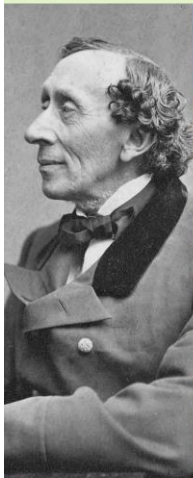


Андерсен Ганс Христиан



Базар поэта



Аннотация

В 1840 году Андерсен пустился в одно из самых долгих своих путешествий, продлившееся девять месяцев. Он побывал в Германии, Италии, Греции, Константинополе, на Дунае и через Вену и Прагу возвратился на родину. Итогом этой поездки явился «Базар поэта» (1842), наиболее известная книга его путевых очерков.

«Описание путешествия, — размышляет в предисловии к современному датскому изданию «Базара поэта» Кьель Хельтофт, — становится и автопортретом. Чем достовернее и непосредственнее передается тот или иной эпизод, тем лучше мы узнаем самого рассказчика». По его словам, мы читаем сегодня путевые очерки Андерсена не только для того, чтобы насладиться его писательским даром или же ощутить дыхание минувшей эпохи, но гораздо в большей мере желая проследить извилистые пути восприятия этго необыкновенного человека.

Перу Андерсена принадлежат и такие произведения: «Импровизатор», «Петька-Счастливец», «Картинки-невидимки».

Ганс Христиан Андерсен

Базар поэта

Железная дорога

Ввиду того, что многим из моих читателей не приходилось еще видеть железной дороги, я прежде всего постараюсь дать им о ней хоть некоторое понятие. Представьте себе обыкновенную дорогу, прямую или извилистую — все равно; безусловно, необходимо только, чтобы она была гладкая, ровная, как пол в комнате. Ради этого прорывают встречающиеся на пути горы, перебрасывают через болота и глубокие пропасти мосты на арках. Когда же такой ровный гладкий путь готов, по всему протяжению его прокладывают железные рельсы, по которым покатятся колеса вагонов. Впереди всех вагонов локомотив, который управляется рукой опытного мастера, знающего, как остановить его, как пустить в ход; к локомотиву прицепляют один за другим вагоны, в них набираются пассажиры или скот, и — марш!

Прибытие поезда на каждую станцию известно по часам и минутам, и уже издали слышится сигнальный свисток, извещающий, что поезд тронулся с места; сейчас же на всех боковых дорогах, пересекающих рельсовый путь, опускают

шлагбаумы; добрым людям — и пешим, и конным — приходится ждать, пока поезд пройдет. Вдоль всего рельсового пути понастроены на известных расстояниях друг от друга маленькие домики для сторожей. Расстояния эти невелики — надо, чтобы каждый сторож мог видеть развевающиеся флаги в руках соседних сторожей и успевать держать свой участок пути в исправности; на рельсах не должно валяться ни камешка, ни веточки.

Так вот вам и железная дорога! Надеюсь, что меня поняли.

Предстояло и мне в первый раз в жизни проехаться по железной дороге. Полдня и всю следующую за ним ночь я трясся в дилижансе по ужаснейшей дороге от Брауншвейга до Магдебурга. Усталый донельзя, приехал я на вокзал и через час должен был снова пуститься в путь, но уже по железной дороге.

Не скрою, что я еще заранее испытывал во всем своем существе какой-то особый болезненный трепет; назову это ощущение, пожалуй, железнодорожной лихорадкой! Оно достигло высшего своего напряжения в ту минуту, когда я вступил в огромное здание вокзала, откуда отходили поезда. Батюшки мои, что тут была за суматоха, что за беготня и возня с чемоданами и мешками, что за свист и шипенье! Шипели и свистели локомотивы, выпускавшие пары. В

первую минуту просто не знаешь даже, куда приткнуться, где остановиться, чтобы не попасть под вагон, паровик или тележку с багажом. Конечно, безопаснее всего оставаться на платформе; ряды вагонов теснятся к ней, словно гондолы к набережной, а там дальше на дворе целая сеть рельсов, перекрещивающихся между собою, будто какие-то магические линии. Да, так оно и есть; только провела-то их человеческая мудрость; вагоны не должны сходить с этих магических линий — тут дело идет о жизни и смерти или искалечение сотен людей. Я впился глазами в эти вагоны, в локомотивы, пустые тачки, гуляющие с места на место трубы и Бог весть что еще, мелькавшее передо мною в этом заколдованном царстве. Тут все предметы как будто с ногами! Дым, свист и толкотня пассажиров, стремящихся занять места, чад сала, фыркание паровозов — все это просто ошеломляет, особенно если человек, как я, например, находится тут впервые и невольно рисует себе разные страхи: а вдруг мы опрокинемся, переломаем себе руки и ноги, взлетим на воздух или столкнемся с встречным поездом и разобьемся вдребезги? Думаю, впрочем, что такие страхи мерещатся лишь тому, кто отправляется по железной дороге впервые.

Вагоны делятся на три класса; вагоны первых двух — те же закрытые дилижансы, только пошире;

вагоны третьего класса открытые, и проезд в них стоит невероятно дешево. Самому бедному крестьянину можно пользоваться ими, это обойдется ему дешевле, чем остановки и ночевки на постоянных дворах, если он пустится в дальний путь пешком.

Вот раздается сигнальный свисток... Звук не из красивых, напоминает визг поросенка, когда его режут. Усаживаешься, точно в удобной карете, кондуктор запирает двери вагона и берет ключ себе, но мы можем спустить стекла окон и таким образом дышать свежим воздухом, не опасаясь сквозняка. Вообще вагоны почти не отличаются от обыкновенной кареты, только гораздо удобнее; здесь можно отдохнуть после утомительного переезда в дилижансе.

Вот вагоны слегка дергает, соединяющие их цепи натягиваются, опять раздается сигнальный свисток, и поезд трогается, но сначала так медленно, словно игрушечный поезд, который тащит на веревочке детская ручонка. Мало-помалу скорость увеличивается, но ты и не замечаешь этого, преспокойно читаешь себе книгу, разглядываешь карту и сам даже не знаешь хорошенько, движется ли поезд. Вагоны скользят по рельсам, как сани по гладкому снегу. Выглянув же в окно, ты заметишь, что мчишься вперед, точно вагоны запряжены горячими конями, несущимися