам приходилось преодолевать мосты с большой осторожностью.

Через несколько деревень, которые были на нашем пути, мы проехали на большой скорости. Был государственный праздник. Мы встретили процессии мужиков. Впереди них шагали попы, облаченные в ризы, на голове митра, которая своей формой напоминает российскую императорскую корону; позади шли женщины с головами, покрытыми красными платками, в коротких мужских куртках и высоких мужских сапогах. Процессии занимали всю ширину улицы и двигались медленно, неся кресты и иконы, с песнями и молитвами.

Чтобы не мешать священному действию, мы остановились, но наша предусмотрительность оказалась напрасной. Молитвы и песни умолкли, набожные люди, включая попов, на миг забыли о любимом Боге, чтобы в восторге обстоятельно нас рассмотреть; все иконы были повернуты в нашу сторону и обратили к нам черные лица византийских святых в золотых рамах. Лишь спустя какое-то время процессия продолжила движение; песни зазвучали громче и вдохновеннее, чтобы испросить прощения за перерыв. Несомненно, автомобиль

нанес их богослужению большой ущерб. Церковные служки, празднично бьющие в колокола, как того требует обычай во время шествия процессии, прекратили звонить и следили взглядами, воспользовавшись преимуществом высоты колоколен, за автомобилем, несущимся вдали в облаке пыли, оседающей на поля.



Киргиз

После обеда мы оказались в настоящем степном регионе — на Барабинской низменности, которая напоминает монгольские степи. Вот только те были куда более зелеными и сочными, влажными, покрытыми группами карликовых деревьев и маленькими кустиками. Мы снова увидели здесь деревья, а именно березы, которые в тайге достигали гигантских размеров, а в степи оставались совсем низкими, — убогие карикатуры на самих себя, лелеявшие надежду стать совсем маленькими и спрятаться в траве. Большие болота и озера все время блестели на смутно различимом горизонте; когда мы видели их издалека, нам казалось, будто мы едем к какому-то неизвестному морю.

На этой совершенно бескрайней равнине повсюду виднелась водная гладь; синева сменялась зеленью, рябь волн — неподвижностью земли. Долгое время мы ехали по берегу живописного Убинского озера, вдоль блестящего зеркала воды. Через многочисленные реки мы переправлялись на удобных барках.

В степи мы снова увидели юрты; это были киргизские юрты, которые ничем не отличаются от монгольских. Их небольшие купола, возможно, представляют собой единственную форму здания, которая противостоит равнинным ураганам. Это жилища всех народов, которые живут на открытом пространстве и в одиночестве.

Около семи часов мы оказались в Каинске, окруженном десятками ветряных мельниц. Их длинные неподвижные крылья на фоне горизонта казались крестами на кладбище великанов. Наше прибытие осталось почти незамеченным, потому что как раз проходила

ярмарка и в центре торговой площади были установлены цирк и карусель. Звучали шарманки и трубы, кричали глашатаи, и все население города, которое теснилось вокруг этих чудесных вещей, повернулось спиной к дороге, по которой мы ехали. Но солдаты увидели нас, обернулись, позвали своих товарищей, и толпа в два счета, как по команде, повернулась спиной к ярмарке и удивленными лицами к нам. Шарманки и трубы прервали свои мелодии, а глашатаи с высоты своих помостов смотрели на нас с враждебным любопытством, как на удачливых конкурентов. Мы ехали по опустевшим улицам в поисках гостиницы и нашли самую убогую и самую грязную во всей Сибири.

Мне не удалось зайти в помещение телеграфа в Каинске. Меня выпроводили, словно я пришел туда, чтобы заложить динамитную бомбу. Дорогу к нему мне указал молодой человек. Двери телеграфа были закрыты. Мы постучали, и раздраженный голос прокричал мне из-за двери:

— Кто вы?

Я назвал имя и звание.

— Приходите завтра!

— Я не могу. Завтра на рассвете я уезжаю, и мне нужно отправить телеграмму.

— Уходите восвояси!

— Откройте, я покажу вам мои документы. Вы не отправляете телеграмм?

— Отправляю. Но вас я не знаю.



Пополнение запаса воды в сибирской деревне

Получается, это был телеграф исключительно для знакомых.

— Мне нужно телеграфировать губернатору Томска.

— Идите себе восвояси!

В голосе появились угрожающие нотки. Но я настаивал. Мужчина за дверью что-то кричал, чего я не понял, но было очевидно, что молодой человек понял очень хорошо. Он поспешил оттуда обратиться и сделал мне знак следовать за ним.

— Что же случилось? — спросил я его.

На бегу он ответил мне жестом, обозначающим выстрел из ружья, и при этом выдавил из себя односложные, но при этом красноречивые слова: «Бум! Бум!»

Значит, моя газета сегодняшним вечером останется без отчета о нашей поездке. «Всегда лучше, — подумал я, — остаться без отчета, чем без докладчика». И вернулся в гостиницу.

Под Каинском мы пересекли Омь недалеко от города по странному деревянному мосту, который опустился так, что почти полностью оказался под водой. Мы назвали его мостовым бродом. Это было 14 июля в четыре часа утра. Мы продолжили нашу быструю поездку по необъятной равнине, из которой не выберемся больше до самой европейской границы. Мы больше не ожидали никаких других возвышенностей, кроме Урала.

Через два часа пошел сильный дождь, и дорога сразу стала непроходимой, поэтому мы нашли убежище на железнодорожном переезде в домике путевого обходчика. Мы не хотели снова прибегать к обмотке колес цепью, чтобы проехать через эту грязь. Я забыл упомянуть, что маневр с цепью имел свои минусы, и даже очень серьезные, из-за которых его использование было нежелательным: цепь резала пневматические шины и, что еще хуже, повреждала спицы колеса, ослабляя их крепление к ободу. Левое ведущее колесо начало внушать нам опасения: на нем во впадинах для спиц были трещины, и иногда оно скрипело. Поломка колеса означала, что мы застрянем на дороге без возможности ремонта. Нам нужно было быть осторожными.

Впрочем, Сибирь научила нас укрощать свое нетерпение. Она научила нас некоторому фатализму, который является основной чертой славянского национального характера и который, вероятно, берет свое начало именно из привычки противостоять непреодолимым трудностям, проистекающим из суровости климата. У человека могут быть самые неотложные дела, он может находиться под гнетом величайшей нужды, но, если погода останавливает, он должен подчиниться и повиноваться. Необходимость склониться перед этой силой, ждать необозримо долгое время в конце концов распространяет спокойствие на этот вынужденный отказ от собственной независимости; человек инстинктивно подчиняется высшим силам; он покорно и без сопротивления склоняет голову перед погодой, как перед императорскими указами, перед наводнением, перед распоряжениями полиции. В случае как одного, так и другого говорят: «Ничего!» Верховным самодержцем России является не царь, а климат.

Сколько еще нам придется пробыть здесь? Небо было темным и заряженным дождем так, будто до сих пор ни капли не вылилось! Путевой обходчик заявил, что нам предстоит еще примерно 60 километров очень плохой дороги, но потом дорога будет хорошей даже в дождливую погоду, потому что она песчаная. Через час мы заметили, что тучи больше не тянутся с запада на восток, а беспорядочно в фантастическом бегстве устремляются прямо на юг. Итак, ветер переменялся. Мы дошли до того, что стали понимать сибирские

ветра лучше, чем составители календарей. Западный ветер — «дождь»; южный ветер — «переменно и туман»; северный или восточный ветер — «ясно»! Дождь все еще шел, но нам было так радостно, будто солнце уже появилось из-за туч. Мы развеселили себя раньше, чем это сделало небо. Недолго думая, мы сели в машину и поехали.

Не прошло и часа, как погода стала великолепной, дорога — хорошей, а на многих участках — даже очень хорошей. Иногда мы развивали скорость 50 километров в час, а комфортной была средняя скорость 35 километров в час. Бесконечная панорама степи разворачивалась с равномерной монотонностью. Деревни встречались поодиночке и состояли из совсем маленьких изб; в этих местах не хватает дерева, и самые убогие дома Восточной Сибири и Забайкалья были бы тут дворцами. Мы увидели крохотные жилища, в которых рослым мужикам наверняка приходилось всегда сидеть, словно святым на фресках Джотто. Солнце начало горячо припекать.



Сибирские мужики

Мы надеялись добраться до Омска без происшествий, но в полдень оказались в непредвиденной опасности, которая могла повлечь за собой самые ужасные последствия. Совершенно внезапно мы почувствовали, как что-то горит, и, тотчас обернувшись, увидели за собой густое облако дыма. Он выходил из-под машины.

— Тормоза! — закричали мы. — Тормоза горят!

С нами уже случалось подобное, и поэтому причины ни на секунду не вызвали никаких сомнений. Мы остановили автомобиль и прыгнули на землю. Полыхало вовсю. В этот раз положение было очень серьезным. Большая скорость и создаваемый ею поток воздуха не позволили нам сразу заметить пожар. Судя по всему, огонь возник намного раньше, до того, как мы почувствовали запах. Огонь, который во время поездки сдерживался потоком воздуха, теперь вспыхнул во всю мощь. Причина возгорания, как и в прошлый раз, заключалась в чрезмерном трении тормозов, возникшем в результате повреждения, которое мы не могли обнаружить, не разобрав машину. В этот раз загорелась не только смазка на тормозах, но и уже начал гореть деревянный пол кузова. Мы опасались взрыва бензина, а его в баках у нас было около 200 килограммов!

Малейшее повреждение трубки, по которой бензин попадает в мотор и которая находилась в нескольких сантиметрах от огня, могло привести к катастрофе.

— Воды! Воды! Быстро! — закричали мы.

Раньше мы бы с легкостью нашли поблизости воду. Я схватил кружку и бросился к канавам, тянувшимся по обеим сторонам дороги. Они были сухими. Напрасно я искал хотя бы мокрую дорожную

грязь в траве. Песчаная почва была словно после засухи. В пятидесяти шагах от нас был небольшой мостик. Под ним я уж точно найду воду, хотя бы лужу. Запыхавшись, я побежал туда. Ничего!

- Сохраняйте мужество! — подбадривали мы друг друга.
- Накидаем песка!
- Тряпки! Где тряпки?
- Одежда!

Этторе набросил на пламя свой водонепроницаемый плащ, князь — свою меховую одежду. Загоревшееся масло погасло, но кузов продолжал гореть. Мы вырвали доски, потушили их землей, срезали горящие места ножом и оставили опаленную поверхность догорать. Наконец огонь был усмирен; тряпками, которые мы смачивали теми каплями воды, что капали с радиатора, мы потушили остатки пожара. Мы высматривали малейшие следы дыма и наблюдали за автомобилем с самым напряженным вниманием, пока не убедились, что опасность позади. Затем мы глубоко вздохнули от облегчения и немного рассеянно улыбнулись друг другу.

- И в этот раз все закончилось хорошо! — сказали мы.
- Проехать на машине так далеко, чтобы посмотреть, как она сгорит дотла посреди степи!
- Нам еще повезло, что мы вовремя заметили пожар!
- Если бы взорвался бензин, мы бы все трое взлетели на воздух!
- В машину! В машину! Уже поздно! — призвал князь.
- В Омск, в Омск!

Этторе полностью снял поврежденные тормоза и отказался от их использования впредь. Остался только ручной тормоз, который не так быстро реагировал, как ножной, но определенно выполнял ту же функцию. Потом мы продолжили путь.

У деревни Юрьево нам пришлось переправляться через большую речку. Крестьяне, возможно, опасались, что автомобиль может повредить паром, так как ни за что не хотели нас переправлять.



Погрузка на паром под Омском

— Переправа, — говорили они, — предназначена для людей, лошадей и телег. А это не человек, не лошадь и не телега, а значит, переправить это нельзя.

Все красноречие князя не могло их переубедить. И тут на свет появилось письмо министра! Четверть часа спустя мы были на другом берегу реки.

Недалеко от Омска мы во второй раз пересекли Омь. Несколько мужиков в парадных платьях стояли на противоположном берегу короткой переправы. Способ нашего передвижения показался знатной особе из соседней деревни в высшей степени подозрительным. Мужчина, который был одет как крестьянин, но носил чиновничий головной убор, воспользовался тем обстоятельством, что нам пришлось остановиться и залить воду в радиатор, для того чтобы взять официальную бумагу и бегом вернуться назад. Мы уже хотели продолжить путь, как мужчина в приказном порядке велел нам:

— Стоять!

Мы смотрели на него с равнодушием, которое, должно быть, серьезно оскорбило его достоинство, потому что он возмущенно вскрикнул:

— Стоять! Я сказал стоять!

Нет! Мы уже встречали много таких маленьких деревенских деспотов, которые делали вид, что могут управлять даже течением рек, и злоупотребляли своей властью, всячески издеваясь над ближними. Невежественные и жадные, они спрашивали наши имена, фамилии, статус, национальность, требовали всевозможных объяснений и торжественно заносили ответы в блокнот, глядя на нас с суровым выражением лица, словно судьи. С чужаком они обращаются как с преступником только потому, что тот проходит по здешней территории! Нет, этот человек может кричать, сколько ему заблагорассудится: у нас не было никакого желания увеличивать число непредусмотренных остановок, подвергаться дурацкому допросу, предъявлять бумаги, чтобы дать удовлетворение тем тиранам в миниатюре. Он изо всех сил бежал за нами и все время кричал:

— Стой, именем закона!

И тут я приподнялся, повернулся и, держась за багаж, со всей торжественной серьезностью скорчил нашему преследователю самую отвратительную гримасу, какой только научился много-много лет назад в школе! Остолбеневший от такой дерзости, он остановился, а мы, смеясь, поехали дальше.

В четыре часа мы увидели на горизонте Омск, расположенный на песчаной равнине. Нас снова ждал полицейский. Чуть более чем за 12 часов мы проехали от Каинска 390 километров!

Мы прибыли в Омск в час воскресного променада. По деревянным тротуарам медленно прогуливалась мирная толпа горожан, которые дышали свежим воздухом с таким выражением лица, будто они одеты в свои лучшие костюмы. Вышагивали офицеры и чиновники в парадной форме со своими семьями, ведя детей за руку. Чувствовалась атмосфера провинциального города, который отдыхает. Потом по красивому мосту мы переехали через Омь вблизи ее слияния с Иртышом.

Вдоль берега тянутся доки; у разгрузочных причалов стоят несколько больших, элегантных пассажирских судов, которые летом ходят по Иртышу до Тобольска и до Семипалатинска — на 1500 километров. Мы увидели картину деятельности и нравов нового времени,

которая подействовала на нас как откровение; нам казалось, что мы уже в центре Европы. Иркутск представляет собой политическую, а Томск — интеллектуальную столицу азиатской части России; здесь, в Омске, мы обнаружили коммерческую столицу.

Омск — центр огромной промышленной деятельности. Благодаря своему положению он господствует над всей Западной Сибирью. Он собирает все сокровища плодородной земли, стекающиеся по реке к одному месту, и выбрасывает их на европейские рынки по железной дороге. Ведутся разговоры о том, чтобы соединить его специальной линией с Туркестанской железной дорогой, и тогда он станет сердцем Центральной Азии. Этот старый город, в который прогресс вдохнул новую жизнь, имеет вид первопроходца, селения, очнувшегося от дремоты, нового города на новой земле — без традиций, которые нужно преодолевать, и без привычек, которые нужно защищать. Самый яркий признак этой жизненной силы, которая сейчас пробивает себе дорогу, не завися от каких-либо оков прошлого, выражается в широком распространении машин. На речных судах мы не видели ничего, кроме машин; тысячи их были готовы к отправке в девственные степи Кулундинска и Наймана. Это были самые современные машины сельскохозяйственной промышленности, в том числе такие, которые неприязнь к инновациям не пускает во многие цивилизованные страны Европы. Изменить что-то сложнее, чем заново создать; Омск создает новое. Бескрайние пространства «черной земли», до сих пор совершенно не тронутые человеческим трудом, распаиваются американскими двухлемешными плугами, засеваются самыми совершенными сеялками и возделываются с помощью самых продуманных машин, изобретенных цивилизацией для этих целей.

Омск получает и продает сельскохозяйственную технику для новых пахотных земель на сумму более 20 миллионов марок. Даже киргизы, которые никогда в руках не держали земледельческих орудий, едут по Иртышу до Омска, чтобы купить машины. Они начинают с лучшего из существующего. Многие отрасли промышленности, которые еще вчера были практически неизвестны, пробуждаются и приобретают всё большее значение на мировом рынке. Специальный поезд, оборудованный вагонами-рефрижераторами, ежедневно пересекает границы Сибири, перевоза свежее сливочное масло, две трети которого поступает на английский рынок. В прошлом году территория между Омском и Курганом экспортировала сливочного масла почти на 100 миллионов марок. Сибирь из легенд, пустынная земля ссылки, леденящая родина голодных волков, больше не существует, если она вообще когда-либо существовала. Оказалось, что эта земля гораздо более предприимчивая и богатая, чем Россия. Никто не может сказать сейчас, во время ее пробуждения, что ждет ее в будущем.

В гостинице нас тепло встретил местный комитет по ралли Пекин — Париж, частично состоящий из англичан, немцев и норвежцев, представителей крупных торговых домов, которым город в большой степени обязан расцветом новой жизни, бурно происходящим в этих краях. С балкона сверху кто-то прокричал:

— Viva l'Italia! Да здравствует Италия!

Мы заметили одного господина, который размахивал шляпой; после он спустился, чтобы поприветствовать нас более официально.

Это был английский репортер, которого послала сюда встретить нас газета «Дейли Мейл». Этот симпатичный коллега от Омска и до конца нашего путешествия следовал за нами по железной дороге.

Мы решили остаться в Омске на два дня, поскольку нам нужен был отдых. Во время поездки нас не покидало нервное возбуждение, вызванное постоянным бодрствованием. Езда, даже если не было никаких происшествий, была все равно что лихорадочная деятельность. Но как только мы останавливались, то внезапно ощущали невыразимую усталость. Длительное и постоянное бодрствование и перенесенные трудности вдруг давали о себе знать; казалось, что они возвращаются и требуют своей награды — отдыха. Средняя продолжительность нашего сна в сутки составляла четыре часа. Каждый вечер, когда мы прибывали на место очередной стоянки, после поверхностного приведения себя в порядок нам предстояла долгая работа. Князь в сопровождении полиции отправлялся искать запас бензина; Этторе чистил машину и ремонтировал ее перед завтрашней поездкой; я должен был написать свой отчет как можно яснее, чтобы обеспечить его безошибочную передачу, а затем, что было гораздо утомительнее и труднее, я должен был заставить телеграфистов передать его! Длина депеш повергала всех служащих в ужас; передать депешу длиной в 1000–2000 слов было для них безумием, к которому они ни за что не хотели быть причастными! И они находили тысячи отговорок, чтобы заставить меня отказаться от передачи. Почти никогда не получалось так, чтобы мы успевали поесть до десяти вечера, и часто мы спали на голой земле. В два-три часа утра мы уже снова были на ногах. С нашей работой было связано еще кое-что, что сказывалось на нашем состоянии больше, чем физические нагрузки: страх, иногда волнение, часто неуверенность, постоянные сильные впечатления, разочарования, рискованные действия, внезапные решения — все атрибуты непрерывной борьбы. Мы хотели продолжить наше путешествие более свежими и расслабленными.

Среди качеств князя, которыми я восхищался, была физическая стойкость и еще большая психическая выносливость. Он явно устал, но умело это скрывал. Ему также не нравилось представлять изнуренным перед незнакомыми людьми. Он прекрасно владел собой. Когда нас приглашали в гости или, наоборот, кто-то приходил к нам, он, казалось, совсем забывал о постели; он окутывал себя приветливым безразличием дипломата и так выдерживал бесконечно долгое время. Но едва чужие уходили, как дипломат тут же исчезал и дон Шипионе засыпал глубоко и крепко. Признаюсь, в Омске меня охватила усталость, словно болезнь; подобно голодающему, который уже не может есть из-за сильного голода, я дошел до такой степени, что не мог больше спать. Но реакция наступила, причем крайне странным образом.

Вечером 16 июля я возвращался в гостиницу, когда вдруг почувствовал, что ноги меня не держат; моя походка сделалась как у пьяного. Одновременно мое зрение затуманилось; небо превратилось в зеленое, и мне показалось, что у всех прохожих лица сначала стали синеватыми, а потом черными; непроглядная тьма окружила меня. Я чувствовал, что толпа смотрела на меня с любопытством; я оперся о стену и прижал руку ко лбу. В этот момент подъехал пустой извозчик. Я собрал все свои силы и выкрикнул:

— Кучер! Кучер!

Я видел, как повозка повернула на мой окрик. Что случилось после, не помню.

Легко догадаться о произошедшем, если я скажу, что, придя в сознание, обнаружил себя лежащим на земле на том же месте. Меня сразили сон и усталость. С ощущением, что лежу в кровати, я проснулся. Открыв глаза, я был ошеломлен тем, что в непосредственной близости от моей подушки мельтешит множество ног в сапогах! Потом ко мне внезапно вернулась память, и я поднялся, несколько сбитый с толку. Извозчик все еще стоял там и ждал меня. Как долго я лежал без движения и без сознания? Кто знает...

Неужели никто не оказал мне помощи, неужели я поднялся с грязной дороги сам? Ах да, это же один из обычаев страны. Если бы начали поднимать всех, кто падает на улицах сибирского города, то дел было бы невпроворот! Меня просто приняли за пьяницу из более высокого сословия. Пьянство в Сибири настолько распространено, что считается почетным, и поэтому его уважают. Если бы толпа встретила меня стоящим на ногах, то она могла бы посмотреть на меня недоверчиво или презрительно; но так как она нашла меня лежащим на земле, то ей не оставалось ничего иного, кроме как уважать меня. Таким образом я получил своего рода сибирское гражданство. Я сел в повозку, кучер повернулся и сказал мне дружелюбным тоном:

— Я поеду медленно, батюшка, но вам бы все равно лучше держаться покрепче!



Зрители наблюдают замену пневматических шин

И он показал на железный прут за своим сиденьем.

Автомобиль не потребовал никаких других работ, кроме починки поврежденных тормозов, что и было тут же сделано. Да и вообще более значительный ремонт был бы невозможен. Когда князь готовился к поездке, он заказал доставить в Омск некоторые запчасти; но российская таможня — или все же австрийская, точно неизвестно, — где-то задержала их. Тем не менее мы заменили пневматические шины на передних колесах, которые прошли весь путь от Пекина, вычистили машину сверху донизу, а наиболее чувствительные ее части самым тщательным образом осмотрели. Этторе был в восторге от этого автомобиля, который, несмотря на все тяготы пути и множество катастроф, так хорошо держался. Если бы автомобиль мог думать и чувствовать, то он, конечно же,

был бы влюблен в Этторе, который направил на него всю свою симпатию. Этторе простер свое терпение и свою добросовестность до такой степени, что на каждой остановке проводил такие подробные и сложные осмотры, какие шоферы обычно проводят лишь время от времени. Каждый вечер он откручивал крышки, которые герметично закрывают шариковые шарниры коробки переключения передач и дифференциала, чтобы убедиться, что они нормально работают, и чтобы обновить масло и смазку, в которых они двигаются. Кузов, который на пути из Томска начал разваливаться, был отремонтирован с помощью стальных листов и стальных же болтов.

В Омске мы определили наш маршрут до Казани. Туда ведут две дороги: короткая и длинная. Разумеется, Парижский комитет выбрал короткую. Она ведет из Омска через Курган, Челябинск и Уфу и проходит совсем рядом с железной дорогой. Но российский комитет в Петербурге посоветовал выбрать более длинный путь, потому что он лучше; он проходит через Тюмень, Екатеринбург и Пермь, а оттуда идет в Казань; он поворачивает на север и поднимается до 58-го градуса широты. Эта большая дуга нас привлекала меньше, чем прямой путь, который, как известно, должен быть лучше. Но мы решили положиться на мудрость Петербургского комитета, который заказал великолепные, специально для нас нарисованные дорожные карты. На них маршрут был представлен со всеми перепадами высот, а расстояния между отдельными деревнями были указаны в верстах. Эта работа потребовала огромного терпения и принесла нам чрезвычайную пользу. Мы чувствовали себя в долгу перед Петербургским комитетом, а также перед меньшими комитетами в других городах за их бесконечную любезность.

Шестнадцатого июля оба «Де Дион-Бутона» прибыли в Мариинск.

Семнадцатого июля в три часа утра мы выехали за ворота Омска в сопровождении старомодного крохотного автомобильчика, похожего на детскую коляску, — редкий и прекрасный представитель сибирского автомобильного спорта. В нем сидели трое наших новых друзей — члены Омского комитета.

Город еще спал. Омь казалась неподвижной в бледном сиянии рассвета; темные тени кораблей с высокими дымовыми трубами теснились на берегах, на которых было так оживленно днем. Когда мы выехали на дорогу в Тюмень, где заблудиться уже было невозможно, мы обменялись словами прощания с нашими проводниками, и маленький автомобильчик повернул обратно.

Небо было таким ясным, что его можно было бы назвать итальянским. Солнце поднялось над плоским горизонтом, и мы гнали машину на третьей, а то и на четвертой скорости. Наклонившись вперед, мы разрезали воздух, который поддувал одежды и колыхал флажок на задней части автомобиля. Мы были словно одурманены вновь обретенной свободой и наконец развили быстрый темп, которым наслаждались на монгольских равнинах.

Мы постоянно встречали обозы; извозчики на телегах еще спали. Глухие к нашим сигналам, они пробуждались, только когда мы подъезжали к ним очень близко; они протирали глаза, думая, что видят сон, и,

как все сибирские извозчики, были настолько оглушены, что даже и не думали успокоить своих лошадей, обратившихся в бегство.



Отъезд из Омска

Нам редко встречались деревни: не хватает строительной древесины.

Через три часа мы оказались на берегу Иртыша. На волнах качались красные буи. Пароходы по реке плывут до самого Тобольска. На берегу мы встретили караван крестьян, которые возвращались из Омска, где покупали американские косилки и бороны, а теперь ожидали, когда их переправят на другой берег. Это были немецкие переселенцы. Они должны были быть довольны своей новой родиной. Бóльшая часть преобразования Сибири осуществляется представителями немецкой нации.

Через Иртыш мы переправились на пароме, который также приводился в движение четырьмя лошадьми. Верстовые столбы мелькали только так. В десять часов мы заметили на горизонте большой столб дыма. Это было огромное облако, белое по краям, где на него падал свет солнца, и черное по центру, как грозовая туча. Дым клубами катился на запад. Когда мы приблизились, то увидели, что облако стало еще выше, плотнее и протяженнее. Мы подумали, что огромный пожар разоряет деревню. Мы стали наблюдать за местоположением дыма и сверились с картой. Пожар был у нас на пути. Возможно, горел Абатск. Он находился как раз там.

С тревожным напряжением мы наблюдали, не говоря ни слова, за этим облаком, которое постепенно разрослось на полнеба, время от времени медленно изменяясь, растворяясь с одной стороны и сгущаясь с другой. Потом мы заметили, что это был степной пожар. Сухая трава и кустарник давали неиссякаемую пищу для огня.

Абатск был в целости и сохранности. Но перед каждым домом находились наполненные водой емкости, а у колодцев стояли группы людей. Деревня переходила в состояние обороны. Неподалеку мужчины были заняты рытьем траншеи. Многочисленные телеги привозили из соседних местечек крестьян, вооруженных лопатами, крюками и прочими инструментами.

Дорога снова стала монотонной. Мы наткнулись на песчаные холмы, которые напомнили нам наше прибытие в Кяхту, а после обеда оказались в березняке. Вблизи этого березняка расположился Ишим, наше место стоянки, белый тихий городок. Мы прибыли туда в три часа, проехав за день 355 километров.

Ишим — маленький городок, лежащий на равнине и создающий впечатление опустевшего. Но раз в год он превращается в крупный город. Многие его дома заселяются только в это время. Ишим известен как

место проведения большой ежегодной ярмарки, которая, по словам его жителей, не уступает нижегородской. Но мы увидели город во время его долгого отдыха.

Богатый торговец приютил нас в своем доме. Мы снова встретились с патриархальным гостеприимством Кяхты и Иркутска, нашли накрытый стол и открытый дом для друзей и представителей власти. Пока мы отдавали все почести еде и питью, нам сказали, что жители Ишима желают нас видеть. Народ не любит, когда его заставляют ждать, даже если он из Ишима. Мы вышли.

Большая толпа проникла во двор и окружила автомобиль. При нашем появлении раздался гром аплодисментов. Выдержав это с достоинством, как того требовал обычай, мы вернулись в дом. Но нет, народ все еще не был удовлетворен, черт побери, нет! Он хотел увидеть, как мы едем на автомобиле. Мы появились в городе так внезапно, что никто не заметил наш въезд. Так что нашим долгом было загладить вину за это непростительное пренебрежение. Мы сели в автомобиль и за пять минут объехали все улицы. Возвращение во двор было великолепным. Народное воодушевление не имело ни конца ни края. Толпа стянула меня с сиденья, подняла на руки и триумфально понесла. Народ Ишима принял меня за князя!

Я кричал, что я не князь, и в конце концов меня отпустили. Но князь уже был в безопасности.

УРАЛ

С АВТОМОБИЛЯ

НА ТРОЙКУ →

ТЮМЕНЬ → ПРО-

ЩАЙ, СИБИРЬ! →

ПРИВЕТСТВИЕ

В КАМЫШЛОВЕ →

ЕКАТЕРИНБУРГ →

ИЗ АЗИИ В ЕВРО-

ПУ → ЛЕСА УРАЛА →

ПЕРВЫЙ МИНАРЕТ →

ПЕРМЬ → БОЛЬНОЕ

КОЛЕСО И ЕГО

ЛЕЧЕНИЕ

Степь, все еще степь!

Восемнадцатого июля в пять часов утра башни Ишима исчезли из нашего поля зрения; мы оставили позади себя березняки и вернулись на зеленую однообразную равнину.

Постепенно мы съехали с идеальной равнины, по которой прошли почти тысячу километров. Примерно в полдень, после преодоления дюн, которые оказались достаточно утомительными для мотора, мы оказались в большом селе Заводоуковском.

У въезда в поселение стояли великолепные тройки; прекрасные воронье нетерпеливо трясли изящными головами; под дугами раскачивались и звенели серебряные колокольчики; кучера, в больших шапках и с длинными волнистыми бородами, носили армяки черкесского покроя с великолепными поясами; их одежда была подбита ватой по древнерусской моде, так что кучер старого стиля кажется необычайно сильным и больше широким, чем высоким. Слуга из благородной семьи должен быть дородным, чтобы демонстрировать богатство господ. Эти тройки ждали нас. Один богатый владелец сибирских рудников из окрестностей предложил нам позавтракать в своем ближнем имении. Мы приняли приглашение. Автомобиль остался в деревне, а мы заняли места рядом с нашим хозяином и несколькими его друзьями. Окутанные облаками пыли, мы неслись бешеным галопом, цепляясь друг за друга руками, чтобы нас не сбросило с узких сидений без спинок.



Князь Боргезе на тройке

Настоящие русские повозки не слишком удобны; чтобы удержаться на них, требуется определенная сноровка. Считается, что русские любят придавать сиденьям очертания седла. По крайней мере, нужно быть знакомым с хитростями езды, чтобы пользоваться этими экипажами, не опасаясь плохих последствий. Но они приспособлены для быстрой езды и благодаря своей простоте и легкости превращают поездку в удовольствие. В тройке есть нечто классическое. Это могла быть упряжка римской триумфальной колесницы! Лошади распределены со скульптурной симметрией: в центре — крупный рысак, по бокам — две скачущие галопом лошади. И они скачут, вытянув вперед головы, удерживаемые в таком положении крепкими поводьями.

Мы на бешеной скорости проехали по песчаным дорожкам, потом пробрались между кустами, и полчаса спустя степь чудесным образом преобразилась. Вокруг высились густые сосновые леса, за ко-

торами следовали фруктовые сады, а потом тенистый парк на берегу тихого чистого ручья; между деревьями виднелись сараи, летние домики, конюшни и фабрика, черпавшая энергию из реки.

Завтрак был подан на свежем воздухе, в прохладе сада, с щедрым и незатейливым гостеприимством ушедших времен. Нам казалось, что мы переместились во времени, оказавшись в поселении, забытом миром или которое само забыло этот мир. Женские туалеты были сорокалетней давности. Моя соседка, почтенная дама с седыми локонами, свободно разговаривала со мной на французском, на котором теперь уже не говорят. Брат нашего хозяина, богатырь, носил древнесибирский костюм с вышитой шелковой рубахой и поясом с серебряной отделкой. Хозяйка дома представляла собой тип героини романа, которая любит одеваться как казак, вооружаться ружьем и ятаганом, садиться на коня как мужчина и мчаться через лес на охоту. Все ее сыновья носили национальные костюмы. Слуги, мужчины и женщины, были крайне многочисленны и смотрели на нас с любопытством и почтительным доверием. Одна пожилая женщина поприветствовала хозяина дома, встав на колени и коснувшись лбом земли. Молодые девушки непрерывно приносили блюда и напитки.

Званный завтрак, наверное, затянулся бы надолго, если бы через три часа мы не вспомнили, что тем же вечером должны быть в Тюмени, в 340 километрах от Ишима, где планировали переночевать. Поэтому нам пришлось противостоять всяческим просьбам. С приближением к Европе мы оказывались в местах, где нас отвлекали такие приятные препятствия, как приглашения. Князю пришлось проявить больше силы воли среди всего этого гостеприимства, чем в болотах и среди скал.

В Ялutorовске мы переправились через Тобол, а несколько часов спустя под Богандинском — через Пышму. Нас узнавали не только в городах, но и подчас в открытом поле. На одном перекрестке мы попросили молодого человека подсказать дорогу. Выполнив нашу просьбу, он крикнул нам вслед:

- Из Пекина?
- Так точно!
- Князь Боргезе?
- Так точно!
- Ура!

И при этом он помахал своей шапкой.

В восемь часов мы прибыли в Тюмень. Нас встретили, сфотографировали, взяли интервью. Один из моих тамошних коллег совершенно особенным образом взял меня на мушку. Вооруженный большим блокнотом и карандашом, он следовал за мной, словно тень. Он был рядом, когда я писал свои депеши, он был рядом со мной на телеграфе, во время еды и когда я ложился спать. Пока я еще спал, он снова пришел и постучал в окно, которое находилось на небольшой высоте над землей. Это был маленький, худой, упорный и толстокожий человек.

- Скажите мне что-нибудь! — крикнул он.
- Мне нечего сказать, нет ни малейшего желания. Путешествие до сих пор проходило хорошо. Это всё!
- Еще что-нибудь!
- Я больше ничего не знаю.
- Подумайте же!

Я молчал, работал, занимался другими делами и забыл о его присутствии. Внезапно я услышал вопрос:

— Вы подумали?

Он был неумолим. Я отправил его к Этторе, но напрасно. Он был твердо убежден, что я могу рассказать самые необычайные вещи о ралли Пекин — Париж.

Тюмень с ее широкими мощеными улицами, с дворцами, построенными уже не из дерева, а из камня, с приподнятыми над землей тротуарами, с многочисленными вывесками, указывающими на определенный процент умеющих читать людей, выглядит как город европейской части России. В Сибири даже в больших городах над магазинами чаще помещают образные изображения, а не надписи; видны изображения шапок, обуви, самоваров, различной одежды, колес повозок; мы всё еще находимся в эпохе рисуночного письма. Тюмень, очевидно, является началом области, более знакомой с алфавитом.

И в самом деле, мы находились почти у административной границы Европы.

Девятнадцатого июля в четыре часа утра мы снова отправились в путь. Нашей целью был Екатеринбург, расположенный в 328 километрах.

В Тюмени закончилась степь. Лес вернулся и постепенно завладел местностью.



На сибирском шоссе, поросшем травой

Почти не замечая этого, мы ехали в тени огромных берез, стоящих по обеим сторонам дороги. Сначала они образовывали два длинных великолепных ряда, потом стали всё гуще и наконец превратились в прекрасный лес, через который просекой проходила дорога. К березам добавились ели, затем бесчисленное множество сосен с тонкими красноватыми стволами, напоминающими столбы. Следы движения транспорта терялись на дороге, поросшей травой. Нам казалось, что мы вернулись в тайгу. Здесь железная дорога тоже приговорила старый тракт к запустению. Зеленая свежая тень пахла смолой, тимьяном, мятой и цветами. Лужайки были усеяны вкусной спелой земляникой.

В 50 километрах от Тюмени в глубине леса мы увидели два высоких столба, стоящих рядом друг с другом, на которых висели две таблички. На одной было написано: «Тобольская губерния», а на другой: «Пермская губерния». Мы издали громкий клич, который эхом отозвался в тишине леса: «Прощай, Сибирь!»

Здесь мы въехали на европейскую часть России.

Но еще не в Европу. Европа начинается только на Урале. Мы лишь пересекли административно-правовую границу, но Сибирь, собственно Сибирь, осталась далеко позади: она закончилась вместе со степью.

Некоторое время возвращались воспоминания о пройденном пути. Мы молчали и рассеянно смотрели перед собой. Мы снова мысленно видели Забайкалье, зеленые степи со стадами скота и бурятами, мрачную тайгу, широкие сибирские реки, несущие в своем иле золотую пыль, бесконечные ряды деревень, выстроенных из необработанных бревен, живописные города, бесчисленные белые церкви с синими и зелеными куполами и степь, которой, казалось, не будет конца! Мы полюбили Сибирь с ее опасными мостами, вязкой трясинной, болотами, песчаными равнинами. Мы радостно вспоминали всех, кого повстречали там, и чувствовали, что Сибирь сопровождает нас на нашем пути тысячу сердец. Прощай, Сибирь!

Еще 30 километров мы ехали по лесу. Потом чаща стала светлее, начались лесные прогалины, затем пошли луга и поля.

Деревни стали встречаться всё чаще; они были большими, многолюдными, их дома были украшены; почти все мужики носили красные рубашки, которые так любит Толстой. Но мы уже не встречали в этих мужиках сибирского добродушия. Нас принимали с враждебным удивлением, словно мы были каким-то неизвестным врагом. Некоторые мужчины убегали, другие смотрели на нас со стороны, готовые к обороне. Женщины использовали странное подобие заклинания, плюнув перед нами! Одного этого хватило бы, чтобы показать нам, что мы пришли к людям другой народности — по меньшей мере, других убеждений.

Местность становилась все разнообразнее. Мы уже не могли ехать быстро; дорога за пределами леса по-прежнему была плохой, изрезанной небольшими канавами, со множеством ям, перекрытых хлипкими деревянными мостиками. Когда мы приближались к городу, то в тени соснового леса заметили людей, которые приветствовали нас и выкрикивали поздравления, когда мы проезжали мимо. Один молодой человек на двухколесном велосипеде выехал перед нами и подал нам знак следовать за ним. Мы достигли Камышлова и проехали его; по ту сторону он попрощался с нами после того, как показал нам правильную дорогу на Екатеринбург. Без него мы бы, возможно, отправились по дороге на Ирбит.

Погода испортилась. Ливни ежечасно чередовались с проглядывающим солнцем. В неподвижном воздухе автомобиль поднимал густые облака пыли, которые на протяжении километров висели над дорогой. Мы видели эти облака с вершин холмов: они неподвижно парили над ландшафтом, словно дым пожара.

Около трех часов мы снова оказались в полной дикой романтики местности. Прошло много времени, прежде чем мы увидели деревню. Затем над нами сомкнулись многовековые великолепные сосновые леса, характерные для Урала. Дорога была проложена в долине, полной

величественных деревьев. Но в этом лесу были прогалины, на которых возвышались роскошные виллы. С веранд нас приветствовали элегантные дамы. Дикий вид местности был обманчив: мы находились рядом с большим, богатым городом. Екатеринбург являлся главным шахтерским городом Уральского региона, крупным рынком золота и угля.

Было семь часов, когда на вершине холма мы увидели толпу людей, машущих нам. Вокруг нас прогремело долгое ура. Екатеринбург тоже послал нам свое приветствие. В сопровождении велосипедов и повозок мы въехали в элегантный город; в это время небеса разверзлись, и полил дождь. Нас приняли самым радушным образом, и тут мы провели последние часы в Азии, отсчет которых начался в 6000 километрах отсюда — в Пекине!

Географическую границу Европы мы пересекли утром 20 июля, в 5 часов 17 минут.

Недалеко от дороги на небольшой лесной прогалине, расположенной на седловине одной из самых высоких вершин Урала, возвышается мраморный обелиск. На его восточной стороне высечено слово «Азия», на западной — «Европа»!

С нетерпением мы ждали этого перехода. Мы часто говорили о том моменте, когда перейдем из одной части света в другую, о том кратком, но незабываемом мгновении, когда мы закончим наше путешествие по азиатской земле. Теперь мы завершили азиатскую часть маршрута, начатого на берегу Тихого океана. За 14 дней мы пересекли весь древний континент. Километр за километром мы знакомились с одной из величайших транспортных артерий человечества — возможно, той, которая с незапамятных времен была свидетелем величайшего переселения народов и цивилизаций. По этому пути шел татарский поток на запад и славянский — на восток; это был тракт завоеваний и идей, религий и сокровищ, легенд и торговых ценностей, армий и золота. Мы чувствовали, как вокруг нас творится таинственная магия Азии — прежде всего там, в Монголии, на бескрайних и безмолвных равнинах, среди мечтательного народа, погруженного в мысли о бесконечных перерождениях, который рассматривает нынешнюю жизнь как ничего не стоящий эпизод, подобный движению волны в океане, который живет, чтобы умереть. Мы думали, нет ли в воздухе, в воде этого сердца Азии таинственного элемента, который отрывает миллионы людей от мира.

Величайшие религии зародились в Азии. Подобно искрам, они возникли в той стране, горящей идеалами, чтобы передать дальше этот огонь.

Понятие души — вероятно, самое благородное, которым когда-либо обладал человек, которое породило сознание, добродетель и сердечную доброту, — появилось в Азии. Наш скептический материалистический образ мыслей, хлынувший в Азию, сталкивается с огромным пренебрежением ко всему земному. Он столкнулся не с враждебностью, а с чем-то большим: с равнодушием. И равнодушие мужика, его радостное довольство, являющееся единственным препятствием для быстрого подъема славянского народа, — это всего лишь азиатское наследство. В пробуждении Сибири именно чуже-

земцы являются носителями большей предприимчивости и энергии, именно они передают задумчивой, мечтательной душе белокурого народа лихорадочную жажду деятельности. Мы чувствовали Азию повсюду: в безлюдности улиц, в равнодушии и безропотности людей в любых жизненных обстоятельствах, даже в гостеприимстве, с которым нас там принимали и которое не хотело отпускать нас, потому что не понимало ни ценности времени, ни нашей спешки, ни даже цели нашего столь долгого и столь бесполезного путешествия!

Для нас пересечение Азии означало не только смену пейзажей. Мы находились в тесном и постоянном контакте с этой огромной частью света и ее народами. Переходя от китайцев к монголам, от бурятов к славянам, к киргизам, переходя от конфуцианства и китайского буддизма к ламаизму, к фетишистскому христианству Забайкалья, к православию Западной Сибири и к исламу, мы в то же время знакомились со смешением народов и их сознания, родством крови и характеров, сходством языков и взглядов. И, не понимая процессов, мы наблюдали медленное движение племен, непредсказуемый приход и уход переселенцев, посреди кажущейся неподвижности — исход народов из их родины в сердце Азии и их возвращение туда в измененном виде. Мы получили представление о движении, которое осталось по ту сторону исторического воспоминания. Азия, молчаливая, спящая Азия, старая Азия, которая уже казалась мертвой идеей, вместо этого показала себя наполненной жаждой деятельности, слишком мощной, чтобы быть полностью понятой. Эта великая мать народов, от которой берет свое начало и наша нация, предстала перед нами еще совсем юной, скрывая свою плодовитость в безмолвии. Поэтому мы со своеобразным почтением ждали того момента, когда пересечем границу Азии.

Поскольку этот переход был для нас возвращением домой, мы решили остановиться и поднять тост на поэтическом пороге нашего континента. В ящике с инструментами с похвальной предусмотрительностью, которую я всячески восхваляю, была припрятана бутылка хорошего шампанского для этой цели. Но, прибыв на место, мы затихли и в безмолвном согласии продолжили поездку. Каждый погрузился в свои мысли, не лишённые некоторой сентиментальности. Запланированный праздник теперь казался нам ничтожным; остановиться и выпить шампанского в этом месте сродни его осквернению. Ничто не могло нарушить нашего праздничного настроения.

Автомобиль быстро ехал по пологим склонам тех низких, округлых холмов, которые здесь присвоили себе имя гор. Урал кажется высоким и впечатляющим только степным жителям; он называется горами, потому что возвышается между сибирской и российской низменностями. Мы, привыкшие к величественным линиям Апеннин и Альп, добрались до Урала, не заметив его. Когда накануне днем мы прибыли в Екатеринбург, нам показалось, что вершины Урала скрыты за грозowymi тучами. А когда мы на следующее утро ехали между лесистыми холмами, то решили, что встретились с первым отрогом Урала. Но вместо этого мы пересекли самую высокую вершину этой горной системы.

Очень широкая и довольно хорошая дорога на больших участках шла совершенно прямо, словно широкая белая борозда, уходящая в бесконечность среди густых лесов, куда не проникает ни один луч солнца. Огромные сосны были словно опора ночи. В какой-то

момент на дорогу выскочила лань и замерла на несколько секунд, пораженная стремительным автомобилем; ее стройное коричневое тело было готово к прыжку; она повернула к нам свою изящную мордочку, изогнув гибкую шею, и застыла в боязливой позе, а после отпрыгнула назад и исчезла среди кустарников, которые тянутся вдоль подножия высоких стволов. Часто мы видели лежащие на земле деревья, пораженные молнией или поваленные ураганом; некоторые из этих гигантов загромождали обочины дороги.

Через такой пейзаж, напоминающий о глубокой древности, мы ехали два часа. Мы бы никогда не поверили, что находимся в одном из самых промышленно развитых регионов Российской империи, если бы на дне каждой долины не замечали возвышающиеся над темной массой деревьев дымящие трубы заводов, шахт и литейных цехов. Богатство этого края лежит не на поверхности земли, а скрыто в ее недрах. Когда открывается рудник, строится дорога для транспортировки продукта — вот и всё; земля вокруг может оставаться необитаемой. Нам часто приходилось замедлять ход, чтобы пропустить длинные караваны из сотен телег, груженных железом, углем или древесиной, направляющиеся в Екатеринбург, откуда по короткой железнодорожной ветке эти продукты Урала доставляются в Челябинск. Сейчас строится прямая линия Екатеринбург — Казань, и в то утро мы несколько раз сталкивались с железнодорожными работами, которые пересекали нашу дорогу и заставляли нас продолжать путь по земляным насыпям и по шатким пешеходным и временным мостам. Извозчики телег на Урале кричали нам бранные слова. Но мы не чувствовали обиды, видя здесь лишь подтверждение того, что оказались в Европе! Ландшафт еще мог бы сойти за азиатский, но все же что-то изменилось: терпение и радостное дружелюбие жителей остались по ту сторону Урала.

Примерно в десять часов мы снова оказались на равнине. Шел дождь. Мы выехали из Екатеринбурга с надеждой на хорошую погоду, а теперь надвигался потоп. Дорога снова стала плохой, болотистой, непроходимой. Нас постоянно забрызгивала грязь, так что нам пришлось отказаться от кусочка шоколада для подкрепления сил: мы не смогли бы вытащить этот скромный завтрак так, чтобы он не был покрыт дорожной грязью. Сегодня мы должны были доехать до Перми, резиденции губернатора, что в 394 километрах от Екатеринбурга. Но к четырем часам дня мы проехали всего 293 километра!

Позже дождь прекратился. Непреодолимая сонливость тяжелым грузом легла на наши веки, когда очень странное зрелище заставило нас взбодриться. Большие и маленькие позолоченные, посеребренные, эмалированные купола, башни разнообразных форм возвышались над маленьким городом Кунгуром. Со всем этим блеском благородных металлов он создает впечатление сказочного города. Должно быть, это крупный священный центр веры, потому что в нем как будто больше церквей, чем домов. На улицах можно в огромном изобилии встретить иконы, дарохранительницы и жертвенные часовни. Мужики, проходя мимо них, обнажали головы и преклоняли колена.

Через несколько часов нас ждала еще одна неожиданность — первый татарский минарет в Кояново, в 30 километрах от Перми. Но это была переходная форма, вроде башни с полумесяцем вместо креста, — словом, своего рода русифицированная мечеть. Татарские мужчины ве-

село шли туда, а за стеклами небольших окон мы увидели смуглые лица их женщин, которые носили уборы с монетами, точно цыганки.

Недалеко от Перми дорога тянется между ельниками. Когда мы напрягли мотор, чтобы преодолеть участок песка, в котором увязали колеса, мы обнаружили нечто ужасное. Левое ведущее колесо было на грани поломки.

Я уже упоминал, что цепь, которую мы обмотали вокруг пневматической шины того колеса, чтобы справиться со скольжением на грязной дороге между Канском и Красноярском, повредила места, где спицы крепятся к ободу. Было очевидно, что при подъеме на холмы обод колеса, обмотанный цепью, подвергался слишком большому давлению, и крепления чуть-чуть расшатались. Углубления, в которые заведены концы спиц, расширились на доли миллиметра. Мы с трудом обнаружили небольшие трещины около каждой спицы, которые исчезли, когда древесина разбухла под воздействием дождя. Но на солнце колесо начало скрипеть, поэтому Этторе, охлаждая радиатор, заодно выливал целое ведро воды на поврежденное колесо. Средство действовало эффективно.

Но здесь, недалеко от Перми, колесо начало скрипеть так, как не скрипело еще никогда! Мы вышли из автомобиля, чтобы посмотреть, что произошло. Трещины стали больше, спицы болтались в углублениях, становящихся всё шире. Этторе снова знал, что нужно делать: он взял бечевку, обмотал ею спицы, с усилием вставил их обратно в отверстия и таким образом обеспечил колесу определенную прочность. Скрип стал тише.

Около восьми вечера мы приехали в Пермь. Было еще совсем светло, улицы оживлены, трамваи переполнены. Каждый город готовил новые сюрпризы в знак того, что мы приближаемся к цели. В Перми был трамвай, который мы рассматривали с тем же любопытством, с каким толпа смотрела на нас.

В гостинице нашей первой заботой было колесо. Его сняли и внимательно осмотрели. Мы посоветовались. Случай был очень серьезный. Не было сомнений, что большинство спиц вот-вот отделятся от обода. Князь предложил снова обмотать спицы сухой бечевкой и вставить в расширившиеся отверстия, а кроме того, продержать колесо всю ночь в воде. Этторе одобрил план и принялся за работу. Спустя два часа спицы были обмотаны и вставлены на места. Теперь ничто не мешало погрузить колесо в воду. Казалось бы, мелочь, но сделать это было сложнее всего. Во всей Перми не нашлось достаточно большой емкости, чтобы в нее поместилось колесо! Поиски продолжались долго; они начались в гостинице и распространились на весь квартал. Люди, которые собрались вокруг машины и наблюдали за работой, принимали деятельное участие в наших поисках и пытались вспомнить самые большие емкости, которые они видели.

В конце концов у одного толстого чиновника в форме возникла практичная и оригинальная идея. Он подошел к князю и спросил его:

- Простите, вам нужно погрузить колесо в воду?
- Да.
- А почему бы вам не отправить его в баню?

Это прозвучало бы как шутка, если бы толстый чиновник не оставался совершенно серьезным, когда князь, не знавший, как ему

следует воспринимать это предложение, пытливо посмотрел на него.

— Вы имеете в виду...

— Я имею в виду, что его можно отправить в баню: арендовать отделение, положить колесо в бассейн, а утром снова достать. Тогда оно будет крепким, и ему ничего не сделается. Погрузите колесо на дрожки, а я укажу извозчику адрес.

Вот так вышло, что больное колесо был доставлено в баню, чтобы пройти курс гидротерапевтического лечения, что, конечно, было не очень привычным явлением.

На следующее утро в четыре часа колесо снова заняло свой требующий напряжения пост.

— Ну как? — спросил я Этторе, показывая пальцем на колесо.

— Прекрасно, — ответил он довольным тоном. — Оно снова стало прочным.

Обманчивая видимость! Серьезные заболевания до поры до времени симулируют внезапное улучшение. Наше бедное колесо было при смерти. Через несколько часов мы превратились в скорбящую семью покойного!

ОТ КАМЫ ДО ВОЛГИ

АВТОМОБИЛЬ,
МОЛОКО И ЯЙЦА →
ГРОЗА → КОЛЕСО
ЛОМАЕТСЯ → ЕГО
ВОССТАНОВЛЕНИЕ →
ДЕРЕВНЯ В УЖАСЕ →
ПОВРЕЖДЕНИЕ
ТОРМОЗОВ →
КАЗАНЬ

К своему удивлению, жители Перми утром 21 июля заметили значительное повышение цен на молоко и яйца. У нас было гнетущее сознание того, что мы стали невинной причиной этих глубоких экономических потрясений. Автомобиль производит неожиданный эффект в странах, которые еще не привыкли к этому виду спорта; он приводит к почти непредсказуемым последствиям. Дело обстояло так.

Бушевала гроза. Едва мы покинули город, как наткнулись на длинную очередь телег. Они везли сельскохозяйственные продукты на рынок в Пермь. Крестьяне, мужчины и женщины, управляли лошадьми со своей обычной небрежностью; они сидели на краю телег, свесив ноги. У мужиков есть две манеры править повозками: одна, когда они едут на рынок, и другая, когда они оттуда возвращаются. На обратном пути голова болтается туда-сюда, а ноги закинута в телегу, так как мужик не откажется добросовестно вложить изрядную часть вырученных денег в водку и с той же добросовестностью выпить эту водку до последней капли. Но в то утро, как уже было сказано, речь шла о крестьянах, которые ехали на рынок, и потому телеги управлялись на манер номер один.

Когда мы приблизились, лошадь первой повозки выказала признаки испуга, а затем гнева. Лошади Пермской губернии по какой-то неведомой причине являются заклятыми врагами автомобиля. Мы заметили большую разницу в поведении лошадей по отношению к нам в разных губерниях: забайкальские были враждебны, иркутские — подозрительны, томские — равнодушны, омские — изменчивы, пермские — непримиримы! Для тех, кто хочет проникнуть в суть непостижимых связей между характером лошадей и религией людей, добавлю, что лошади буддистов и магометан проявляли к нам почти дружеские чувства; даже в окрестностях Перми лошади татар наблюдали за нами с большой снисходительностью, как толерантные существа, которые не претендуют на исключительное господство над дорогой и чей девиз таков: «Ехать и давать проехать!» Итак, лошадь первой повозки начала буйнить.

Автомобиль ехал медленно, — бесполезная мера предосторожности. Лошадь прыгнула в сторону, повозка перевернулась. Она была нагружена молоком и яйцами. По земле потекли желтые и белые ручейки. Мы уже хотели компенсировать непреднамеренно нанесенный ущерб, как паника со скоростью молнии начала охватывать одну лошадь за другой. Опрокинулась вторая телега, за ней третья. Дурной пример заразителен. В мгновение ока все телеги лежали на земле вверх колесами. Молоко текло реками со всех сторон, и крестьяне, подстрекаемые женами, бросились на нас. Что делать? Что делать, когда сидишь в автомобиле мощностью 50 лошадиных сил, а тебе угрожает толпа мужиков, вооруженных палками? Кое-что крайне простое. С сожалением, но решительно рычаг переключения передач был опущен, машина устремилась вперед и вскоре была вне пределов досягаемости палок. Но мы не проехали и километра, как увидели перед собой вторую колонну телег.

В этот раз мы решили остановиться и пропустить повозки. Но спокойно стоящий автомобиль показался лошадям не менее страшным, чем движущийся. По мере приближения к нам они наострили уши, затрясли головами, заржали, и не успели мы оглянуться, как

первая лошадь встала на дыбы и сделала резкий поворот, забыв, к сожалению, что она запряжена; телега покачнулась и перевернулась; вторая сделала то же самое, за ней сразу же последовала третья, за ней — остальные! Молоко и яйца на земле, палки в воздухе — и автомобиль в очередной раз торопливо ретировался.

С того момента мы успешно сменили тактику. Когда мы встречались с телегами, то проезжали мимо на полной скорости, и больше порчи молока не было. Лошади не успевали заметить проезжающее чудовище, так как оно уже исчезло, и они спокойно продолжали свой путь. Все ограничивалось легким движением головы; это было всего лишь мгновение. В принципе, мы использовали ту же тактику, что и с мостами сомнительной прочности: лошади не успевали пойти вразнос, а мосты не успевали разрушиться. Критический момент был ограничен одним мгновением. И крестьяне приветствовали нас с восторгом, смеясь и удивляясь при виде такой головокружительной езды.

Несколько часов спустя мы оказались в обширном ельнике, в то время как вокруг бушевала сильная гроза. Ураган выл и свистел между деревьев и клонил их к земле. Воцарился тусклый полумрак, словно вернулась ночь, прерываемый лишь голубым сиянием ослепительных молний. Раскаты грома раздавались один за другим. Проливной дождь водопадом обрушился со всех сторон, залил дорогу, заполнил сиденья машины, пропитал наши непромокаемые плащи и хлестал нас по лицу с такой силой, что причинял настоящую боль, как будто вода была твердым телом, — такими большими были капли и такой сильной — буря. Мы были вынуждены ехать медленно и не могли разглядеть местность, скрытую ливнем. Автомобиль, естественно, всевозможными невоспитанными способами протестовал против грязи: он скользил, кренился набок, ехал поперек дороги, имел непреодолимую склонность разворачиваться передней частью назад и вообще проявлял непослушание и капризность. Непогода продолжалась целых четыре часа! В половине десятого после шестичасовой поездки мы едва преодолели 50 километров.

Низкие облака проплывали мимо и путались в деревьях, когда мы достигли берегов Камы и на пароме, буксируемом небольшим паровым судном, перебрались через широкую реку, которая наряду с Волгой является самой важной транспортной артерией на востоке России.

Грязь сопровождала нас и на другом берегу. Иногда, когда ходовым колесам приходило в голову покрутиться на одном месте, не двигаясь вперед, мы были вынуждены выходить и толкать машину. Мы надеялись доехать до Малмыжа на Вятке, притоке Камы, и там переночевать; оттуда нам оставалось еще 160 километров до Казани. Мы решили проехать в тот день 360 километров, чтобы на следующий день до обеда быть в Казани... Но все вышло совершенно иначе! В путешествиях ничего нельзя определить заранее. Прогнозирование выглядит так, словно судьбе предъявляют требования. Но судьба захотела нам отомстить и унижить нас.

Примерно в 11 часов мы были почти в 30 километрах от Камы. Дорога стала лучше, погода прояснилась, но вдруг поврежденное колесо начало поскрипывать. Через десять минут оно заскрежетало. Мы поехали дальше — а что нам еще было делать? Скрип перешел в свист. Еще несколько метров — и треск! Мы остановились. Князь

спрыгнул, чтобы осмотреть колесо, и не сдержал возгласа прискорбного удивления.

— Что случилось? — спросил я его.

— Всё! — ответил он. — Мы не сможем проехать и шага.

Спицы колеса полностью отделились от обода; когда колесо вращалось, под весом машины спицы входили в пазы нижней части колеса и выходили сверху.

Ничто не могло поразить нас больше, чем это происшествие! Нам пришлось сесть на мель на неопределенное время, в необитаемых краях, в сотнях километров от железной дороги. Это был момент оцепенения. Мы молча смотрели на неисправное колесо гневным взглядом.

— И что теперь? — спросили мы друг друга через несколько минут.

— Столько усилий, столько трудностей, — вздыхал Этторе, — чтобы закончить здесь!

— Без колеса мы не сможем отбуксировать автомобиль даже на лошадях, — заметил я.

Князь погрузился в раздумья. Затем, как человек практичный, он предложил:

— Поступим логично. Что самое срочное? Добраться до ближайшего населенного пункта. Мы не можем оставаться посреди дороги. Когда этот шаг будет сделан, тогда мы подумаем над следующим. Посмотрим-ка на карту!

Мы склонились над ней. Ближайшая деревня была примерно в восьми километрах.

— Хорошо! — Князь снова взял слово. — Теперь нам нужно найти средство, чтобы проехать еще восемь километров. Для такого расстояния колесо еще можно отремонтировать.

Он, как всегда, отличался спокойствием и энергичностью, а также являл собой богатый источник идей для выхода из сложившегося положения. Он предложил сделать хитроумный временный ремонт, после которого колесо должно было выдержать короткое путешествие, при условии, что оно будет осуществлено с особой осторожностью. Ремонт заключался в том, чтобы вбить куски дерева между ступицей колеса и ободом в качестве своеобразных вспомогательных спиц, которые должны были располагаться рядом с обычными спицами, плотно привязанные к ним бечевкой. Этторе тут же принялся за работу. Топором он срубил с дерева крепкие ветки, отколол от них подходящие куски и ударами молотка вбил их между спицами колеса, предварительно подняв его с помощью лебедки. Затем он привязал эти вставки к основным спицам. Колесо напоминало странную кучу деревяшек, сжатую пневматической шиной. Пока Этторе трудился над ним, по дороге подошел старый мужик, который гнал впереди себя теленка.

Он остановился, чтобы посмотреть на диковинку; то же сделал и теленок. Внимательно осмотрев колесо, старик сказал:

— День добрый!

— Добрый день!

— Хотите починить колесо?

— Совершенно верно.

— Есть тут один человек, совсем близко. Он сделает.

— Такое колесо? — недоверчиво спросил дон Шипионе.

— Такое, батюшка! — ответил старик. — Самый искусный мастер по саням и телегам во всей округе. Лучшего вы и в Перми не найдете.

— Это очень сложная телега. Телега, которая едет сама.

— Я уж вижу, что на наши она не похожа. Но Николай Петрович всякое колесо починит, какое только бывает.

— Где живет этот человек?

— В шести верстах отсюда. Просто езжайте по этой дороге. Там будет маленькая белая церковь. Слева от нее пригорок, потом мосток. По мостку проедете — и вы на месте. Не промахнетесь. Его изба одна стоит в поле.

— А он работает сегодня? Воскресенье же.

— Он работает до обеда. Но если поспешите...

Мы поблагодарили доброго старика. Он продолжил путь вслед за подгоняемым теленком, а мы медленно и осторожно начали движение, чтобы добраться до дома Николая Петровича. Через несколько шагов колесо снова начало скрипеть, скрежетать и стонать; мы ожидали услышать звук полной поломки и увидеть, как автомобиль кренился набок. Но, громко стеноя, колесо выдержало. Нам понадобилось больше часа, чтобы доехать до избы тележника.

Это был хорошего вида дом, сложенный из красивых бревен, обтесанных до прямоугольной формы, примыкающий к забору, из-за которого выглядывали навесы и крыши сараев. На улице были свалены в кучу многочисленные полозья, удерживаемые в изогнутом с одного конца положении веревками, сплетенными из ивы.

Мы позвали.

Тут же открылась калитка, из которой вышел мужчина.

— Николай Петрович? — спросили мы.

— Это я. День добрый!

Это был красивый мужчина лет пятидесяти или чуть более, с длинной серой бородой. На его лице было особое выражение русского крестьянина; длинные, падавшие на лоб волосы достигали плеч. Он был огромного роста и носил красную мужицкую рубаху с распахнутым воротом; голова была непокрыта. Следом, закатав рукава, вышли его помощники весьма патриархального вида, с мускулистыми руками — такие могут вырывать с корнем деревья.

— Посмотрите это колесо, — сказал князь мастеру.

Он рассматривал его несколько мгновений.

— Тут сделать бы новые спицы, а обод очень хорош. Только отверстия углубить...

— Вы можете сделать новые спицы?

— Да.

— И так, чтобы они держались?

— Будет крепче нового, не сомневайтесь.

— Но мне нужно срочно.

— За полдня управлюсь.

— Хорошо.

Автомобиль завели во двор, похожий на деревенский, усеянный стружкой и щепой и заваленный бревнами, заставленный санями, телегами и железными ободами. В углу на двух подмостках стоял свежескрашенный тарантас. Колесо сняли; спицы, отделенные от ступицы и обода, послужили в качестве образца для новых. Несколько минут

спустя двор наполнился стуком топора. Никакой другой инструмент, кроме топора, не применялся. В руке русского крестьянина топор — точный инструмент. Чтобы определить место, по которому нужно ударить, эти люди не делали никаких отметок, не проводили никаких линий: они клали свою левую руку на дерево, и топор ударял, чуть не задевая большой палец. Положение пальца указывало глазу и руке правильные размеры. Новые спицы постепенно вырастали из толстых чурбанов высушенной сосновой древесины; их делали тоньше сильными ударами, от которых щепки разлетались во все стороны. Мастера производили замеры, кладя старые куски поверх новых, и для этого им не требовалось никакого другого вспомогательного средства; миллиметровые стыки они выбивали ударами топора на глаз чисто и точно; крестьяне взмахивали топором так широко, как будто шло строительство лесов или паромы, а не выполнялась такая тонкая работа.



Новое колесо,
изготовленное
Николаем Петровичем

В то время как мы наблюдали за живописной группой суровых бородатых мужчин, которые занимались таким кропотливым трудом, один из них обратился к нам и торжественно заговорил на латыни.

Наше удивление было так велико, что мы несколько мгновений смотрели в растерянности, не отвечая.

— Где вы этому научились? — спросил его князь Боргезе.

— Я учил латынь для себя, дома, всю зиму, — серьезно ответил мужчина.

Это напомнило мне другого знатока латыни, которого я встретил по дороге, — китайского извозчика близ Синьвафу. Это был китаец-христианин, служивший в католической миссии в провинции Шаньси, который возвращался из Пекина и вез своим братьям продукты. Но этот факт не был чем-то необычным в Китае, где латынь в ходу у миссионеров, да и многие обращенные в веру используют ее с восхитительным мастерством. Так же, как существует пиджин-инглиш, в Китае есть пиджин-латынь во славу христианской веры.

Латынь нашего мужика была несколько русифицирована, но он управлялся с ней достаточно хорошо, чтобы сообщить: если устанем, мы можем пойти в соседний дом — отдохнуть и выпить молока. Поступив так, мы нашли не только молоко, но и чудесную лесную землянику, которую нам расторопно подала жена мастера.

В четыре часа спицы были готовы. Теперь началась самая трудная часть работы — сборка. Она потребовала еще три часа напряженного труда. Длинными раскаленными прутьями прокалывались спицы; облака дыма с шипением поднимались от пережженных мест

на дереве. Наконец были закручены болты и закреплены пластины; колесо было готово.

Новые спицы, конечно, не соответствовали всем требованиям искусства; они были массивными, толстыми и громоздкими, но зато придавали колесу прочность и должны были выдержать все удары, все напряжение сил.

Мы выехали со двора. Рабочие следовали за нами, пока мы прощались. Они удовлетворенно улыбались и промакивали пот на лбу. В тот момент, когда мы хотели умчаться оттуда, к нам протянулись мозолистые руки, которые мы пожали в радостном возбуждении и с огромной благодарностью.

— До свидания! — кричали они нам, когда мы отъезжали.

— Salve! Храни вас Господь! — воскликнул латинист.

Их выкрики были слышны еще долго. Уже далеко отъехав, мы видели наших спасателей, размахивающих шапками, пока они не скрылись из виду за деревьями.

Мы хотели продолжать путь, сколько позволит дневной свет. Дороги высохли, мы ехали со скоростью 30 километров в час. Через час после нашего отъезда солнце зашло. Мы сказали себе: «Мы остановимся в следующей деревне». Но желание наверстать упущенное время было слишком настойчивым, и в «следующей деревне» мы не остановились. В некоторых деревнях жители, одетые по-воскресному, радостно приветствовали нас, в других — относились к нам с подозрением и враждебным изумлением. Причина такого различного отношения заключается в телеграфе. В тех местах, где были телеграфные отделения, относились к нам дружелюбно: люди знали о нас, в некоторых местах даже ожидали нас. От отделения к отделению телеграфисты делились новостями о нашем продвижении, которые затем распространялись по всему местечку, переходя из уст в уста. Повсюду мы видели служащих телеграфа, стоящих у окон; они первыми приветствовали нас.



Наши зрители

В девять часов начало темнеть. Мы решили заночевать в следующей деревне. Догнав двух молодых людей, идущих бок о бок по тротуару, мы остановились спросить, где находится земский дом.

Но не успели мы и рта раскрыть, как, взглянув на нас полными ужаса глазами, они осенили себя крестным знамением, взяли ноги в руки и без единого слова, без единого крика бросились бежать. Они улепетывали так, словно боялись, что мы кинемся вслед за ними на звук их шагов. Видимо, это была деревня без телеграфа! Положение стало щекотливым: нам совершенно необходимо было отдохнуть — хотя бы потому, что наши запасы закончились, а мы ничего не ели с самой Перми, кроме земляники, поданной женой бравого мастера-тележника. Наконец мы заметили на пороге одного из домов много женщин. Мы остановились. Князь хотел выйти и поговорить с ними.

— Ради Бога! — прошептал я ему. — Своими мехами вы тут же обратите их в бегство!

Мы уже заметили, что наши меховые одежды и водонепроницаемые плащи оказывали на крестьян отталкивающее действие. Поэтому мы заговорили из автомобиля, придав нашим голосам более мягкое звучание, чтобы показаться менее ужасными.

Князь использовал самый нежный тон голоса, когда сказал:

— Добрый вечер! Будьте любезны и подскажите нам, где зем... — Заканчивать предложение было бессмысленно. Женщины в мгновение ока с криками ужаса скрылись в доме и тут же захлопнули за собой дверь.

— Как жаль! — пробормотали мы. — Лучшее, что мы можем сделать этой ночью, это разбить лагерь под открытым небом на голодный желудок!

Мы поехали дальше до дома, окрашенного в синий цвет, с окнами в белых рамах.

— Здесь наверняка живут зажиточные люди, — подумали мы, — может быть, они встретят нас лучше.

Мы постучали в дверь. Тишина. Мы постучали еще раз. Никто не ответил.

— Дом пуст! — воскликнули мы.

Нет, он не был пуст. Мы слышали шепот внутри, шорох торопливых шагов по деревянным доскам, захлопывание входной двери, лязг задвижки.



Исследователь

Как нам победить страх, который мы внушали повсюду? Мы заметили, что жители не спали и, выйдя на улицу, боязливо рассматри-

вали таинственную повозку. Остаться в таком положении было неприятно, поскольку не исключалась возможность, что кто-то сочтет за благо выстрелить из ружья в коварного врага. Князь заметил:

— Было бы неплохо, если бы один из нас подошел ближе к людям; я бы показал им официальные письма, и тогда нас бы приняли со всеми почестями.

Затем, охваченный этой идеей, он заговорил с теми слишком пугливыми людьми, которые, готовые в любой момент сбежать, оставались на удалении 50 шагов от нас.

— Вот это, — сказал он, — машина, как корабли на Каме и железнодорожные поезда. Подойдите и посмотрите сами! Подходите! Нет никакой опасности! Она едет на бензине.

Самые отважные подошли ближе. Остальные последовали за ними. Быстро образовался круг зрителей, которые начали понимать, что мы существа из плоти и крови. Они подошли ближе и начали трогать автомобиль — сначала боязливо, будто о него можно обжечься, потом с доверчивой уверенностью. Два крестьянина героически приняли приглашение сесть в автомобиль и проехаться на нем немного. Они были в таком восторге, что больше не хотели слезать. Все захотели попробовать. Давка вокруг нас становилась все плотнее. Пришел даже поп и выразил желание завтра утром поехать на автомобиле в соседнюю деревню.

Лед растаял. Все стали нашими хорошими друзьями. Синий дом отпер засов, широко раскрыл двери и гостеприимно принял нас. На стол поставили самовар, следом появились яйца, молоко, масло и хлеб, так что мы могли утолить голод. Машина, размещившаяся во дворе, была окружена народом, который рассматривал ее с восхищенным любопытством.

До полуночи мы принимали гостей; люди свободно приходили и уходили согласно русскому обычаю, не спрашивая разрешения. Они хотели видеть нас вблизи, заходили в комнату, снимали головные уборы, молча глядели на нас и удалялись, довольные, как дети в сочельник. В полночь мы выключили свет, закутались в наши верные меха и растянулись на полу; последние посетители уходили на цыпочках, чтобы с порога заявить: «Чужаки спят!»

На следующее утро, 22 июля, в четыре часа мы продолжили нашу поездку по неизменному ландшафту: большие леса, изредка встречающиеся луга, несколько возделанных полей, окруженных кустарником, покрывавшим девственную землю.

На барках мы переправились через небольшую речку Ужим, затем через широкую Валу. К сожалению, многочисленные водные пути, обеспечивавшие легкое судоходство, привели к тому, что сухопутные дороги были заброшены и пребывали в очень плохом состоянии, поэтому мы продвигались медленно и вынужденно подвергали автомобиль всем тем ужасным испытаниям, которые привели нас в отчаяние между Мариинском и Томском. Мы опасались, что рессоры больше не выдержат. Мы заметили, что они стали куда чувствительнее к ударам, а у нас не было для них замены. В полной уверенности, что они

нам не понадобятся, мы оставили запасные рессоры в Калгане, потому что они были слишком тяжелыми, и, возможно, они до сих пор лежат в бюро Русско-Китайского банка в память о нашем путешествии.

Чтобы понять, какими были дороги, представьте себе, что вы едете в автомобиле по свежевспаханному полю и вам предстоит проехать еще сотни километров в тех же условиях.

Разумеется, иногда шел дождь. Мы проезжали через малолюдные, тихие городки, которые производили бесконечно грустное впечатление своими деревянными домами, выкрашенными в белый цвет — в отличие от домов крестьян, сохранивших свой естественный цвет дерева. Мы впадали в меланхолию, когда размышляли об их однообразной, серой, тихой жизни; они напоминали города в ссылке. Они возникали в долине, за перелеском, на берегу ручья, замкнутые в монотонности окружающей природы с мрачными еловыми и сосновыми лесами. Некоторые из этих городков носили не русские, а татарские или болгарские названия.



Русский мужик

Некоторые названия сохранили память о том особенном болгарском народе, чья империя когда-то простиралась в этих местах. Великолепные руины древней имперской столицы до сих пор видны на берегах Волги. Некогда забытый и брошенный, город полностью исчез, зарос лесом, и о нем напоминали только легенды. Однако при Петре Великом его величественные руины были вновь обнаружены посреди густой чащобы.

Булгары любили большие реки; они разделили между собой Волгу и Дунай: белым булгарам досталась Волга, черным — Дунай;

но одних поглотили татары, других ассимилировали славяне. Память о древних народах осталась лишь в названиях: болгары на Волге, болгары на Дунае, но их самих уже давно нет.

После обеда стали чаще возникать трудности. Дорога, ведущая через бесконечные леса, стала настолько плохой, что нам приходилось ехать со скоростью всего пятнадцать, а зачастую и вовсе десять километров в час. Кузов скрипел и с каждым ударом подпрыгивал вверх, будто хотел разлететься на куски. Ножной тормоз, этот проклятый тормоз, который трижды загорался в Сибири, больше не горел, но и не работал. Он был полностью испорчен, и мы целиком зависели от ручного тормоза, который воздействует на ведущие колеса. Во время движения вниз по крутому склону, когда был задействован только этот тормоз, мы почувствовали сильный толчок и услышали металлический лязг в передней части автомобиля. Машина остановилась поперек дороги.

Мы выпрыгнули.

— Что теперь? — в ужасе воскликнули мы, поняв по звуку, какой ущерб нанесен.

Слишком сильное давление на тормоз привело к поломке зажима, который соединяет рессоры с цапфой поворотного кулака, и ось ведущих колес полностью оторвалась от рессор, то есть от шасси. У нас были запасные зажимы, но они были слишком короткими. К счастью, Этторе, когда копался в своем наборе инструментов, нашел цапфы и болты, с помощью которых после долгой и кропотливой работы ему удалось снова собрать воедино рессоры и ось и прочно скрутить их между собой. Но затем была обнаружена куда более серьезная поломка. Задние рессоры оказались сломаны! Каждая рессора состояла из девяти рессорных листов, из которых слева лопнули три, справа — пять. Вся наша надежда теперь была только на силу сопротивления самого длинного и самого большого листа, изготовленного из самой лучшей стали, какая только существует; на его внешних концах расположены цапфы, с помощью которых он крепится. Но у нашей надежды была слишком слабая опора. Мы видели, что одно-единственное сотрясение может разрушить всё.

Становилось темно, а ремонтные работы посреди леса всё еще продолжались. Печальный вечер для нас. Если двигатель, трансмиссия, шаровые шарниры, карданный вал, соединения шасси, вся механическая часть в порядке, в хорошем состоянии, новые, крепкие и надежные, кто задумывается об остальном? Когда сердце, желудок и все жизненно важные органы человека здоровы и хорошо функционируют, кто думает о ногах? И все же именно ноги нашего автомобиля захворали — фатальный недуг, когда впереди еще долгий путь.

После окончания ремонта мы снова отправились в путь, очень медленно и со скрупулезной осторожностью, и через час прибыли на почтовую станцию Мелекесская. Мы сварили яйца, выпили молока и вытянулись на земле, чтобы поспать.

Станция была не более чем избой.

Утром мы выпили по чашке чая и поехали дальше. Было четыре часа, шел дождь.

Постепенно мы оказались посреди более привлекательной местности. Ландшафт изменился, но дорога, к сожалению, нет. Мы проехали через Малмыж, куда надеялись попасть в день отъезда из

Перми, — маленький городок на реке Вятке, который произвел на нас такое впечатление, словно в нем живет только дюжина чиновников, аптекарь и два жандарма. Жизнь в Малмыже, должно быть, не особенно увлекательна.

Дорога стала хуже или казалась хуже, поскольку мы стали более чувствительны к неровностям почвы. Но мы компенсировали это видами великолепного пейзажа. Повсюду среди зелени виднелись деревни — татарские и христианские, возвышались стройные минареты и звонницы, сверкали полумесяцы и кресты, красочно перемешанные в глубоком покое полей. Ничего не напоминало о старых сражениях. Жители, казалось, нарядились к великому празднику. Это был сенокос.

Разнообразие национальных костюмов было удивительным. Чувствуется, что под обоими названиями: «русские» и «татары» — все еще скрываются и другие племена, которые объединились, но не перемешались. Религий две, а народностей намного больше. Они по-прежнему хотят отличаться друг от друга, утвердиться в своем народном духе и остаться в живых. Неудобные и бросающиеся в глаза костюмы не могут не меняться веками, если их носители не преследуют цель подчеркнуть и сохранить свою самобытность. Каждая деревня — это маленькое государство, ведущее отдельное мирное существование и настолько отличное от других, как если бы его отделили от прочих огромные расстояния.

Часа в три, когда мы въехали в долину реки Казанки, на западе мы увидели блестящую водную гладь — Волгу. В тумане угадывались очертания большого города. Наконец мы добрались до Казани и вскоре увидим башни и купола ее церквей и минареты ее тринадцати мечетей!

По широким многолюдным улицам под любопытными взглядами, узнаваемые многими, порой слыша приветствия, мы въехали в город.

Одна дама развернула свой великолепный экипаж, чтобы проследовать за нами и получше нас рассмотреть. Она догнала нас и спросила, не из Пекина ли мы и куда направляемся.

— В гостиницу «Европа», милостивая сударыня.

Ее повозка поехала впереди, мы следом. Мы проезжали мимо церквей, садов и наконец оказались на главной улице. Здесь нам навстречу, возбужденные и улыбающиеся, с распростертыми объятиями выбежали люди. Это были итальянцы.

— Добро пожаловать! — кричали они. — Ура! Дорогие друзья!

На заднем фоне мы увидели кремль и великолепную Спасскую башню, которая смотрит на современный город, словно древний укрепленный замок.

ОТ ВОЛГИ ДО МОСКВЫ-РЕКИ

СИБИРЬ ВОЗВРАЩА-
ЕТСЯ → ВРАЖДЕБНАЯ
ДЕРЕВНЯ → ГОСТЕПРИ-
ИМСТВО МЕЛЬНИКА →
НИЖНИЙ НОВГОРОД →
ИСТОРИЯ ОДНОЙ
ТЕЛЕГРАММЫ →
ШОССЕ → ВЛАДИМИР →
ДОБРОВОЛЬНАЯ
ПОЛОМКА → МОСКВА
ПРИВЕТСТВУЕТ НАС →
НА БЕРЕГУ МОСКВЫ-
РЕКИ

В Казани за ночь рессоры починили. Двадцать четвертого июля в девять часов утра мы смогли выехать из Казани на полностью отремонтированной машине. Мы проехали под грозными стенами кремля — старой татарской цитадели, которая была свидетельницей одной из самых ужасных историй огня и меча: резни христиан по приказу Мухаммед-Амина, резни татар по приказу Ивана IV, истребления дворян по приказу мятежного казака Пугачева и четырехкратного разграбления и разрушения города. Мы попали в отдаленный и работающий адмиралтейский пригород, а оттуда — в порт на Волге.

Перед нами раскинулась великая река, самая большая в Европе, широкая, величественная, медлительная и гордая. По ней шло множество больших судов, плывущих до Каспийского моря, паромов, буксиров и пассажирских пароходов. Причиной такого скопления судов была предстоящая Нижегородская ярмарка. Волга — одна из самых мощных транспортных артерий в мире; она соединяет Персию, Кавказ и Туркестан с сердцем России. Представители самых разных народностей передвигались по берегам между пристанями: среди русских крестьян мы видели татар, армян, черкесов и киргизов.

Мы переправились на другой берег на одном из самоходных паромов — настоящем пароходе, который показался нам огромным, как трансатлантический корабль.

Потом мы быстро ехали по холмам, с которых открывались незабываемые виды Казани — ослепительно белого города, над которым возвышаются сверкающие купола Благовещенского собора. Рядом с этими куполами мы увидели — удивительный контраст по форме и по истории — старинную татарскую башню Сююмбике, получившую свое название по имени татарской царевны, которая, согласно романтической легенде, бросилась с самой вершины башни, чтобы умереть вместе со своей отчизной, когда осажденный город подвергся нападению непобедимых славян.

В нижнем городе, который до сих пор заселен в основном татарами, над окруженными садами домиками возвышаются минареты. Открылась удивительная панорама с круглыми сооружениями — гигантскими резервуарами для нефти, которую суда доставляют по Волге из Баку. Казань — одна из крупнейших нефтебаз в мире. Потом все ушло, рассеялось, исчезло за вершиной холма. Мы снова оказались в безлюдных, пустынных полях.

Мы ехали по заброшенным, едва заметным, заросшим травой дорогам и вынуждены были довольствоваться самой скромной скоростью.

Как будто мы снова оказались в Сибири! Местами разливы реки превратили дорогу в глубокую пропасть. Случилось так, что мы, как в Монголии, сбились с курса. Мы подъехали к месту, где исчезли даже малейшие следы дороги или тропы, и вместо того, чтобы попытаться найти правильный путь, стали искать человека, который мог бы послужить проводником. Мы пытались сверить путь по карте и компасу, но в конце концов наткнулись на непреодолимые препятствия. Какой-то крестьянин согласился сесть в машину и показать нам путь. Проехав около десяти километров, мы вышли на заболоченную дорогу, вдоль которой тянулась телеграфная линия.

— Просто следуйте за телеграфными проводами! — сказал он и попрощался.

Довольно долго ехали мы вдоль бесконечной, казалось, телеграфной линии. И что, мы приблизились к Москве? Весь сухопутный транспорт там существует только зимой, когда снег настолько идеально выравнивает местность, что сани скользят по ней со скоростью молнии. Так что нет никакого смысла тратить на дорогостоящие дороги. Летом все движение осуществляется по рекам. До пароходной эры здесь была великолепная дорога, от которой почти не осталось следов.



Пароходное движение по Волге

Примерно в час дня мы медленно проехали через небольшую деревню, когда на площади, поросшей травой, всегда окружающей белые церкви русских деревень, автомобиль напугал запряженную в пустую телегу лошадь. Лошадь понесла; мальчик лет десяти, соскочивший с телеги, хотел остановить кобылу, ухватился за длинную вожжу, волочившуюся за повозкой, и попытался натянуть ее. На беду, вожжа обвилась вокруг его ноги, и он упал. Мы вскрикнули от ужаса и в мыслях уже представляли себе, как вожжа тащит мальчика за ногу и тот умирает ужасной смертью. Но мы не знали ширины обуви, какую носят русские. Как только мальчик упал, вожжа, обвившая его ногу, стянула с него сапог, а сам мальчик остался цел и невредим.



На пароходе

Однако этот несчастный случай вызвал гнев населения против нас. Сразу же образовалась густая толпа крестьян, которые, пользуясь нашей медленной скоростью, стали нас преследовать. К ним присоединились и другие. Они вооружились камнями, быстро перешли в атаку и угрожающе кричали: «Стой!»

Одно лишь происшествие с телегой не могло вызвать такого негодования. Даже русский крестьянин в состоянии был понять, что мы

не виноваты. Лишь несколько дней спустя, в Москве, нам объяснили такой гнев и озлобленную враждебность, с которыми мы сталкивались, кстати, во многих городах русской равнинной страны. Автомобиль часто использовали революционеры для распространения прокламаций бунтарского содержания. Несомненно, что во многих местностях России сложилось мнение, будто автомобили — это оружие врагов религии и царя! Происшествие с лошадью стало причиной вспышки давней народной ненависти.

Преследователи, похоже, не собирались отпустить нас без возмездия. Дорога в какой-то мере была на их стороне. Мы подъехали к склону со множеством канав и выбоин. Пришлось тормозить и ехать медленнее, чтобы не повредить машину. Предводителем крестьян был молодой блондин в красной рубашке, который бежал впереди остальных и что-то кричал, подбадривая односельчан. Расстояние между нами неумолимо сокращалось. В нас полетели камни. Еще несколько секунд, и нас бы схватили. И тут я решил сделать движение рукой, которое должно было немедленно прекратить преследование. Это было очень простое движение вытянутой правой рукой, очень медленное движение, которое я выполнил, поднявшись и повернувшись лицом к толпе. Внезапно она остановилась, смолкла, попятилась и позволила нам спокойно уехать! Однако надо добавить, что, делая это движение рукой, я сжимал в ней заряженный маузер, который навел на толпу, готовясь выстрелить.



Правый берег Волги
напротив Казани

Вскоре мы застряли в болоте вблизи малой речки Симыльской. С помощью трех проходивших мимо мужиков за час мы вытащили машину из болота. Затем мы пересекли реку по старому мосту, оставив слева живописный городок Вороновка, и продолжили движение по ненадежным и опасным дорогам. С запада приближалась черная буря, которая настигла нас, когда мы были в большом лесу, состоявшем из дубов и буков, и испортила нашу радость от встречи со знакомыми деревьями. Нам уже надоели ели и березы. Ели, конечно, очень красивые деревья; их черные вершины напоминают башни соборов, что придает им определенную архитектурную строгость. Но со временем они приедаются и напоминают лес закрытых зонтиков. Но дубы были прямо-таки чудесными; они имели более непринужденный, более разнообразный, более знакомый вид; казалось, они махали нам своими корявыми, неправильной формы ветвями, движимыми ветром; это были деревья нашей родины.

Шел проливной дождь, сопровождаемый раскатами грома и молниями. Когда дождь идет каждый день, это судьба. Он настиг нас и на этот раз. Нам даже не пришлось надевать непромокаемые куртки, пото-

му что мы носили их не снимая, несмотря на прекрасную погоду и слепящие солнечные лучи.

Однако вечер приготовил нам сюрприз в самом глухом месте. Мы надеялись добраться до Чебоксар, находящихся за 160 километров, но к восьми часам вечера преодолели не более 80 километров, когда машина внезапно накренилась на левый бок и остановилась. Мы застряли. Этторе не заметил в темноте глубокой заболоченной впадины, и два колеса увязли по самые ступицы!

Мы оказались в пустынной долине. В ее основании бушевала река, обильно подпитываемая дождем. Мы с князем — Этторе остался охранять машину — поднялись на ближайший холм посмотреть, есть ли поблизости населенные места. Ничего не было видно, кроме темного, мрачного ландшафта — холмистой степи и кое-где раскиданных по ней черных деревьев. Мы уже настроились ночевать в машине, когда я заметил в ивняке слева от моста крышу.

Мы пошли в этом направлении и обнаружили одинокую маленькую мельницу. У дверей избы стояла старуха, которая при виде нас в испуге отступила. Затем появились двое угрюмых мужчин и спросили, кто мы такие.

Князь рассказал об автомобиле, пообещал им заплатить, если они помогут нам, и в заключение попросил двух смягчившихся мужчин посмотреть на застрявшую в грязи чудо-машину.

— Вам бы в деревню пойти, за подмогой, — сказали они, подумав. — Нас на мельнице всего четыре человека. А сколько заплатите, если мы вас вызволим?

— Пять рублей! — ответил князь. Это была стартовая сумма, как на публичных аукционах.



«Итала», в последний раз увязшая в грязи, между Казанью и Нижним Новгородом

Пять рублей! Мельников поразила такая щедрость. Пять рублей! Они посмотрели друг на друга и обменялись несколькими словами. Они тут же стали невероятно сильными и храбрыми, как львы. Они сами хотят заработать пять рублей, а для этого готовы вытащить хоть десять автомобилей!

Они ушли и вскоре вернулись с двумя товарищами, бывшими на мельнице, а затем приступили к работе. Через полчаса мы счистили с колес грязь, Этторе запустил двигатель, машина поехала и остановилась во дворе мельницы. Сам мельник оказал нам гостеприимство в своем убогом жилище.

Мельницу остановили. В тот вечер там был устроен настоящий пир. Один из помощников пришел через час с огромной бутылкой водки, которую купил в деревне: пять рублей чудесным образом преобразовались в выпивку.

Светловолосые мужчины выпили за наше здоровье. Они опрокидывали стакан за стаканом, вливая в себя ужасный напиток, после чего трижды совершали крестное знамение и произносили короткую молитву: священное возлияние. Женщины сидели в стороне, молчали и печально смотрели на нас. В углу играли чумазные дети. Вечная лампада горела перед висющим на стене избу образом Спасителя.

Вскоре водка начала действовать. Мельник вдруг осознал, что очень любит нас! Он смотрел на нас нежно, его голубые глаза наполнились слезами умиления. Как горячо любит он нас! Он все время должен был повторять: «Я люблю вас! Я люблю вас!» При этом он обнимал нас по очереди и нежно целовал в лоб. Его товарищи выражали свое одобрение. Любить нас — это правильно и справедливо, нас нужно любить! Их глубокая симпатия к нам распространилась и на нашу родину.

И почему они никогда в жизни не встречались с итальянцами? Это народ, который надо боготворить! На нас призывались все небесные благословения. Молодая женщина с серьезными, почти болезненными чертами лица воспользовалась проникновенным умилением своего мужа, чтобы незаметно для него взять бутылку водки и спрятать ее в углу под старыми тряпками.

Когда мы объявили, что собираемся лечь, они все вышли из комнаты. Но мужчины долго еще оставались перед дверью избы, и в течение нескольких часов мы слышали, как они поют меланхоличные славянские песни, похожие на молитвы. Когда их опьянение прошло под действием ночного холода, они вернулись на мельницу, которая снова загрохотала.

Мы растянулись на полу. Я не мог уснуть; по комнате бегали большие крысы. Внезапно я почувствовал дуновение свежего воздуха. Я заметил, что дверь очень тихо открылась.

Я приподнялся на локте и уставился в темноту. В дверной проем проникал свет, в котором я мог увидеть или, точнее сказать, угадать человека, который тайком пробрался в нашу комнату: это была молодая жена мельника. Я увидел слабый отсвет от ее длинной белой рубашки. Она остановилась на пороге, прислушиваясь. Чего она хотела? Я наблюдал за ней с большим любопытством.

Убедившись, что все было тихо, она вошла босиком без малейшего шума, похожая на тень. Она уверенно подошла к углу и наклонилась, что-то ища. Там она спрятала водку. И правда, я услышал слабый звон стекла, когда она взяла бутылку; я видел, как она ее подняла. Мгновение спустя я услышал тихое, долгое бульканье, прерываемое вздохами. Эта славная женщина выпила.

Рано утром мы снова отправились в путь. Дороги были сухими и, как следствие, лучше. В полдень мы были в Васильсурске, очаровательном городке на правом берегу Суры, притока Волги, с кокетливо разбросанными среди зелени садилов на склоне холма домишками.



Вид с Васильсурска на Суру

И так все дальше и дальше в течение всего дня, временами вдоль Волги, чьи широкие, неспешные воды, разрезаемые судами, плавно текли по просторной долине.



В Васильсурске

Днем мы наткнулись на величественные особняки, скрывавшиеся за живой изгородью: рядом был большой город Нижний Новгород. Ближе к закату мы заметили заводские трубы — форпосты современных крупных городов. На пригорке стояли дрожки. Когда мы приблизились к ним, нас встретили крики «ура».

В дрожках сидели коммерческий представитель Италии, секретарь итальянского консула в Москве и несколько наших соотечественников. Мы официально попали в Европу. Получили почту, письма, газеты, телеграммы. Восстановили отношения с культурным миром. Одиночество закончилось!

Появились бутылки с шампанским и бокалы, мы провозгласили тосты. В глубоком волнении десять раз мы пожимали одни и те же руки и спрашивали о новостях из нашего мира. Затем нас охватило внезапное нетерпение, властное желание дойти до конца, ехать, ехать без остановок и отдыха, как тот человек в сказке, который сделал ножные протезы, которые бегали сами по себе, и этот человек вынужден был все время ходить, потому что забыл поставить устройство, которое ноги останавливает.

— В машину! В машину! — кричали мы.

Мы больше не ощущали ни усталости, ни какого-либо раздражения. Все забылось: «В машину!» Вскоре у наших ног развернулась вели-

колепная панорама Нижнего Новгорода. От Казани мы преодолели 447 километров. Было уже поздно, когда мы свернули на широкие улицы старой русской столицы, настоящей колыбели огромной империи. Одинадцать башен кремля, возвышающиеся над городом, всё еще освещались заходящим солнцем; они гордо блестели золотыми куполами и выделялись своими белыми стенами. С чувством гордости смотрели мы на эти 11 властелинов города, замечая, что в них есть что-то итальянское; в свое время они были перестроены итальянским архитектором Пьетро Франческо, когда кремль утратил воинственный характер и стал приукрашиваться. Вокруг крепости размещались войска, отвоевавшие Казань у татар; позже здесь было сформировано ополчение, изгнавшее поляков из Москвы. Нижний Новгород священен для всех славян.



Мужики на переправе

Как только мы приехали, тут же получили приглашение: несколько видных граждан, в том числе губернатор, устроили в нашу честь банкет в большом саду. Воздух был ласковым, небо — ясным. Мы видели Волгу при устье Оки, привольно текущую у наших ног в блеклом вечернем свете, усеянную мириадами огней стоящих на якоре судов, сияющую, как Млечный Путь, протянувшийся по земле. Во время банкета меня позвали.

— Вы посылали телеграмму? — спросил официант в перчатках.

— Да, два часа назад.

— На телеграфе сказали, что телеграмму отправить невозможно...

Желаете телефонировать?

Я поспешил к телефону. Мою депешу отправить не удалось, потому что она была написана не на русском языке! Такого убийственного аргумента я не слышал со времен пребывания в Нижнеудинске! К счастью, здесь оказались самые влиятельные люди города; они позвонили по телефону, поспешили на телеграф и вернулись с триумфом. Телеграмму отправили.

— Каждый поступает так, как ему удобно! — разъяснили мне. — На телеграфе сочли, что депеша слишком длинная!

Было уже за полночь, когда в дверь моего гостиничного номера постучали.

— Кто там?

— Вы посылали телеграмму?

В ярости я спрыгнул с кровати и бросился к двери, чтобы открыть ее.

— Да! — закричал я старшему официанту, который оказался передо мной. — Четыре часа назад! Четыре часа!

— Успокойтесь, — ответил он тихим голосом, — ваша телеграмма отправлена и, возможно, уже доставлена. Телеграфу нужно лишь небольшое разъяснение...

— Какое?

— Там спрашивают, читаются ли слова сверху вниз, одно под другим, или же по горизонтали слева направо.

Я был ошеломлен; я опустил на стул и сказал слабым голосом:

— Я писал не по-китайски. И не по-японски. Клянусь. Я писал на европейском языке. Сверху вниз пишут только по-китайски или по-японски. И читается это сверху вниз. И телеграфируют это сверху вниз!

— Очень хорошо, прекрасно. Я сейчас же позвоню. Итак, слева направо?

— А что, если ее уже отправили? Как ее отправили? Как?

— Сверху вниз, сударь!

В десять часов утра мы продолжили свой путь. Наш грязно-серый автомобиль был изящно украшен цветами. Мы пересекли Оку по Ярмарочному мосту — великолепному деревянному сооружению, который соединяет Нижний Новгород с ярмарочной площадью, где проходит знаменитая ярмарка, начинающаяся 27 июля. Открытие должно было состояться на следующий день. Это место было создано для приема 400 тысяч иностранцев, которые приезжают сюда каждый год.

На берегу громоздились горы товаров, увенчанные множеством разноцветных флагов. На огромных баржах, стоящих на якоре у берега, находились временные постройки, трактиры и ярко раскрашенные плавающие гостиницы, украшенные листвой, театр, а также помещения, где посетители могут покурить, так как на улицах ярмарки курение запрещено. На левом берегу Оки мы проехали через всю обширную ярмарочную площадь с ее шестью тысячами магазинов, лавок, рынков — целый второй город, который замирает на десять месяцев и шумному пробуждению которого мы теперь стали свидетелями. Его своеобразные жители оставляли работу и собирались там, где мы ехали. На Нижегородской ярмарке найдется все, но автомобилей еще не бывало.

Среди серьезной, задумчивой толпы славян мы увидели и представителей удивительных народностей. Много татар в турецких кафтанях или в голубых кулмаках, киргизов, пришедших из своих степей и пригнавших табуны лошадей за тысячи километров. Здесь были черкесы с великолепным оружием, персы в высоких меховых шапках, серьезные армяне, сибиряки из Тобольска со множеством ценных мехов. В толпе распространился слух, что мы приехали из Пекина; все смотрели на нас с удивлением и засыпали вопросами, которые мы не всегда понимали.

Мы свернули на дорогу, ведущую к Москве, — широкую, твердую, ровную и прямую. Хорошенько разогнались. Город и его ярмарка всё больше удалялись. Дорога стала безлюдной, но не была похожа на одну из обычных убогих проселочных дорог. Это было шоссе, настоящее шоссе!

Наконец-то! После 7500 километров пути, сорока шести долгих дней, полных тяжелого труда, жалоб, страданий и разочарований.

Мы давно искали такую дорогу, мы тосковали по ней с тех пор, как покинули монгольскую пустыню, думали, что доберемся до нее в Кяхте, в Иркутске. Описывая поездку, я говорил о дорогах, чтобы дать название безымянным участкам, по которым мы проезжали. В действительности мы почти всегда ехали по более-менее хорошо поросшей травой почве, по песку, болоту, камням, через заросли. Настоящая дорога началась только здесь, когда мы проехали небольшую заставу недалеко от Казани. Она началась в Нижнем Новгороде, незабываемом городе, который стал для нас началом последней части нашего путешествия. Нам это показалось началом цивилизации.

Европа не имеет границы в уральских лесах, как утверждают географы и как мы тоже думали, — нет, она включает в себя все европейские народы и начинается в Нижнем Новгороде с той белой полосы дороги достаточной ширины, по которой мы катили и которая представляет собой бесконечную ленту, начинающуюся здесь. Только теперь мы поверили, что победили все трудности; нам больше не нужно было карабкаться по скалам, скатываться в пропасти, спотыкаться о стволы деревьев; нам больше не нужно было погружаться в коварные топи, искать дорогу среди болотной растительности и между деревьями в лесу. Дорога была нашей подругой, нашим проводником; она придала нам новых сил, она вела нас к нашей цели.

Мы вскрикнули от радости, когда увидели с вершины холма дорогу, идущую до самого горизонта. И все же у нас оставалось чувство сомнения, смутного страха. Мы слишком часто обманывались и всё еще побаивались, что дорога исчезнет, покинет нас. И правда, поначалу изменения в лучшую сторону показались нам не очень значительными, что несколько погасило нашу радость. Здешние мосты оказались старыми и шаткими. Мы слышали ужасный треск дерева под колесами. Когда ехали по одному из мостов, он не выдержал тяжести автомобиля, и одна доска сломалась.

— Быстрее, полный газ! — крикнул князь.

Двигатель громко взвыл, и машина, чуть было не провалившись, полетела вперед по доскам, прогибающимся под ее тяжестью. Теперь она в безопасности! Дерево затрещало позади нас.

Автомобиль мчится на полной скорости. Пригнувшись, чтобы лучше преодолевать сопротивление воздуха, мы стремимся пролететь как можно дальше и через некоторое время, показавшееся нам бесконечным, наконец снова ощущаем восторг от энергичного движения. Полной грудью вдыхаем ароматы сена, смолы, цветов, которыми наполнен теплый воздух. Дорога прямая, как стрела, на протяжении почти 60 километров. Если бы ремонтные работы не останавливали нас на некоторых мостах, мы могли бы добраться до Владимира, нашей следующей остановки, находящейся в 250 километрах от Нижнего Новгорода, за пять часов; а так нам понадобилось восемь.

Ко времени привала мы подъехали к очаровательному городку, по которому уже видна близость священной столицы империи. Остановились в небольшой гостинице, но, несмотря на усталость, впервые долго не могли уснуть. До Москвы оставалось всего несколько часов!

В семь часов утра мы проехали через белые ворота Владимира и помчались в сторону Москвы. Дорога, залитая солнечным светом, была великолепной и прямой как стрела, словно ее проложило летящее пушечное ядро.

Мы летели по ней, и машина как будто нас понимала: плавно реагировала на каждый жест князя, сидевшего за рулем, и мерно покачивалась на пневматических шинах, убаюкивая нас.

В восемь часов мы проехали через небольшой городок. Люди выбегали из лавок, спешили по переулкам и радостно приветствовали нас; даже толстый жандарм с улыбкой приложил руку к шлему. Проезжая мимо него, мы спросили:

- Как называется этот город?
- Покров.



Прибытие во Владимир — место последней остановки перед Москвой

Мы удивились. Покров примерно в 85 километрах от Владимира. Если мы продолжим в таком темпе, то прибудем в Москву до десяти часов, а по плану этого делать нельзя; нам можно оказаться там только в два часа. Почему? Из вежливости. Накануне нас спросили телеграммой из Москвы, когда мы приедем, и князь, наученный прежними сюрпризами, ответил, исходя из расчета, который оставлял нам небольшую свободу действий: в два часа. Так что мы были вынуждены пойти на добровольную «поломку», а за время ее «устранения» — позавтракать.

Через полчаса мы остановились перед первой гостиницей в Богородске. С торжественностью, подобающей нашему первому цивилизованному завтраку, мы сели за стол и заказали бутылку шампанского — вторую за все время путешествия. Первую выпили в Танхое.

Начиная с Пекина в наших дневных переездах мы никогда не завтракали вместе за одним столом. Мы ели прямо в машине, а часто не ели вовсе, потому что не думали об этом. Сейчас мы ощутили почти детскую жизнерадостность.

Погода испортилась, пошел дождь. Но мы смеялись над погодой и над дождем; они не могли остановить нас. Такая враждебность с их стороны уже запоздала и была напрасной. Наш старый и злейший враг, погода, был побежден.

Весть о нашем прибытии сразу же разлетелась по городу. Публика собралась во дворе; к нам пришли офицеры, чиновники

и богатые помещики. Со всех сторон нас приглашали. Князю пришлось отбиваться от этих предложений руками и ногами, иначе бы мы прибыли в Москву не раньше двух часов следующего дня!



Отъезд из Владимира

В обед мы снова сели в машину и увеличили скорость, чтобы иметь запас времени. Мы опасались, что богородская «авария» слишком затянулась. В 30 километрах от Москвы нам встретились два статных солдата, которых мы приняли за кубанских казаков. В своей живописной черкесской форме, с богатыми газырями на груди, с длинными кинжалами на поясах и в высоких меховых папахах на головах, они стояли друг напротив друга по обе стороны дороги. Как только мы проехали мимо, они поскакали за нами галопом. Казаки охраняли дорогу через каждые 100 метров и присоединялись к быстро выстраивавшейся за нами коннице. Вскоре мы обнаружили, что этот почетный караул служит для того, чтобы освобождать нам путь, оттесняя другие экипажи с середины дороги на обочину. Это были солдаты из нового корпуса жандармерии, который был сформирован в Москве после революционных событий.

Странно, но водители не сердились, не ругались; они даже с энтузиазмом приветствовали нас. Но на этом сюрпризы не закончились. Подъехав к городской черте Москвы в 1 час 15 минут, в местечке Корденки мы заметили людей, стоящих вокруг блестящих машин; в последних, приблизившись, мы узнали множество автомобилей, приехавших за нами. Некоторые быстро приближались и громко сигналили. Это были первые большие автомобили, которые мы увидели; они ехали нам навстречу. Из них и из толпы вокруг раздалась буря приветствий: ура! Нас окружили, мы пожимали сотни протянутых рук. Непередаваемый момент!

Я видел, как по лицу князя пробежала мимолетная тень. Нам еще предстояло проехать 4000 километров до Парижа, но мы чувствовали себя так, будто уже прибыли туда. Мы вернулись в наш мир, в нашу жизнь. Оканчивалась эра одиночества и заброшенности, которая стала для нас серьезным испытанием.

С гордостью и с влажными не только от ветра и дождя глазами мы вышли из машины. Президент Московского автомобильного клуба, которого мы поприветствовали и сердечно поблагодарили за его начинание, сообщил, что мы приняты в почетные члены клуба, и вручил нам драгоценные, золотые с эмалью, значки. Мы немедленно прикрепили их к нашим забрызганным грязью шлемам. Далее последовали знакомства. Я находился среди многочисленных коллег. Здесь был корреспондент «Матэн», который передал князю поздравления от своей газеты, подавшей гениальную идею пробега Пекин — Париж. Я встретился с коллегой из «Дейли Мейл», который следил за нами от этапа к этапу, передвигаясь по железной дороге, и со многими другими иностранными журналистами. Присутствовали и дамы. Одна из них положила на нашу машину букет роз — прекрасная мысль! — чтобы хоть немного вознаградить автомобиль, сыгравший столь большую роль в том, что мы вообще попали сюда. Около двух часов мы продолжили путь в сопровождении всех автомобилей.



Недалеко от Москвы

Это фантастическое зрелище напомнило мне бешеную скачку гордых монголов, которая выглядела так, словно азиатские варвары преследуют автомобиль с враждебными намерениями. Но теперь именно мы предстали перед всеми покрытыми грязью варварами, сидящими в обыкновенной машине землистого цвета, нагруженной старыми веревками, цепями и ржавыми лопатами. Позади же нас сверкали полировкой металлических деталей и сияли яркими красками аристократические автомобили и шелестели на ветру элегантные дамские туалеты с обилием перьев, цветов, вуалей и лент.

Неожиданно на горизонте открылся вид на Москву! Сияние золотых куполов над белым, мерцающим морем домов — вид потрясающий, как во сне!

Мы попали в пригород со множеством фабрик, с высокими дымящими трубами, с рабочим шумом, который опоясывал торжественное, освященное веками спокойствие святилищ.

Но что это? Улицу загромодила толпа. Рабочие, мужчины и женщины, сотнями и тысячами спешили навстречу с заводов и фабрик.

В окнах полно выглядывающих людей. С железной дороги, над которой мы ехали, тоже торопливо сбегались толпы рабочих. Что такое?

До нас доносились громкие крики. Это было приветствие народа, приносимое устрашающим голосом толпы. Возгласы вспыхивали снова и снова, разлетались повсюду, следовали за нами и звучали со всех сторон. Мы не понимали, чем заслужили подобное внимание, но такая симпатия брала за душу. Мы слышали восклицания: «Да здравствует Италия!» Все аплодировали. Пассажиры трамваев забирались на крыши и махали шапками. Князь приветствовал всех, подняв руку, и удивленно бормотал:

— Но действительно, чем же мы это заслужили?

Так мы пересекли окраины и вскоре оказались в центре города, где царил тишина и покой. По великолепным бульварам мы наконец приблизились к гордым старым стенам Кремля, где люди уже не знали о нас и останавливались только для того, чтобы взглянуть на нашу процессию с вопросительным выражением лица, явно удивляясь тому, что впереди столько красивых автомобилей едет самый уродливый и грязный, а в нем сидят еще более грязные люди.

Выйдя из машины перед отелем, мы сразу попали в приятный плен: комитет забрал нас к себе. Там хотели чествовать нас, но для того, чтобы сделать это как следует, требовалось как минимум два дня. Наша усталость в расчет не принималась.

— Ну что же, — сказали мы, когда с нами советовались по поводу будущей программы, — остаемся! Но от всех других искушений мы героически откажемся и доедем от Москвы до Парижа за один тур!

А Петербург? Петербург тоже ждал нас, хотя первоначальный маршрут исключал российскую столицу из программы, потому что она была слишком далека. Выбрав дорогу через Пермь и заехав в Петербург, мы продлили бы путешествие минимум на 700 километров. Но Петербургский комитет, который следил за распределением запасов бензина, составил для нас дорожные карты и сформировал подкомитеты, чтобы приветствовать нас во всех крупных городах, был для нас важнее прочих, и мы не могли проигнорировать его приглашение. Итак, мы согласились навестить в Петербург, но намеревались пробыть там всего несколько часов. Ведь на пути был еще Берлин, приглашение из которого по телеграфу мы получили еще в Томске.

Москва неожиданно и разом предложила нам все званые обеды, торжественные ужины и официальные завтраки, которых у нас не было за время путешествия! Наши нервы, выдержавшие все невзгоды и лишения, сдались под таким натиском, от которого не было никакого спасения, — насколько велика была сердечность, окружавшая нас со всех сторон. Мы стали гостями итальянской диаспоры, преподнесшей нам ценные сувениры, которые, конечно же, необязательно нужны для того, чтобы память о тех днях осталась неизгладимой в наших сердцах. Мы были гостями автомобильного клуба, итальянского консула, старых и новых друзей. Мы принимали участие в застольях, слушали оркестровую музыку, концерты и песни и посещали самые роскошные и известные московские рестораны, от «Метрополя» до «Эрмитажа», от «Мавритании» до элегантного «Яра», где песни начинаются в полночь и заканчиваются на рассвете.

Для поездок по городу и его живописным окрестностям нам были предоставлены московские автомобили. Так нас привезли на исторические Воробьевы горы, чтобы насладиться закатом с того места, где великий Наполеон любовался восхитительной панорамой Москвы вечером 14 сентября 1812 года. Заходящее солнце как будто заливало огромный гордый город кровью; золотые купола испускали вспышки пламени; все расплывалось в сиянии, казавшемся неземным, — поистине грандиозное зрелище!

За несколько часов нам представили красочную, своеобразную жизнь этого уникального города, настоящей российской столицы. Он современный и древний, трудолюбивый и святой, он веселится даже во время «небольшого осадного положения». Вот почему часовые с примкнутыми штыками наблюдают за выездом богатых экипажей, а конные казачьи патрули с винтовками у бедра рысью проносятся между повозками. На главных улицах нередко слышны громкие команды, и тогда все участники движения берут в сторону, а мимо них скачут три или четыре экипажа. Сзади и с обеих сторон их сопровождают казаки, сжимая в руках револьверы и готовясь стрелять в любой момент. Это всего лишь перевозка государственных денег. Опасность оказывает рублю царские почести!

Тем временем автомобиль сменил свой дорожный туалет; он был тщательно вычищен и помыт — больше ничего не требовалось. К нашему удивлению, различные детали, которые обычно часто приходилось заменять, были в хорошем состоянии. Заменяли только колесо, починенное мужиками между Пермью и Казанью, потому что оно оказалось плохо сбалансированным, что сильно нагружало шины. И все же мы были очень благодарны этому грубо сделанному колесу.

ИЗ РОССИИ

НА ПУТИ В ПЕТЕР-
БУРГ → НОВГОРОД →
ПЕТЕРБУРГ →
К ГРАНИЦЕ →
НЕОЖИДАННОЕ
ГОСТЕПРИИМСТВО →
ПЕРВОЕ ПРИВЕТ-
СТВИЕ НА НЕМЕЦ-
КОЙ ЗЕМЛЕ →
КЁНИГСБЕРГ →
БЕРЛИН ПРИБЛИ-
ЖАЕТСЯ

Утром 31 июля, ровно в четыре часа, наш автомобиль выехал из гаража отеля «Метрополь», существенно облегченный из-за значительного уменьшения количества багажа. Он оставил в Москве оборудование для исследовательской экспедиции, придававшее ему такой своеобразный вид. Канаты, цепи, лебедки, лопаты и кирки были выложены из автомобиля. На своем пути автомобиль постепенно освобождался от всех предметов, которые становились бесполезными и обременительными: две защитные перегородки в Калгане, еще две — в монгольских степях, затем часть запасов солонины и железные инструменты. Как воздушный шар сбрасывает балласт, так были выброшены все эти вещи, чтобы уменьшить нагрузку на рессоры. В Москве, кроме небольшого личного багажа, в автомобиле остались только несколько запасных пневматических шин. Как спортсмен, он разделся, чтобы было легче бежать.

В сопровождении автомобилей, которые образовали почетный эскорт, мы быстро пересекли город, который еще не затих. Рассвет — это час, когда Москва бодрствует: люди возвращаются из ресторанов и с концертов. Итак, мы попрощались с веселящимся народом, а по прибытии нас приветствовал рабочий люд. Справа от нас тянулся Петровский парк, по огромным аллеям которого всё еще катились экипажи, возвращающиеся из кабаре. Мы видели эффектные, немного помятые туалеты, цилиндры, сидящие набок на покачивающихся головах; мы слышали приветствия, произносимые хриплыми, но сердечными голосами. Нас сразу узнали по своеобразной форме нашей машины и по итальянскому флагу.

Густой туман лежал над безмолвной серой равниной. Вскоре мы не видели ничего, кроме обочин; мы ехали, окруженные серым неизмеримым пространством, и не могли видеть даже ближайšie автомобили, от которых мы только слышали сигналы.

В шесть часов солнце кое-где стало пробиваться сквозь пелену тумана. Горизонт казался плоским и безграничным. Мерцающие церковные башни возвышались над зеленью полей в еще неопределенных очертаниях; и вдруг почти сразу все прояснилось. Мы увидели ландшафт, который в неизменном виде сопровождал нас в течение нескольких недель. Приехав в городок Клин, мы обменялись поспешными словами прощания с сопровождавшими нас автомобилистами и продолжили путь в одиночестве, погружившись в свои мысли. Мы слушали ровный и плавный гул работающего двигателя и наслаждались утренней свежестью.

Переночевать собирались в Новгороде, что в 485 километрах от Москвы.

В десять часов приехали в Торжок, где нас ждал бензин. Подготовительные расчеты поездки заканчивались Москвой, потому что князь в то время еще ничего не знал о выборе маршрута и был убежден, что по пути из Москвы в Париж можно будет везде легко найти горючее. В ответ на телеграфный запрос компания «Нобель» взяла на себя обязательство предоставить нам новые запасы топлива от Москвы до российской границы.

На въезде в город нас ждали мужчины. Рядом с ними стояли бочки с бензином и маслом. В несколько минут мы заправили баки — и вот уже можем ехать дальше!

Мы никогда не преодолевали такое большое расстояние так быстро; ехали со скоростью 50 километров в час. Нами двигала растущая потребность спешить. Верстовые столбы проносились с молниеносной скоростью. Мы смотрели в карту, производили расчеты и обращали мало внимания на ландшафт.

Но увы! Как только мы пересекли границу Тверской губернии, дорога стала хуже. Пришлось ехать медленнее, пока наконец мы не снизили скорость до 25 километров в час из-за внезапной грозы. Обычная, ежедневная гроза! А за время нашего пребывания в Москве не упало ни капли дождя!

Прощайте, дороги и ландшафты, средневековые дома! Вокруг нас все заливала вода, а утром все было в тумане. Вода не отстала от нас, пока мы не въехали в Новгород на берегу Волхова, у тихого, широкого озера Ильмень. Ни один город не произвел на нас такого мрачного впечатления, как Новгород. Казалось, он грустит по утраченной власти и славе. В России до сих пор в ходу пословица: «Кто против Бога и Великого Новгорода?»

Когда на следующее утро мы покинули Новгород и пересекли кремль, вокруг которого теснился обезлюдевший тихий городок, все еще шел дождь, как будто ища защиты у прочных зубчатых стен.

Под хлесткими струями дождя мы провели несколько часов в угрюмом молчании, утешаясь только мыслями о близости Петербурга. Вскоре нам стали попадаться усадьбы, сады, парки. Потом показался густой, низко плывущий над горизонтом черный дым. Мы преодолели 128 километров за четыре часа.

Неожиданно нам встретился автомобиль. Он ждал нас и взял на себя задачу указывать путь. Крупными буквами на нем было написано: «Париж — Петербург». Это небольшой автомобиль мощностью 12 лошадиных сил, с гоночным кузовом, достаточно скоростной. Им управляет его владелец, господин Эфрон, один из самых активных членов Петербургского автомобильного клуба, приехавший из Парижа.

Быстрый обмен приветствиями, рукопожатия — и вслед за таким лоцманом мы продолжаем путь по широким проспектам, ведущим к знаменитой императорской резиденции. Дождь прекратился.

Песок делал езду бесшумной; автомобили скользили, летели друг за другом. После выезда из парка мы думали ехать в Петербург. Вдруг за поворотом раздалось восторженное «ура», заставившее остановиться: нас ждала длинная колонна автомобилей! Мы вышли, и нас окружила возбужденная толпа. Мы здоровались с итальянским военным атташе, который передал князю поздравления от посла, итальянского консула, с многими участниками Российского автомобильного клуба, с его секретарем, который приветствовал нас от имени всех автомобилистов, с президентом Петербургского комитета по организации пробега Пекин — Париж и с многочисленными дамами, которые осыпали нашу машину цветами.

Автомобили всё подъезжали и передавали новые радостные поздравления. Мы явились на час раньше. Было условлено встретиться в этом месте, затем поехать нам навстречу, а мы уже сами появились перед собравшимися. Как и в Москве, в ответ на телеграфный запрос князь сделал расчет слишком по-сибирски. Мы явились

так рано, что для того, чтобы привести программу в порядок, нас попросили немного отступить.

Итак, вместо того чтобы спешить в Петербург, мы вернулись на темные аллеи Императорского парка; все автомобили последовали за нами. Задачу вести нас теперь возложили на машину президента автомобильного клуба с сигнальным флагом — как ни странно, белым с красным кругом посередине, ведь это национальный флаг Японии! Шумная процессия направилась на железнодорожную станцию в Царском Селе, где решили провести время наилучшим образом — за едой и напитками.

Ресторан был взят приступом; шампанское полилось рекой, зазвенели бокалы. Секретарь автомобильного клуба от имени своих товарищей вручил князю ценную памятную медаль с символикой клуба и гербом Петербурга, изготовленную из золота, серебра и эмали. Тем временем наша машина была удостоена еще одного ценного подарка в виде элегантной серебряной пластины с золотым клубным шифром и выгравированной надписью: «Пекин — Париж. Петербург, 19 июля 1907 г.»

Два часа пополудни; пора продолжить путешествие в Петербург, и мы отправились.

В столицу мы попали через Нарвские ворота — место, где проходили знаменитые бои, — и выехали на Большую Морскую — улицу высшего света, на Мариинскую площадь, где возвышается памятник Николаю I, охраняемый седобородыми инвалидами в старой гвардейской форме.

На Петровской площади нас окружила толпа, заставив на несколько минут остановиться. Мы находились в самом сердце Петербурга и империи — между дворцами Священного Синода, Сената, Военного министерства и Адмиралтейства, резиденций российской власти. Это одно из величайших мест в мире; я никогда не чувствовал его сурового величия так, как сейчас, когда оказался здесь после бескрайних, пустынных серых равнин.

Как только князь ступил на землю в гараже автомобильного клуба, член клуба по старинному русскому обычаю в знак гостеприимства преподнес ему хлеб-соль. На этом праздник закончился, и мы, как простые частные лица, проживающие в отеле «Европа», могли наконец освободиться от всеобщего энтузиазма.

Двадцатого июля мы покинули российскую столицу в полпятого утра, немного уставшие от раннего подъема после всего лишь трех часов сна.

Русский комитет автомобильного движения, автомобильный клуб и итальянская диаспора прямо-таки арестовали нас на банкете, на который мы явились в своих грязных дорожных костюмах. Окончание блестящего праздника смешалось в наших воспоминаниях с отъездом. Когда мы снова сели в машину, многие из гостей столпились вокруг нас и повторяли те же теплые прощальные слова и пожелания, которые они говорили нам несколькими часами ранее в свете люстр, с поднятыми бокалами.

Мы снова проехали по улицам, по которым прибыли сюда. Они были пустынные и казались нам шире и длиннее.

Обернувшись через полчаса, мы увидели только церковные шпили, светящиеся в лучах восходящего солнца и парящие над розовым туманом.

Благодаря ясной погоде и хорошей дороге мы сначала быстро продвигались вперед. Но затем хлынул проливной дождь, который сопровождал нас с большей или меньшей интенсивностью в течение всего дня.

Внезапно мы вынуждены были остановиться из-за аварии: сломалась правая задняя рессора. Частично виной была казанская сталь, частично — мы, потому что все запасные шины мы положили на заднюю часть машины и тем самым увеличили нагрузку на рессору. В Москве мы приобрели запасную рессору. В тот момент, когда попытались поставить ее взамен сломанной, мы с досадой заметили, что она была на несколько сантиметров короче! Не знаю, как Этторе совершил чудо, но факт остается фактом: ему удалось установить новую рессору. Она была слишком напряжена, не работала в нужном положении и опускалась ниже другой, но наконец ее удалось установить, и езда продолжилась. Чтобы уменьшить нагрузку на новую рессору, мы переложили запасные шины и багаж на заднее сиденье — на мое место. Итак, мы все трое ехали вместе в передней части машины, как когда-то в Монголии и Забайкалье; место на подножке снова стало почетным.

Проехали через Лугу; днем мимо промелькнул Псков.

Когда не было дождя, что случалось довольно-таки редко, мы увеличивали скорость, так как намеревались ночевать в Двинске, в 530 километрах от Петербурга.

Во время короткой остановки для замены шины мы предложили крестьянам, собравшимся вокруг нас, сигареты. Это самый щедрый подарок, какой только можно сделать мужику — заядлому курильщику. Он не всегда может позволить себе роскошь покупать сигареты, поэтому курит самый плохой табак, заворачиваемый в клочки бумаги, которыми всегда полны его карманы; для этой цели годится старая газета. Но, к нашему удивлению, крестьяне отказались от такого подарка. Они принадлежали к ранее жестоко преследуемой секте старообрядцев, своего рода пуритан-иконоборцев, которые в свое время массово бежали в эти места. Мы встречали их собратьев среди ссыльных в Сибири. Итак, мы находились за пределами православного пространства, среди людей, за которыми, так сказать, охотились перед дверями империи. Изгнанные слои населения живут недалеко от границы, будто готовы бежать в любой момент.

Приближался вечер; мы еще были в 75 километрах от Двинска. Нас одолевала усталость, хотелось остановиться, но местность была совершенно пустынная. Затем нам встретился роскошный, импозантный автомобиль, стоящий на опушке небольшого леса. Увидев нас, слуга в ливрее выскочил из него, сделал нам знак остановиться и вручил князю приглашение от богатого господина, который предложил нам воспользоваться его гостеприимством. Ожидавший автомобиль должен был показать нам дорогу. Ничто не могло быть для нас более приятным, и мы продолжили путь по аллеям великолепного парка.

Нашим гостеприимным хозяином оказался инженер Кербеди, поляк, строитель Южно-Маньчжурской железной дороги и директор крупных железнодорожных компаний. Как во сне мы переместились из-под дождя и из грязи проселочной дороги в теплые комнаты; за нами ухаживали лакеи; мы были окружены чрезвычайно любезным радушием гостеприимной семьи, члены которой, к нашему приятному удивлению, разговаривали с нами на беглом итальянском языке.

Третьего августа в четыре часа утра, при погоде, типичной для мерзкого декабрьского дня, дрожа от холода, мы возобновили путешествие.

Когда мы проезжали Двинск, городок еще спал. Какая печаль царит в таких тихих городках, которые мы посетили во время их дремоты! Они казались мертвыми.

Мы пересекли широкую Западную Двину по железнодорожному мосту, предназначенному для движения поездов, пешеходов и сухопутного транспорта, и выехали на великолепную военную дорогу приграничной зоны. Вот хотя бы одна из практических выгод войны! Чтобы подготовиться к войне, народы прокладывают по своим границам прекрасные дороги. Мы нашли шоссе настолько хорошим, что, несмотря на дождь, развили скорость 40 километров в час.

Впечатления от того дня можно описать двумя словами: грозы и распятия. Каждые полчаса сильная, оглушительная буря, и везде одни огромные распятия: на берегах прудов, в полях, на опушках лесов, у въездов в деревни. Иногда попадались скульптурные композиции со множеством фигур, украшенных резьбой и раскрашенных в наивные яркие цвета; через них польское и латвийское население, ранее подвергавшееся религиозным преследованиям, с торжеством выражает свою приверженность католической вере. Борьба веру укрепляет. Этот народ устанавливает распятия, как будто разворачивает боевые знамена.

Вид на Ковно с его красными крышами неожиданно открылся с вершины холма, возвышавшегося на зеленом берегу извилистой реки. В городе полно гостиниц с итальянскими названиями: отель «Венеция», отель «Неаполь», отель «Италия». Не знаю, откуда взялось особое почтение хозяев гостиниц в Ковно к нашему отечеству. На улице мы увидели автомобиль, над которым развевался большой белый флаг с надписью по-польски. Это польские журналисты приехали из Варшавы, чтобы проводить нас до границы. В их приветственных возгласах в честь Италии чувствовался приятный для них революционный привкус. Италия почитается в Польше как рабыня, которая восстала и в борьбе обрела свободу.

Затем коллеги рассказали нам о своем приключении с флагом. Без разрешения полиции ношение флагов запрещено. Жандармы остановили автомобиль и потребовали предъявить официальное разрешение на использование флага.

— Но это же вовсе не флаг! — ответили польские журналисты.

— А что же это?

— Это фирменный знак. Фирменные знаки запрещены?

— Но это похоже на флаг.

— Похоже; но это фирменный знак, сделанный из ткани, а не из дерева или листового металла.

— А что означают эти слова?

— Прочтите!

— Это по-польски, мы не понимаем.

— Жаль. В Польше говорят по-польски. Вы должны знать это, если пришли сюда.

— Хорошо! Ваши фамилии! Вы ответите за оскорбление полиции.

На флаге была надпись: «Варшавская ассоциация водителей автомобилей».

Пока корреспонденты сопровождали нас до гостиницы, нас догнал запыхавшийся офицер:

— Князь Боргезе, — крикнул он, — идите! Жена губернатора ждет вас на благотворительном базаре Красного Креста.

В одном из садов под покровительством жены губернатора проводился благотворительный базар, и эта любезная дама считала, что сделает фестиваль более прибыльным, выставив напоказ нас и наш автомобиль за скромную плату за вход в десять копеек. Идея была гениальной; но мы вежливо отказались и удалились в гостиницу.

От Петербурга мы проехали 820 километров и находились всего в нескольких часах езды от границы с Германией. За короткое время все вокруг нас изменилось с бешеной скоростью: расы, национальная одежда и языки. Привыкшие более чем за месяц к бесконечному однообразию Российской империи, мы чувствовали себя так, как будто прошли неизмеримые расстояния.

Мы выехали из Ковно на рассвете. Несколько звезд всё еще мерцали на светлеющем небе, и узкий полумесяц слабо светился над куполами собора. Но наше стремление выехать до рассвета сыграло с нами злую шутку.

В темноте мы и наши польские друзья на своей машине заблудились в лабиринте укреплений; от одного часового нас направляли к другому. Около четырех часов утра мы наконец нашли военную дорогу, ведущую к границе; это была странная дорога: из-за больших побеленных камней, симметрично расставленных по травянистым обочинам, она напоминала кладбищенскую аллею. К шести часам мы проехали 100 километров, которые отделяли нас от Германской империи. Там расположено Вержболово, последний российский город.

Нам понадобился 41 день, чтобы пересечь Российскую империю, в которой мы столкнулись с величайшими трудностями. Мы покидали ее без сожаления, но и не без симпатии. Часто мы хотели бросить автомобиль на произвол судьбы и отказаться от своего предприятия, но местные жители всегда демонстрировали нам свое добросердечие, терпение и гостеприимство. Мы не могли вспомнить ни одного, даже самого критического момента нашего путешествия, который бы не сопровождал образ веселого, загадочного, евангельски кроткого мужика, являющегося перед нами со своей светлой бородой и длинными волосами и неизменно пытающегося помочь нам выбраться из болотной топи, переправиться через реку и спастись от голода.

Граница была обозначена небольшим мостиком. На обоих концах расположены два герба на столбах, раскрашенных полосами национальных цветов; гербы смотрели друг на друга: русский двугла-

вый орел на немецкого одноглавого. Вход на мост перекрывала цепь. Мы остановились.

Наши паспорта оформили мгновенно. Приказы, переданные по телеграфу заранее, все отрегулировали, убрав препятствия с нашего пути. Таможенное управление России сразу дало разрешение на проезд. Мы могли следовать дальше.

Цепь перед автомобилем опустилась, и он медленно переместился из одной империи в другую. Дежурный городской приветствовал нас строго, по-военному. Позади загрелась цепь.

Мы в Германии!

Два немецких жандарма приложили руки к своим остроконечным каскам. В этот момент мы услышали приближающийся рев двигателей, смешанный с веселым звуком рожков: на немецкой дороге молниеносно появились три автомобиля.

В мгновение ока они приблизились к нам и остановились. Прозвучало первое немецкое приветствие — трехкратное «ура», произнесенное одновременно десятью голосами, в то время как десять шляп взмыли в воздух. Нас встретили члены кёнигсбергской секции Имперского автомобильного клуба. Мы ответили приветствием, растроганные до глубины души. С этого момента мы как будто попали под высокую защиту Имперского клуба — защиту, которая сопровождала нас из города в город и давала нам приятную уверенность в том, что повсюду нам будет обеспечен радушный прием.

На немецком пограничном посту в Эйдткунене таможенные формальности также были выполнены быстро; на автомобиле закрепили номер, и нам позволили передвигаться по немецкой земле. К разрешению прилагался шоферский патент, который князю выдали без экзамена. В семь часов утра мы отправились в Кёнигсберг, расстояние до которого составляло 150 километров.

Дорога была замечательная, окаймленная деревьями, в тени которых мы прямо-таки летели. Проехали через Шталлупёнен с его большими красными казармами, наводненными островерхими касками, затем через Гумбиннен, Инстербург, Велау — через все маленькие городки, аккуратные, опрятные, свежие и чистые, как будто их только что построили, но о которых вряд ли можно составить цельное представление, пролетая через них на автомобиле.

В Кёнигсберг мы прибыли в десять часов. Это элегантный, живописный город со старыми домами с фронтонами и покатыми крышами, на самом вершине которых неподвижно стоит задумчивый аист, с остроконечными башнями и древними укреплениями, оборудованными подъемными мостами, которые больше не поднимаются и не опускаются. Все неслось мимо в головокружительной спешке, в чарующем вихре.

Коллеги из автомобильного клуба заставили нас позавтракать в одной из гостиниц. Толпа теснилась у двери — дисциплинированная, тренированная толпа, которая приветствовала нас хоровыми возгласами «Ура!». Маленькая девочка робко протянула нам цветы и убежала.

В два часа мы снова были в тени деревьев на большой дороге, и снова началось головокружительное мелькание ландшафта, которым некогда любоваться.

Здесь деревни очень живописны и выглядят так, будто художник специально расположил их среди озер, прудов, отражающих густую листву кустов, и каналов, заполненных лодками, чтобы нарисовать очаровательный пейзаж. Вдруг мы вскрикнули от восхищения: на горизонте показалось синее море. Это был Вислинский залив, переливающийся всеми цветами радуги, как огромная перламутровая раковина. За ним вдали раскинулась Гданьская бухта. Парусники скользили в этом голубом мареве, как белые блуждающие точки. Мы с радостью встретили эту часть Атлантического океана. «Привет тебе, старое доброе и родное море! Привет тебе от Тихого океана!»

В три часа мы проехали через Браунсберг, через полчаса добрались до Эльбинга. В четыре часа пред нами предстала средневековая картина: Мариенбург, фантастический замок, который так любит Вильгельм II, впечатляющее воспоминание о том, что было семь веков назад, величественный, уникальный наполовину замок, наполовину церковь, окруженный старыми, покосившимися домами, которые выглядят так, будто они склонились над водами Ногата, чтобы глядеться в них как в зеркало.

Через несколько минут Мариенбург исчез вдали. Перед нами возник Диршау с его монументальным мостом через Вислу и наконец Прейсиш-Штаргард, скромный город, где нас пригласили отдохнуть. Было уже поздно, и мы решили заночевать здесь, соблазненные спокойствием этого места.

До Парижа оставалось чуть больше 1500 километров!

ВСЁ БЛИЖЕ К ЦЕЛИ

СМЕНА КАРТИН →
ЛАНДСБЕРГ-АН-ДЕР-
ВАРТЕ → ОБРЕ-
МЕНИТЕЛЬНАЯ
ПОПУЛЯРНОСТЬ →
БЕРЛИН → ОТ ШПРЕЕ
ДО РЕЙНА → НА
БЕЛЬГИЙСКОЙ
ЗЕМЛЕ

Часы на старой церковной башне в Прейсиш-Штаргарде пробили шесть часов, когда 5 августа мы сели в машину на пустынной рыночной площади.

Со времени пребывания в Москве мы еще не отдыхали до такого позднего часа; но хорошая дорога позволила нам остаться в постели немного дольше, так как мы были уверены, что быстро доберемся до следующей назначенной точки. Сегодня вечером мы должны быть в Ландсберг-ан-дер-Варте, что всего в 130 километрах от Берлина. Программа нашего приема предусматривала именно это. На следующий день в девять часов мы должны прибыть в Кюстрин, где нас ждало много автомобилей из Имперского клуба, чтобы сопроводить нас в Берлин; мы должны остановиться в этом городе ровно в 12 часов; завтрак был назначен на час дня в казино автомобильного клуба.

Вместо этого мы оказались в Берлине в тот же день: мы ехали слишком быстро! Заставлять гостеприимных хозяев ждать — это плохо, но еще хуже приехать раньше! Нам пришлось постараться по возможности смягчить такое грубое нарушение, которое перевернуло бы всю программу приема с ног на голову, поэтому мы решили считать, что еще не прибыли в столицу пунктуальности. Официально мы еще были на пути в Берлин, а банкетная программа была перенесена на следующий день. Вот только торжественный прием был безнадежно сорван!

Дорога от Прейсиш-Штаргарда была восхитительна; небо было таким ясным и безмятежным, какого мы давно не видели: до этого дождь почти шесть недель преследовал нас. Также это был первый день с тех пор, как мы покинули Монголию, в который мы не дрожали от холода в ранние утренние часы. Чем дальше мы продвигались на юг, тем больше ощущали, как летнее тепло согревает наши тела. Как приятно было возвращаться в атмосферу нашего родного дома! С какой радостью мы укладывали в багаж свои шубы!

С шести до одиннадцати часов мы ехали со скоростью 60 километров в час и наслаждались бесконечной поэзией полей, покрытых созревающими хлебами и цветами; кое-где виднелись деревья, между которыми выглядывали остроконечные красные крыши мирных деревень. Не помню, через сколько маленьких городков мы проехали; в памяти фантастическим образом перепутались увиденные, а затем исчезнувшие самые разнообразные предметы и картины, мелькавшие перед нашими глазами, как молнии, в то время как ветер дул с головокружительной скоростью и свистел в ушах!

Иногда дорога вела так глубоко в темноту леса, что все вокруг напоминало сибирскую тайгу. Сосновые леса источали аромат под теплыми лучами солнца. На короткое время мы вернулись в природу, не тронутую человеком. Стройная косуля скакала через дорогу, как в уральских лесах. Однако через несколько минут тень исчезала, и лес оставался далеко позади. Наши взгляды блуждали по залитым солнцем полям, где сельские жители косили траву. По дороге ехали огромные повозки, груженные снопами и сеном, на них сидели большие группы веселых людей, держа в руках блестящие косы.

Мы проезжали Черск, Флатов, деревни, напоминавшие маленькие города, в отличие от России, где многие города похожи на большие деревни. Мы миновали Дойч-Кроне и в 11 часов попали в Ландсберг-ан-дер-Варте; в обоих городах уже чувствовался некоторый

оттенок малого Берлина. Когда мы медленно двигались по главной улице, чей-то испуганный голос выкрикнул: «Князь Боргезе!»

Какой-то человек бежал за нашей машиной. Князь узнал в нем одного из директоров заводов «Итала». Запыхавшийся, без шляпы, с покрасневшими глазами, он радостно приветствовал нас. За ним подоспел мой светловолосый коллега из «Берлинер локальнанджайгер», тоже с непокрытой головой. Всю ночь они колесили в автомобиле по городам, разыскивая нас; они приехали в Диршау и там напрасно расспрашивали всех. Дважды они проезжали под окнами маленькой гостиницы в Прейсиш-Штаргарде, где мы спокойно спали, никем не признанные. Они уже были готовы поверить в какую-то ужасную катастрофу и заподозрить, что мы и машина погибли, когда вдруг увидели нас, проезжающих мимо, из окна пивной!

Весть о нашем прибытии сразу же разлетелась среди собравшейся вокруг нас толпы.

— Китайцы! — кричали кругом. — Китайцы!

Как по волшебству появились газетные корреспонденты и фотографы. Трамваи останавливались, и пассажиры с удивлением смотрели на нас из окон вагонов. Кондукторы забывали о своих обязанностях и стояли на площадках; полиция бросилась наводить порядок. Покрытые пылью, в ужасных автомобильных очках, приобретенных в Петербурге и придающих нам вид лягушек, мы считали себя настолько мало достойными этого восхищения, что укрылись в пивной, чтобы выпить пива и отдохнуть. Затем мы решили продолжить путь в Берлин и в час дня снова покатали по открытому ландшафту. Через несколько часов нам встретились три автомобиля с флагами: это были машины «Итала» из Берлина. В них сидели наши коллеги по автомобильному спорту и журналистике, в том числе корреспонденты главных итальянских газет. Пока мы, ни о чем не подозревая, пили свежее пиво в Ландсберге, телеграф принес весть о нашем прибытии в берлинские газеты, и господа поехали нас встречать. Раздались возгласы «Да здравствует!» и «Ура!», пошел обмен приветствиями и рукопожатиями, пока наш караван не тронулся.

Мы остановились в городке Мюнхеберг, где вспомнили, что еще не завтракали. В беседке небольшого ресторанчика мы ели франкфуртские сосиски, пили ледяное пиво и отбивались от интервьюеров, в то время как множество фотоаппаратов увековечивали черты наших лиц. Художник рисовал наши портреты, стремясь запечатлеть нас со всех сторон. Мы не могли пошевелиться, не рассердив какого-нибудь фотографа: он просил повернуться именно к нему и смотреть прямо в объектив. Мы хотели уйти. Нет, нельзя. Раздавались властные голоса: «Еще одно мгновение не шевелитесь! Вот так!» Популярность обременительна. В пустыне Гоби было кое-что хорошее!

Когда пластинки и пленка наконец закончились, нам вернули свободу. Заняв места в автомобилях, мы двинулись в Берлин среди плотных облаков пыли, ничего не видя позади. Мы мчались, как в Сибири туманным утром, когда дорога терялась в таинственной мгле в нескольких шагах от нас.

Мы развернули на автомобиле флаг, который для защиты в течение последних нескольких дней наматывали на древко. Это тот самый шерстяной флаг, подаренный нам итальянским гарнизоном в Пекине.

Каким новым он тогда был! Его цвета сияли на солнце. А теперь он порван, поблек, грязен и неузнаваем: искромсан всеми ветрами, промыт всеми ливнями. И все же он любим и дорог; когда он развеивается позади нас, хлопая на ветру, в этих звуках нам слышится голос друга!



Князь Боргезе и Барзини перед прибытием в Берлин

В четыре часа мы пересекли огромный район заводов с дымящимися трубами, которые окружают Берлин и издали выглядят как гигантский флот, поднимающий свои якоря. Наконец мы попали на большую улицу, которая в самом начале застроена скромными домиками. Это широкий бульвар Франкфуртер-аллее; постепенно дома приобретали столичный вид, улица становилась все оживленнее, движение — все лихорадочнее. И вот мы на Кёнигштрассе, в центре Берлина.

По странному внешнему виду нашего автомобиля многие догадывались, что мы прибыли из Пекина. Повсюду нас кто-то приветствовал. Проехали под городской железной дорогой, по которой с грохотом идут поезда. Проехали по монументальному Берлину: здесь ратуша, там королевский дворец. Оказались на знаменитой, гордой, оживленной, аристократической Унтер-ден-Линден. Густая толпа ждала перед отелем «Бристоль», и шлемы полицейских блестели над ней, образуя кордон.

Не успел князь Боргезе сойти с автомобиля, как толпа окружила его и принялась приветствовать; люди последовали за ним в отель, заполнили вестибюль, салоны и офисы, пока нам наконец не удалось добраться до лифта, который доставил нас в долгожданное уединение наших номеров.

Банкеты прошли согласно программе.

В полдень 6 августа Имперский автомобильный клуб дал в нашу честь роскошный завтрак в своей великолепной резиденции, где мы увидели всю пышность официального праздника. Вечером более неформальное сообщество соотечественников угощало нас ужином в самой сердечной и теплой атмосфере. Между этими празднествами французские журналисты, которые приехали из Парижа, чтобы встре-

титься с нами, предлагали нам легкие закуски. (Почему мы все время говорим о «легких закусках»? В нашем языке встречаются выражения, полные непринужденной иронии.) Парижское гостеприимство и журналистский интерес простерлись и на наш автомобиль. Самым уважаемым из парижских коллег, несомненно, был представитель «Матэн» де У (de Houx), который недавно добавил к своей блестящей литературной карьере еще и религиозную деятельность, что равносильно основанию французской церкви. Он, конечно же, лидер, я хочу сказать, духовный руководитель журналистского братства.

Наш автомобиль теперь предвкушал спокойствие. Украшенный цветами и лавровыми ветвями, он был выставлен в большой витрине компании «Итала» на Унтер-ден-Линден. Толпа бросилась смотреть на него; двери магазина пришлось закрыть, чтобы избежать давки; полицейским приходилось все время очищать улицу и восстанавливать уличное движение. Нам было обидно видеть своего «зверя» в витрине; наша гордость была оскорблена. Наш автомобиль делал рекламу!

Утром 7 августа, еще раньше, чем слуга постучал в нашу дверь и объявил, что пора ехать, нас разбудил барабанный стук дождя по оконным стеклам. Впереди нас ждала еще одна долгая и печальная поездка под дождем; однако погода с необычайной любезностью только прибила пыль на нашем маршруте.

В тот момент, когда мы садились в машину, голубые клочки чистого неба уже появлялись то тут, то там. Мокрый асфальт широкого бульвара Унтер-ден-Линден отражал радостно-безмятежное небо. Машины из Имперского клуба ждали рядом с нашим автомобилем, чтобы сопроводить нас до Потсдама; другие автомобили, принадлежащие частным лицам или взятые напрокат любопытными, по всей видимости решили присутствовать при нашем отъезде. Казалось, здесь представлена вся автомобильная промышленность: роскошные автомобили и автомобили-трудяги — аристократы и рабочие мира моторов.

В пять часов прибыли представители французских газет. Они приехали на трех машинах «Итала», украшенных с обеих сторон надписями большими буквами: «Пекин — Матэн», где слово «Матэн» в последний момент было заменено словом «Париж».

Все готово, машины тронулись. Из толпы вокруг нас, состоящей большей частью из итальянцев, раздалось восторженное «Да здравствует!». У некоторых хватило мужества встать с рассветом; с другой стороны, многие господа еще не ложились и пришли в вечерних костюмах. «Ура! Счастливого пути!» Восклицания повторялись. Наконец автомобильная процессия удалилась по пустынной улице.

Провожавшие нас машины то и дело выезжали из колонны и ехали рядом с нами, чтобы их пассажиры могли еще раз высказать свои прощальные приветствия и добрые пожелания и бросить нам цветы. Мы больше не возражали против этого и полностью смирились с оказываемыми знаками внимания. Мы уже не удивлялись, как в Москве, где услышали первые аплодисменты. Мы принимали популярность как неожиданную и чрезмерную награду за предыдущее одиночество. Атмосфера соперничества, которая нас окружала,

глубоко трогала; доброжелательность толпы, даже если она казалась незаслуженной, проникала в наши сердца; мы с благодарностью слушали этот неумолкающий возглас: «Счастливого возвращения на родину!»

Беспорядочная группа автомобилей с развевающимися над ними немецкими и итальянскими флагами проехала через Бранденбургские ворота и пересекла знаменитую аллею Победы, где статуи великих немецких полководцев белели среди пышной зелени, как будто в строю фантастического военного парада. Спустя несколько минут мы оказались на тихих улицах предместья. Автомобили будили их нестройными звуками клаксонов и фанфар — безумным современным шумом!

Вскоре купола и зубчатые стены исчезли из виду; мы подъехали к району вилл, окруженных садами. Берлин с его торжественным великолепием остался далеко, превратившись в мимолетное приятное воспоминание, как ранее произошло с Петербургом и Москвой. Впереди у нас нет других столиц, кроме Парижа.

Итак, в Париж!

Князь увеличил скорость. Не все автомобили поспевали за нами. Последние прощальные восклицания стихли вдалеке. Мы остались наедине с едущими впереди автомобилями из автоклуба и с нашими французскими коллегами, которые следовали за нами, — семь больших автомобилей, мчавшихся со скоростью 60 километров в час.

В половине седьмого мы миновали Потсдам с его низкими белыми домами, утопающими в зелени — словно для того, чтобы лучше сохранить тишину, подобающую императорскому двору. Город окружен меланхоличными, мечтательными озерами и каналами, на прозрачных водах которых качаются маленькие белые яхты. Мы попали в аристократическую среду, которой чуждо земледелие.

Но вскоре картина изменилась. Мы снова очутились среди простора полей. Настал час прощания с гостеприимными друзьями из автомобильного клуба. В половине восьмого мы проехали Бранденбург, за которым встретили толпы рабочих, ехавших из своих деревень на велосипедах, все с узелком за спиной и большой курительной трубкой с фарфоровой чашечкой во рту. Часто нам приходится притормаживать, чтобы пропустить молочные тележки, которые тянули вместе человек и собака.

Батарей, идущая на полевые маневры, перегородила нам дорогу; несколько минут мы двигались рядом с лошадьми и солдатами в сверкающих касках, среди грохота ящиков, подпрыгивающих на передках телег, и орудий на лафетах. Некоторые солдаты узнали нас и заулыбались, потому что они не могли поздороваться, не нарушив дисциплины; они что-то шептали своим товарищам, которые поворачивались и немедленно уступали место, пропуская нас.

Позже мы встретили на заставе разъезд гусар, которые неподвижно сидели в седлах, держа в руках перевернутые длинные копья с черно-белыми флажками — чтобы не обнаружить себя их трепетанием перед врагом. Видимо, мы попали в самый центр маневров. И действительно, вдалеке вздымалось облако пыли: это кавалерийский эскадрон галопом проскакал мимо.

Когда в восемь часов мы прибыли в Магдебург, нас заставило остановиться еще одно военное зрелище: мимо проходил пехотный

полк. Солдаты хором пели песню, и их сильные и глубокие голоса произвели на нас большое впечатление.

Мгновение — и сцена меняется.

Мы проезжаем по рыночной площади Магдебурга, с ее яркими красками, разбавленными белыми чепцами крестьянок, которые видны повсюду; готическая колокольня старой церкви бросает длинную узкую тень на всю эту шумную суету. Но какими бы интересными ни были города, они вызывают у нас досаду, потому что задерживают нас.

Мы успокаиваемся, только когда рычаг коробки передач переключается на четвертую скорость и автомобиль мчится вперед, рассекая воздух, как метеор. Князь намерен двигаться вперед как можно быстрее. Мы должны прибыть в Париж точно 10 августа: эта дата была определена еще в Москве, но вместо того, чтобы сокращать ежедневный пробег, князь запланировал несколько дней отдыха недалеко от места назначения. Его одолевает странная боязнь, что он сейчас, именно сейчас может опоздать с прибытием, и он предпочитает перестраховаться. Нами овладевает ажиотаж, связанный с окончанием путешествия.

Небо затянулось облаками. В девять часов мы проехали через Хельмштедт с его старинными живописными воротами, затем через Кёнигслуттер, в котором я запомнил только окна, украшенные цветами, и стены, покрытые зеленью. Затем был большой шумный Брауншвейг, где при нашем прибытии разразилась сильная гроза.

Дождь хлестал по лицам. Но когда мы приближались к Ганноверу, снова светило солнце. На повороте дороги встретили автомобили: нас торжественно приветствовали члены автомобильного клуба и множество наших соотечественников. В Ганновере мы оказались около полудня. Побывав на изысканном завтраке, который был организован неизвестно кем и неизвестно где, но определенно нам понравился, в два часа мы снова отправились в путь.

Затем мы встретили группу мальчиков, идущих в школу; с книгами под мышками, хорошо одетые, они шли рядом друг с другом и очень серьезно смотрели на нас из-под своих зеленых кепок. Они явно узнали нас — видимо, читали берлинские газеты. Мальчишки повсюду были самыми горячими нашими поклонниками. Они экспромтом выразили нам уважение, и на мгновение их серьезность исчезла. Наше путешествие должно казаться их юным умам огромным достижением, и ведь оно и в самом деле таково.

Повернули к Миндену и объехали вокруг него; из всего города мы видели только сады и остроконечные крыши за деревьями. Мимо мелькали города, поселки и деревни, названия которых мы даже не искали на карте — так велика была скорость. Неизвестность придавала таинственное очарование всему, что мы видели.

В некоторых маленьких городках мы проезжали по улицам, где верхние этажи высоких старых домов с треугольными фронтонами выступают вперед, словно ищут побольше света; эти средневековые дома, построенные 300–400 лет тому назад, украшены вырезанными на деревянных фасадах пословицами и фигурами рыцарей. Создается впечатление, что они с неизмеримым удивлением смотрят на автомобиль, мешающий их многовековому отдыху.

В пять часов мы оказались в Бад-Эйнхаузене — месте, богатом минеральными источниками. Здесь в машину запрыгнул репортер

и на ходу взял у князя интервью. Везде были видны больные на колясках; один из них с трудом встал и крикнул: «Ура!» Все несчастные, находящиеся вблизи, с воодушевлением нас приветствовали, передвигаясь на своих ложах страданий. Мы улыбались им в ответ, но приветствие со стороны болезней и слабости торжествующему здоровью и силе надолго заставило нас замолчать.

В семь часов мы прибыли в Билефельд, где остановились на ночлег.

Нашей первой мыслью было произвести простой арифметический подсчет. Мы измерили по карте расстояния между отдельными городами, сложили ряд чисел и вскрикнули от радости. Сумма составила 680.

До Парижа всего 680 километров!

На следующий день, 8 августа, в шесть часов вечера мы пересекли бельгийскую границу в Эйпене и ночью приехали в Льеж. В этот день мы ехали из Вестфалии до Рейна и от Рейна до Бельгии с такой скоростью, что все вокруг менялось час за часом, но сам день длился как целая жизнь. Впечатления врывались в наши умы, отгоняли и вытесняли друг друга из памяти. К вечеру утренние события оставили о себе лишь тусклые воспоминания.

Возможно, это следствие овладевшего нами азарта и того неопределенного, неосознаваемого страха, который возник при близости цели, когда мечта многих месяцев наконец должна стать реальностью. Все наши душевные силы устремлены к концу путешествия, так что возникает своего рода подавленность. Любая скорость кажется слишком маленькой; мы живем не столько настоящим, сколько будущим, поэтому прошлое полностью исчезает. Наши мысли подобны картинам, возникающим перед нами во время бешеной езды: как только они появляются, их накрывает облако пыли, и вот уже оно кружится вихрем позади нас.

Излишне напоминать, что в Билефельде князя Боргезе пригласили на банкет. Думаю, даже остановись мы в лесу, то и там увидели бы накрытый стол и местный «комитет», который встретил бы нас с изысканным, сердечным гостеприимством! В Германии все секции автомобильного клуба хотели отпраздновать наше появление, а поскольку в Билефельде нет секции, члены Кёльнского клуба приехали туда на гоночной машине. Они ехали с решимостью найти нас, где бы мы ни были!

Скоростной автомобиль из Кёльна служил нашим проводником от Билефельда. Но этот проводник мчался вперед с головокружительной скоростью около 90 километров в час и заставлял нас и другие автомобили, на которых ехали парижские журналисты, включиться в бешеную, отчаянную гонку. В поднявшемся облаке пыли мы неслись по местности с молниеносной скоростью, как апокалиптические всадники.

В отместку за такое превышение скорости Немезида вознамерилась сделать так, чтобы проводник сбился с пути. И вот у Виденбрюкка нам пришлось искать верную дорогу через поля; так наши спутники могли получить некоторое представление о наилучших дорогах Сибири!

В половине одиннадцатого мы уже оказались между холмами Рейнской области; то поднимаясь на них, то спускаясь, дорога вилась сквозь непрерывную череду деревень и небольших городков; повсюду виднелись заводские трубы и слышался рабочий шум.

Мы приблизились к месту, на которое отбрасывал мрачную тень густой дым, — к Бармену с его бесчисленными промышленными предприятиями. Как далеки от нас идиллические пейзажи Пруссии и Померании и живописные древние города Бранденбурга, на средневековых площадях которых возвышаются гигантские необработанные колонны Роланда, охраняющие овощные рынки!

В 11 часов перед нами внезапно открылась сияющая долина Рейна. Могучий волшебный поток тек, сверкая змеевидными водоворотами; на его берегах вздымался целый лес островерхих крыш: это Кёльн, над которым высились огромные заостренные башни-близнецы собора.

Мы въехали в Кёльн, сопровождаемые длинным эскортом автомобилей, пересекли стремительный чистый Рейн по понтонному мосту и направились в казино Имперского автомобильного клуба, где нас ждал роскошный завтрак, прошедший под многочисленные тосты. Князь выступил с ответной речью, как мне кажется, уже в пятидесятый раз с тех пор, как мы ступили на европейскую землю! Видимо, чтобы совершить автомобильный пробег из Пекина в Париж, нужно быть еще и хорошим оратором!

Тронулись в путь в три часа. Проворный лоцман, как и в первой половине дня, ехал впереди, указывая дорогу. Но в деревне Мюнгерсдорф из-за превышения скорости он врезался в дом, пробил стену и проехал внутрь, к счастью не причинив вреда жителям.

не знаю точно, как именно произошла авария; добравшись до деревни, мы обнаружили, что рядом с разрушенным домом лежит перевернутый автомобиль-проводник, через огромный пролом в стене видна скромная мебель, а водитель автомобиля как ни в чем не бывало стоит перед сбежавшимися возмущенными крестьянами и говорит нам:

— Господа! Посмотрите, что я наделал!

Затем мы продолжили наше путешествие в одиночестве, сердечно распрощавшись с членами автомобильного клуба, которые последовали за нами в Мюнгерсдорф.

Весть о нашем проезде разнеслась, подобно телеграфному сообщению; многие кричали нам: «Прощайте!» В некоторых городах учителя выводили учеников из школ, чтобы они могли увидеть автомобиль, едущий аж из Пекина, — прекрасный стимул для изучения географии. Дети встречали нас звонкими, радостными голосами. Шеренги белокурых школьниц восторженно хлопали в ладоши.

В пять часов мы въехали в пригород Ахена. Толпы стекались отовсюду, чтобы приветствовать нас аплодисментами и добрыми пожеланиями. Мы же остановились перед кафе выпить несколько бокалов свежего пива. Здесь мы нашли нового услужливого лоцмана, но он не попал на нужную дорогу и направился в Брюссель. Мы вовремя заметили это и повернули в Льеж. Быстро приближалась граница.

После стольких восторженных приемов мы наконец получили более прохладное приветствие: старая крестьянка, стоящая у окна, сердито сжала кулаки и сварливо крикнула:

— Знаю вас, каналы! Это вы в четверг задавили мою курицу! Ну-ка сейчас же заплатите за нее!

Обвинение было явно несправедливым, но нас оно не обидело. Мы в лихорадочной спешке продолжили путь.

Теперь мы оказались на границе — безобидной границе без цепей, где был почти не заметен скромный столб, обозначающий конец немецкой территории. Таможня находилась вдали от дороги, и мы потратили полчаса, чтобы ее найти.

В Бельгии мы вызвали у населения приступ веселья. На этот раз телеграф ничего не передавал; наш маршрут оставался неизвестным. Для людей, которые нас видели, мы были странными существами на иностранной машине. В Вервье старый лавочник выкрикнул:

— О, les laids! О, как они безобразны!

Вскоре после этого какой-то кучер громко подтвердил:

— О, les laids! О, как они безобразны!

Такие возгласы стали новым приветствием. Они повторялись. Со всех сторон несло: Oh, les laids! Мы сами ни секунды не сомневались, что этот возглас был совершенно искренним. Все останавливались, смотрели на нас и смеялись, как будто видели самый смешной маскарад. Мы действительно выглядели как трое бродяг на автомобиле!

Внезапно нас остановил полицейский, которому наша внешность также показалась подозрительной.

— Вы кто? — спросил он князя, сидящего за рулем.

— Князь Шипионе Боргезе, — вежливо ответил тот.

Полицейский подумал, что над ним шутят, придал своему лицу мрачное выражение и сурово произнес:

— Вы? Вы князь? Вы?

Дон Шипионе сделал движение, как бы говоря: «Да, конечно!»

— Неправда! — энергично воскликнул полицейский. — Вы бельгийский шофер. Я вас узнал.

Он тоже нас узнал! Прямо как старуха с курицей!

— Я узнал вас, понятно? И я налагаю штраф за слишком быструю езду. Вы очень хорошо знаете правила. Десять в час. — Он достал записную книжку, посплюснул кончик карандаша и добавил: — Ваша фамилия и адрес?

— Князь Шипионе Боргезе, адрес: палаццо Боргезе в Риме.

— Как? Повторите! Шутки в сторону! Предъявите документы!

Документы были предъявлены. Полицейский проверил их и сказал:

— Это не ваши документы. Вы шофер! Зачем вы выдаете себя за князя?.. В таком деле! Вам стыдно быть простым шофером? Каждый зарабатывает свой хлеб как может! Откуда едете?

— Из Пекина.

— Из... Пекина? Боргезе... А-а-а!

Лицо полицейского прояснилось. Он вспоминает — затем осознаёт — потом глубоко сожалеет — переходит от строгости к почти-тельности — приветствует — и наконец угодливо восклицает:

— Езжайте, месье! Счастливого пути!

Через полчаса мы прибыли в Льеж — как раз в тот момент, когда загорелись уличные фонари.

ПАРИЖ

ВДОЛЬ МААСА →

ГРАНИЦА ФРАН-

ЦИИ → РЕЙМС →

СОБИРАТЕЛИ

РЕЛИКВИЙ → МО →

БЕССОННАЯ НОЧЬ →

ПОСЛЕДНИЕ ЧАСЫ →

У ВОРОТ ПАРИЖА →

НА БУЛЬВАРАХ →

ПУТЕШЕСТВИЕ

ОКОНЧЕНО!

В Льеже мы заметили, что наш автомобиль постепенно покрывается надписями, как альбом. Надписи были на канистрах с бензином и на коробке с запчастями карандашом, почти все с неизвестными фамилиями, с датами нашего пребывания в Москве, Петербурге, Кёнигсберге, Берлине! При мытье машины Этторе сохранил эти надписи, которые представляли собой полные участия пожелания и скромные выражения дружбы от людей, которых мы, возможно, вообще не видели и которых никогда больше не увидим.

Этторе никогда не переставал с любовью ухаживать за автомобилем. Тем, что наша затея удалась, мы во многом обязаны его усердию. Сейчас он спал, растянувшись рядом с автомобилем. Его любовь превратилась в ревность. Он признался, что с болью думает о моменте, когда ему придется с расстаться с этой машиной.

Девятого августа в полшестого утра князь сел за руль, и мы двинулись в сторону Намюра. Мы быстро проехали по пустынным в этот ранний час улицам Льежа к Маасу и затем оказались на восхитительной дороге, следующей по его берегу.

Ясный день способствовал спокойствию Мааса, в безмятежно текущих водах которого отражались зеленые кусты, арки мостов, снасти лодок и яхт. Местами Маас напоминает длинное озеро, кое-где затененное густыми клубами дыма, которые непрерывно выбрасывают многочисленные угольные шахты, похожие на вулканы.

До Парижа всего 388 километров!

Мы проезжаем через Юи до Намюра; белые стены его старой цитадели возвышаются над окружающей местностью. Широкие баржи поднимаются вверх по реке, запряженные могучими лошадьми; они пользуются в том числе и нашей дорогой и часто перегораживают ее, поэтому мы едем медленно и видим колонну из четырех машин «Итала»: за нами по пятам следуют представители парижской прессы, наши симпатичные попутчики. В местах, где долина сужается, поднятая нашими автомобилями пыль полностью заполняет ее и поднимается вверх по холмам, как туман. В Динан мы прибываем в восемь часов.

Через четверть часа мы показываем друг другу то, что заставляет нас вскочить со своих мест: первый встреченный нами французский флаг, развевающийся на корме парохода, идущего по Маасу.

Затем мы подъезжаем к французской границе в Ажимоне. Мы бы вообще ее не заметили, если бы бельгийский таможенник не остановил нас и не показал нам издали таможню, до которой можно добраться по проселочной дороге и где мы быстро выполняем таможенные формальности.

«Французская Республика» — читаем мы на доске, полускрытой деревьями. Стоп! Останавливаем автомобиль. Гостеприимные парижские коллеги хотят отметить момент, когда мы ступим на землю Франции. Появляются бутылки с шампанским и бокалы из местной гостиницы; в мгновение ока бокалы наполняются, бутылки опорожняются. Внезапно тихая долина оглашается возгласами: «Да здравствует Франция! Да здравствует Италия!»

Быстро снова садимся в машины. Французские таможенники ненадолго задерживают нас, и вскоре четыре мощных автомобиля мчатся по чудесным широким французским дорогам.

До Парижа еще 300 километров!

Теперь мы находимся в укрепленном Живе. На травянистом склоне цветут маки. Солдаты, стоящие у окон больших казарм, приветствуют нас.

Мы покинули чудовищную фабрику, которой на самом деле является Бельгия. Теперь и солнце светит ярче, и небо голубее; безграничная радость изливается на Францию. Но, наверное, эта радость живет в нас самих.

В десять часов проезжаем через Фюме, известный своей сланцевой промышленностью. Таможенники снова останавливают нас для проверки документов. Мы поднимаемся на пологие склоны Арденн, поросшие лесами, которые напоминают нашу родную флору. Как нас радует вид этой растительности! Прощайте, темные, однообразные и строгие хвойные леса! Дороги здесь напоминают садовые аллеи, настолько они аккуратные и ровные. Мы почти не касаемся дорожного полотна, как будто парим над ним.

В поле зрения попадает Рокруа с его историческими укреплениями. Останавливаемся на рыночной площади для заправки бензином. Резко пахнущая жидкость с бульканием течет в баки; пустые канистры, которые мы называем «трусами», ставим на землю. Машины завтракают.

До Парижа еще 263 километра!

Когда мы проезжаем через лес, из-за деревьев выскакивает таможенник и приказывает нам остановиться, а его товарищ показывается в удалении. Он размахивает винтовкой и готов прибегнуть к этому убедительному аргументу. Наши документы снова проверяют, производят осмотр машины. После того как ревностные таможенники убеждаются, что мы не ввозим на территорию республики никакой контрабанды, они пропускают нас.

В 12:30 мы въезжаем в Реймс. Реймс! На скольких бутылках мы читали это название! Мы помним обо всех тостах, которые произносились за последние несколько дней, о всех бокалах, наполненных вином, которое всегда утверждало, что оно родом именно из Реймса. Мы чувствуем запах жаркого, а из невысоких окошек доносится стук ножей и звон тарелок: в этом тихом провинциальном городке настал час обеда. Мы решаем присоединиться к нему.

Люди собираются на главной улице и приветствуют нас. Кондуктор трамвая высовывается из вагона, когда мы проезжаем мимо, и доверительно обращается к князю:

— Ça c'est bien, mon petit! Молодец, мой мальчик!

Пассажиры аплодируют.

Подъезжаем к чудесному собору. Едва успеваем восхититься великолепным зданием, как прекрасный вид исчезает, и мы оказываемся во дворе гостиницы с гаражом. Двор наполняется любопытными; гости выбегают; пока мы умываемся, американец предлагает нам шампанское. Все в мыльной пене и мокрые, мы должны чокнуться с ним. Он высказывает нам добрые пожелания, но откровенно заявляет, что не понимает, какое удовольствие отправиться в такое путешествие без малейшей материальной выгоды!

Когда мы после завтрака намереваемся продолжить путь, чрезмерно восторженные поклонники, которые хотят получить что-нибудь на память, бросаются к небольшому треугольному флагу, который мы

закрепили в передней части машины, разрывают его на части и делят куски между собой. С большим трудом нам удастся отстоять развевающийся позади машины большой флаг. Тогда они хотят заполучить кусочки кузова; в ход пошли карманные ножи! Еще немного — и автомобиль был бы разграблен, разрушен, уничтожен из-за слишком большой любви. Но при первом нажатии на рычаг храбрая машина, почувствовав опасность, резко стартует и уносится в безопасное место. Сейчас три часа. Исчезают ажурные шпили собора.

До Парижа еще 169 километров!

В пять часов десять минут мы проезжаем через Ла-Ферте. Рядом со стрелками на дорожных указателях начинает появляться слово «Париж».

До него еще 78 километров!

Чем ближе мы подъезжаем, тем многочисленнее приветствия даже в сельской местности, тем веселее и сердечнее они становятся. В них чувствуется полное любви сопереживание людей.

Мы можем доехать только до Мо и переночевать там. Въезд в Париж намечен на полпятого 10 августа. Так распорядился комитет по организации пробега. Конечной точкой должно быть здание «Матэн».

И вот появляется Мо. Когда мы подъехали к первым домам, сборщик таможенных пошлин, стоящий посередине улицы, сделал энергичный жест рукой. Князь тормозит и спрашивает его:

- Мы должны остановиться из-за таможенных формальностей?
- Нет, месье, — отвечает он, — это для кино!

И, смеясь, указывает на кинооператора, который, в отличие от своих берлинских коллег-фотографов, кричит нам:

— Будьте добры, двигайтесь, прошу вас! Больше! Двигайтесь энергичнее! Больше! Мне нужны движения! Спасибо!

Мы не хотим портить ему удовольствие: поворачиваемся вправо и влево, вытягиваем шею, топчемся, как медведи в клетке, пока оператор не нашел все необходимые движения, не запечатлел их и не позволил нам ехать дальше.

Останавливаемся перед первым в городе отелем, который называется «У прекрасной сирены».

До Парижа всего 45 километров!

Сон, которым мы наслаждались прошлой ночью, был не очень-то спокойным! Рано утром мы спустились в гараж, как будто собираясь отправиться в бесконечное путешествие в какое-то недостижимое, сказочное место.

Мы привыкли к постоянному путешествию; в час отъезда мы инстинктивно вскакиваем с постели. Езда на автомобиле стала целью нашей жизни; мы несемся, как буря, вперед и вперед; мы современные вечные жида, обреченные на непрерывные скитания.

По сравнению с этой последней ночью нашего паломничества через два континента мы спали намного лучше, глубже и спокойнее на китайских канах, несмотря на их неприятный запах, на зеленой траве степей или на скамьях маленьких сибирских изб, завернувшись

в козьи шкуры и подложив под голову фотоаппарат вместо подушки. Намного лучше, чем на пуховых перинах в гостинице Мо, в 45 километрах от Парижа!

Близость Парижа мешает нам спать. Мы чувствуем, мы слышим могучую пульсацию города. Я часто вставал, подходил к окну и выглядывал наружу. «Там Париж», — говорил я себе словно для того, чтобы развеять сомнения.

Наше путешествие день за днем казалось нам естественным, иногда даже легким. Добраться от Урги до Кяхты, от Кяхты до Верхнеудинска, казалось, довольно просто. Незаметными переходами мы попадали из страны в страну, от одного народа к другому.

Теперь, когда наш разум больше не угнетает беспокойство о предстоящем пути, мы думаем о пройденном расстоянии, которое в воспоминаниях предстает перед нами в сжатом, сконцентрированном виде.

Мы были у ворот Пекина, увенчанных пагодами. Руки китайцев тащили эту машину по скалам Цзиминъи, где мы встретили паланкин, который несли на себе мулы. В Калгане мандарины в одеждах с вышитыми золотом драконами на груди подходили, чтобы посмотреть на эту машину, под торжественные звуки гонга. Эту машину преследовали стремительные монгольские всадники, которые на границах пустыни охотились на стада перепуганных коричневато-желтых газелей. Эта машина переехала через широкую Иро, последнюю большую реку Китайской империи; она падала с моста в Забайкалье и ехала по рельсам Транссибирской магистрали; она тонула в грязи Томска, пересекла тайгу — самый большой лес в мире, и теперь она цела и невредима и находится в получасе езды от ворот Венсенского замка!

Мы осмеливались надеяться на успех. Но мы не осмеливались думать о волнении этого заключительного момента, когда проезжали ворота Дэшэнмэнь в Пекине.

Князь Боргезе всегда придерживался принципа ставить очень маленькие, легко достижимые и близкие цели. В те тревожные, отчаянные дни, когда мы продвигались медленно и тяжело, он говорил мне: «Все, чего я хочу, это добраться до следующей деревни», и мы подавляли в своей душе все остальные тревоги. Мы прикладывали все силы, всю волю к тому, чтобы преодолеть это короткое расстояние, как если бы следующая деревня была нашим конечным пунктом назначения.

На следующий день все начиналось заново.

Это грандиозное путешествие, по сути, представляет собой не что иное, как бесконечную серию пройденных коротких расстояний, каждое из которых пропорционально нашим силам и мощности машины. Наше путешествие — это прежде всего гигантская цепь испытаний на терпение. Мы никогда не подсчитывали длину дороги впереди — только той, которую оставляли за собой. Мы искали цифры, которые могли бы нас подстегнуть, и были осторожны в своих расчетах, всегда отмечая, что на самом деле продвинулись намного дальше, чем думали.

Почти наверняка мы ошибались при расчете расстояний в Монголии и пустыне Гоби, где ехали в хорошем темпе от 12 до 14 часов в день. Мы думали, что преодолеем от 200 до 300 километров,

а в Западной Европе выяснили, что если мы будем двигаться с той же скоростью, то сможем преодолеть 500 километров за то же самое время. Точное количество пройденных нами километров осталось неизвестным. По нашим оценкам, их больше 13 тысяч. Но мы хотели, чтобы они оставались неизвестными. Мы точно не вернемся назад, чтобы все измерить заново...

Близость Парижа удивляет нас, ошеломляет, заставляет двигаться с той фантастической скоростью, с которой мы доехали до него. Последние российские губернии, Германия, Бельгия и Франция промчались мимо нас, как во сне. Чтобы преодолеть первую тысячу километров, потребовалось 12 дней, а последнюю тысячу мы пролетели за два с половиной дня.

Но последние часы казались нам вечностью — часы радости, но также и часы слабой, неопределенной, необъяснимой подавленности, заставляющей нас молчать и ставшей причиной удрученного состояния духа.

Утром 10 августа Мо заполонила армия автомобилей. Они подъезжали каждую минуту — большие, маленькие, одни с флагами, другие с названиями газет, написанными большими буквами; одна машина привезла итальянских корреспондентов; несколько представляли французский автомобильный клуб. Раздавались гудки, звучали сирены, тарахтели двигатели, и толпа теснилась на улице, во дворе гостиницы, в гараже. Наша машина была заперта в сарае, и любопытство толпы разбивалось о его двери.

В четверть третьего был дан приказ садиться по машинам. Некоторые автомобили тронулись с места. Это момент наивысшего всеобщего возбуждения.

Этторе укладывает багаж в автомобильный ящик с той же осторожностью, с которой он всегда относился к нему с тех пор, как багаж князя был утерян в пустыне Гоби. Он поднимает давление в бензобаке, двигает рычаг переключения передач, и двигатель с ревом набирает обороты. Мы занимаем свои места, дон Шипионе приводит машину в движение, и мы медленно выезжаем на улицу. Собрался весь Мо!

Автомобиль старательно пробирается между бурно аплодирующими зрителями. Все окна заняты женщинами, которые бросают в нашу машину букеты цветов. Бесперывные приветственные возгласы сопровождают нас до выезда из населенного пункта, где мы занимаем место в голове колонны. За нами следуют автомобили парижских журналистов, которые сопровождали нас из Берлина и должны были оставаться рядом с нами, пока мы не подведем к редакции «Матэн». Увеличиваем скорость. В три часа мы в Шеле. Князь больше не снижает скорость, даже если дорога ухудшается. Зачем беречь машину? Мы почти у цели!

До Парижа всего тридцать километров, двадцать, десять!

Везде приветствия, аплодисменты, размахивание платками. Князь улыбается; это уже не его обычная загадочная церемониальная улыбка, а улыбка, исходящая из самого сердца! Его достойный

восхищения самоконтроль больше не может подавлять испытываемое им удовлетворение.

Деревни беспрерывно мелькают одна за другой. Постепенно они переходят в пригороды Парижа. Многие из ожидающих нас людей смотрят на нас с сомнением, как будто хотят спросить: «Это действительно вы?» Так как они не знают, какой именно автомобиль является автомобилем князя, большинство приходят к выводу, что это совсем не та уродина, которая едет впереди всех. Наши спутники на второй машине часто становятся объектами шумных массовых приветствий. В Бри нас встречает толстая женщина с огромным букетом цветов, которая бросает его моему великолепному коллеге Анри де У с криком:

— Это вам, месье!

Когда мы приближаемся к Жуанвиллю, вдоль дороги под деревьями стоит плотная толпа, которая встречает нас с еще более шумным энтузиазмом. Водители кричат: «Браво, ребята!» Теперь мы едем через Венсенский лес; многие велосипедисты присоединяются к процессии и едут перед нашей машиной, рискуя попасть под колеса. Мы призываем их к осторожности, когда они приближаются слишком близко к автомобилю; вместо ответа они машут шляпами и кричат: «Да здравствует князь!»

Со всех сторон раздаются приветственные возгласы. Омнибусы, трамваи останавливаются; пассажиры встают и хлопают в ладоши. Приближается гроза. Небо затягивают черные тучи, однако толпа не редет. В Сен-Манде начинается дождь, который уже не отстает от нас. Мы выехали из Пекина в дождливую погоду — и в Париж мы должны въехать в дождливую погоду!

Нам приходится остановиться на Кур-де-Венсен: мы приехали слишком рано; час, установленный для въезда, еще не наступил. Число велосипедистов, составляющих импровизированный почетный эскорт, теперь выросло до нескольких сотен; нас окружает множество движущихся колес.

В четыре часа из Парижа появляется странная машина и занимает место во главе процессии. Это один из тех огромных автомобилей на 20–30 мест, которые возят туристов по Парижу. На нем разместились небольшой духовой оркестр, чьи инструменты украшены французскими и итальянскими флагами, — по-видимому, это достойное карнавала транспортное средство посчитали необходимым для придания торжественности. Оркестр начинает играть триумфальный марш из «Аиды»; это въезд Радамеса в Париж! Снова начинаем движение; на часах уже четверть пятого.

Теперь мы проезжаем по авеню дю Трон между двумя огромными колоннами Филиппа Августа, пьедесталы которых облеплены толпой. Вдали, в пелене дождя, появляется Эйфелева башня. Она напоминает огромный маяк; это был величайший маяк нашего путешествия!

Приветственные крики становятся оглушительными, они раздаются непрерывно. Через несколько мгновений мы слышим звонкие голоса уличных торговцев, предлагающих купить сувенирные открытки: «Князь Боргезе, четыре су, четыре су, князь Боргезе!»

Полицейские, стоящие вдоль бульвара Вольтера, уже не могут сдерживать толпу, которая окружает нас, увлекает в сторону, следует

за нами. Князь вежливо машет рукой, чтобы люди отошли в сторону и не попали под колеса; его руку хватает какой-то рабочий и сжимает ее с горячим энтузиазмом, затем другие хватают ее и тянут; они все энергично и от души пожимают ее. Не без усилий князю Боргезе удается высвободить свою руку от такого цепкого выражения чувств и взяться ею за руль.

На площади Республики выставлены два взвода конной Республиканской гвардии, один из которых встал во главе процессии, а другой замыкал ее.

Приветствия становятся громче у входа на бульвар Сен-Мартен. Это настоящий гром голосов! Крик «Да здравствует Боргезе!» повторяется снова и снова, он звучит непрерывно. В этот день князь Боргезе стал кумиром Парижа, благородного города, который не может любить без страсти! Зрелище, которое представляет собой широкая улица, великолепно: два высоких тротуара с балюстрадами черны от людей, а над головами шевелится облако из рук, шляп, носовых платков. А также из зонтов, потому что идет такой проливной дождь, на какой только способно небо. Этторе тронут, опьянен и протирает свои руки, чтобы ответить на приветствия выразительными жестами. Женщины из толпы как могут выражают свою нежность.



Прибытие в Париж

Едем на самой малой скорости из опасения, что может произойти авария. Колеса автомобиля касаются ног людей. На бульваре Бон-Нувель митинг продолжается с неослабевающей силой; аплодисменты раздаются со всех сторон, а слово «Боргезе» в сочетании с «Да здравствует!» и «Браво!» составляет весь словарный запас населения.

На бульваре Пуассоньер мы видим толпы полицейских и подразделение Республиканской гвардии, которые перекрывают улицу вплоть до бросающегося в глаза дворца, выкрашенного в красный цвет и украшенного флагами. Это наша цель — редакция «Матэн»!

Пробег подходит к концу.

Республиканские гвардейцы на лошадях энергично теснят толпу, чтобы расчистить пространство, которое тут же занимают множество фотографов. Они тоже бегают туда-сюда, выбирая лучшие места и рискуя попасть под копыта лошадей. Некоторые снимают сцену

прибытия киноаппаратами; с серьезным выражением лиц они крутят рукоятки своих аппаратов и кричат нам, едва не срывая голос: «Смотрите в объектив!»

По команде члена Автомобильного комитета машина медленно разворачивается и ловко выскакивает на тротуар перед входом во дворец «Матэн».

Князь тормозит. Автомобиль останавливается. Путешествие окончено!

Для нас это непередаваемый момент торжества.

Громкие овации толпы. Мы сидим на своих местах, растерянные, оглушенные.

Я, сидя на подножке, вынужден сначала поставить ногу на землю, не решаясь сойти. На несколько мгновений у меня возникает ощущение галлюцинации. Мне все кажется абсолютно невероятным, абсурдным. Не могу поверить, что мы действительно достигли своей цели! Я чувствую, что не могу пошевелиться, машинально затягиваюсь сигаретой, которая давно погасла. Я поворачиваюсь к князю; он все еще здесь, держит руки на руле, в той же нервной позе, что и во время коротких перерывов перед возобновлением поездки.

— Сюда! Сюда! — кричат нам из дверей «Матэн».

Как будто очнувшись от сна, я спрыгиваю на землю. Энтузиазм бушует, как ураган. Я чувствую объятия и поцелуи и узнаю в возбужденном человеке, который приветствует меня таким образом, степенного портье «Матэн», который, не в силах владеть собой, расталкивает толпу.



У цели

Под оглушительный шум нас увлекают внутрь дворца. Оркестр играет национальный гимн Италии. Я снова вижу коллег и друзей и пожимаю им руки, не имея возможности выговорить ни единого слова. Не знаю, как это случилось: в обеих руках у меня букеты роз. Толпа снаружи ревет, и эта бушующая гроза иногда заглушает звуки музыки. Народ требует показать ему «князя». Его выталкивают на балкон, он кланяется и благодарит, грациозно держа в руке большой

букет цветов. Откупориваются бутылки шампанского, произносятся речи и тосты. Мы фотографируемся во вспышках магния, с цветами и без них...

А что было дальше, я уже не знаю. Я тихо удалился и наслаждался счастливой возможностью затеряться неузнанным в толпе, оставив князя одного страдать от популярности!

Спустя несколько часов уличные торговцы на бульварах, вернувших свой обычный вид, продавали памятные карточки и кричали: «Князь Боргезе, один су!»

Нет больше четырех су, только один! Какое серьезное предупреждение кроется в этом снижении цен! Голос судьбы также может звучать из уст уличных торговцев. Наша популярность снизилась на 75 процентов за два часа.

Sic transit...*

* Начало латинского изречения Sic transit gloria mundi («Так проходит мирская слава»). – Прим. ред.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СЕМЬЯ БОРГЕЗЕ

Князь Шипионе Боргезе принадлежит к известной аристократической семье из Сиены, которая известна с 1238 года, а в документах упоминается с 1450 года. Она поселилась в Риме в XVII веке, когда папой был избран князь Камилло Боргезе. Павел V, как его звали, занимал папский престол с 1605 по 1621 год и прославил свою семью. Он передал Маркантонио, сыну своего брата Джованни Баттиста, который Филиппом III, королем Испании и обеих Сицилий, был назначен князем Сульмоны, годовой доход в размере 200 тысяч скудо. Позже Джованни Баттиста Боргезе унаследовал от своей матери Олимпии Альдобрандини княжество Россано.

После урегулирования спора о наследовании Альдобрандини князь Паоло Мария Боргезе в 1769 году принял герб и титул этого рода. С тех пор титул князя Альдобрандини в порядке секундогенитуры принадлежит семье Боргезе. Среди владений этого дома особенно известна вилла Боргезе в Риме.

Наполеон I императорским указом от 30 марта 1806 года передал герцогство Гвасталла своей сестре Марии Паулине, супруге князя Камилло Боргезе, но отозвал его через два месяца.

Князь Шипионе (Луиджи Маркантонио Франческо Родольфо) Боргезе родился 11 февраля 1871 года в замке Мильярино недалеко от Пизы. Он второй сын князя Паоло и венгерской графини Хелен Аппоньи фон Надь-Аппоньи, дочери покойного графа Рудольфа Аппоньи, бывшего австро-венгерского посла в Париже. Бабушкой князя Шипионе по отцовской линии была принцесса Тереза де Ла Рошфуко.

Князь Шипионе женился в 1895 году в Генуе на герцогине Анне Марии де Феррари, дочери покойного герцога Гаэтано. У него две дочери, десяти и шести лет; обе родились в Париже.

В последний период деятельности выборного законодательного органа он был избран в итальянский парламент по избирательному округу Альбано Лациале, но перед тем, как отправиться из Пекина в Париж, заявил, что отказывается от депутатского мандата. Он принадлежит к радикальной партии и является одним из директоров «Спеттаторе», официального органа этой партии.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

АВТОМОБИЛЬ

В заключение для технических специалистов мы приводим некоторые подробности об автомобиле, на котором был успешно совершен автопробег из Пекина в Париж.

Автомобиль «Итала», который был построен на заводе «Итала» для князя Шипионе Боргезе, был серийного типа, модели 1907 года, и имел мощность 29/50 лошадиных сил. Конструктивные изменения, которые были внесены в эту модель для конкретной цели, были весьма незначительными. Далее мы приводим описание автомобиля, одновременно отмечая характер работы отдельных частей и узлов машины во время этого пробного пробега, необходимость ремонта и состояние автомобиля после окончания путешествия.

Двигатель «Итала», состоящий из четырех отлитых попарно цилиндров, с внутренним диаметром цилиндра 130 миллиметров и ходом поршня 140 миллиметров, представляет собой двигатель обычного типа со сменными симметричными клапанами и зажиганием от магнето (низкого напряжения), а также с механизмом прерывания, обычно устанавливаемым на двигателях «Итала» (патент «Итала»). Карбюратор работает полностью автоматически и практически нечувствителен к перепадам температуры и давления. Он соединен с двигателем очень короткой трубкой, что предотвращает конденсацию газа.

Такое расположение трубки в сочетании с карбюратором «Итала» позволило использовать бензин даже очень тяжелых сортов.

Действительно, когда обычно используемого бензина было не достать, князь Боргезе покупал вместо него прямо на месте смесь углеводородов, которая была больше похожа на нефть, чем на автомобильный бензин. К своему удивлению, он обнаружил, что работа двигателя от этого не страдала, только, естественно, ненамного снизилась его мощность, но без каких-либо последствий для нормальной работы самого двигателя. Расход бензина в среднем составил ?* литров на километр.

Опорные подшипники вала двигателя и шатуны были изготовлены из белого антифрикционного металла.

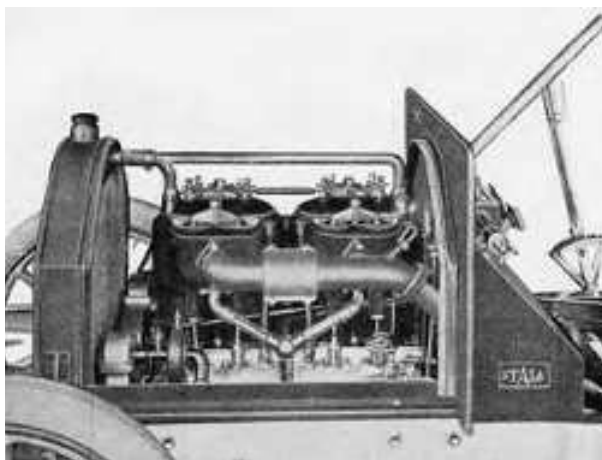
Вал двигателя целиком был подвешен на верхней части шасси, что позволяло при таком расположении легко снимать нижний кожух двигателя и проверять состояние подшипников и кривошипно-шатунного механизма, а также при необходимости легко выполнять их регулировку. Поскольку подшипники и головки шатунов подверглись точной обработке и были обильно смазаны, нижний кожух автомобиля князю Боргезе пришлось снимать только в Москве; там были осмотрены все части машины. При этом оказалось, что подшипники коленчатого вала совершенно целы и только в некоторых шатунах имелись

* Так в оригинале. — Прим. ред.

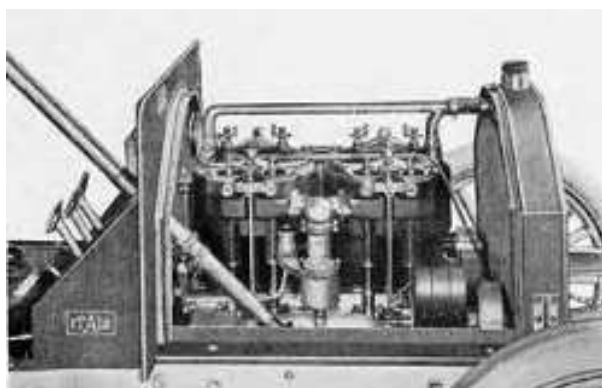
очень небольшие зазоры, что можно было легко исправить, не меняя бронзовые подшипники.

Сцепление представляло собой многодисковую муфту особой конструкции, благодаря чему оно было исключительно прочным. Действительно, за все время путешествия оно не имело ни одной поломки; его сняли только в Москве и снова установили на место, не поменяв ни одного диска.

Коробка скоростей имела четыре передних передачи и одну заднюю; четвертая передача была прямой. Ее детали были изготовлены из самого прочного никелевого сплава, который использовался в автомобилях «Итала» для узлов и деталей, испытывающих наибольшую нагрузку. Коробка скоростей машины князя Боргезе оставалась нетронутой в течение всего путешествия; по прибытии все было как новенькое. То же самое относится и к карданным валам: их практически не трогали.



Двигатель «Итала»
Сторона выпуска



Сторона впуска

Дифференциальная передача была одной из важнейших особенностей автомобилей «Итала» и одним из самых удачных конструктивных решений. Ни князю Боргезе, ни его механику не пришлось беспокоиться об этом узле машины, столь деликатном в работе у других автомобилей. Это тем более примечательно, что автомобиль постоянно подвергался сильным ударам и большой нагрузке, о чем свидетельствует тот факт, что пришлось заменить одно заднее колесо, несмотря на его очень прочную конструкцию.

Рама была изготовлена из особо прочных стальных пластин; в нашей машине ее сделали немного прочнее обычного.

Это было единственное существенное изменение, которое позволило сократить время от заказа до готовности автомобиля. Рама тоже зарекомендовала себя очень хорошо. Был обнаружен только естественный износ всех подвесок рессор, и несколько листов рессор сломалось во время поездки, а в Москве пришлось заменить основную пластину задней рессоры.

Радиатор охлаждения имел обычную сотовую конструкцию; было слишком мало времени, чтобы усилить его. Автомобилестроители очень переживали по этому поводу, но он ни разу не подвел. Были опасения, что охлаждения вентилятором, закрепленным на маховике, будет недостаточно в жарком климате, и поэтому ему в помощь надо бы добавить еще один, но от этого отказались еще до поездки по пустыне Гоби, так как в этом не было необходимости.

Здесь приводятся еще несколько деталей, касающихся кузова и прочего вспомогательного оборудования.

Кузов включал в себя два передних и одно заднее сиденье, расположенное между двумя бензобаками емкостью по 150 литров.

Автомобиль был оборудован большим ящиком для инструментов и запчастей, который крепился позади двух бензобаков.

Как объяснил князь Боргезе, запасные части были бесполезны; автомобиль в них не нуждался, и в аварийных случаях их нельзя было бы использовать, потому что они были оставлены в начале путешествия ради облегчения машины.

Помимо двух больших бензобаков за задним сиденьем были прикреплены масляный бак на 50 литров и такого же размера бак для воды.

Бензин подавался из двух баков по бокам по специальному трубопроводу в другой бак емкостью 83 литра, который располагался в задней части шасси. Этот бак был полностью бронирован сталью, и бензин поступал из него в карбюратор с помощью напорной трубы выхлопных газов.

Какие слабые места обнаружились в нашей машине?

В машине не было обнаружено слабых мест ни в одном из основных узлов; только некоторые внешние части, такие как колеса, рессоры и сцепление, оказались недостаточно прочными для таких колоссальных и продолжительных нагрузок.

Какие изменения нужно было бы внести в конструкцию машины, если бы подобная поездка повторилась?

Автомобиль, предназначенный для еще одной поездки из Пекина в Париж, должен быть выше над землей и иметь гораздо более мощные колеса; все узлы, особенно задний топливный бак, должны быть лучше защищены и опираться на хорошо смазанные усиленные рессоры. Хотя радиатор охлаждения не доставлял неудобств, он должен быть более прочным и лучше защищенным.

Напоследок еще несколько подробностей касательно пневматических шин. Все они были изготовлены также на итальянском заводе «Пирелли и компания» в Милане. Все четыре шины были размером 935 × 135 [миллиметров] и низкопрофильными. Я не думаю, что они отличались от обычного типа шин, производимых на заводе, поскольку князь выбрал пневматические шины «Пирелли» всего за несколько дней до поездки.

Было практично иметь пневматические шины одинакового размера для всех четырех колес, так как это облегчило размещение запасных шин в автомобиле.

Их износ также был очень незначительным. В среднем каждая пневматическая шина имела пробег более 4000 километров. В пути поменяли 12 покрышек, что вместе с четырьмя, установленными первоначально, составляет 16 шин. Однако из этих шестнадцати четыре, на которых мы прибыли в Париж, всё еще были способны выдержать длительный пробег, и мы фактически на них проехали еще до Милана.

Правому переднему колесу потребовались всего две камеры на весь путь от Пекина до Парижа, так как в Омске была лишь одна замена.

Очень малый износ, безусловно, объясняется прочностью используемых резиновых шин; потому что, в то время как автомобили типа «Итала» оснащаются только двумя камерами: шириной 120 миллиметров задние и 90 миллиметров передние, все наши резиновые шины имели поперечное сечение 135 миллиметров.

В целом пробег Пекин — Париж доказал техническим специалистам, что автомобиль более вынослив и прочен, чем считалось ранее, и что обычные неудобства автомобилизма, многочисленные «аварии», частые поломки колес и частые неисправности больше связаны с халатностью и неопытностью водителей, чем с недостатками машин. Таким образом, при нынешнем состоянии автомобилизма можно сказать, что промышленность почти достигла своего пика и что практическое применение автомобиля возможно для регулярного движения, для установления связи с дальними странами и для перевозки грузов по дорогам.

Но шоферы нужны получше. В то время как машинист локомотива должен пройти серьезную подготовку и сдать сложные экзамены, прежде чем ему доверят такой большой капитал и возложат на него такую тяжкую ответственность, шофером становятся в мгновение ока, проведя несколько дней в гараже. Нужны надлежащие автошколы для обучения людей, от которых во многом будет зависеть будущее этого гениального транспортного средства, что сделает его действительно безопасным видом транспорта.

В каждом автомобиле должен быть свой Этторе!

ПРИЛОЖЕНИЕ III

27 апреля 1907 года Вятский губернатор Сергей Дмитриевич Горчаков получил требование из департамента полиции: проследить, чтобы иностранные автомобилисты «не производили никаких разведок и фотографирований в местах, имеющих стратегическое значение». Месяцем позже департамент полиции уточнил, что князю Сципиону Боргезе из Италии в сопровождении корреспондента и механика, «коим и выдано от Департамента рекомендательное письмо», разрешено участие в автомобильном пробеге «Пекин – Париж». Как известно, автомобиль князя Шипионе Боргезе ITALA 35/45 HP на шинах Pirelli стал победителем пробега. Это стало первым «знакомством» Вятской земли и шин Pirelli.

Более ста лет спустя, в 2011 году, Кировский шинный завод стал частью компании Pirelli. Благодаря инвестициям компании полным ходом шла индустриализация завода – был запущен новый цех резиносмешения, модернизировалось оборудование, улучшались условия труда.

В 2013 году компания Pirelli приняла участие в акции «Подарок любимому городу» и заказала архитектору Елене Гуриной проект памятника автомобилю ITALA 35/45 HP. Макет автомобиля изготовили кузнецы из города Слободского – Эдуард Гурин и его сыновья. Автомобиль сделан в натуральную величину методом художественнойковки из трех частей, соединенных в одно целое.

Скульптуру установили на Вятском «Арбате», пешеходной части улицы Спасской, в историческом центре города. Памятник автомобилю ITALA – место притяжения для горожан и гостей города.



Памятник автомобилю ITALA 35/45 HP, город Киров (историческое название – Вятка), Спасская улица

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Абатск — 287
Азия — 19, 22, 59, 68, 74, 97, 98,
106, 111, 112, 123, 189, 194–196,
231, 283, 294, 295
Алтайские горы — 11, 24, 96
Амур — 256
Ангара — 207, 217, 234–239, 241,
249, 251
Аргальские горы — 167
Арденны — 347
Ахен — 343
Ачинск — 259, 260

Б

Бадалин — 59, 72
Байкал — 185, 187, 196, 200, 201,
206–210, 213, 217, 218, 230,
234–237, 239
Барабинская низменность — 22,
277
Берлин — 113, 324, 336–338, 340,
346, 350
Бизак — 37, 98, 158
Богородск — 321, 322
Большая, река — 204, 205, 260
Боргезе
 князь Ливио — 34, 41, 47, 55, 63
 князь Шипионе — 7, 8, 10, 11, 14,
22, 30, 33, 34, 41, 55, 103, 109,
113, 137, 168, 193, 224, 229, 263,
268, 284, 302, 344, 350
 княжна Анна-Мария — 33, 41
 семейство — 31, 355
Бранденбург — 340, 343
Брауншвейг — 341
Брюссель — 343
Буддизм — 59, 123, 139, 140
Булгары — 308, 309
Буряты — 10, 147, 169–171, 180, 190,
194–196, 200, 238, 293, 295

В

Вайу-бу — 23, 24, 26–29, 37, 40,
42, 88, 94, 95, 157
Великая стена — 26, 53, 55–57,
59, 61, 62, 64, 72, 102, 105, 127
Верхнеудинск — 36, 186, 190,
194–198, 200, 201, 206, 208,
213, 214, 217, 235, 237, 251, 349
Владимир — 320–322
Волга — 180, 189, 301, 308–310,
312–314, 317, 318
Вятка — 301, 310, 361

Г

Ганновер — 341
Гвидзарди Этторе — 8, 14–17, 29,
30, 36, 38, 40, 41, 49–57, 63, 66,
70, 71, 77–84, 89, 93, 96, 104,
105, 109, 113, 116, 117, 121, 122,
128–130, 134, 137, 141–145, 156,
157, 160, 164, 165, 171–179, 193,
201–205, 217, 221–228, 236,
239–243, 246, 249, 254, 263,
281–285, 292, 297, 298, 302, 309,
315, 316, 330, 346, 350, 352, 359
Гоби — 10, 14, 59, 97, 111, 117, 125,
127, 129, 138, 143, 159, 247, 337,
349, 350, 358

Д

Дадуму — 67, 68
Дахэ — 92, 97
Дацзуньба — 94, 95, 102, 103
«Де Дион-Бутон» — 28, 29, 37, 38,
42, 47, 106, 109, 131, 141, 142, 156,
158, 159, 187, 213, 286
Дуань-ван — 26
Дунай — 308, 309
Дутун — 94, 95, 108, 142, 147
Дэ Цзуй — 94, 95
Дю Тайи — 29, 37, 42, 107, 121, 131,
156

Е

Европа — 12, 17, 19, 39, 66, 69, 90,
93, 94, 113, 121, 151, 155, 159, 179,
196, 206, 231, 276, 283, 291–296,
312, 317, 320, 350
Екатеринбург — 12, 286, 292–296
Енисей — 235, 241, 251, 252, 256,
257
Ехенара Натун — 26

Ж

Жэньжэньшань — 64

И

Ильмень — 328
Иркутск — 9, 10, 15, 23, 36, 94, 196,
207, 208, 212–215, 217, 229, 230,
233–239, 246, 247, 249, 269,
270, 283, 288, 320
Иртыш — 282, 283, 287
«Итала»
завод — 34, 337, 339, 356
автомобиль — 8, 13, 14, 22, 25,
28 30, 36, 40, 42, 47, 49, 54, 93,
110, 112, 141, 153, 157, 159, 162, 173,
187, 267, 315, 337, 339, 346,
356 359

К

Казань — 15, 195, 238, 286, 296,
299, 301, 310, 312, 314, 315, 318,
320, 325
Калган — 24–28, 33–38, 51,
55–65, 72, 73, 81, 86, 90–98,
100–108, 115, 119, 120, 134, 135,
142–144, 160, 179, 181, 186, 258,
308, 327, 349
Кама — 15, 301, 307
Кельн — 342, 343
Кёнигсберг — 333, 346
Киргизы — 11, 12, 112, 238, 272, 273,
277, 283, 295, 312, 319
Китайцы — 27, 38, 40, 41, 46, 48,
50–56, 59, 62, 71, 73, 77, 79–83,
87, 90, 95–97, 100, 106, 108,
109, 119, 120, 128, 129, 142, 147,
150, 153, 154, 180, 189, 264, 295,
337, 349

Колывань — 272–274, 276
Красноярск — 10, 214, 234, 248,
252, 256–258, 260, 270, 297
Кремль
в Казани — 310, 312
в Москве — 324
в Нижнем Новгороде — 318
в Новгороде — 328
Курган — 12, 283, 286
Кяхта — 10, 24, 35, 36, 72, 115, 155,
159–163, 167, 168, 173, 178–191,
207, 213, 236, 287, 288, 320, 349

Л

Лама — 113, 114, 142, 147, 154
Ламаизм — 59, 114, 124, 139, 140,
147, 154, 164, 195, 295
Ландсберг-ан-дер-Варте — 336,
337
Лена — 256
Лиственничное — 213, 235, 236
Лонгони — 37, 38, 158
Лхаса — 123, 147
Ляньмяо — 73–78, 82, 86, 97

М

Магдебург — 340, 341
Мариинск — 261, 264, 273, 286,
307
«Матэн» — 13, 21–24, 29, 34, 323,
339, 348, 350, 352, 353
Монголия — 8, 11, 14, 17, 24, 26–28,
40, 54, 59, 84, 86–88, 90,
93–98, 103–107, 111–114, 125,
134, 141, 143, 146, 147, 150–159,
169, 177–179, 185, 186, 189, 239,
294, 312, 330, 336, 349
Монголы — 17, 28, 51, 52, 54, 61, 65,
70, 71, 93, 101–104, 107–109, 112,
113, 120–123, 127–131, 134, 140,
142, 145–147, 150–162, 164, 170,
171, 176–178, 181, 185, 187, 195,
213, 240, 241, 295, 323, 349
Москва — 7, 15, 35, 156, 180, 184,
194, 238, 311, 313, 314, 317–325,
327, 328, 330, 336, 339–341,
346, 356–358
Мэйшань — 46

Н

Нанькоу — 24, 26, 38–41, 52–56,
61, 63, 65, 95, 129
Наньшань — 53
Наполеон I — 325, 355
Нижеудинск — 10, 234, 235, 246,
247, 249, 251, 253, 318
Нижний Новгород — 185, 315,
317–320
Николай II — 24, 197
«Нобель», компания — 14, 35, 36,
242, 327
Новгород — 326–328

О

Обь — 11, 22, 257, 258, 262, 272, 273
Ока — 241, 318, 319
Омск — 9, 11, 12, 14, 15, 234, 270,
271, 275, 280–287, 359

П

Панцзян — 28, 110, 116–122, 126,
131, 139, 141, 156
Париж — 7–10, 12, 13, 15, 19, 21–27,
29, 33–36, 42, 152, 183, 186, 208,
237, 239, 283, 292, 322–324,
327–329, 334, 338–343,
345–352, 355, 356, 358–360
Пекин — 7–10, 12–14, 21–29,
33–43, 46–49, 52–58, 61, 68,
69, 72, 88, 90, 91, 94, 98, 105,
108, 120, 129, 134, 142, 147, 152,
155, 156, 183, 186, 187, 196, 208,
231, 237, 239, 243, 283, 285, 291,
292, 294, 304, 310, 319, 321, 323,
328, 329, 337–339, 343, 344,
349, 351, 355, 356, 358–360
Пермь — 286, 289, 293, 296, 297,
300, 303, 306, 310, 324, 325
Петербург — 7, 14, 23, 36, 119, 156,
183, 184, 212, 269, 286, 324, 326,
328–330, 332, 337, 340, 346
Покров — 321
Польша — 331, 332
Понс — 37, 42, 54, 98, 110, 121
Потсдам — 339, 340
Псков — 330

Р

Русско-Китайский банк — 24, 28,
36, 42, 92, 95, 97, 151, 152, 158,
159, 183, 184, 187, 308

С

Санганьхэ — 75
Семипалатинск — 12, 96, 282
Синьвафу — 73, 82, 86–90, 96,
198, 246, 304

Т

Тайга — 11, 248–252, 254–256,
268, 269, 272, 277, 293, 336, 349
Татары — 54, 94, 95, 110, 147, 155,
156, 180, 195, 238, 294, 296,
300, 308, 309, 310, 312, 318, 319
Тибет — 123, 140
Тобольск — 282, 287, 319
Томск — 11, 22, 234, 258, 265, 268,
269, 271, 274, 283
Торжок — 327
Транссибирская
магистраль — 9, 10, 22, 24, 185,
196, 197, 231, 242, 349
Тюмень — 12, 286, 289, 291–293

У

Уда — 196, 197
Удэ — 14, 28, 119, 122, 131–135, 141,
142, 156, 159
Урал — 12, 234, 279, 289, 293–296
Урга — 14, 28, 36, 59, 96–98, 110,
134, 138, 141–148, 150–164,
167–169, 172, 179–181, 186, 187,
190, 241, 349
Усть-Кяхта — 186, 190, 193
Уфа — 286
Уцзихай — 64

Х

Ханбалык — 49, 51
Ханькоу — 28, 29, 180, 186
Харт, сэр Роберт — 42
Хинган — 64, 103
Хуайлай — 66, 67, 72
Хуанхуашань — 75

Хуанхэ — 103
Хуньхэ — 64, 73–80, 97

Ц

Царское Село — 329
Цзиминъи — 73, 74, 349
Цзунли-ямэнь — 23, 27
Цзюйюнгуань — 56, 57
Цин, князь — 26
Цинхэ — 48
Ци-чэ — 26, 27, 38, 52, 55, 88, 95,
150, 153

Ч

Чадаоцунь — 61–64, 69
Чебоксары — 315
Челябинск — 286, 296
Чжэнь Сун — 94
Чжили — 61, 180
Чингисхан — 101, 111, 153

Ш

Шаньси — 64, 68, 76, 304
Шаньшуйпу — 82, 87
Шаохуайхунь — 80
Шицзяохэ — 51
Шишань — 91, 93
Шишаньхэ — 96, 100, 102
Шэньбаовань — 70, 71, 88

Э

Элэ Хэтай — 95, 96

Ю

Юбаодун — 90
Юрьево — 281

Я

Ярмарка — 185, 237, 278, 288, 312,
319

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ

УДК 656.13:796.71
ББК 75.721.5:26.89
Б24

Научно-популярное издание

ИЗ ПЕКИНА В ПАРИЖ ЗА 60 ДНЕЙ ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЛЛИ

Луиджи Барзини

Руководитель редакции **Ирина Миронова**
Ответственный редактор **Галина Кучина**
Литературный редактор **Ольга Дергачева**
Дизайн макета и обложки **Алина Масленникова**
Верстка **Татьяна Гришина**
Корректоры **Дарья Балтрушайтис, Екатерина Синельщикова, Евлалия Мазаник**

Подписано в печать 17.05.2022.
Формат 84×108 1/16. Гарнитура Geometria.
Усл. печ. л. 18. Тираж 1026 экз.
Заказ №

ООО «Манн, Иванов и Фербер»
123104, Россия, г. Москва,
Б. Козихинский пер., д. 7, стр. 2

mann-ivanov-ferber.ru
vk.com/mifbooks

ISBN 978-5-00195-495-8

Отпечатано в филиале АО «Татмедиа»,
ПИК «Идел-Пресс»
420066, Россия,
г. Казань, ул. Декабристов, 2
idel-press.ru

Изображение на с. 360 предоставлено
ООО «Пирелли Тайр Руссия».

Все права защищены.
Никакая часть этого издания
не может быть воспроизведена
в какой бы то ни было форме
без письменного разрешения
владельцев авторских прав.



© Издание на русском языке.
ООО «Манн, Иванов и Фербер», 2022