

## ВОКРУГ ЖЮЛЯ ВЕРНА

Жюль Верна называли изобретателем без мастерской. Один из образованнейших людей своего времени, он внимательно следил за всеми новинками науки и техники. Модели механизмов, действовавшие в мастерских изобретателей, машины, существовавшие только в проекте, открытия, которые не вышли из стен лабораторий, он дорисовывал в воображении, представлял в законченном, идеальном виде. Он изображал желаемое как уже осуществленное, и в этом, может быть, заключается главная задача научно-фантастической литературы. Жюль Верн был ее основоположником и первым общепризнанным классиком.

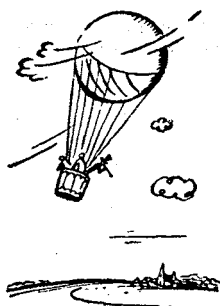
За сорок с лишним лет непрерывной творческой работы он написал шестьдесят пять фантастических и приключенческих романов, составляющих грандиозную серию «Необыкновенные путешествия».

Осенью 1871 года, находясь в расцвете своей славы, Жюль Верн покинул Париж и поселился в Амьене, где оставался до конца своих дней (он умер в 1905 году). В этом спокойном провинциальном городе, в двух с половиной часах езды от Парижа, он мог без всяких помех заниматься своим делом, не теряя связи со столицей.

Здесь знаменитый писатель создал большую часть своих книг. Его жизнь из года в год шла своим заведенным порядком, в непрерывных трудах, перемежавшихся редкими поездками в Париж к издателю Этцелю, который выпускал его «Необыкновенные путешествия», или экскурсиями на самоходной яхте «Сен-Мишель», которая терпеливо дожидалась своего хозяина на рейде в Соммской бухте.

Его дом находился на краю города, на углу улицы Шарля Дюбуа и бульвара Лонгевиль. Над крышей возвышалась круглая каменная башня, и в этой башне на третьем этаже писатель устроил себе кабинет. Трудно было придумать более скромную обстановку: узкая железная кровать, напоминавшая койку матроса на корабле, письменный стол, кожаное кресло, старенькое бюро с выдвигаемыми ящиками, где всегда были под рукой тысячи самодельных тетрадок с выписками и справками на все случаи жизни — незаменимое подспорье в работе, — и в качестве украшения бюсты Мольера и Шекспира на каминной полке.

Трудовой день Жюля Верна начинался в пять утра. Из окон своего кабинета он видел и зимой и летом, как над Амьеном вставало солнце. Паровозные гудки, доносившиеся с вокзала, провожали его героев в дальние странствия.



## ДВАДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ

## МИНУТЫ

## НА

## ВОЗДУШНОМ ШАРЕ

Вы, наверное, видели превосходный чешский фильм Карела Земана «Тайна острова Бек-Кап»? В нем оживают старинные иллюстрации к романам Жюль Верна, показан мир его техники. Игра актеров удачно комбинируется с рисованными кадрами, напоминающими гравюры Риу, Бенетта, Невилля, Фера и других художников, долгие годы работавших в содружестве с писателем. Голос диктора восторжен, а сама техника по нынешним временам наивна. Получается остроумнейший контраст: фантастические машины, восхищавшие когда-то читателей Жюль Верна, сейчас вызывают только улыбку.

...По воздуху плывет корабль. Вместо парусов на мачтах укреплены медленно вращающиеся двухлопастные винты.

Аэростат с температурным управлением. Под гондолой подвешена жаровня для нагрева газа.

Управляемый аэростат сигарообразной формы. Пилот вертит велосипедные детали, приводя в движение воздушный винт.

Подводные лодки разных конструкций — с плавниками, заменяющими весла, с гребными винтами, работающими от pedalного привода, и — чудо техники! — электрическая. Но как лениво ходят неуклюжие шатуны и каким допотопным кажется машинное отделение!

Воздушные и подводные аппараты, придуманные Жюлем Верном или существовавшие в проектах изобретателей, соседствуют с вседелишными машинами вроде «первобытного» локомотива с громадной трубой — воронкой и смешными вагончиками, похожими на дилижансы.

Тут имеются и нарочитые временные смещения: кое-что перетянуто из самого начала XIX века. В изображении фантастических машин легко уловить и оттенок шаржа. Но все вместе взятое дает представление об уровне технической мысли столетней давности.

Жюль Верн с юношеских лет мечтал о воздушном полете, но осуществилась его мечта только осенью 1873 года. Этот любопытный факт из жизни Жюль Верна, возможно, остался бы неизвестным, если бы один из французских почитателей его таланта, просматривая старые комплекты «Амьенской газеты», случайно не натолкнулся на объявление, оповещавшее о выходе из печати брошюры Жюль Верна

«Двадцать четыре минуты на воздушном шаре». Заметка об этой находке была помещена в очередном выпуске бюллетеня «Жюльверновского общества».

Брошюры Жюля Верна не оказалось ни в одном из наших книгохранилищ. После бесплодных поисков мне удалось в конце концов ознакомиться с ее текстом с помощью известного знатока творчества Жюля Верна итальянского профессора Эдмондо Маркуччи, который на протяжении многих лет собирал коллекцию произведений Жюля Верна на разных языках. В обширной «Жюльверниане» итальянского ученого нашлось и это редчайшее издание. Текст забытого очерка Маркуччи прислал перепечатанным на машинке, в виде брошюры такого же миниатюрного формата, как она издавалась редакцией «Амьенской газеты». Крохотная книжечка в 12 страниц снабжена титульным листом: «Двадцать четыре минуты на воздушном шаре. Письмо Жюля Верна редактору «Амьенской газеты» от 29 сентября 1873 года».

Читая этот очерк, невольно думаешь о том, как сильно отличается смелая фантазия Жюля Верна романиста от реальных впечатлений, навеянных его единственным полетом на воздушном шаре!

Вот как описывает Жюль Верн свои впечатления:

«Дорогой г-н Жене! Посылаю Вам мои заметки о подъеме на воздушном шаре «Метеор», которые Вы хотели от меня получить.

Вам известно, при каких условиях должен был произойти подъем: воздушный шар — относительно небольшой, емкостью в 900 кубических метров, весом вместе с гондолой и оснасткой в 270 килограммов, наполнен газом, превосходным для освещения, но весьма посредственным для полета. Поднять этот шар должны были четыре человека: воздухоплаватель Эжен Годар, адвокат Деберли, лейтенант 14-го полка Мерсон и я.

В последнюю минуту выясняется, что поднять столько людей невозможно. Г-н Мерсон, уже не раз совершавший полеты вместе с Эженом Годаром в Нанте, решил уступить место г-ну Деберли, который, как и я, впервые пускался в воздушное путешествие. Уже должна была прозвучать традиционная команда: «Отдать концы!», и мы готовы уже были оторваться от земли... как в гондолу неожиданно забрался сын Эжена Годара, бесстрашный девятилетний сорванец, ради которого пришлось пожертвовать двумя мешками балласта из четырех, имеющихся в запасе. В гондole осталось летать в таких условиях. Поэтому подъем не мог быть продолжительным.

Мы отчалили в 5 часов 24 минуты, медленно поднимаясь вверх. Ветер относил нас к юго-востоку, небо было чистым. Только далеко на горизонте виднелось несколько грозовых туч. В 5 часов 28 минут мы уже парили на высоте 800 метров по показанию анероида.

Вид города был поистине великолепен. Лонгевильская площадь напоминала муравейник с копошащимися на ней красными и черными муравьями — так выглядели люди в воен-

ном и штатском платье. Шпиль кафедрального собора, опускаясь все ниже и ниже, отмечал наподобие стрелки непрерывность нашего подъема.

Однако мы не ощущали никакого движения: ни горизонтального, ни вертикального. Горизонт все время казался на одной и той же высоте. Мы наслаждались абсолютной тишиной, полнейшим покоем, который нарушался только жалобным скрипом ивовых прутьев, державших нас в воздухе.

В 5 часов 32 минуты солнце восходит из-за туч, обложивших горизонт на западе, и обогревает оболочку шара. Газ расширяется, и мы достигаем высоты 1200 метров, не выбросив ни одного мешка с балластом. Это максимальная высота, достигнутая нами в течение всего полета.

Вот что открылось нашему взору.

Внизу, под ногами, Сент-Ашель с его чернеющими садами, которые уходят куда-то вдаль, словно рассматриваешь их сквозь большие стекла бинокля. Кафедральный собор кажется сплюснутым, а шпиль его попадает на одну плоскость с домами, находящимися у городской черты. Сомма извивается тонкой светлой лентой, железнодорожные колеи похожи на волосные линии, нанесенные рейсфедером; улицы напоминают спутанные шнурки, сады можно уподобить витрине зеленщика, поля кажутся набором разноцветных образчиков материй, которые в былые времена вывешивали у своих дверей портные, и весь Амьен представляется нагромождением маленьких серых кубиков. Так и кажется, будто на ровное место высыпали коробку с нюрнбергскими игрушками. Дальше мы видим окрестные деревни — Сен-Фюсьен, Вилье-Бретонно, Ля-Невиль, Бов, Камон, Лонго — все это напоминает лишь груды камней, разбросанных там и сям для какого-то гигантского сооружения.

Несмотря на то, что нижний отросток аэростата Эжен Годар держит всегда открытым, ничто не выдает присутствия газа.

Отяжелевший «Метеор» вскоре начинает снижаться. Чтобы затормозить спуск, выбрасываем балласт. Кроме того, опорожняем мешок, набитый рекламными объявлениями. Тысячи листков, реющих по ветру, указывают на большую быстроту воздушных струй в нижних слоях атмосферы. Перед нами — Лонго, но деревню отделяет от нас множество болотистых впадин.

— Неужели мы приземлимся на болоте? — спросил я Эжена Годара.

— Нет, — ответил он, — если у нас даже не останется балласта, я выброшу рюкзак. Мы должны во что бы то ни стало миновать это болото.

Мы спускаемся все ниже. В 5 часов 43 минуты, когда мы находимся уже в пятистах метрах от земли, нас настигает пронзительный ветер. Мы пролетаем над заводской трубой и заглядываем в ее жерло. Отражение воздушного шара, словно мираж, перебегает от одного болотца к другому; люди, походившие на муравьев, заметно подросли, они спуют по всем дорогам. Между железнодорожными линиями, близ разъезда, я замечаю удобный лужок.

— Попадем? — спрашиваю я.

— Нет. Мы перелетим через железную дорогу и поселок, что находится за ней, — отвечает Эжен Годар.

Усиливается ветер. Мы замечаем это по колышущимся деревьям. Невиль уже позади. Теперь перед нами равнина. Эжен Годар сбрасывает гайдроп, и мы приземляемся без малейшего толчка. Шар опускается, словно мощная большая птица, а не как дичь с подбитым крылом.

Через двадцать минут из шара выпущен газ, его свертывают, кладут на повозку, а мы отправляемся в карете в Амьен.

Вот, дорогой г-н Жене, мои короткие, но вполне точные впечатления.

Позвольте мне еще добавить, что ни простая прогулка по воздуху, ни даже длительное воздушное путешествие насколько не опасны, если совершаются под управлением такого смелого и опытного воздухоплователя, как Эжен Годар, имеющего на своем счету более 1000 полетов в Старом и Новом Свете».

Очерк Жюль Верна заканчивается похвальным словом Эжену Годару, который, по словам писателя, «благодаря своему опыту, выдержке, глазомеру является настоящим властителем воздуха».

Чем интересен этот забытый очерк? Помимо того, что он дает очень точное представление о примитивных условиях полета на воздушном шаре, мы ощущаем, какая огромная пропасть лежала между научной фантазией писателя и реальными возможностями воздухоплавания XIX века. В то время, когда Жюль Верн совершил этот скромный полет над Амьеном, его мужественные герои успели уже покорить не только воздушную стихию и глубины Мирового океана, но и проникнуть в бездны космоса!



## ИДЕАЛЬНЫЙ ГОРОД

Сделавшись гражданином Амьена, Жюль Верн принял деятельное участие в общественной и культурной жизни города. Свыше пятнадцати лет он безупречно выполнял обязанности муниципального советника и, насколько это было в его силах, старался улучшить положение амьенской

бедноты. Он пытался с помощью муниципалитета добиться снижения квартирной платы и налогового обложения немущих граждан, но изменить законы буржуазного государства писателю, конечно, не удалось. Тем не менее его бескорыстная общественная деятельность приносила определенную пользу. И не случайно именно в эти годы он обращал свою творческую фантазию на «создание» благоустроенных городов будущего, с тщательно продуманной планировкой и прекрасной архитектурой (романы «Пятьсот миллионов бегумы», «Плавучий остров» и др.).

Жюль Верн был действительным членом Амьенской академии, старейшего научного учреждения Пикардии, основанного в XVIII веке. В 1874, 1875 и 1881 годах он избирался ее директором и неизменно, два раза в неделю, присутствовал на заседаниях. В «Записках Амьенской академии» он напечатал фантастический очерк «Идеальный город» и два рассказа — «Десять часов на охоте» и «В XXIX веке. Один день из жизни американского журналиста в 2889 году».

Рассказы потом перепечатывались и переводились на разные языки, а очерк «Идеальный город», опубликованный только однажды в провинциальном издании, оказался в числе забытых произведений Жюль Верна.

Мне очень хотелось прочесть этот очерк, но ни в одной библиотеке не удалось найти «Записок Амьенской академии». Пришлось еще раз обратиться за помощью к профессору Эдмондо Маркуччи. Он попросил своего знакомого, живущего в Амьене, снять фотокопию, и уже через месяц «Идеальный город» Жюль Верна лежал у меня на столе. Бандероль прибыла из Италии почти одновременно с печальным известием о смерти Эдмондо Маркуччи — в августе 1963 года<sup>1</sup>.

«Идеальный город» — причудливая шутка в форме фантастического сновидения. Сравнивая Амьен своего времени с воображаемым городом 2000 года, писатель высмеивает разные недостатки и выражает пожелания на будущее. Многие подробности и шуточные намеки интересны были только амьенцам, и потому, наверное, автор не счел нужным перепечатывать свою юмористическую фантазию.

«Дамы и господа! Разрешите мне пренебречь обязанностями директора Амьенской академии и заменить традиционную речь рассказом о приключении, случившемся со мною лично», — сказал писатель, открывая заседание Амьенской академии 12 декабря 1875 года. И дальше следует изложение фантастического сна.

Вернувшись к себе домой, на бульваре Лонгевиль, из лица, где он присутствовал при распределении наград учащимся, Жюль Верн прилег отдохнуть и крепко заснул.

«У меня стародавняя привычка вставать ни свет ни заря. Но по какой-то непонятной причине я проснулся очень

---

<sup>1</sup> Об Эдмондо Маркуччи и его деятельности в защиту мира я рассказал в заметке, напечатанной в «Неве», 1962, № 10 (стр. 217—218).

поздно... Солнце стояло в зените, была чудесная погода. Я открыл окна. Бульвар был заполнен гуляющими... Я быстро оделся, позавтракал и вышел на улицу, не подозревая, что меня ожидают самые невероятные сюрпризы».

Дойдя до улицы Лемерсье, он с удивлением увидел, что она сплошь застроена прекрасными зданиями и простирается так далеко, что не охватить взглядом. За одну ночь выросли новые кварталы, обрамленные садами и бульварами. Железнодорожный мост оказался на прежнем месте, но велик ему не козьи тропки, а широкое шоссе, вымощенное плитками из порфира.

«Какие изменения! Неужели этот уголок Амьена не заслуживает больше название «маленькой Лютеции»<sup>1</sup>. Неужели теперь можно будет пройти здесь в дождливый день, не увязнув по щиколотку в грязи? Неужели не нужно будет шлепать по размокшей глине, ненавистной местным жителям?»

Всматриваясь в лица прохожих, он не нашел ни одного знакомого. Роскошные кафе, построенные в ультрасовременном стиле, были заполнены нарядной публикой. Из городского сада доносилась какая-то странная музыка.

«И в этой области все изменилось. Никакого музыкального ритма, никакого темпа! Ни мелодии, ни гармонии! Звучит алгебра! Триумф диссонансов! Звуки, подобные тем, какие производят оркестранты до того, как прозвучат три удара дирижерской палочки! Но слушатели аплодировали с таким энтузиазмом, словно приветствовали ловких гимнастов.

— Не иначе как это музыка будущего! — невольно воскликнул я. — Неужели я нахожусь за пределами настоящего?

Об этом нельзя было не подумать, так как, подойдя к афише, на которой были перечислены программные вещи, я прочел поистине потрясающее заглавие:

«№ 1. Размышление в миноре о квадрате гипотенузы».

Тут требуется пояснение. Жюль Верн был хорошим пианистом и страстным любителем музыки. Уже в его время некоторые композиторы, объявлявшие себя новаторами, изгоняли из музыки ее первооснову — ритм и мелодию. Писатель попытался представить себе, во что же это может вылиться, если не прекратятся такие попытки, и в этом отношении оказался пророческим.

Как известно, в современной западной музыке нередко создаются именно такие «беспредметные», «алгебраические» произведения, о которых с иронией пишет Жюль Верн, словно ему удалось заглянуть на девяносто лет вперед!

Писатель убедился, что изменилась и техника исполнения музыкальных произведений.

Перед входом в концертный зал он увидел огромные рекламные щиты:

<sup>1</sup> Лютеция — в первоначальном значении «болотистое место». Когда-то так назывался поселок, на месте которого вырос Париж.

## ПИАНОВСКИЙ,

пианист императора Сандвичевых  
островов

«Я не имел ни малейшего понятия ни о самом императоре, ни о его придворном пианисте.

— А когда сюда прибыл этот Пиановский? — спросил я у какого-то меломана с большими оттопыренными ушами.

— А он сюда и не приезжал, — ответил амьенский старожил, глядя на меня с удивлением.

— Когда же он приедет?

— Да он и не приедет...

У моего собеседника был такой вид, будто он хотел спросить: «А сами-то вы как сюда попали?»

— Но если он не приедет, то как же может состояться его концерт? — спросил я.

— Концерт уже начался.

— Здесь?

— Да, здесь, в Амьене, и одновременно в Лондоне, Вене, Риме, Петербурге и Пекине!

«Ну и ну, — подумал я. — Должно быть, все эти люди не в своем уме. А может быть, это вырвавшиеся на свободу обитатели Клермонского сумасшедшего дома?»

— Сударь, как это понять? — продолжал я.

— Прочтите внимательно афишу, и вы увидите, что этот концерт электрический.

Я взглянул на афишу. Действительно, в этот час знаменитый Пиановский играл в Париже в зале Герца, но электрическими проводами его инструмент соединялся с роялями Лондона, Вены, Петербурга, Рима и Пекина. И таким образом, когда он ударял по клавишам, соответствующие ноты звучали и на этих отдаленных инструментах, на которых клавиши приводились в действие электрическим током!»

Сейчас эти строки могут вызвать улыбку. Но не забудьте, они были написаны в 1875 году, за два десятилетия до открытия радио А. С. Поповым. Великий фантаст не додумался до возможности беспроводной связи. Она фигурирует только в одном из его поздних романов, написанных уже в те годы, когда «беспроволочный телеграф» стал применяться на практике.

Дальше идет подробное описание преобразившихся улиц и площадей Амьена, застроенных красивыми домами, выросшими точно по волшебству на месте увядших пустырей и грязных тупиков с отвратительными лачугами.

Пока писатель раздумывал, стараясь понять, что же пров-



зошло, его остановил какой-то незнакомец и заботливо осведомился о здоровье. То был врач, лечивший своих пациентов по новому методу.

И тут автор вводит комический диалог с ядовитыми намеками по адресу современных ему медиков.

«— Наши пациенты, — сказал врач, — платят нам только тогда, когда они здоровы, а если заболевают, мы не получаем ни одного су. И потому мы несколько не заинтересованы в том, чтобы пациенты болели... Покажите-ка ваш язык!»

Я послушно показал ему язык, но, признаюсь, вид у меня при этом был довольно жалкий.

— Так, так! — пробормотал незнакомец, осмотрев язык через лупу. — Обложен! А ваш пульс?

Я безропотно протянул ему руку.

Врач вынул из кармана какой-то инструмент и, приложив к моему запястью, получил диаграмму пульсации, которую тут же и прочел, как телеграфист читает депешу.

— Черт побери! Черт побери! — пробормотал он. И затем так поспешно сунул мне в рот термометр, что я не успел даже опомниться.

— Сорок градусов! — воскликнул он и побелел как бумага.

Его гонорары вылетали в трубу.

— Но что со мной, доктор? — спросил я, ошарашенный таким неожиданным способом измерения температуры.

— Гм! Гм!..

Да, я понял, что он хотел сказать, хотя ответ был не очень вразумительный...»

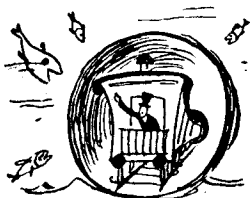
Разговор продолжается в том же духе. Диалог выдержан в стиле мольеровской комедии. Пациенту кажется, что он сошел с ума, а врач уверяет, что это только выпадение памяти, что болезнь его скоро пройдет, и он не теряет надежды ежемесячно получать свой гонорар...

В сопровождении доктора, охотно взявшего на себя роль гйда, Жюль Верн совершает прогулку по Амьену. Писатель замечает на каждом шагу признаки небывалого прогресса. В лицее одновременно обучается четыре тысячи человек. Вместо зубрежки латыни и древнегреческого ученики получают глубокие научные и технические знания. На правом берегу Соммы раскинулись новые промышленные районы столицы Пикардии, прорезанные широкими магистральями. Вместо дилижансов и омнибусов, запряженных лошадьми, по городу мчались трамвайные вагоны. О трамвае в те годы можно было только мечтать — это был транспорт будущего!

В парке Отуа, излюбленном месте прогулок пикардийской молодежи, была открыта индустриальная и сельскохозяйственная выставка. Здесь автор увидел всевозможные электрические механизмы, полностью вытеснившие ручной труд из всех отраслей промышленности и земледелия. Центробежные насосы выпивали целые реки, подъемники с пневматическими рессорами передвигали тяжести в три миллиона килограммов, «жнейки вырывали поле, как брадобрей заросшую щеку». В одну из машин закладывали шерсть и тут же получали готовые костюмы...

Все эти чудеса привели писателя в такой восторг, что он невольно протянул руку и... опрокинул ночной столик. Грохот разбудил его, и он вернулся к действительности.

«Дамы и господа, — сказал Жюль Верн, закрывая свою шутовскую речь, — этим сном я хотел показать вам, каким представляется мне в мечтах Амьен в 2000 году».



## НА ДНЕ ОКЕАНА

А вот еще один фантастический сон... Собирая материалы для книги о Жюле Верне, я решил выявить все, что было напечатано под его именем на русском языке. Среди бездны книг нашлось, между прочим, и несколько таких, которые были приписаны предприимчивыми книгоиздателями великому фантасту, но в действительности принадлежали другим, менее популярным или вовсе неизвестным авторам.

В старых газетах и журналах неожиданно обнаружились очень интересные вещи. Прежде всего многочисленные записи бесед Жюля Верна с корреспондентами французских, английских, немецких и русских газет. Высказывания писателя на научные и общественные темы, всевозможные замечания о его собственном творчестве и замысле основного труда его жизни, многолетней серии «Необыкновенных путешествий» — все это помогло уточнить некоторые биографические факты и восстановить творческую историю ряда произведений.

Так удалось найти и забытый рассказ Жюля Верна, который публиковался на русском языке в 1890—1893 годах под разными заглавиями и в разных переводах. В журнале «Всемирная иллюстрация» (1890, т. 2, № 9) он был озаглавлен «Курьерский поезд будущего», в журнале «Вокруг света» (1890, № 31) — «Через океан», в журнале «Природа и люди» (1893, № 1) — «На дне океана», в газетах «Санкт-Петербургские ведомости» и «Самарские ведомости» — «Будущие поезда».

Сначала я подумал, что это четыре разных рассказа, но потом убедился, что внимание переводчиков привлек один и тот же небольшой рассказ знаменитого писателя, промелькнувший, по-видимому, в какой-нибудь парижской газете. Привожу его без всяких сокращений.

Благополучно спустившись по лестнице, мы вошли в огромный зал, освещенный ослепительными электрическими рефлекторами. Глубокая тишина, царившая здесь, нарушалась лишь шумом наших шагов.

— Где я? Зачем попал сюда? Кто этот таинственный проводник?.. — задавал я себе вопросы.

Ответов не было.

Продолжительная ночная прогулка, железные ворота, которые с шумом захлопнулись за нами, лестница, нисходившая, как мне казалось, в недра земли, — вот и все, что я мог припомнить. Впрочем, у меня и времени не было на размышления.

— Вам, наверное, интересно узнать, кто я такой? — начал мой проводник. — Ваш покорный слуга полковник Пирс... Где вы находитесь? В Америке, в Бостоне, на станции Компании пневматического трубопровода Бостон — Ливерпуль.

— На станции?

— Да, на станции.

И чтобы объяснить мне, в чем дело, полковник указал мне на два длинных железных цилиндра, около полутора метров в диаметре, лежавших на земле в нескольких шагах от нас.

Я взглянул на эти цилиндры, направо проникавшие в стену, а налево оканчивающиеся гигантскими металлическими щитами, от которых поднимался вверх и исчезал в потолке целый лес труб, — и сразу понял все.

Незадолго до того я читал в одной американской газете статью, где описывался необыкновенный проект соединения Европы с Новым Светом при помощи гигантских подводных труб. Автором этого проекта и был полковник Пирс, который в эту минуту стоял предо мною.

Я начал припоминать содержание статьи. В ней сообщалось много подробностей относительно этого предприятия.

Для его осуществления одного железа требовалось около 1 600 000 кубических метров, то есть 13 миллионов тонн. Для перевозки всей этой массы нужно было 200 пароходов по 2000 тонн вместимостью, причем каждому из них предстояло сделать по 33 рейса. Суда этой армады должны были подвозить свой груз к двум главным пароходам, к которым прикреплялись концы труб. Последние должны были состоять из отдельных кусков, каждый длиною в три метра, винченных друг в друга, скрепленных тройным железным панцирем и покрытых сверху гуттаперчевым чехлом. По этим трубам проектировалось с необыкновенной быстротой пускать вереницу вагонов, движимых сильным давлением воздуха, подобно тому, как в Париже пересылаются депеши с помощью пневматической почты...

Статья заканчивалась сравнением нового способа передвижения с железными дорогами. Автор высчитывал прибыли грандиозного сооружения и восхвалял преимущества новой системы перед старой: отсутствие действующей на наши нервы тряски благодаря шлифовке внутренности стальной трубы, одинаковая температура в тоннеле, регулируемая воздушной тягой, и баснословная дешевизна переезда. По его словам, благодаря скорости передвижения и шлифовке внутренней поверхности трубы трение будет самое незначительное, что обеспечит прочность и долгое существование проектируемой пневматической дороги.

Содержание статьи вспомнилось мне во всех подробностях.

Значит, мечты воплотились в жизнь, и эти два цилиндра, начинающиеся у моих ног, идут через Атлантический океан до самых берегов Англии! Несмотря на очевидную действительность, я все еще не мог поверить в это чудо. Что трубы проложены — это казалось возможным, но чтобы люди могли путешествовать в них — нет, с этим я никогда не соглашусь!..

— Да и возможно ли создать воздушную тягу, достаточную для такого огромного расстояния? — громко высказал я свое сомнение.

— Конечно, и даже очень легко, — сказал полковник. — Необходимое количество воздуха нагнетают громадные мехи, имеющие форму высоких печей. Воздух выбрасывается из них со страшной силой, и, гонимые этим вихрем, наши вагоны несутся со скоростью тысяча восемьсот километров в час, то есть со скоростью пушечного ядра. Поезд с пассажирами проходит расстояние в четыре тысячи километров, отделяющие Бостон от Ливерпуля, за каких-нибудь два часа и сорок минут.

— Тысяча восемьсот километров в час?! — воскликнул я.

— Да, и ничуть не меньше. И что за удивительные последствия такой быстроты! Часы в Ливерпуле показывают на четыре часа сорок минут больше, нежели у нас в Бостоне, и путешественник, выехавший из Бостона в девять часов утра, прибывает в Англию в тот же день, в три часа пятьдесят четыре минуты пополудни. Вот уж действительно можно сказать — быстро провести время!.. В обратном направлении поезда наши опережают солнце на девяносто и более километров в час, так что, покинув Ливерпуль в полдень, пассажир достигает Америки.. в девять часов тридцать четыре минуты утра, то есть раньше, чем он выехал из Ливерпуля! Не правда ли, это в высшей степени забавно?! Мне кажется, что передвигаться быстрее просто невозможно...

Я не знал, что и думать обо всем этом. Уж не с сумасшедшим ли я имею дело? Мог ли я поверить в эти чудеса, когда в моей голове непрерывно возникали все новые и новые возражения?

— Ну, ладно, пусть будет так, — сказал я наконец. — Допускаю, что путешественники изберут эту бешеную дорогу и что вам удастся достигнуть такой неслыханной быстроты. Но каким же образом вы остановите ваш поезд? Ведь при торможении все разлетится в прах!..

— Ничего подобного, — ответил полковник, пожимая плечами. — Между обеими трубами, из которых одна служит для езды в одну сторону, а другая — в противоположную и в которых вследствие этого воздушная тяга идет в обратном направлении, существует сообщение при выходе на каждый берег. Когда поезд приближается к берегу, то электрическая искра предостерегает нас об этом и летит в Англию, чтобы там уменьшили тягу, благодаря которой поезд мчится вперед. Теперь он уже движется дальше по

инерции, пока встречный ток воздуха из лежащей рядом трубы окончательно его не остановит. Впрочем, к чему все эти объяснения? Не лучше ли вам убедиться на собственном опыте?

И не дожидаясь моего ответа, полковник Пирс нажал на медный рычажок, блестящий на одной из труб. В ту же минуту стенка отодвинулась, и через образовавшееся отверстие я увидел ряд двухместных скамеек.

— Это вагон, — сказал полковник. — Входите поскорее.

Я вошел. Стенка тотчас же закрылась.

При свете лампы Эдисона, повешенной вверху, я с любопытством озирался вокруг. Ничего необыкновенного! Длинный цилиндр, хорошо отделанный внутри, с 50 креслами, расставленными попарно в 25 разных рядов, клапаны на обоих концах вагона, служащие для регулирования воздуха — сзади для пропуска свежего, спереди для выпуска испорченного, — вот и все.

После нескольких минут осмотра я уже начал терять терпение.

— Почему же мы не едем?

— Как не едем? Мы уже в дороге! — воскликнул полковник.

— В дороге? Не двигаясь?.. Да разве это возможно?..

Я с напряжением прислушивался, не слышно ли какого-нибудь шума, который указывал бы на движение вагонов. Если мы в самом деле тронулись со станции и если полковник не шутил, говоря о скорости в 1800 километров, то мы должны теперь находиться далеко от суши, под волнами океана. Над нашими головами беспокойно мечутся волны, и, может быть, в эту самую минуту киты, принимая нашу длинную железную тюрьму за гигантскую змею, ударяют о нее своими могучими хвостами!..

Я ничего не слышал, кроме тихого приглушенного рокота, и, погруженный в безграничное удивление, не веря в действительность того, что происходило, сидел и молчал. А время между тем летело.

Прошло около часу. Вдруг ощущение холода на лбу пробудило меня из оцепенения, в которое я мало-помалу погружился. Я поднял руку к лицу: оно было мокро...

Мокро! Почему? Уж не лопнул ли наш тоннель под давлением воды, давлением ужасающим, увеличивающимся на одну атмосферу через каждые 10 метров глубины? Уж не поглощает ли нас океан?.. Я был парализован ужасом. В отчаянии я хотел позвать на помощь, кричать... и... увидел себя в собственном тихом саду под сильным дождем, крупные капли которого и прервали мой сон.

Просто-напросто я уснул, читая статью, посвященную фантастическому проекту полковника Пирса, и во сне увидел его проект осуществившимся...

Как называется этот рассказ в оригинале? Где и когда он был опубликован? К сожалению, ответить на эти вопросы затруднительно, так как заняты сплошным просмотром французских газет, а может быть, и журналов конца 1889

и начала 1890 года (предположительное время публикации) — дело очень сложное и хлопотливое.

— Так посмотрите тогда французскую библиографию! — возражат на это читатели.

В том-то и дело, что французские библиографы и биографы Жюль Верна умудрились каким-то образом «потерять» этот рассказ. Ни в одном французском списке произведений Жюль Верна он не значится.

— А нет ли тут ошибки? Может быть, этот рассказ все же и не принадлежит Жюлю Верну? Может быть, он ему только приписан?

Нет, ошибки тут быть не может. Этот рассказ наверняка принадлежит Жюлю Верну. Достаточно привести следующие соображения.

Несколько разных переводов, появившихся почти одновременно, позволяют утверждать, что оригинал был опубликован на французском языке под именем Жюль Верна и, следовательно, тут нет никакой подделки.

Кроме того, идея пневматического поезда, курсирующего между Европой и Америкой в подводном тоннеле, незадолго до появления этого рассказа была высказана Жюлем Верном в известном фантастическом очерке «В XXIX веке. Один день из жизни американского журналиста в 2889 году» (1889).

Жена миллиардера Беннета, отправившаяся в Париж «за шляпками», возвращается обратно в Америку по пневматической подводной трубе. «Эти подводные тоннели, — поясняет рассказчик, — по которым можно прибыть из Европы за двести девяносто пять минут, и в самом деле гораздо удобнее аэропоездов, летящих со скоростью какой-нибудь тысячи километров в час».

Таким образом, одна из сюжетных линий фантастического очерка «В XXIX веке» уже через несколько месяцев была обособлена и превращена в самостоятельный рассказ.

Есть и еще, правда, косвенные доказательства авторства Жюль Верна.

В свое время был популярен один из его молодых учеников и подражателей — Андре Лори, написавший около двух десятков фантастических и приключенческих романов, и лучший из них — «Найденыш с погибшей «Цинтии» — в сотрудничестве с Жюлем Верном. Андре Лори — это псевдоним Паскаля Груссе (1854—1909), известного публициста и политического деятеля, активного участника Парижской коммуны, отбывавшего ссылку в Новой Каледонии. Известно, что Жюль Верн помогал ему разрабатывать фантастические сюжеты.

Из научно-фантастических романов Андре Лори самый удачный — «От Нью-Йорка до Бреста за семь часов» (1888), где описывается создание трансатлантического подводного трубопровода для транспортировки пенсильванской нефти. Находчивый изобретатель Раймунд Фрезоль, когда возникла настоятельная необходимость как можно быстрее переправиться в Европу, приспособливает металлический цилиндр и за несколько часов проносится в нем по трубе

с потоком нефти, которую перекачивают двигатели, получающие энергию от Ниагарского водопада.

Сама идея трансатлантического трубопровода и убедительное техническое обоснование «проекта» были подсказаны, по всей вероятности, Жюлем Верном, поскольку он сам, как мы знаем, обращался в этот период к подобным же темам.

С тех пор идея пневматического поезда в подводном тоннеле не раз фигурировала в фантастических произведениях. Из советских авторов сходный замысел воплотил в своем романе «Арктический мост» А. Казанцев.

Рассказ Жюля Верна, который вы только что прочли, представляет тем больший интерес, что эта техническая задача высказана им едва ли не впервые в научно-фантастической литературе.

Поскольку под руками не было оригинального текста (я уверен, он еще когда-нибудь найдется!), пришлось обратиться к старым русским переводам, взяв за основу помещенный в журнале «Природа и люди» под заглавием «На дне океана». Мы дали его здесь с небольшими стилистическими исправлениями и уточнениями к тексту, взятыми из других переводов этого же рассказа.

Забывшие страницы Жюля Верна расширяют наши представления о творческой деятельности и научно-технических интересах великого французского писателя.

