

Клодиус Бомбарнак -3/ продолжение романа

Category: Kitapcy, Romanlar

написано kitapcy | 24 января, 2025

Клодиус Бомбарнак -3/ продолжение романа 5.

Прежде пассажиры высаживались в Михайловской гавани, маленьком городке, от которого начиналась Закаспийская железная дорога. Но Михайловская гавань оказалась слишком мелкой даже для судов среднего тоннажа. И тогда генерал Анненков, строивший новую железную дорогу, выдающийся инженер, о котором мне еще не раз придется упоминать, перенес порт в Узун-Ада, что значительно сократило продолжительность переправы через Каспийское море. Торжественное открытие этой станции, построенной за три месяца, последовало 8 мая 1886 года.

К счастью, я читал отчеты инженера Буланжье относительно громадного сооружения генерала Анненкова. Поэтому я не буду чувствовать себя полным профаном во время поездки по железной дороге между Узун-Ада и Самаркандом.

К тому же, я рассчитываю на майора Нольтица, знакомого с этими работами. Я предчувствую, что мы станем добрыми друзьями и, вопреки пословице: «Не облизывай своего друга, если даже он из меда», ради пользы моих читателей я готов пойти и на это.

Часто говорят о той необычайной быстроте, с какой американцы проложили железнодорожный путь через равнины Дальнего Запада. Но да будет известно, что русские в этом отношении им ничуть не уступают, если даже не превосходят, как быстротой строительства, так и смелостью индустриальных замыслов.

Всем памятен смелый поход генерала Скобелева в Туркестан (в 1881 году генерал М.Д.Скобелев присоединил к России Ашхабад и земли у подножия хребта Копет-Даг) – поход, окончательный успех которого сделал возможным прокладку Закаспийской железной дороги. С тех пор политическое положение Центральной Азии глубоко изменилось, и Туркестан стал одной из губерний Азиатской России, чьи границы соприкасаются с Поднебесной

Империей. Да и китайский Туркестан заметно испытывает русское цивилизаторское влияние, распространению которого не в силах были помешать даже головокружительные вершины Памира.

И вот я должен пуститься в путь через легендарные земли, подвергавшиеся когда-то опустошительным набегам Тамерлана и Чингисхана.

С 1886 года русским принадлежит в Средней Азии шестьсот пятнадцать тысяч квадратных километров и подвластны миллион триста тысяч жителей.

Южная часть этой обширной страны образует теперь Закаспийскую область, разделенную на шесть округов: Александровский, Красноводский, Ашхабадский, Ахалтекинский, Мервский и Тедженский, которые подчинены русской военной администрации.

Вполне естественно, что для осмотра Узун-Ада, что означает «Длинный остров», понадобилось меньше часа. Этот стационарный поселок — почти город, но город новый, прямолинейно очерченный и вытянутый словно по линейке на широком ковре желтого песка. Никаких памятников, никаких достопримечательностей; дощатые мостки и деревянные дома, к которым, уступая требованиям комфорта, прибавляются мало-помалу и каменные строения. Можно предвидеть, что лет через пятьдесят эта первая станция Закаспийской железной дороги из большого вокзала превратится в большой город (предположения Жюль Верна в данном случае не оправдались: из-за того, что на Узун-Ада постоянно наступали пески, головная станция впоследствии была перенесена в Красноводск).

Не думайте, что в Узун-Ада нет гостиниц. Одна из них — «Царская» — с хорошим столом, хорошими номерами и хорошими постелями. Но вопрос о постели меня нисколько не тревожит. Ведь поезд отправляется в четыре часа пополудни.

Первым долгом я поспешил телеграфировать «XX веку», что нахожусь в Узун-Ада при исполнении своих обязанностей.

А теперь займусь репортерским реестром. Это легче легкого. Надо составить список попутчиков, с которыми я буду общаться в дороге. Такова моя привычка, и она никогда меня не подводила.

Итак, в ожидании пополнения реестра, я записываю в свою книжку по порядку номеров уже знакомых мне пассажиров:

- № 1 – Фульк Эфринель, американец.
- № 2 – Мисс Горация Блуэтт, англичанка.
- № 3 – Майор Нольтиц, русский.
- № 4 – Господин Катерна, француз.
- № 5 – Госпожа Катерна, француженка.
- № 6 – Барон Вейсшнитцердерфер, немец.

Что касается обоих китайцев, то они попадут в список под своими номерами позднее, когда я узнаю, кто они такие. А относительно субъекта, запертого в ящике, я принял такое решение: установить с ним связь и – пусть меня осудят за это – оказать ему посильную помощь, не выдав его тайны.

Поезд уже сформирован и подан на платформу. Он состоит из вагонов первого и второго класса, вагона-ресторана и двух багажных. Все они выкрашены светлой краской – превосходное средство против жары и холода.

Ведь температура в этой части Азии колеблется между пятьюдесятью градусами выше нуля и двадцатью – ниже нуля по Цельсию, иначе говоря, амплитуда колебаний простирается до семидесяти градусов и, по возможности, смягчить ее влияние – предосторожность совсем не лишняя.

Вагоны устроены очень удобно и соединены между собой по американскому способу небольшими тамбурами. Вместо того, чтобы сидеть взаперти в своем отделении, пассажир может свободно прогуливаться по всему составу. Проход между диванами к передним и задним площадкам позволяет железнодорожным служащим легко попадать из вагона в вагон и обеспечивает безопасность поезда.

В наш состав входят: локомотив с несущей тележкой на четырех маленьких колесах, способных делать крутые повороты, тендер с запасом воды и топлива, головной багажный вагон, три вагона первого класса по двадцать четыре места в каждом, вагон-ресторан с буфетом и кухней, четыре вагона второго класса и еще один багажник в хвосте – всего, вместе с тендером, одиннадцать прицепов. В вагонах первого класса диваны могут быть превращены с помощью простого механизма в спальные места, что необходимо при длительных переездах; имеются там и

уборные.

К сожалению, никакими удобствами не располагают пассажиры второго класса. Вдобавок еще, они должны брать с собой провизию на дорогу, если не хотят пользоваться услугами станционных буфетов. Впрочем, лишь немногие проделывают весь путь, протяженностью свыше шести тысяч километров – от Каспия до восточных провинций Китая. Большинство же направляется в города и селения русского Туркестана, расположенного на том участке Закаспийской железной дороги, длиной в две тысячи двести километров, который вот уже несколько лет, как доходит до границ Поднебесной Империи (ко времени опубликования романа Закаспийская железная дорога доходила только до Самарканда).

Открытие Великой Трансазиатской магистрали состоялось лишь шесть недель назад, и железнодорожная компания пока что отправляет только два поезда в неделю. До сих пор все обходилось благополучно. Правда, нельзя обойти молчанием следующую многозначительную подробность: поездная прислуга снабжена известным количеством револьверов, которые в случае надобности могут быть розданы пассажирам – предосторожность далеко не лишняя, особенно, при переезде через пустыни Китая, где не исключена возможность нападения.

Надо полагать, что компания приняла все зависящие от нее меры, чтобы обеспечить регулярное движение поездов.

В ожидании отправления я шагаю взад и вперед по платформе, осматриваю поезд, заглядываю в окна вагонов. Все здесь новое. На локомотиве сверкает медь и сталь, блестят вагоны, рессоры не прогибаются от усталости, колеса плотно прилегают к рельсам. Вот он, подвижной состав, которому предстоит из конца в конец пересечь целый континент! Ни одна железная дорога, включая и американские, не может сравниться с этой: Канадская линия насчитывает пять тысяч километров; Трансконтинентальная (магистраль, пересекающая США с севера на юг) – пять тысяч двести шестьдесят; линия Санта-Фе – четыре тысячи восемьсот семьдесят пять;

Атлантическо-Тихоокеанская (магистраль, пересекающая США с запада на восток) – пять тысяч шестьсот тридцать; Северо-Тихоокеанская – шесть тысяч двести пятьдесят километров.

Только одна железная дорога будет обладать большой протяженностью, но постройка ее еще не закончена. Речь идет о Великом Сибирском пути, от Урала до Владивостока, длиною в шесть тысяч пятьсот тридцать километров (строительство Великого Сибирского пути началось в 1891 году; к 1901 году дорога была доведена до русско-китайской границы и в 1905 году пущена в эксплуатацию на всем ее протяжении).

Наше путешествие от Тифлиса до Пекина продлится не больше тринадцати дней, а если считать от Узун-Ада, то только одиннадцать. На второстепенных станциях поезд задержится не больше времени, чем это нужно для наполнения тендера водой и топливом. Зато в главных городах, таких как Мерв, Бухара, Самарканд, Ташкент, Коканд, Кашгар, Сучжоу (ныне г.Цзюцюань, Китай), Ланьчжоу и Тайюань, он будет стоять по нескольку часов, что позволит мне обозреть эти города, если можно так выразиться, с высоты репортерского полета.

Само собой разумеется, что машинист и кочегары не могли бы работать одиннадцать дней подряд. По установленному порядку, их сменяют через каждые шесть часов. Русский персонал обслуживает поезд до границы Туркестана, а там на смену ему приходят китайские железнодорожники. Здесь же прицепляют и китайский локомотив.

Только один служащий компании не покинет своего поста до конца пути: это начальник поезда Попов – настоящий русский богатырь, с военной выправкой, в форменной фуражке и широком плаще, волосатый, с окладистой бородой. Я надеюсь вволю наговориться с этим славным человеком – только бы он оказался достаточно словоохотливым. Если он не пренебрежет предложенным невзначай стаканчиком водки, то сможет рассказать мне много любопытных подробностей об этой стране: вот уже десять лет, как он служит на Закаспийской дороге. До сих пор он ездил от Узун-Ада до Памира, а теперь должен курсировать по всему Трансазиатскому пути – вплоть до Пекина.

Я заносу его в свой список под номером 7 и думаю, что надежды, которые возлагаю на него, не будут обмануты. В сущности, я и не требую каких-то необычных происшествий или катастроф. С меня достаточно самых мелких дорожных приключений, только бы

они были интересны читателям «XX века».

Среди пассажиров, прогуливающих по платформе, встречаю несколько евреев, которых можно определить скорее по национальному типу, чем по одежде. Раньше в Средней Азии они должны были носить «топпе» – круглую шапочку и подпоясываться простой веревкой. Ослушание грозило смертной казнью.

В некоторые города им разрешалось въезжать только на осле, а в другие – входить только пешком. Теперь же, если позволяют средства, они носят восточный тюрбан и даже разъезжают в карете. Да и кто может им в этом помешать? Сделавшись подданными русского царя, среднеазиатские евреи пользуются теми же гражданскими правами, что и туркмены.

Там и здесь прохаживаются таджики персидского происхождения – самые красивые мужчины, каких только можно себе представить. Они уже взяли билеты кто в Мерв (сейчас г.Мары, Туркмения) или Бухару, кто в Самарканд, Ташкент или Коканд, и им не придется обозревать китайское плоскогорье. Это по большей части пассажиры второго класса. А в первый класс садятся несколько узбеков с очень характерной внешностью: покатый лоб, выдающиеся скулы, смуглый цвет лица.

Но неужели в нашем поезде нет европейцев? Следует признаться, что я едва насчитал несколько человек. Среди них – пять или шесть купцов из южной России и один из тех неизбежных джентльменов, представляющих Соединенное Королевство всюду, куда бы вы ни попали – в вагон железной дороги или на пароход. Впрочем, на право проезда по Трансазиатской магистрали требуется особое разрешение, которое русские власти очень неохотно выдают англичанам. Но этот, как видно, сумел его получить...

Вот персонаж, как мне кажется, достойный внимания! Высокий, сухопарый, лет пятидесяти, если судить по бакенбардам цвета перца с солью, с мрачным видом и брезгливо-пренебрежительным выражением лица – таков этот джентльмен, в котором в равной степени уживается любовь ко всему английскому и презрение ко всему иноземному. Подобный тип часто бывает невыносим даже для соотечественников. По крайней мере, Диккенс, Теккереи и другие английские писатели не раз и весьма ядовито его высмеивали.

Стоило посмотреть, с каким надменным выражением он оглядывал из станционного буфета, куда зашел подкрепиться на дорогу, и железнодорожную платформу, и готовый к отправлению поезд, и служащих, и вагон, в котором успел уже занять себе место, положив на скамью саквояж! Не воплотилась ли в этом джентльмене традиционная английская спесь и зависть к великому делу, которое русский гений довел до столь благополучного завершения? Все это я узнаю позже, а пока что запишем его под номером 8 в мою памятную книжку.

В общем, интересных личностей мало или, вернее, их совсем нет. А жаль!

Вот если бы, допустим, русский царь, с одной стороны, и Сын Неба, с другой, вздумали сесть в поезд, чтобы устроить официальную встречу на границе двух Империй, сколько было бы шуму, какое поднялось бы ликование, какой благодарный материал появился бы у меня для писем и телеграмм!

Но тут мысли мои перебегают к таинственному ящику. Разве у меня нет оснований так его называть? Конечно, есть. Теперь остается только узнать куда его поместили и найти способ добраться до него.

Головной багажный вагон, уже заполненный ящиками Фулька Эфринеля, как и вагоны пассажирские, открывается не с боков, а сзади и спереди. Внутренний проход позволяет начальнику поезда в любое время пробраться через площадку с тамбуром к тендеру и локомотиву. Службное отделение Попова находится в левом отсеке первого от локомотива пассажирского вагона. С наступлением ночи я смогу проникнуть в багажный вагон, так как двери его расположены на концах коридора, образуемого сложенными по обеим сторонам ящиками и тюками.

Кроме того, вагон этот предназначен для багажа, отправляемого в Китай, а весь остальной багаж, который будет выгружен на туркестанском участке пути, находится в последнем вагоне.

Когда я пришел на вокзал, таинственный ящик был еще на платформе. При более внимательном осмотре замечаю, что дырочки для воздуха просверлены со всех сторон, а стенка разделена на две части таким образом, что одна половина заходит за другую и они могут раздвигаться. Это наводит меня на мысль, что узник

хотел сохранить возможность покидать свою тюрьму хотя бы по ночам.

В эту минуту носильщики поднимают ящик, и я с удовлетворением убеждаюсь, что они следуют написанным на нем указаниям. Его с большими предосторожностями ставят в вагон, налево от входа, аккуратно прислоняют к стене, причем «верх» оказывается наверху, «низ» – внизу, а передняя выдвижная стенка – снаружи наподобие дверцы от шкафа. А разве этот ящик и в самом деле не шкаф... который я собираюсь открыть? Остается только узнать, в этом ли вагоне едет багажный контролер... К счастью, нет. Я узнал, что его место в-заднем вагоне.

– Вот и устроили этот хрупкий товар! – говорит один из носильщиков, убедившись в том, что ящик установлен как следует.

– Так ему ничего не сделается! – замечает другой. – И зеркала в целости и сохранности доедут до Пекина, если только поезд не сойдет с рельсов.

– Или если не будет столкновения поездов, – добавляет первый. – И так бывает.

Они правы, эти славные люди. Так бывало... и так еще будет.

Ко мне подходит американец, в последний раз окидывает инспекторским оком весь свой склад, состоящий из клыков, резцов и коренных зубов, и произносит при этом свое неизменное: «Wait a bit!»

– Знаете ли вы, господин Бомбарнак, – говорит он, – что до отхода поезда пассажиры могут еще пообедать в «Царской гостинице?» Не составите ли вы мне компанию?

– Отчего же не составить, – отвечаю я.

И мы входим в столовую.

Все мои номера уже налицо. Само собой разумеется, что номер первый, Фульк Эфринель, занимает место подле номера второго, мисс Горации Блуэтт.

Супружеская чета – номер четыре и номер пять – сидят рядом. Номер третий, майор Нольтиц, уселся напротив номеров девятого и десятого – двух китайцев, которых я в последний момент включил в список. Что касается номера шесть – толстого немца, – то он уже успел опустить свой хобот в тарелку с супом. А вот

и начальник поезда Попов, номер седьмой. Он занял себе местечко в конце стола. Остальные пассажиры, и европейского, и азиатского происхождения, разместились «passim» (в разных местах (лат.)), с явным намерением оказать честь этой трапезе. Да, но я забыл про номер восемь, про того надменного англичанина, имя которого мне до сих пор не знакомо. Этот, конечно, уже заранее решил признать русскую кухню ниже английской.

Я замечаю также, с каким вниманием господин Катерна ухаживает за своей женой, советуя ей возместить упущенное из-за морской болезни на борту

«Астры». Он наливает ей вино, кладет лучшие куски.

— Как удачно, — говорит он ей, — что мы не идем под тевтонским ветром, а то бы нам ничего не осталось.

И в самом деле ветер благоприятствует им. Они получают блюда раньше барона Вейсшнитцердерфера.

Эта манера выражаться на морской лад заставила меня улыбнуться.

Господин Катерна заметил это и слегка подмигнул мне, поведя плечом в сторону барона.

Не приходится сомневаться, что эти французы не высокого происхождения, не «снобы» и не «сливки общества», но я ручаюсь, что это хорошие люди, а когда имеешь дело с соотечественниками, то не нужно быть слишком требовательным.

Обед закончился за десять минут до отправления. Прозвонил колокол, и все бросились к поезду. Локомотив уже набирал пары. Я мысленно возношу к богу репортеров последнюю мольбу — не лишить меня приключений. Затем, удостоверившись, что все мои номера разместились в вагоне первого класса, что позволит мне не терять их из виду, отправляюсь на свое место.

Барон Вейсшнитцердерфер — какая нескончаемая фамилия! — на этот раз поспел вовремя. Ему просто посчастливилось: поезд отошел с пятиминутным опозданием...

Однако немец по этому поводу громко выражает недовольство, жалуется, бранится, угрожает предъявить железнодорожной компании иск на возмещение убытков... Десять тысяч рублей, ни более ни менее, если по ее вине он не успеет... Куда не

поспеет, раз он едет до Пекина?..

Наконец воздух прорезают последние свистки, вагоны вздрагивают, поезд трогается, и вослед ему несется дружное «ура» в честь Великого Трансазиатского пути.

6.

Человеку, едущему на лошади, в голову приходят совсем другие мысли и все представляется в ином свете, нежели пешеходу. Различие еще ощутимей, когда путешествуешь по железной дороге. Ассоциация идей и смена впечатлений настолько убыстряются, что мысли вертятся в мозгу со скоростью вагонных колес.

Я тоже чувствую себя в каком-то приподнятом настроении; хочется все узнать, все увидеть, все воспринять со скоростью пятидесяти километров в час, которую наш поезд должен развивать на протяжении всего пути по туркестанским землям, чтобы потом снизить ее до тридцати километров в провинциях Поднебесной Империи.

Об этом я только что узнал из расписания поездов, купленного на вокзале. К нему приложена свернутая гармоникой длинная карта, по которой можно проследить весь рельсовый путь от Каспийского моря до восточных берегов Китая. И вот, выехав из Узун-Ада, я изучаю Трансазиатскую дорогу так же, как, покидая Тифлис, изучал Закавказскую.

На всех железных дорогах России ширина колеи равна одному метру шестидесяти сантиметрам, что превышает на девять сантиметров общепринятую колею европейских дорог. Говорят, будто у немцев изготовлено огромное количество вагонных осей этого размера на тот случай, если они захотят вторгнуться в Россию. Мне хочется верить, что русские приняли те же меры предосторожности в предвидении возможного вторжения в Германию.

По выходе из Узун-Ада железнодорожное полотно почти вплотную обступают высокие песчаные дюны. Достигнув морского рукава, отделяющего Длинный остров от материка, поезд попадает на дамбу протяженностью в тысячу двести метров, защищенную от ударов волн крепким скалистым бордюром.

Несколько станций, и в том числе форт Михайловский, мы минуем без остановок. Дальше они пойдут одна за другой на расстоянии от пятнадцати до тридцати километров. Станционные здания, которые мне удалось разглядеть, напоминают летние дачи с крышами и балюстрадами на итальянский лад.

Странное впечатление производят такие постройки в Туркестане, по соседству с Персией! Каждая станция – своего рода маленький оазис, созданный в пустыне руками человека. В самом деле, ведь человек насадил здесь эти чахлые невзрачные тополя, дающие все же хоть какую-то тень, и он же, ценою величайших усилий, добыл воду, и ее освежающие струи наполняют теперь искусственные водоемы.

Без этих гидравлических работ на станционных оазисах не выросло бы ни одного деревца, ни одной травинки. Станционные оазисы питают всю линию и поят паровозы; которые не могут работать без воды.

По правде говоря, мне никогда еще не приходилось видеть таких сухих, бесплодных, не поддающихся культивации земель, какие простираются от Узун-Ада более чем на двести шестьдесят километров. Когда генерал Анненков приступил к работам в Михайловском, он вынужден был дистиллировать морскую воду из Каспия, подобно тому, как это делают на кораблях при помощи специальных аппаратов. Но если для получения пара нужна вода, то для превращения ее в пар требуется уголь. Читатели «XX века», вероятно, пожелают узнать, каким же образом ухитряются разводить топки локомотивов в такой стране, где нельзя ни добыть куска угля, ни достать полена дров.

Быть может, на главных станциях Закаспийской железной дороги есть дровяные и угольные склады? Ничего подобного. Просто здесь осуществляют на практике идею, высказанную еще Сент-Клер Девилем (Анри Сент-Клер Девиль (1818-1881) – выдающийся французский химик), когда во Франции ввели в употребление керосин.

В топки машин нагнетаются остаточные продукты перегонки нефти, которую поставляют в неограниченном количестве Баку и Дербент. На некоторых станциях установлены громадные цистерны, наполненные этой горючей жидкостью минерального происхождения,

которую наливают в приемник тендера, распыляют форсунками и сжигают в специально приспособленных для этого паровозных топках. Нефть употребляется как топливо и на пароходах, курсирующих по Волге и другим рекам, впадающим в Каспийское море.

Я думаю, мне поверят, если я скажу, что пейзаж здесь не очень-то разнообразен. На песчаных местах почва почти ровная и совсем плоская на наносных землях, где застаиваются стоячие солоноватые воды. Зато такая горизонтальная поверхность оказалась как нельзя более удобной для прокладки железнодорожного полотна. Тут не понадобилось ни тоннелей, ни виадуков и никаких сложных и дорогостоящих инженерных сооружений. Лишь кое-где встречаются небольшие деревянные мосты. При таких условиях стоимость одного километра Закаспийской дороги не превысила семидесяти пяти тысяч франков (по дореволюционному курсу один рубль обменивался приблизительно на три франка).

Однообразие пустынного ландшафта будет нарушено только обширными оазисами Мерва, Бухары и Самарканда.

Займемся же теперь пассажирами. Это совсем нетрудно, так как можно свободно разгуливать по всему поезду из конца в конец. Не нужно обладать богатой фантазией, чтобы вообразить, будто ты находишься на главной улице движущегося поселка.

Должен вам напомнить, что к тендеру прицеплен багажник, в котором находится таинственный ящик, а служебное отделение Попова — в левом углу первого пассажирского вагона.

В этом самом вагоне я замечаю несколько узбеков, важных и гордых, в длинных ярких халатах, из-под которых выглядывают расшитые суташем кожаные сапоги. У них очень красивые глаза, пышные бороды, тонкие черты лица.

В том же вагоне друг против друга сидят оба китайца. Молодой смотрит в окно. Старый — Та-лао-е, что значит «человек зрелого возраста» — перелистывает свою книгу. Это крошечный томик в тридцать вторую долю листа, в плюшевом переплете, напоминающем требник каноника. Когда томик закрывается, переплет стягивается резинкой. Меня удивляет, что владелец этой книжечки читает ее не так, как китайцы, сверху вниз. На каком

же она языке? Это нужно проверить.

На двух смежных сидениях устроились Фульк Эфринель и мисс Горация Блуэтт. Они разговаривают и все пишут какие-то цифры.

Как узнать, не нашептывает ли при этом практичный американец на ухо деловитой англичанке лирические стихи?

Но что я хорошо знаю – то, что Фульк Эфринель может прекрасно обойтись и без меня. С моей стороны было весьма благоразумно, что я с самого начала не рассчитывал с его помощью скрасить дорожную скуку. Янки, не задумываясь, променял меня на эту костлявую и сухопарую дочь Альбиона!

Я открываю дверь на площадку, прохожу через тамбур и попадаю во второй вагон.

В правом углу восседает барон Вейсшнитцердерфер. Этот тевтон близорук, как крот, и водит носом по страницам железнодорожного справочника, следя по расписанию, прибывает ли поезд на станцию в установленное время. При малейшем опоздании нетерпеливый путешественник издает новые возгласы негодования и угрожает принять меры против администрации Трансазиатской дороги.

Здесь и супруги Катерна. Устроились они очень удобно. У мужа отличное настроение: он весело болтает, жестикулирует, то берет жену за руку или за талию, то резко отворачивается и что-то произносит «в сторону», задирая голову к потолку. Госпожа Катерна смущенно улыбается, жеманится, всплескивает руками, откидывается в угол, отвечая мужу какими-то репликами. Проходя мимо, я слышу, как из сложенных сердечком уст господина Катерна вырывается опереточный мотив.

В третьем вагоне много туркмен, трое или четверо русских и среди них майор Нольтиц. Он беседует с одним из своих соотечественников. Я бы охотно присоединился к их разговору, сделай они первый шаг. Но пока буду держаться на некотором отдалении. Ведь путешествие еще только началось.

Затем я попадаю в вагон-ресторан. Он на одну треть длиннее других вагонов. Это настоящий зал с одним общим столом. В конце вагона по одну сторону находится буфет, а по другую – кухня, где хлопочут повар и метрдотель – оба русские. Dining-car (вагон-ресторан (англ.)) я нахожу вполне комфортабельным.

Затем я вступаю во вторую половину поезда, где сосредоточены пассажиры второго класса – преимущественно киргизы. У них выступающие скулы, козлиная бородка, приплюснутый нос и очень смуглая кожа. Они мусульманского вероисповедания и относятся либо к Большой орде, кочующей в пограничных областях Сибири и Китая, либо к Малой орде, занимающей территорию между Уральскими горами и Аральским морем.

Тут же расположились и двое ногайцев, которые едут в восточный Туркестан. Это представители татарской нации. Из их среды вышло немало мусульманских ученых, прославивших богатые местности Бухары и Самарканда.

Однако чистой наукой или преподаванием в Средней Азии трудно обеспечить средства даже для самой скромной жизни, а поэтому ногайцы охотно предлагают свои услуги в качестве переводчиков. Но, по мере распространения русского языка, это ремесло становится все менее доходным.

Теперь я знаю, где разместились все мои номера, и, если понадобится, смогу легко их найти. Я уже не сомневаюсь, что и Фульк Эфринель, и мисс Горация Блуэтт, и немецкий барон, и оба китайца, и майор Нольтиц, и супруги Катерна, и даже высокомерный джентльмен, чей тощий силуэт я заметил в углу второго вагона – все они едут до Пекина. Что же касается пассажиров, едущих не дальше границы, то они не представляют для меня никакого интереса. Однако среди попутчиков я все еще не вижу героя моей будущей хроники, но не теряю надежды, что он еще объявится.

Я решил неукоснительно отмечать все подробности путешествия из часа в час – что я говорю? – из минуты в минуту. И вот пока ночь не наступила, выхожу на площадку вагона, чтобы бросить последний взгляд на окружающую местность. Постояв часок, покурю сигару, а там уже и недолго до Кизыл-Арвата, где будет продолжительная остановка.

Переходя из второго вагона в первый, сталкиваюсь с майором Нольтицем.

Вежливо пропускаю его. Он кланяется мне с той учтивостью, которая отличает русских интеллигентных людей. Я отвечаю на его поклон. Этим обменом любезностей и ограничивается наша

встреча, но важно, что первый шаг уже сделан.

Попова в эту минуту нет в служебном отделении. Так как дверь багажного вагона открыта, то я делаю вывод, что начальник поезда прошел к машинисту.

Таинственный ящик стоит на своем месте, слева. Еще только половина седьмого и совсем светло, поэтому я должен сдерживать свое любопытство.

Поезд мчится по пустыне. Это Каракумы, или «черные пески». Они тянутся от Хивы до персидской границы в южной части Туркестана, и до Амударьи в восточной. В действительности же пески Каракумов настолько же черны, как черна вода в Черном море, бела в Белом, красна в Красном и желта в Желтой реке (имеется в виду река Хуанхэ в Китае). Но я люблю эти цветистые названия, как бы они ни были неточны. В пейзаже глаз всегда радует краски, а разве география не тот же пейзаж?

По-видимому, на месте этой пустыни был когда-то обширный водный бассейн. Он постепенно высох, как высохнет со временем и Каспийское море, благодаря большой концентрации солнечных лучей на огромных пространствах, тянущихся от Аральского моря до Памирского плато.

В Каракумах образуются удивительно подвижные песчаные дюны, то разметаемые, то наносимые сильными ветрами. Эти «барханы», как их называют русские, достигают в высоту от десяти до тридцати метров и становятся добычей ужасных северных ураганов, которые с огромной силой отбрасывают их к югу, что создает серьезную опасность для Закаспийской железной дороги.

Поэтому нужно было принять решительные меры против песчаных заносов.

Генерал Анненков попал бы в очень трудное положение, если бы предусмотрительная природа, создавшая удобную для проведения железной дороги почву, не позаботилась одновременно и о средстве, позволяющем остановить перемещение барханов.

На склонах этих дюн растут колючие кустарники — тамариск, звездчатый чертополох и особенно тот самый «*Haloxylon ammodendron*», которые русские менее научно называют «саксаулом». Его длинные и сильные корни способны скреплять почву так же, как и корни «*Hippophae rhamnoides*», кустового

растения из семейства элаговых, которое используется для задержки песков в Северной Европе.

К этим насаждениям саксаула инженеры, проводившие линию, добавили в разных местах укрепления из утрамбованной глины, а наиболее угрожаемые участки обнесли прочной изгородью.

Предосторожность совершенно необходимая. Однако, если дорога защищена, то совсем иначе обстоит с пассажирами. Им нелегко приходится, когда ветер взметает над равниной тучи раскаленного песка и белой соляной пыли. Хорошо еще, что в эту пору нет такого сильного зноя, как в июне, июле и августе.

Жаль, что майору Нольтицу не приходит мысль выйти на площадку подышать чистым воздухом Каракумов. Я предложил бы ему превосходную сигару «Лондр», которыми до отказа набита моя дорожная сумка, а он, в свою очередь, рассказал бы мне то, что ему известно о станциях Джебел, Небит-Даг, Казанджик, Ушак, Кизыл-Арват, обозначенных в железнодорожном справочнике.

Но я не решаюсь его побеспокоить. А какой интересной была бы эта беседа!

Ведь он, в качестве военного врача, мог принимать участие в походах генералов Скобелева и Анненкова. А когда наш поезд промчится, не замедляя хода, мимо маленьких станций, удостоив их лишь коротким гудком, я узнал бы у майора, какие из них относились к театру военных действий. И тут же я выведал бы у него интересные подробности о походе русских войск в Туркестан, и, конечно, он постарался бы удовлетворить мое любопытство.

Ведь серьезно рассчитывать я могу только на него и... на Попова. Кстати, почему Попов не возвращается в свое купе? Надо полагать, что и он не отказался бы от хорошей сигары? Его разговор с машинистом, кажется, никогда не кончится...

Но вот он показался на передней площадке багажного вагона, прошел через него, закрыл дверь, остановился на минуту на задней площадке. Он хочет уже войти к себе в каморку... в тот же миг к нему протягивается рука с сигарой. Попов улыбается и... в воздухе смешиваются душистые клубы дыма от двух сигар.

Я, кажется, говорил, что начальник нашего поезда в течение десяти лет служит на Закаспийской железной дороге. Он хорошо

знает эту местность вплоть до китайской границы и успел уже раз пять или шесть проехать по всей линии, получившей название Великого Трансазиатского пути.

Следовательно, Попов работал еще на поездах, обслуживавших первый участок Закаспийской железной дороги между фортом Михайловским и Кизыл-Арватом, участок, который начали строить в декабре 1880 года и закончили спустя десять месяцев, в ноябре 1881 года. Пятью годами позже, 14 июля 1886 года, первый локомотив прибыл на станцию Мерв, а еще через восемнадцать месяцев его приветствовали в Самарканде. Теперь туркестанские рельсы примкнули к китайским, а эта дорога протянулась стальной лентой от Каспийского моря до Пекина.

Когда Попов все это мне рассказал, я стал расспрашивать его о попутчиках, едущих в Китай, – кто они, и что за человек майор Нольтиц.

– Майор, – ответил мне Попов, – много лет служил в Туркестанской области, а теперь получил назначение в Пекин, чтобы организовать там госпиталь для наших соотечественников.

– Он вызывает во мне симпатию, этот майор Нольтиц, – заметил я. – Мне хотелось бы поскорее с ним познакомиться.

– И он будет рад знакомству с вами, – ответил мне Попов.

– А кто такие эти двое китайцев, которые сели в Узун-Ада? Что вы о них знаете?

– Ничего не знаю, господин Бомбарнак, кроме имен, проставленных на багажной квитанции.

– Назовите мне их, пожалуйста.

– Младшего зовут Пан Шао, а старшего – Тио Кин. Похоже, что они несколько лет путешествовали по Европе, но мне неизвестно, откуда они прибыли. Думаю, что Пан Шао из богатой семьи, раз его сопровождает личный врач.

– Тио Кин?

– Да, доктор Тио Кин.

– И оба они говорят только по-китайски?

– Вероятно, по крайней мере, я ни разу не слышал, чтобы они изъяснялись на каком-нибудь другом языке.

Получив у Попова эту информацию, я заполнил №9,

предназначенный для молодого Пан Шао, и N10, оставленный для доктора Тио Кина.

— Что касается американца... — продолжает Попов.

— То его зовут Фульк Эфринель, — подхватываю я, — а англичанку мисс Горация Блуэтт. Этих я уже знаю, и вряд ли сообщите мне о них что-нибудь новое.

— А хотите знать, господин Бомбарнак, что я думаю об этой парочке?

— Очень хочу!

— В Пекине мисс Горация Блуэтт легко могла бы превратиться в миссис Эфринель.

— И да благословит небо их союз, ибо они как будто созданы друг для друга.

— Я вижу, что наши мнения на этот счет не расходятся.

— А эти двое французов... эти нежные супруги, — спрашиваю я, — что они собой представляют?

— А разве они сами вам не сказали?

— Нет.

— Не беспокойтесь, они еще расскажут. Впрочем, если это вам интересно, их профессия указана на багаже.

— Так кто же они?

— Комические актеры, которые подрядились выступить в Китае.

— Комические актеры? Теперь мне понятны эти странные позы и движения, мимика и жестикуляция! Но откуда у господина Катерна морской жаргон?..

Надо будет выяснить.

А не знаете ли вы, господин Попов, амплуа этих артистов?

— Как же, муж — первый комик.

— А жена?

— Субретка.

— А в какой город едет эта нежная парочка?

— В Шанхай. Оба они приглашены в театр, созданный для французов, живущих в Китае.

Вот и чудесно! Я буду говорить с ними о театре, о закулисных толках, о провинциальных сплетнях и, если верить Попову, в два счета заведу знакомство с веселым комиком и его очаровательной партнершей. Но романтического героя, героя моих мечтаний, в их

обществе мне не найти!

Что же касается надменного джентльмена, то начальник поезда ничего о нем не знает, кроме адреса, проставленного на его сундуках: сэр Фрэнсис Травельян из Травельян-Голла в Травельяншире.

— Этот господин не считает нужным отвечать, когда с ним заговаривают, — прибавляет Попов.

Ничего не поделаешь, значит, моему восьмому номеру придется исполнять немую роль.

— Ну, а немец? — спрашиваю я.

— Барон Вейсшнитцердерфер?

— Да. Он, кажется, тоже едет до Пекина?

— До Пекина и еще дальше, господин Бомбарнак.

— Еще дальше?

— Вот именно... Он совершает кругосветное путешествие.

— Кругосветное путешествие?

— За тридцать девять дней!

Итак, после миссис Бисленд, которая проделала свое удивительное путешествие вокруг света за семьдесят три дня, после мисс Нелли Блай, осуществившей его за семьдесят два дня, после почтенного Трена, сумевшего совершить то же самое за семьдесят дней, этот немец воображает, что ему хватит для кругосветного путешествия тридцати девяти дней!

Правда, скорость передвижения в наши дни значительно увеличилась, дороги усовершенствовались, рельсовые пути выпрямились. Воспользовавшись Великой Трансазиатской магистралью, которая позволяет за пятнадцать дней преодолеть расстояние от прусской столицы до Пекина, барон сможет вдвое сократить продолжительность переезда, минуя Суэцкий канал и Сингапур.

— Но он никогда не доедет! — восклицаю я.

— Почему вы так думаете?

— Потому, что он всегда опаздывает. В Тифлисе он едва не пропустил поезд, а в Баку чудом не опоздал на пароход...

— Но ведь в Узун-Ада он поспел как раз вовремя...

— Тем не менее, господин Попов, я буду крайне удивлен, если наш немец побьет американцев и американок в этих «кругосветных

гонках»!

7.

На станцию Кизыл-Арват – двести сорок вторая верста от Каспия – поезд прибыл в семь тридцать вечера вместо семи часов по расписанию. Эта неточность вызвала тридцать упреков барона, по одному в минуту.

В Кизыл-Арвате поезд стоит целых два часа. Хотя день уже клонился к закату, я решил употребить время на осмотр городка, насчитывающего более двух тысяч жителей – русских, персов и туркмен. Впрочем, и смотреть тут особенно не на что: ни в самом городе, ни в окрестностях нет никакой растительности, даже ни единой пальмы. Кругом только пастбища и хлебные поля, орошаемые жалкой речонкой.

Судьба улыбнулась мне, предоставив в качестве попутчика или, вернее сказать, проводника майора Нольтица. Знакомство наше состоялось очень просто. Как только мы вышли на платформу, майор сразу направился ко мне, а я к нему.

– Сударь, – сказал я, – позвольте представиться, Клодиус Бомбарнак, француз, корреспондент газеты «XX век», а вы – майор русской армии Нольтиц. Вы едете в Пекин и я тоже. Я знаю ваш язык, а вы, по всей вероятности, знаете мой.

Майор утвердительно кивнул головой.

– Так вот, майор Нольтиц, вместо того, чтобы оставаться чужими во время долгого переезда через Центральную Азию, не лучше ли нам будет поближе познакомиться? Быть может, мы станем добрыми друзьями, а не только попутчиками. Вы так хорошо знаете здешние края, что я с радостью мог бы у вас многому поучиться...

– К вашим услугам, господин Бомбарнак, – ответил мне майор на чистейшем французском языке.

И с улыбкой прибавил:

– Что же касается вашего «обучения», то если память мне не изменяет, один из ваших известных критиков сказал: французы любят учиться только тому, что сами уже знают.

– Я вижу, майор, что вы читали Сент-Бева. Охотно допускаю, что этот скептически настроенный академик в общем был прав. Но я,

вопреки этой традиции, жажду узнать то, чего не знаю. Так, например, я совсем не сведущ во всем, что имеет отношение к русскому Туркестану.

– Я весь в вашем распоряжении, – отвечает мне майор, – и, как очевидец, буду счастлив рассказать вам о великих делах генерала Анненкова.

– Благодарю вас, майор Нольтиц. Я – француз – и не ожидал от русского меньшей любезности.

– Если вы позволите, – отвечает майор, – я напому вам знаменитую фразу из «Данишева»: «И так будет всегда, пока существуют французы и русские».

– То Сент-Бев, а теперь Дюма-сын! (Александр Дюма младший (1824-1895), сын известного писателя Александра Дюма старшего (Дюма-отца), автор многочисленных пьес и романов; один из его романов – «Данишев» – назван так по имени русского героя; Жюль Верн был дружен с обоими Дюма) – воскликнул я. – Оказывается, майор, я имею дело с настоящим парижанином...

– Парижанином из Петербурга, господин Бомбарнак.

И мы обмениваемся дружеским рукопожатием. Минутой позже мы уже гуляли вместе по городу, и вот что я узнал от майора Нольтица. В конце 1885 года генерал Анненков довел до Кизыл-Арвата первый участок железной дороги протяженностью в двести двадцать пять километров. Из них сто шестьдесят пять километров пришлось на голую степь, где не было ни капли воды. Но прежде чем рассказать, каким образом удалось выполнить эти необыкновенные работы, майор Нольтиц напомнил мне о некоторых событиях, подготовивших завоевание Туркестана и его окончательное присоединение к России.

Уже в 1854 году русские вынудили хивинского хана заключить союзный договор. А затем, продолжая стремительно продвигаться на Восток, в 1860 и

1864 годах они завоевали Кокандское и Бухарское ханства. А еще через два года, после сражений при Ирджаре и Зирабулаке, под их власть перешло и Самаркандское ханство.

Оставалось завладеть южной частью Туркестана, в особенности оазисом Геок-Тепе, граничащим с Персией. Генералы Ломакин и Лазарев предприняли с этой целью походы в 1878 и 1879 году, но

текинцы нанесли им поражение.

Тогда завоевание оазиса было поручено генералу Скобелеву, герою Плевны (царское правительство установило в Туркестане колониальную систему управления и военно-полицейский режим; тем не менее присоединение к России сыграло положительную роль для развития всей этой обширной области, так как прекратились феодальные войны и набеги, от которых жестоко страдало местное население; были ликвидированы рабство и работорговля; проведение Закаспийской железной дороги имело большие экономические и социальные последствия).

Скобелев высадился в Михайловском заливе – порта Узун-Ада тогда еще не было – и, чтобы облегчить ему продвижение через пустыню, его помощник, генерал Анненков, построил стратегическую железную дорогу, которая за десять месяцев была доведена до станции Кизыл-Арват. По замыслу строителей, эта дорога должна была иметь не только военное, но и экономическое значение.

Вот как прокладывали ее русские инженеры, превзошедшие, как я уже говорил, быстроту работ американцев на Дальнем Западе.

Первым делом генерал Анненков сформировал строительный поезд, насчитывавший тридцать девять вагонов, куда входили: четыре двухэтажных для офицеров, двадцать двухэтажных для рабочих и солдат, вагон-столовая, четыре вагона-кухни, санитарный вагон, вагон-телеграф, вагон-кузница, вагон-кладовая и один запасный. Это были одновременно и мастерские на колесах и казармы, где помещались и получали довольствие полторы тысячи человек – военизированных рабочих и чиновников. Строительный поезд продвигался вперед, по мере того, как укладывались рельсы. Работы велись в две смены, каждая по шесть часов. В помощь строителям были привлечены пятнадцать тысяч рабочих из местных жителей, которые ютились в палатках.

Место работ было соединено телеграфной линией с фортом Михайловским, откуда по узкоколейной железной дороге доставлялись рельсы и шпалы.

При таких условиях, а также благодаря горизонтальности почвы, ежедневно удавалось прокладывать по восемь километров пути, тогда как на равнинах Соединенных Штатов прокладывали не более

четырех. К тому же и рабочая сила стоила недорого: жителям оазисов платили по сорок пять франков в месяц, а пришедшим на заработки из Бухары и того меньше – по пятьдесят сантимов в день (в переводе на русскую денежную систему того времени приблизительно 15 рублей в месяц и 15 копеек в день).

Таким образом, солдаты Скобелева были переправлены в Кизыл-Арват, а потом еще на полтора ста километров к юго-востоку, в Геок-Тепе. Этот город сдался лишь после того, как были разрушены его укрепления и убито двадцать тысяч защитников; но оазис Ахал-Теке к тому времени был уже во власти русских войск. Вслед за тем не замедлили покориться и жители оазиса Атек, которые еще раньше искали помощи у русского царя в их борьбе против Мервского предводителя Кули-хана. Вскоре их примеру последовали двести пятьдесят тысяч мервских туркмен, в июле 1886 года на станции Мерв остановился первый локомотив.

– А англичане, – спросил я майора Нольтица, – какими глазами смотрели они на успехи России в Центральной Азии?

– Конечно, завистливыми, – ответил майор. – Подумайте только, русские рельсовые пути сомкнулись с китайскими, а не с индийскими. Закаспийская железная дорога конкурирует теперь с железнодорожной линией Герат – Дели.

К тому же англичанам далеко не так посчастливилось в Афганистане, как нам в Туркестане (англичане вторглись в 1878 году в Афганистан, но встретили длительное и упорное сопротивление; в освободительной войне с англичанами афганцы неоднократно наносили им серьезные поражения; в Средней Азии столкнулись интересы царского правительства и Британской империи; англичане делали все возможное, чтобы помешать присоединению Туркестана к России, но когда им не удалось, англо-русские отношения до такой степени обострились, что в 80-х годах не раз готова была вспыхнуть война). Кстати, обратили вы внимание на джентльмена, который едет в нашем вагоне?

– Конечно, обратил. Это сэр Фрэнсис Травельян из Травельян-Голла в Травельяншире.

– Да, но не заметили ли вы, с каким презрением сэр Фрэнсис Травельян пожимает плечами при виде того, что мы здесь

совершили? Он как бы воплощает в себе беспредельную зависть своей нации. Ведь Англия никогда не примирится с тем, что наши железные дороги пройдут от Европы до Тихого океана, тогда как британские пути останавливаются у Индийского!

Так беседовали мы около полутора часов, пробегая по улицам Кизыл-Арвата. Но время уже истекало, и мы с майором поспешили вернуться на вокзал.

Разумеется, мы не могли ограничиться одной этой встречей и условились, что майор Нольтиц откажется от своего места в третьем вагоне и перейдет ко мне в первый. Раньше мы жили с ним в одном городе, а теперь будем соседями по дому, вернее даже, — друзьями, живущими в одной комнате.

В девять часов дается сигнал к отправлению. Покинув Кизыл-Арват, поезд направляется на юго-восток, к Ашхабаду, — вдоль персидской границы.

В течение получаса мы еще беседуем с майором о разных разностях. По его словам, я мог бы увидеть вдаль, если бы солнце не скрылось за горизонтом, последние вершины больших и малых «азиатских Балкан», возвышающихся над Красноводской бухтой.

Большинство наших спутников уже устроилось на ночь, превратив с помощью хитроумного механизма свои сиденья в спальные места. На них можно вытянуться, положив голову на подушку, завернуться в одеяло, не испытывая никаких неудобств. Заснуть здесь было бы трудно только человеку с беспокойной совестью.

Как видно, майору Нольтицу не в чем было себя упрекнуть. Он пожелал мне спокойной ночи и через несколько минут уже спал сном праведника.

А я и не думаю ложиться. Мне не дает покоя мысль о таинственном ящике и его обитателе. В эту же ночь я непременно должен завязать с ним отношения.

И тут я вспоминаю, что были и другие чудаки, которые путешествовали столь же оригинальным способом. В 1889, 1891 и 1892 годах австрийский портной по имени Герман Цейтунг трижды проехался в ящике: из Вены в Париж, из Амстердама в Брюссель и из Антверпена в Христианию, а двое барселонцев, Эррес и Флора Англора, совершили свадебное путешествие по Испании и Франции

в ящике... из-под консервов.

Но из осторожности следует подождать, пока Попов не запрется на ночь в своем отделении. Теперь остановка будет только в Геок-Тепе, не раньше часа ночи. Я рассчитываю на то, что Попов не упустит возможности хорошенько вздремнуть на перегоне между Кизыл-Арватом и Геок-Тепе, а я тем временем смогу привести в исполнение свой план. Теперь или никогда!

И вдруг меня осенило. А что, если в ящике сидит этот пресловутый Цейтунг, сделавший подобный способ передвижения своим вторым ремеслом, чтобы выманивать деньги у великодушной публики? Должно быть, так и есть... Romanlar