

БОРИС КУШНЕР

СТОЛИЦЫ ЗАПАДА



МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

1931

Б. КУШНЕР

СТОЛИЦЫ ЗАПАДА

ДЛЯ ДЕТЕЙ
СТАРШЕГО
ВОЗРАСТА

Рис. и обложка худ. А. В. Фонвизен



О Г И З
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
1931

*Зак. Изд. № 4624. Ленинградский Област-
лит № 70592 8/2 печ. л. Тираж
10155. экз. Тип. „Коминтерн”
Центриздата Народов СССР.
Ленинград, Красная, 1.*

БЕРЛИН



БЕРЛИН



Берлин — ближайшая к границам Советского Союза империалистическая столица. Бремя расплаты за империалистическую войну основной своей тяжестью легло на плечи германского пролетариата, который, несомненно, в силу этого является в настоящее время наиболее революционным в Западной Европе. Берлин, столица Германии, не только административный:

центр могущественнейшего капиталистического государства с шестидесятимиллионным населением, но и громадный промышленный город.

По числу жителей Берлин занимает четвертое место среди мировых городов.

По площади он — третий, уступает только Нью-Йорку и Лондону.

В обширных берлинских пределах расположено не мала крупных и замечательных предприятий. Гигантские тепловые электрические станции, электрические машинные заводы, турбинная фабрика, паровозостроительный завод, металлообрабатывающие, химические, конфекционные и

прочие предприятия в таком изобилии, что их хватило бы, чтобы составить цветущую промышленность любой небольшой страны.

Классовые противоречия между господствующей буржуазией и эксплуатируемым пролетариатом выявлены в Берлине с потрясающей очевидностью. Они резко бросаются в глаза каждому приезжему, которому случится побывать в различных частях города. Они поражают всякого советского гражданина, впервые попавшего в Берлин, забывшего или никогда не видавшего отвратительных картин капиталистического неравенства.

Рабочие и промышленные районы Берлина внешним своим видом и оборудованностью сильно отличаются от кварталов торговых и в особенности от тех, где живет буржуазия. Улицы, отведенные под рабочих, выложены гранитной брусчаткой, буржуазные же кварталы сплошь залиты асфальтом. Здесь в асфальте все — улицы, площади и дворы. Все, кроме тротуаров. В Германии тротуары не заливаются асфальтом. Их выстилают большими каменными плитами или мозаикой из мелких камешков.

ЧТО СКОЛЬЗИТ ПО АСФАЛЬТУ БЕРЛИНСКОМУ

Асфальт берлинский, днем и ночью полируют и накатывают сто тысяч автомобилей. Неумоимо и настойчиво, из месяца в месяц, из года в год работают над уличным асфальтовым паркетом эти полотеры внутреннего сгорания. Результат их работы представляет собою, быть может, самую наглядную достопримечательность современного Берлина. Натертый пневматическими шинами, асфальт блестит, как черная полированная крышка рояля. В ясные дни на поверхности его между колес машин и ног прохожих вспыхи-

вают и снуют солнечные зайчики. Вечером в черном асфальте встает второй отраженный Берлин. Уличные фонари вытягиваются вниз и кажутся длинными тонкими стержнями, свободно висящими в пространстве. Отражаются все источники света, витрины, подвижной огонь реклам, блуждающие огоньки такси, автобусов, трамваев.

В малоезжих улицах асфальт стоит, как освещенная вода каналов, и тихие живые кварталы преобразуются на ночь в небывалую Венецию. Площади чопорно и ровно вымощены черными зеркалами. На живых артериях, переполненных движением, на бойких перекрестках свет дрожит и зыблется в глубине панели. Асфальт кажется влажным, мокрым, как после дождя. Под давлением шин и под ударами ног разбрызгивает искры.

Лучшая из всех центральных берлинских улиц — Тиргартенштрассе. Одну сторону ее образуют высокие, задумчивые липы огромного парка, раскинувшегося в самом центре столицы, как последний остаток некогда сплошных лесов, покрывавших древнюю провинцию Бранденбург. По другой стороне Тиргартенштрассе стоят кокетливо драгоценные каменные особняки финансовых королей, промышленных магнатов и виллы разных посольств. Они прикрываются небольшими, пестрозелеными цветниками и вычурными декоративными садиками, обнесенными железными решотками, на которых выведен самый хитрый узор, какой только способны сделать искуснейшие кузнецы-орнаментальщики старой промышленной Германии.

Тиргартенштрассе соединяет центр города с его богатейшей буржуазнейшей частью. В часы уличного половодья машины идут по ней сплошным потоком, по три в ряд, в ту и в другую сторону. Асфальт вылощен до того, что не только фонари, но и липы отражаются по самую маковку.

Аккуратные и сдержанные берлинские шоферы не выбрасывают руки на поворотах, как это принято у нас. Каждый автомобиль в Берлине снабжен небольшим автоматическим семафорчиком. Семафорчик поднимается и опу-

скается, как-будто машет легким крылышком. Ночью, поднимаясь на поворотах, семафорчик зажигает красный огонек. Огоньки ракетами вспыхивают и летят на закруглениях по Спирали. Одних автомобильных огней в Берлине достаточно было бы, чтобы освещать улицы.

Во второй половине 1923 года, после того как французы заняли своими войсками сердце Германии — Рурскую область, в которой сосредоточены каменноугольная, металлургическая и химическая промышленность, экономическое положение страны стало катастрофическим. Первый европейский миллиардер американской складки — Гуго Стиннес,, разбогатевший на военной спекуляции, забрал в свои руки управление большинством немецких предприятий, а вместе и фактическое управление страной. Промышленность и торговля пришли в состояние застоя. Деньги неслыханно упали в цене. Миллион марок стал мелкой разменной монетой, счет шел на миллиарды и даже на биллионы. Фактическая заработная плата опустилась ниже прожиточного минимума, т. е. германский рабочий получал за свой труд меньше того, что нужно для поддержания жизни и для восстановления израсходованных на работе сил. Германский пролетариат, в буквальном смысле слова, должен был своею кровью и своею жизнью оплатить военную оккупацию Франции и «мирное» завоевание Германии Стиннесом.

К осени положение стало настолько напряженным, что рабочий класс Германии, несмотря на всю свою выдержку, выступил против буржуазии, хотя момент для такого выступления был в общем мало благоприятен и шансов на революционный успех было не много. В Кастрине, Гамбурге и Берлине произошли кровавые уличные бои. Они кончились поражением немецких рабочих и разгромом рабочих организаций. Но вместе с тем они показали изумительную стойкость германских пролетариев, их выдержку и отвагу в классовых боях. Осень 1923 года навсегда останется блестящей, хотя и печальной страницей в истории борьбы рабочего класса против буржуазии.

В августе месяце, накануне революционных выступлений, общее собрание берлинских фабзавкомов почти единогласно голосовало за объявление всеобщей забастовки. Забастовка не вышла всеобщей. Ее сорвали социал-демократы, не упустившие и на этот раз случая в самый грозный и в самый тяжелый для рабочего класса момент продать его интересы буржуазии. Однако многие фабрики и городские предприятия все же прекратили работу. На железнодорожных линиях, примыкающих к берлинскому узлу, рабочие воынили и вели систематический саботаж. Поезда приходили и уходили вне всяких расписаний. Буржуазный Берлин сильно лихорадило, а берлинские рабочие — желтолицые, высохшие от систематической голодовки, по-особому сверкали глазами и говорили необычайные слова. Возвращаясь домой с работы на своих велосипедах, они отпускали на центральных улицах шаркающей по панели разодетой толпе такие обещания, что тонконогие женщины в мехах шарахались в стороны, а тучные спекулянты спешили домой и торопясь принимали срочные меры к отъезду в какую-нибудь соседнюю, менее подверженную революционным волнениям страну.

К вечеру забастовала гигантская электрическая центральная станция в Моабите. Весь шикарный Запад до самого неба ушел в чернила осенней ночи. Дома стояли безглазые. Подъезды кафе, кино-театров и ресторанов, лишённые: электрических слов и восклицаний, погрузились в глухое безмолвие. В гостиницах гостям выдавали вместе с ключом от номера парафиновую свечку в подсвечнике и коробку спичек. Вокзалы?.. Никто не мог сказать с достоверностью, отходят ли с них поезда или нет. Железнодорожные виадуки — мосты, по которым рельсовый путь пролегает среди городских домов, — пересекая площади и улицы, продолжали еще грохотать, но в черной мгле нельзя было различить, шум ли это от движения поездов или отдаленный гул, нарастающих революционных событий. Сплошными рядами пятиэтажные дома, как черные караваны каменных верблю-

дов, нервно шагая, ушли в беспредельное пространство пустынь. Безглазые, бесформенные, черные улицы умерли. И лишь одни автомобильные фары остались жить на этом свете.

В шикарной аллее улицы Курфюрстендамм забастовочная ночь чудила, как и везде. Раздвинула, разогнала неизвестно куда шпалеры домов, стволы деревьев вытянула вверх так, что в черноте нельзя было рассчитать, чем они кончаются. Уничтожила все. Только один асфальт не поддался. Блестел лощеный, белый от света, как лунный диск, как река расплавленного металла. Он шуршал, трепетал и искрился под тысячами автомобильных фар. Фары есть фары. Особого пристрастия к асфальту у них нет. С одинаковой старательностью освещают они все, что попадает в струю света — каменный край тротуаров и узорные цоколи фонарных столбов, стволы деревьев, чугунные столбики и гнутые прутья, ограждающие стриженные газоны. Но сильнее и напряженней всего освещали фары человеческие ноги. В этот вечер они были такие нервные, торопливые и так неуверенно мелькали между развевавшимися полами одежды. На углах, на перекрестках не различимы были усиленные полицейские патрули. В освещенной полосе видна была лишь безукоризненно начищенная форменная полицейская обувь да тяжелые деревянные кобуры маузеров, понуро висевшие на зеленых самоуверенных полицейских задах. В эту ночь прохожие не останавливали друг друга, так как в густом мраке нельзя было отличить своего от чужого. Только одни автомобили, снабженные светящимися глазами, как глубоководные океанские чудовища, чувствовали себя превосходно и узнавали в лицо своих знакомых.

Мировая война для многих неожиданно выявила исключительные возможности автомобиля как новейшего боевого средства. Броневого автомобиль обеспечил успех первых стремительных атак немецких войск. Привезенный из Америки тяжелый гусеничный танк ускорил окончательный раз-

гром и поражение Германии. Февральская и Октябрьская революции в России показали, что безвозвратно прошло романтическое время уличных баррикад. Баррикады играли еще большую роль в московском декабрьском восстании, в героических боях на Пресне в 1905 году. В 1917 году мы не строили баррикад. Наши уличные бои были полны движения. Основным, главным могучим средством их был автомобиль — легковой с революционными солдатами на крыльях, и грузовой, вооруженный пулеметом. Неудавшаяся благодаря противодействию социалдемократии берлинская забастовка показала световую независимость и световую силу автомобильных фар.

На главных улицах Берлина, на больших площадях машины, автобусы, трамваи с трехзначными номерами маршрутов режут и теснят друг друга и расплескивают в стороны оторопелых прохожих. В иные часы уличное движение грозит стихийно разлиться в неудержимое половодье. Того и гляди, что автобусы полезут на тротуары, прохожие застрянут между трамвайными колесами, все сгрудится, перепутается, и ввек не разберешь, что к чему и что откуда. По неволе пришлось пуститься берлинскому самоуправлению на разные хитрости по части регулирования движением. Переносные семафоры, подобные тем, которые в виде опыта стояли кое-где на московских перекрестках и затем бесследно исчезли, встречаются в Берлине во множестве и прочно занимают свои позиции. Они лучше сделаны, чем московские, более усовершенствованы и несколько походят на железнодорожные. При них полицейские теряют свою военную выправку и бравоый усмирительный вид и принимают облик вполне миролюбивых стрелочников. На площади Потсдамерплац, самой оживленной в немецкой столице, соорудили большую башню. На вышке ее за квадратными зеркальными стеклами стоит полицейский и на четыре стороны зажигает круглые огни — красные, синие и белые. На оживленных перекрестках посредине мостовой вделаны в землю светящиеся электрические полушария в толстой

железной оправе. При въезде на Будапестерштрассе воздвигли было даже небольшой маяк, с настоящим мигающим морским фонарем на верхушке. Он не прижился, впрочем, этот маяк, и его сняли. Теперь на месте этом стоит белый чугунный столб-волнорез с отличительным красным пояском. На трамвайных проводах, на проволоках, протянутых над перекрестками, висят удлинненные трехцветные четырехгранные фонари. У них много круглых светящихся глазков, и каждый глазок защищен щитком, как черными длинными ресницами. Висящие сигнальные фонари формой похожи на железные ананасы, неизвестно зачем и как созревшие в берлинском совсем не ананасном климате. Двенадцать цветных огней каждого из этих фонарей зажигаются и гаснут, чередуясь в нужной последовательности. Чтобы управлять сложным ритмом зажиганий, на тротуарах поставлены зеленые электрические тумбочки. Внутри у них тикает механизм, в крышку вделаны измерительные приборы. Вставляющимся сбоку ключом, полицейские по мере надобности то пускают в ход механизм, то останавливают его.

Все, что проносится по асфальту и шагает по тротуарам, представляет собою отнюдь не главный поток, движения берлинского населения. В основной своей массе сообщение между районами поддерживается железными дорогами: надземной и подземной. В Берлине более 200 вокзалов. Дальние поезда, направляющиеся с запада на восток и с востока на запад, останавливаются последовательно на пяти городских вокзалах. Каждый из этих вокзалов пропускает в сутки не менее тысячи поездов дальних, пригородных и городских. Дальние задерживаются на вокзалах минуты 2 — 3, городские же и пригородные — не более 20 секунд. Все железные дороги Берлина электрифицированы.

Асфальт, машины и автобусы, железнодорожные поезда—все это знакомые нам вещи: у себя дома видели. Даже электрифицированную железную дорогу можно видеть на участке Москва—Пушкино. Разница между нашими и берлинскими способами передвижения по поверх-

ности земли заключается главным образом в количестве, в масштабе, да и в том еще, что нет здесь ничего рваного, битого, ломаного и заплыванного. У нас новенький автобус, только что выпущенный с завода или привезенный из таможни, через три дня снует по улицам с помятым боком, исцарапанным лаком, отбитыми колпачками на колесах. Мы еще не научились уважать в вещах свой собственный труд, мы их быстро портим и изнашиваем. На берлинских улицах все чисто, аккуратно и цело.

Совершенно невиданные и пока еще не свойственные нам вещи начинаются под землей. Здесь заложена сеть узких и мрачных туннелей, закругляющихся вглубь черными плавными поворотами. Чуть мерцают желтые электрические огни, маячит серый камень стен и железо-бетон сводов. По дну туннелей аккуратными ровными живыми ручейками проложены стальные рельсы. Они блестят и шевелятся далеко впереди, как усы подземного чудовища. Шум надземного уличного движения проникает сквозь своды и гуляет по гулким туннелям, как гром катастроф, как грохот обвала. По черным руслам туннелей непрерывными каскадами сбегают желто-красные электрические поезда и вливаются, замедля ход, в светлые озера подземных вокзалов. Перроны наполнены убегающей и прибегающей толпой. Среди мутно-серого подвижного ее однообразия, как тихие острова, цветут и светятся киоски с газетами и книгами, с табачными изделиями, сладостями и прохладительными напитками. В часы наибольшего движения поезда пролетают, едва задерживаясь, через каждые две минуты. Их стук и лязг кажутся тихим рокотом в грохоте стальных сводов, заливающих подземку шумом городских улиц.

Воздушная вентиляция под землей поддерживается вертикальными окошками-колодцами, врезанными в стены туннелей и выходящими на дневную поверхность на тротуарах. Их прямоугольные отверстия прикрывают густые и прочные двойные железные решетки вделанные в панель. Подземный поезд, скромно и учтиво рокошующий на своих под-

земных вокзалах, проскакывая мимо вентиляционного люка, выпускает в него такой стремительный ураган дикого свиста и лязга стали, что непривычный прохожий, очертя голову, бросается в сторону и с бьющимся сердцем дико озирается на взревшую зверем у ног его решотку.

Так с утра до глубокой послеполуночи перекликаются городские берлинские улицы с подземкой, глуша друг друга тысячесильными голосами.

В некоторых районах города подземному поезду надоедают черный мрак и немолчный истошный рев железобетонных перекрытий; тогда он отважно забирает в гору, пробивается сквозь толщу мостовой и благополучно вылезает наверх. По улицам ему, однако, бегать нельзя — простора нет, да и полиция не позволит. Поэтому прямо из-под земли он лезет на высокий железный путепровод-виадук, похожий на бесконечно вытянувшийся, извивающийся вдоль улиц, скверов и каналов, мост. По виадуку бывший подземный поезд мчится дальше между верхними этажами домов.

ЧТО ТВОРИТСЯ В ЦЕНТРЕ, ЧТО ПРОИСХОДИТ НА ОКРАИНАХ

Районы Берлина расположены относительно стран света так же, как и районы других буржуазных европейских столиц — Парижа и Лондона. Центр города, как водится, торговый. Здесь же большинство правительственных учреждений. С севера, с востока и с юга надвигаются на центр рабочие кварталы и фабрично-заводские окраины. На западе живет буржуазия и неизменный спутник ее — обыватель среднего достатка.

Торговля, как известно, — самое оживленное и подвижное занятие на свете. В торговом центре города сильнее всего



Центр Берлина, как и других столиц Запада, занят торговлей и правительственными учреждениями. С севера, с востока и юга надвигаются рабочие кварталы. На западе живет буржуазия.

уличное движение и больше всего суеты. Здесь же сконцентрированы по преимуществу и места увеселений. Берлинский служилый люд не может за дальностью расстояния попадать во время перерыва домой на завтрак и обед. Он кормится в ресторанах. В центре города количество их необозримо. От самых шикарных, где представители привилегированных классов поливают устрицы лимонным соком и дорогим вином, и до самых дешевых, в которых мелкий служащий и рабочий городских предприятий, стоя за высоким круглым столом без скатерти, торопливо проглатывает свою ежедневную колбаску с картофельным салатом или картофельный салат без колбаски.

Как отварную картошку посыпают сверху петрушкой для запаха, так берлинские дома, улицы и сооружения посыпаны яркой рекламой, бьющей в нос, подобно газированной сельтерской воде. Реклама — это одно из самых могучих и действительных средств капиталистической пропаганды. Реклама не только заставляет обывателя покупать; она настойчиво и последовательно, с ранних лет внушает ему любовь и страсть к собственности, к личному обладанию и накоплению материальных богатств. Реклама — это настоящая азбука капитализма, размноженная в десятках и сотнях миллионов экземпляров, проникшая во все уголки капиталистического мира, доступная и навязанная каждому жителю капиталистической страны. Характер рекламы различен в разных странах, типичен для каждой из них и соответствует степени развития ее производительных сил и общему уклону ее экономики. Английская промышленность большую часть своей продукции сбывает на колониальных рынках. Там ее рекламируют дредноуты и солдаты его величества короля английского. Что касается внутреннего рынка, то здесь английский товар в основном рассчитан на потребителя, имеющего твердые хозяйственные привычки и устоявшиеся навыки, на солидных людей, опирающихся на традиции, взвешивающих свои поступки. Поэтому английская реклама не кричит о товаре, а описывает его,

обстоятельно перечисляя все завлекательные качества. Обычная форма английской рекламы — афиша. Берлинская реклама не словоохотлива. Она не убеждает и не уговаривает. Старается лишь вдолбить в сознание проходящего название фирмы и фабриката. Этого с нее достаточно. Когда потребителю понадобится вещь, он вспоминает название ее популярнейшей марки и фамилию фабриканта. Преобладающая в Берлине форма рекламы — яркий плакат и красочная вывеска. Текста как можно меньше. Одно название или короткий стишок. Весь Берлин знает двустилишие про огнетушители:

Файер брайтет зих нихт аус,
Хаст ду минимакс им хаус¹.

Рекорды побивают многоцветные саженные вывески — плакаты табачных фабрик. На всех карнизах, в надземных и подземных проходах, на арках мостов натыкаешься на македонские фамилии — Бачари, Венести, Муратти, Ясатци.

С наступлением темноты начинает действовать электрическая рекламная информация. Последнее изобретение — бегущая ленточная электрическая надпись. Пока вы стоите у трамвайной или автобусной остановки, она успевает сообщить вам политические новости дня и преподнести целую кучу полезных советов по части приобретения бесполезных вещей. На глухой стене высокого дома гигантская бутылка из электрических лампочек наклоняется над таким же бокалом и широкой струей проливает в него искрящееся шампанское. На другом углу, на фоне ночной мути, по светящейся коробке чиркает спичка и закуривается папироса. Огненный дымок кольцами подымается кверху и гаснет. Есть места и улицы, где электрические надписи горят непрерывными шпалерами без пустых промежутков. Там ночью светлее, чем днем. Теней там вовсе нет — вещи и люди равномерно освещены со всех сторон. В берлинских

¹ Пожар не успеет распространиться, если в доме есть огнетушитель — минимакс.

электрических надписях обычный ламповый пунктир быстро вытесняется буквами из целых электрических трубок, наполненных как бы жидким апельсиново-матовым или электро-голубым светом.

Техника освещения быстро совершенствуется. Она научилась превращать в световые потоки сразу большое количество энергии. Немцы построили недавно лампу накаливания мощностью в 50 киловатт. Одна такая лампа могла бы осветить целую улицу или залить светом обширную площадь. На воздушной гавани Темпельгоф в Берлине установлен аэромайяк, излучающий в ночное пространство свет силою в 40 миллионов свечей. Значительное и быстрое увеличение количества ночных полетов побудило Англию соорудить воздушный маяк светосилою в миллиард свечей. В Нью-Йорке для театра «Капитоль» построен электрический прожектор, отбрасывающий сноп света мощностью в четыре миллиарда нормальных электрических свечей. Прожектор предназначен для того, чтобы световыми буквами писать программу театра в небе. Капитолийский светоч может не без основания претендовать право быть включенным в количество небесных светил.

Над старой Европой ее уютная мягкая ночь, быть может, доживает свои последние десятилетия.

В Берлине все стремится рекламой напомнить о себе, кроме одних разве только универмагов. Эти слишком почтенны и самонадеянны. Солидные фирмы их известны не только в Берлине, но и далеко за пределами страны. Для них реклама — выброшенные деньги. Вот самый большой из них, патриарх всего племени — Вертхайм. Он стоит огромный, днем серый и черный ночью, как целый горный хребет, выпирает на площадь и на две улицы. В росте своем он никак не может остановиться и сейчас, спустя несколько десятилетий после своего основания, все еще достраивается в длину, сшибая смежные здания.

Развлечения в Берлине, культурные и некультурные, заведены на все вкусы и на всякого потребителя. Есть «Спорт-

палас», вмещающий шесть тысяч зрителей. Тут и борются и состязаются, и 28 представителей различных европейских и американских наций взялись шесть дней под ряд ездить по треку на велосипедах. Действия на длительность очень модны в спортивной Европе. Какой-то чудак в Париже решил не есть 40 дней и 40 ночей.

Лег в стеклянный гроб, приставили к нему сторожа, и начал он не есть. Десять дней он выдержал. На одиннадцатый разбил свой гроб и, загнавши сторожа в угол, побегал стремглав в соседний ресторанчик. Немцы показали более высокую марку по части воздержания от пищи. Ихнему «мастеру голодания» — Иолли—удалось проголодать 45 дней. Все это время он пролежал в стеклянной будке в ресторане «Крокодил», худел, обростал волосами и тихо ворочал головой из стороны в сторону. Кругом за стенами будки проходила, шаркая толпа любопытных. Интересовались, нет ли жульничества и действительно ли Иолли ничего не ест? Профессионалы и спортсмены-любители не щадя побивают друг друга в суровом искусстве голодовки на потеху праздным обывателям, развращенным буржуазией. Промышленные кризисы, все более и более глубокие и сильные, непрерывно потрясающие капиталистические страны, создают миллионные армии безработных, голодающих не ради спорта и забавы, а для того, чтобы обеспечить владельцам фабрик и заводов возможно большую прибыль. Есть и у безработной армии проле-



Горняк Герман Дрэдер пошел пешком из Рурского бассейна в Берлин "голодным маршем", ведя по пути пропаганду против неслыханной эксплуатации рурских рабочих.

тариата свои герои голода. Горняк Герман Дрэдер отправился пешком из Рурского бассейна в Берлин «голодным маршем», ведя по пути пропаганду против неслыханной эксплуатации рурских горняков. Он нес на груди доску, на которой был исчислен весь его нищенский бюджет.

Спортивная голодовка, танцы, бесцельная езда по кругу — вот те области, в которых развивается буржуазное соревнование. У нас соревнуются на работе, на деле — кто больше пользы принесет, кто сделает более крупный вклад в социалистическое строительство. В капиталистических странах в работе соревноваться не принято, там работу двигает конкуренция, подгоняет костлявая рука голода.

Количество кино-театров в Берлине очень велико. Зрительные залы многих из них прекрасно построены, образцово оборудованы и вместительны, как настоящие человеческие элеваторы.

У вокзала Цоо стоит гранитный «Уфа-палас». Самый большой кинематограф в Берлине. Он обвел свои контуры апельсинным, синим и белым светом и над входом надписал огненными буквами название демонстрируемой картины. По коньку крыши бежит подвижная электрическая надпись. Перед началом и после конца каждого из сеансов у подъезда его в нетерпении набухает огромная толпа, как у ворот большой фабрики.

Насупротив мечтательными темносиними глазами узорчатых окон глядит на площадь «Глория-палас» — театр, принадлежащий той же компании «Уфа». Тут же на площади кино «Капитоль» сыплет переливчатые звезды своих электрических надписей. В «Капитоле» по обе стороны экрана стоят две хрустально-матовые колонны. Они светятся в антрактах таким неестественным светом, что, раз побывши в этом зале, не скоро его забудешь.

Немецкие капиталисты усиленно развивают высоко доходную кинематографическую промышленность.

Американские банкиры и промышленники, которые поддерживают послевоенную капиталистическую Германию в ее

неустанной тяжелой экономической борьбе против Франции, как веревка поддерживает повешенного, изобретают один за другим самые сложные планы, которые должны спасти разоряемую Германию от гибели и в то же время обеспечить заводчикам и фабрикантам Франции возможность богаче за счет германских репараций. Сначала это был план Дауэса, согласно которому германский имперский банк и железнодорожная сеть Германии — лучшая в Европе — перешли в руки американских капиталистов, теперь — это план Юнга. Немецкому пролетариату все равно, каким именем называться и на каких ухищрениях построен тот или иной грабительский план — в конечном счете все они сводятся к усиленной эксплуатации немецкого рабочего и расхищению его живой силы, превращаемой в доллары.

Прибрав к рукам имперский банк, железные дороги, большую часть тяжелой индустрии и химическую промышленность — лучшую драгоценность и гордость германской техники и промышленности — американский капитал не побрезговал и кино-фабриками и кино-театрами. Основное свое внимание в этой области он обратил на самый крупный в Германии кино-комбинат «Уфа», обладающий большим количеством фабрик, ателье и театров. Большая часть акций предприятия «Уфа» находится в американских руках.

Однако не следует думать, что в немецких кино-театрах, принадлежащих американцам, показываются сплошь американские картины. Такой способ действия был бы с точки зрения современного империализма неправилен. Американцы используют Германию вовсе не как рынок сбыта для своих товаров; их интересует здесь не столько торговая прибыль, сколько присвоение части прибавочной стоимости многочисленного и высококвалифицированного немецкого пролетариата. Поэтому Америка не только не препятствует развитию германской промышленности, а, наоборот, покровительствует ей. В театрах «Уфа» демонстрируются, главным образом, фильмы отечественного немецкого производства.

Берлин — город пятиэтажный. Он не похож на наши советские городские центры, унаследованные нами от старой России и построенные наподобие пирамид. У нас обязательно в середине города взвиваются высокие многоэтажные здания, а чем ближе к окраинам, тем они становятся меньше. Города обычно окружены кольцом вросших в землю одноэтажных приземистых хибарок. Деревянные хибарки в германской природе вообще не встречаются. Немцы из дерева домов не строят. Все дома Германии—каменные. И даже в деревнях они по большей части—двухэтажные. Крыши немецких домов крыты разного рода плитками, шиферными пластинками, но главным образом — красной черепицей. Промышленная Германия, самая богатая железом страна в Европе, не позволяет себе роскоши расточать ценный черный металл, нужный для машиностроения, для технических конструкций, для строительства, на покрытие зданий. Даже Америка — страна, располагающая самыми обширными в мире железными ресурсами, — не применяет железных крыш, считает это бесхозяйственным. Она идет еще дальше Германии. И где нехватает черепицы, плиток и шифера для грандиозного американского жилищного строительства, там в Соединенных Штатах и в Канаде применяют деревянные, пропитанные особыми составами, пластинки, так называемые шинглсы, не останавливаясь перед тем, что такое строительство менее огнестойко.

Мы бедны черным металлом, а нужен он нам для нашего неслыханного строительства, для поддержания революционных темпов индустриализации нашей страны больше, чем какой бы то ни было другой материал. Пора и нам отказаться от расточительного обычая царской России крыть крыши железом. На это должно быть обращено особое внимание. Борьба за экономию железа — есть важный участок классовой борьбы.

В Берлине, сколько ни приближайся к окраине, дома все продолжают оставаться пятиэтажными. До края, до самого того места, где за последним пятиэтажным домом начи-

наются пригородные поля и пустыри. Домов с меньшим количеством этажей в городе очень мало. Встречаются они преимущественно в старых кварталах. Можно часами идти по берлинским улицам любого района и все считать: пять да пять. Как правило, улицы на окраинах шире, чем в центре, прямы и неизвестно, где кончаются — иногда тянутся на несколько километров.

Вдали от центра исчезают такси и автомобили, трамвайная сеть становится реже, автобусы проносятся торопливо, как испуганные, отставшие от стада одиночки. Пешеход чувствует себя затерянным в пустыне асфальта и камня. Шаги его гулко перекатываются по перекресткам. Тут даже летом, над обожженной мостовой, между раскаленными домами веет холодная осенняя грусть. Жители этих районов не любят ходить по своим улицам, а жители иных частей города и вовсе их избегают.

Оживленно здесь бывает только по воскресеньям, да во время значительных забастовок, да еще в заверченные волчком дни революционных вспышек. В будни только черные железные перила балконов нависают в неподвижной пустоте прямолинейных уличных перспектив.

В воскресенье здесь погулять не плохо. Можно услышать, как молодой рабочий, сидя у открытого окна, старательно выводит на губной гармонии мелодию «Интернационала». В витрине невзрачной книжной лавочки можно увидеть портреты Ленина, Карла Либкнехта, Розы Люксембург и теперешних вождей Коминтерна. У входа в столовую благотворительной организации и в ясную погоду и в ненастье стоит никогда не уменьшающаяся очередь безработных. В скудной тени сквера обязательно натолкнешься на митинг красных фронтовиков, происходящий под открытым небом и под опекой двух зеленых полицейских фигур. Если берлинская буржуазия не опасается на данный момент непосредственных выступлений пролетариата, если на короткий промежуток времени ей кажется, что рост коммунистического влияния замедлился, задержался и, если нет, наконец, особых

директив по полицейской линии, тогда зеленые шущманы мирно прогуливаются вокруг митингующих — не то для соблюдения порядка, не то для того, чтобы самим хоть краем уха услышать рискованные в буржуазном Берлине речи ораторов.

Если в политические расчеты буржуазии на сегодняшний день не входит провокация вспышек и устройство побоища, то митинг закончится благополучно. Если же имеются специальные директивы, полицейские усмотрят в речах выступающих попытки к нарушению или ниспровержению германской конституции, митинг будет разогнан резиновыми палками, и ораторы не попадут к ужину домой.

Когда печаль и серость повседневной жизни берлинских рабочих нарушается каким-либо политическим событием, когда классовая борьба бурно выплескивается на улицу, весело тогда в этих районах. Обрадованно колыхаясь, сплошными колоннами идут рабочие демонстрации. Железные черные балконы уплывают над ними назад, улыбаясь задору революционных песен. Красные знамена и плакаты объявляют буржуазному строю пролетарские лозунги, и в них многократно повторяется имя Советского Союза.

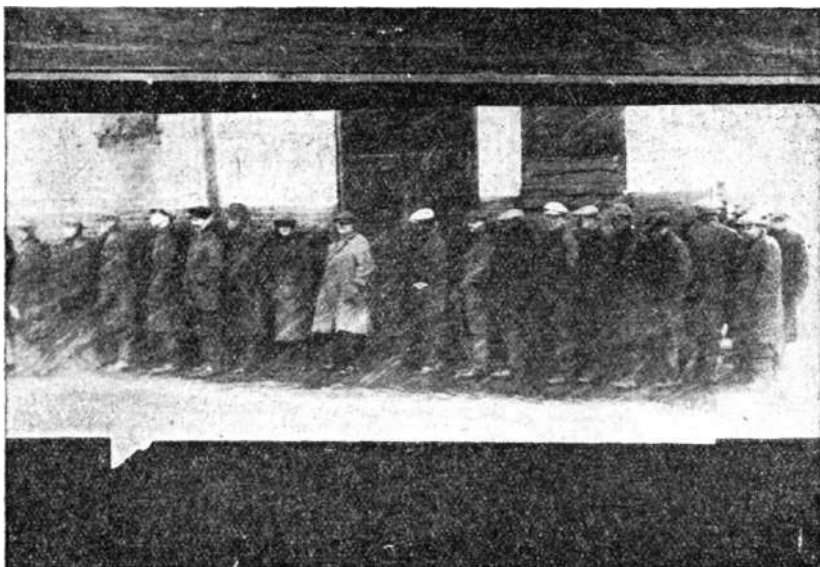
Хорошо поют немецкие рабочие свои революционные песни. И песни эти полны непоколебимой решимости и бесконечной выдержки одного из лучших и наиболее боевых отрядов мирового пролетариата.

Случается, что проходят здесь и нерабочие демонстрации. Союз республиканского знамени, народная партия, националисты. Эти шествуют с трехцветными знаменами под звуки военных флейт с вооруженным отрядом впереди и с собственными санитарями позади. Да кроме того, на всякий случай, их охраняет еще и полиция. Едет сзади на грузовиках, оборудованных мягкими скамейками, с винтовками за плечами.

Где проходит такая демонстрация, там рабочие улицы замолкают и глядят насупившись. Ребятишки прекращают свой гомон и стоят на панели, с недоверием оглядывая

марширующие ряды. Манифестанты проходят быстрым шагом, торопясь к центру.

Каждый из них доволен и вздыхает с облегчением, когда ряды их выходят из жестокой суровости рабочих кварталов и попадают в шумливое оживление буржуазных улиц. Здесь есть кому оценить красоту их трехцветных знамен, звонкую четкость их рядов шага и военную дисциплину их.



У входа в столовую благотворительной организации стоит никогда не уменьшающаяся очередь безработных.

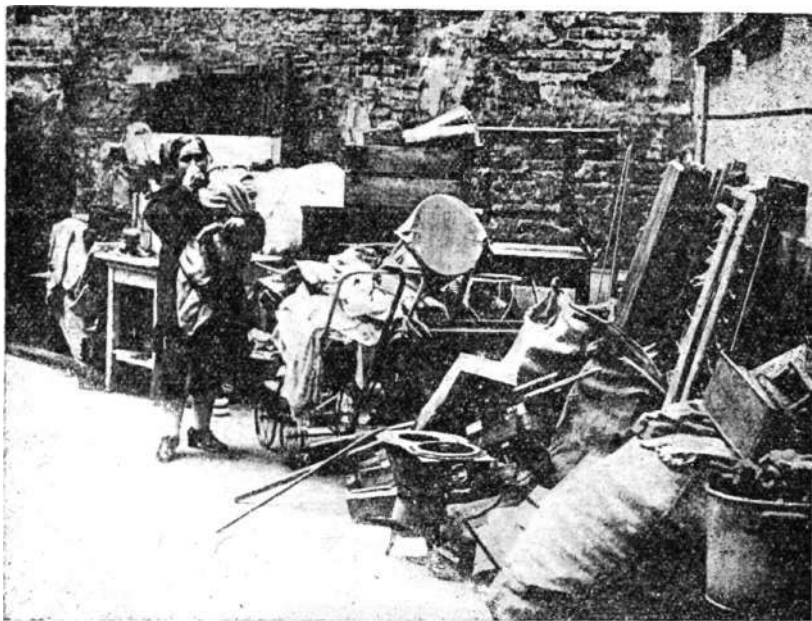
В послевоенные годы классовые армии пролетариата с одной стороны и буржуазии с другой формируются на улицах капиталистических столиц Запада с такой наглядностью и в таком быстром темпе, какие казались совершенно невозможными всего лишь десятилетия тому назад. Решительные бои за власть на Западе будут боями почти регулярных армий.

ИНДУСТРИАЛЬНАЯ ЗОНА СТОЛИЦЫ

Берлин — большой фабрично-заводский центр. На фабриках и заводах его заняты сотни тысяч рабочих.

Буржуазный Запад и торговый центр с трех сторон охвачены производственным, рабочим Берлином. У самого Шенберга, где ползучими деревьями, стриженными кустами цветут овальные и круглые площади, как стальная заноза в теле города, в дыму, в запахе курного угля и в скрежете движения протянулся необозримый треугольник товарных вокзалов, железнодорожных складов, подъездных и запасных путей, водокачек и мастерских. Называется это — Гляйздрайэк. Отгородившись частоколом чугунных колонн, поддерживающих пролеты мостов над пролетами улиц, задумчиво ковыряются невысокими трубами в небе пивоваренные заводы и шоколадные фабрики в районе Бельальянс и Йоркштрассе. Нечастыми одиночками, перешагнув через Хазенгайде, доходят трубы до юго-восточной части Берлина, до Нового Кельна. Это уже подлинно рабочий район. Здесь множество небольших и мелких предприятий, особенно по точной механике. Новый Кельн — цитадель коммунизма. Не только для Берлина, но и для всей Германии. Велики уже и сейчас популярность и слава этой красной окраины. Жить в Нойкельне — значит состоять на учете полиции. Работать в Нойкельне — значит быть на особом счету у буржуазии. Не менее надежной крепостью коммунизма является Веддинг, в трудных классовых боях заслуживший почетное название Красного. Здесь фашисты, поддержанные полицией, выбрасывают пролетариев из квартир за малейшую просрочку во взносе арендной платы. В освобожденные помещения вселяют «надежных» с точки зрения буржуазии людей. Таким способом буржуазия и социал-демократы надеются осуществить фашизацию Красного Веддинга.

К северу от этих знаменательных мест скромное русло реки Шпрее неожиданно вспухает пузырем-разливом, образуя широкое водное пространство. На разливе этом устроена Восточная гавань. Она состоит из гранитной набережной, полутора десятка вращающихся кранов, длинного ряда аккуратных одинаковых и занумерованных каменных



В Красном Веддинге фашисты, поддержанные полицией, выбрасывают пролетариев из квартир.

складов, высокого безоконного хлебного элеватора, нескольких мельниц, нескольких фабричных корпусов, к гавани никакого отношения не имеющих, двухэтажного моста с надземной дорогой на втором этаже и с суровой панорамой на север. На севере вблизи, поодаль и совсем вдальеко толпятся прокопченные, почерневшие от тяжелой работы фабричные трубы. Пускают серый дым высоко в небо или

спускают его на спины окружающих домов ветхим прожженным и расползающимся покрывалом.

За трубами бельевых фабрик и фабрик готового платья лежат тихие, недоедающие, никем неизвестные ремесленные районы, где до сих пор еще процветает система домашнего производства. Там живут семьи портных. Берут у предпринимателей-раздатчиков одежду в пошивку на дом и шьют всей семьей.

На северо-западе производственная стихия берлинских окраин достигает наибольшего своего индустриального напряжения.

Беспокойство начинается уже от Высшего технического училища. Его обширные светлые корпуса и машинные лаборатории, носящие имена Сименса и Круппа, полны взволнованных обещаний. Здесь же, едва переступить через площадь Кни и спуститься по маленькой Марштрассе, беспокойство вырастает и принимает вещественные формы.

Рядом с желтым государственным Физико-техническим институтом, утонувшим в зелени деревьев, поместился газовый завод. На мосту через Ландвер-канал обязательно замешкаешься и заглядишься. Обязательно задержишься на нем дольше, чем нужно. Вспомнишь трудолюбивые, тяжело нагруженные каналы Фландрии, реку Лису, вдоль которой фабрики стоят плотным, сомкнутым рядом, подпирая друг друга плечами, вспомнишь Малую Неву с темно-красными корпусами бывшего Кенига и серым железобетонным имени Карла Маркса. Отсюда, от этих мечтательных берегов аккуратного берлинского канала, где улицы названы именами великих физиков и естествоиспытателей — Фрауэнгофера, Франклина, Гельмгольца — начинаются производственные места.

Против толстой трубы завода Сименса и Гальске, снабженной наверху необычайным утолщением в виде набалдашника, торчат разнокалиберные трубы машиностроительного завода Фройнд и красильного предприятия Гебауэр. Оба последних срослись так плотно, что не понять, где кончается

один, где начинается другой и которому из двух принадлежат трубы, возвышающиеся далеко в глубине двора. Зайдешь справа по улице, кажется, что трубы гебауэровские, слева обойдешь — ясно видно, что они фройндовы. Из всех труб особо примечательны две. Светложелтые, яркие, перехваченные железными обручами. Одна высокая, другая пониже. Обе сильно заострены вверх. На самой вершине становятся совсем тонкими, как корабельные мачты. Пожалуй, нигде в другом месте не увидишь неба над фабрикой, проколотого такими острыми, гвоздеобразными трубами.

Шпрее в этих местах, как и большинство других фабричных рек в индустриальных районах Западной Европы, почти не имеет набережных. Семи- и восьмиэтажные корпуса выходят непосредственно из темной речной воды, кой где окружив свое основание деревянными щитами и сваями.

Отсюда близко проходит главная, горячо пульсирующая артерия, становой хребет, основная золотоносная жила района, улица Старый Моабит.

И весь район — Моабит.

Асфальтовый завод, фабрика военной амуниции, оружейная фабрика, машиностроительный завод с обширным двором, обнесенным кирпичной стеной. Из-за стены и в раствор ворот видно сооружение для переноски по двору тяжести. Вместо обычных подвижных, так называемых катучных кранов и неподвижных лебедок, на четырех углах двора утверждены четыре тонкие железные плетеные мачты. Между ними стоят наклонные фермы, управляемые тросами. Фермы волокут в своих хоботах, тряся головами, нужный груз.

Все это устройство издали похоже на радиостанцию или на оборудование угольной шахты. Вернее не похоже ни на что.

Против ворот машиностроительного завода с необычным грузо-подъемным сооружением начинаются заводы Всеобщей Электрической Компании, занимающие целую улицу.

На углу стоит большой корпус турбинной фабрики.

Сравнить его ни с чем нельзя. Но более всего он похож на огромную оранжерею в Лондонском Ботаническом саду Кью-Гарденс.

Под стеклянной крышей, за стеклянными стенами лондонской оранжереи стоят, во весь рост вытянувшись, тропические пальмы. Широколиственные вершины неподвижны во влажной и душной темноте. С прямого ствола на ствол перекинулись толстые лианы, словно провода электропередач, помятые чьей-то вредительской рукой и сильно провисающие в пролетах. Очень зелено в оранжерее, очень приторно от большой, но непонятной в хмуром Лондоне и чужой ему красоте. Хорошо, выйдя наружу, смотреть издали, узнавая сквозь зеленую толщу стекла теневые тропические силуэты.

Турбинный завод Всеобщей Компании солиднее, больше и выше кью-гарденской оранжереи, но очень похож на нее. Между узкими железными полосами, идущими снизу от самого цоколя над фундаментом до карниза крыши, чернеет тонкой сеткой едва заметный железный переплет. В переплете волнистые зеленоватые стекла. Крыша вся сплошь стеклянная. В капитальных стенах торцовой стороны прорезано по такому большому сплошному окну, что сама стена кажется всего лишь только оконной рамой. Так и высится безэтажная стеклянная громада, ростом не менее чем в семь этажей. Зеленоватые стекла обманывают — расплываются машинные тени за ними, и кажется, будто это — силуэты удивительных тропических растений. Вспоминается пряный воздух оранжереи, напоенная испарениями духота и волнующая привлекательность чужой красоты. Сквозь волнистые стекла не видна внутренность фабрики. Только смутно просвечивают, как на рентгеновском снимке, теневые громады сооружений и могучие формы исполинских металлообрабатывающих станков. Равномерный низкий скрежещущий гул слышен далеко по улице.

Странно думать, что паровым турбинам для рождения нужно столько же света и солнца, сколько тропическим

пальмам, заброшенным в туманно-дымную низину лондонского предместья.

Высоко над темной и таинственной водой канала нависли загребаящие хоботы железной прозрачно-кружевной эстакады центральной электростанции Моабит. Она предназначена для разгрузки и передачи в бункера угля, пожираемого станционными топками в несметном количестве, доставляемого к станции водным путем по каналу. Эстакада занимает площадь в несколько десятин. Хоботы ее выпускают над каналом большие черпаки, являющиеся одновременно и подвесными вагонетками. Захвативши черный уголь с баржи, черпаки бегут по рельсам конвейера, сходятся, расходятся, уплывают вдаль и исчезают в отверстиях углехранилищ или котельного помещения. До постройки Дворца электроэнергии в предместьи Руммельсбург. Моабит был самой мощной берлинской станцией с установкой на 72 тысячи киловатт. Над ее котельными топками возвышаются девять труб толщины сверхъестественной. В новом станционном здании трубы врезаны в крышу котельного корпуса и торчат над ним наэлектризованные, как-будто на облысевшем черепе гигафта исполинские волосы стали дыбом от ужаса перед противоречиями капиталистической столицы.

В противоположном конце города, на самой окраине, в Руммельсбурге, недавно построена городская электрическая станция. Таких станций никто никогда не видал. Она раскинулась по берегу канала и по обе, стороны широкой улицы — красивая, строгая, стройная. Свободно и широко развернутые фасады, ребристые стены, плоские крыши превращают эту фабрику электрического тока в прекраснейший дворец энергии, ничем, конечно, не уступающий королевским и императорским дворцам в Версале, в Потсдаме или у нас в Ленинграде на площади имени товарища Урицкого. Чистота и безлюдность просторных, залитых светом причудливых зал, стены, покрытые линолеумом, и красная кожаная мебель в рабочих кабинетах, отделение душой, комната умы-

сальников. Удобство и комфорт внутреннего устройства почти переходят в изнеженность. Станция выстроена с рекордной быстротой, является самой совершенной в Европе и оборудована гигантскими, рекордными в Европе, турбогенераторами на восемьдесят тысяч киловатт каждый. Называют руммельсбургскую станцию по имени строителя станцией Клингенберг. Такой чести не удостоились даже создатели Миланского собора и собора св. Петра.

Трубы станции Моабит в упор глядят на высокую четырехугольную башню из темно-фиолетового блестящего кирпича. Башня выросла на хребте большого корпуса. Это — управление берлинской Западной гавани. Все здания, постройки и службы на территории гавани сделаны из того же кирпича, что и башня над управлением. Это придает всему в целом характер строгой организованности и своеобразной красоты. Грандиозным сооружениям к лицу строиться из одноцветного и однородного материала — это придает строгость и четкость, выделяет детали, облегчает быструю ориентировку.

Западная гавань лежит на канале, соединяющем реку Шпрее с рекою Одером. Канал является частью прямого стокилометрового водного пути из Берлина в ближайший морской порт Штеттин. Западная гавань совсем новенькая, только что отстроенная. Красавица. Она состоит из трех прямоугольных бассейнов. Оборудованию ее могут позавидовать многие морские порты.

В центре стоит громадный хлебный элеватор, прищуривший на широких и низких окнах своих ставни-жалюзы, пропускающие свет и воздух, но не пропускающие солнечных лучей. Вокруг элеватора широким становищем раскинулось мелкое, сравнительно с ним, но многочисленное племя складов. Перед складами на гранитном парапете пасутся двух с половиной-тонные порталные и полупортальные краны, числом двадцать. И один большой кран на пять тонн. Особняком стоят в сторонке: таможня, управление с его высокой башней, помещение для рабочих с комнатой

завкома, живо напоминающей те конуры, которые отводили нам для наших заводских органов в Питере в керенские времена. Вдали за крайним бассейном целое поле перекрыто высокими и легкими фермами. Это — приспособления для нагрузки каменного угля и строительных материалов.

Самые разнообразные грузы прибывают на склады Западной гавани. И тропические фрукты, и зерновые продукты, и строительные материалы, и машины, и автомобили.

Неумный и вездесущий Форд заарендовал один из складов гавани и расположил в нем свою автомобильную сборочную мастерскую. В другом ровными штабелям, и уложены пластины из древесной стружки, спрессованной на клейком составе.

Пластины идут в дело в качестве изоляционной строительной прокладки. В глубоких подвалах под элеватором в золотисто-желтом электрическом свете тяжелыми гроздьями, высотой в человеческий рост, свисают с потолков до земли удивительно зеленые гроздья бананов.

В таком незрелом густо-зеленом виде прибывают они из тропических стран и выдерживаются здесь в температуре, не допускающей дозревания, пока не наступит срок продажи.

Тогда соответствующее подвальное помещение начинают подогревать и доводят температуру в нем до нужного предела.

Нагретый воздух увлажняется посредством специальных оросительных колонок. В этой искусственной тропической атмосфере бананы быстро вызревают, «доходят» и как только приобретут свой характерный нежно-желтый оттенок, тотчас же их увозят продавать.

Канал, аккуратной ровной струей уложенный в наклонно-каменные берега, уходит от Западной гавани на запад. От электростанции Моабит воздушная линия электропередачи на тридцать тысяч вольт напряжения бежит вслед за каналом.

Между ними, то проскакивая под воздушными электро-силовыми проводами, то прижимаясь к каналу, скользит и уходит шоссейная дорога. Убегает от дымной тяжести индустриального Берлина к промышленному чуду, которое называется Сименсштадт. Фабричный городок Сименса,

Оставляя в стороне солидные фабричные корпуса и новое десятиэтажное, современное архитектурное здание завода Сименс-Шуккерта, дорога переходит в широкую улицу. Посредине ее бежит трамвай, скрывая рельсы в мягкой зелени подстриженного газона. На этой улице, приветливо чистой и свежей, как улица буржуазного берлинского Запада, стоят дома пятиэтажные, похожие на берлинские. Главную улицу, с геометрической правильностью, как на чертеже, пересекают под прямым углом улицы поперечные. На них нет ни трамваев ни стриженного газона. Но от этого они еще чище и привлекательнее.

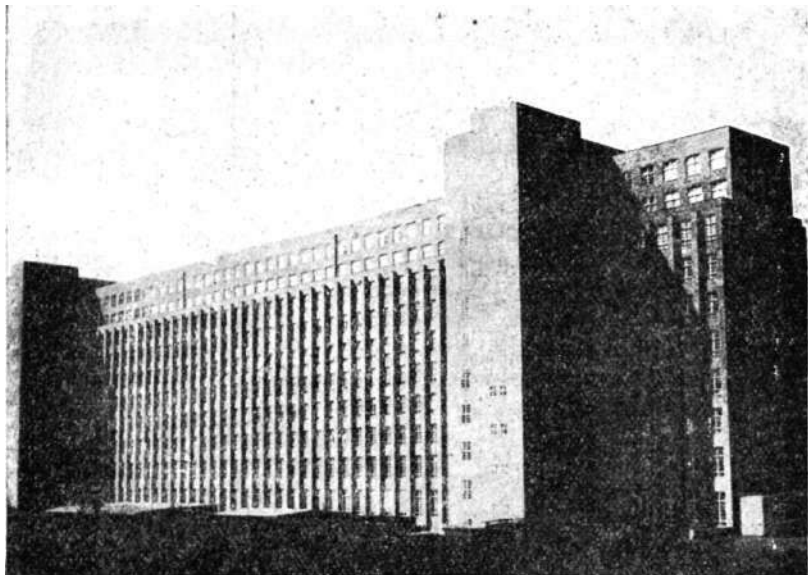
Необычного и фабричного в электрическом этом городе лишь то, что дома в нем все стандартной одинаковой архитектуры и что по улицам бегают электрические платформы, развозя нужные материалы и полуфабрикаты по фабричным складам и мастерским. Весь город представляет собой замкнутое целое. Улицы, дома и стриженный газон, и фабричные корпуса, и автомобильный завод Протос -- все принадлежит электрическому концерну Сименса, кроме одной только водопроводной станции, стоящей с края и принадлежащей Шарлоттенбургу.

К Сименс-городу примыкает громадный, густой и тенистый парк. На опушке его детская площадка, спортивные площадки. В глубине его покой и лучший отдых, о каком только может мечтать усталый от работы человек. По дороге к парку, в солнечном свете и зелени протянулись маленькие высоко комфортабельные и особо уютные домики и особняки.

Парк и домики и комфорт— все это не для рабочих, конечно, все это только для высших служащих и административного персонала концерна,

Дальше за парком снова каменные берега канала — водный путь из Берлина в Штеттин да волнистые стены и ребристые крыши заводских складов.

Если ехать берлинской подземкой на север до конечной ее станции, то приедешь на Зеештрассе. Это — широчайшая улица с бульваром посередине. По бульвару не трамвай бежит, не



Новое десятиэтажное, современное архитектурное здание завода Сименс-Шуккерта.

люди спешат, шагает по ней многосаженными шагами на узорных ходулях железных столбов все та же тридцатитысячная электропередача от центральной станции Моабит.

Под передачей раскинулись шумливые рынки и зеленые базары с белесой плотностью капустных листьев, с рыжими кудрями моркови, с неприятным запахом овощной прели, с усталыми голосами рабочих жен, печально и старательно комбинирующих свой ежедневный скудный набор.

От Зеештрассе на северо-запад недалеко уже и до конца города. Мостовая улиц незаметно переходит в твердую и звонкую, как стекло, шоссейную дорогу. Одежда этой дороги ничем не отличается от мостовой улицы — она сделана из тех же аккуратно граненых базальтовых и гранитных брусков.

Бежит дорога мимо фабрики Карл Флор, изготавливающей подъемники и лифты, к городу Тегель. Тегель — маленький городок на реке того же имени. Был он когда-то расположен недалеко от столицы, теперь столица протянула к нему свои цепкие и жесткие дороги. Дороги с обеих сторон обстраиваются домами, превращаются в улицы. Скоро столица дотянется до самого Тегеля. Воссет его в себя и из тихого провинциального городка превратит в шумную, беспокойную столичную окраину.

Знаменит Тегель паровозостроительным заводом Борзиг. Существует завод около ста лет. Работает всякую всячину — установки для добывания растительного масла и масличных семян при посредстве бензина, аппараты для изготовления маргарина, цельнотянутые стальные бутылки и мн. др.

Его основная и главная профессия, однако, паровозы. Всякие — маневренные «кукушки», паровозы без огня для огнеопасных мест, работающие запрессованным в них горячим паром, тяжелые товарные тихоходы и многосильные, высокие, почти беструбные, острогрудые, быстроходные паровозы для скорых пассажирских поездов. Котлы этих паровых летунов необычайно длинные, и на поверхность их выпущена масса мелких арматурных трубок, подобранных с каждой стороны веерообразным пучком к парособирателю, невысокому, приплюснутому, как стальной шлем германского пехотинца.

Эта машина на глаз дает впечатление необычайной легкости, силы, стремительности. Когда паровоз совсем готов, собран, отделан и выкрашен сверкающим ла-

ком, на него тревожно смотреть в высокой светло застекленной сборочной мастерской. Кажется, углом своей площадки, висящей где-то много выше человеческого роста, расшибет он оконный переплет, раздвинет острой грудью стену и улетит, гремя и пронзительно отплевываясь паром, куда — неизвестно. Не паровоз — аэроплан.

Во дворе завода чистота такая, что боишься наследить и невольно глазами ищешь у ворот коврика, о который вытереть ноги.

Вымошен двор все той же граненой брусчаткой, между корпусами разбиты аккуратные газоны. Их яркая светлая зелень заботливо подстригается и орошается. На газонах, как памятники промышленной истории и промышленному гению, стоят: первый паровой котел, построенный заводом, и паровая машина № 2. Эти памятники наглядно иллюстрируют производственный стаж предприятия. Можно долго простоять перед ними, всматриваясь в их причудливые, скупые, неразвитые формы.

И чем дольше простоишь, тем сильнее ощущаешь контраст между этими железными привидениями прошлого, вмурованными в зелень газона, и другой частью двора. Там, опираясь плечами о противоположные корпуса, напряженно работают мостовые краны, волоча по воздуху многотонные тяжести.

От набережной Тегеля, от заводской пристани высоко реет ажуром железных ферм сложный переплет эстакады. Ее подъемной силой разгружаются белоносые баржи и подаются в нужные места уголь и металлическое сырье. Она же переносит по воздуху всякого рода готовый продукт и грузит его на речные суда.

Посредине заводской территории возвышается здание-башня. В ней двенадцать этажей, выполненных в стиле американского небоскреба, и помещение, достаточное для всего управления завода.

Башня эта — строительная достопримечательность современной Германии.

ЗЕЛЁНЫЙ ГОРОД НЕМЕЦКИХ РАБОЧИХ

Там, где кончаются заводы, фабрики и муниципальные предприятия, где слепые стены последних городских домов возвышаются как прибрежные скалы неприветливого материка, там начинаются летние жилища — дачи берлинской бедноты.

Пригородные пустыри разбиты на участки по несколько квадратных метров каждый. На этих участках рабочие семьи воздвигают шалаши-беседки из отбросов строительного материала, какие только попадутся под руку. Обрезки теса, лоскутья кровельного толя, ржавые и дырявые листы железа — все идет в дело. Здесь в высокой степени развито своеобразное нищенское рабочее строительное изобретательство.

Находятся искусники и затейщики, старающиеся придать своему шалашу замысловатый вид буржуазной виллы с башенкой, с крыльцом или даже с настоящей оконной рамой, если удастся ее где-нибудь раздобыть. Эти летние жилища трогательно похожи на убогие одеяла, кое-как сшитые из ветхих обесцвеченных лохмотьев и небрежно натянутые на грязные, слишком изнуренные тела.

Участки при шалашах старательно, но неумело и бестолково взрыты. Понаделаны грядки, клумбы, понасажены овощи и разная ползучая зелень для красоты. И каждое «владение» обязательно огорожено. Роль изгороди играет сложная путанина из прутьев, жердей и обрывков проволоки.

Поля, занятые этими рабочими поселениями, тянутся на целые километры и кольцом окружили город почти со всех сторон.

Грустно издали смотреть на эти становища. Кажется, будто многочисленное бродячее племя, не знающее ни сельскохозяйственной культуры, ни современных достижений

строительного искусства, приняло неосмотрительное решение стать оседлым. Жалко испорченных полей, неоправданных усилий и рвения, затраченных на эту свалку, чахлой зелени и строительного мусора.

Зато эти взъерошенные пустыри, куда на лето вытряхивается рабочая беднота для просушки и проветривания, расцветают в дни пролетарских праздников сказочными садами. Самый яркий день — первое мая. Красное так жарко горит на совсем еще нежном зеленом фоне. От шалаша к шалашу, от закутка к закутку протянулись радостные гирлянды красных флажков. Над каждой дырой, служащей входом во «владение», протянут кусок красной материи. На нем соответствующий лозунг, содержание которого зависит от того, кто хозяин — социалдемократ или коммунист. Над макушками шалашей возбужденно треплются красные знамена. Чтобы собрать такое количество красных лоскутьев, матерчатых и бумажных, жителям этих дачных полей в течение всего года нужно помнить и заботиться о дне первомайского праздника.

Вечером зажигаются бумажные фонари и лампы. Вся земля на километры вокруг Берлина клубится и светится красной мигающей пеной.

КАМЕННЫЙ ЗНОЙ И КАМЕННОЕ ЧВАНСТВО

Скверно летом жить в раскаленной зноем западной столице. Жаркие камни отражают бензинную вонь ста тысяч автомобилей. И хотя тысячи поездов, переведенные на электрическую тягу, не развевают больше на всех вокзалах и над всеми виадуками дымовые султаны своих паровозных труб, все же гари и копоты над городом нависло непродыханное количество.

Более четырех миллионов людей дышат и потеют и порят воздух. В высокое, голубое, далекое от земли, близкое к солнцу, всегда стерилизованное небо природой устроена хорошая тяга. Но и небо не успевает в летний день унести от земной поверхности накапливающиеся здесь смрад и зловоние.

Природное расположение и высокая немецкая техническая и сельскохозяйственная культура наделили Берлин живописнейшими и благоустроеннейшими окрестностями. Озера, леса, искусственно насажденные на месте давно исчезнувших девственных чащ парки — более зеленые и тенистые, чем сами леса.

Летом очумелые поезда, пышащие жаром и потеющие машинным маслом, мчатся к Ваннзее, Шлахтензее и прочим прохладительным местам.

По воскресеньям полнаселения Берлина выбрасывается сюда под кусты и на лужайки, а вечером подбирается и отвозится электрическими поездами обратно в город, чтобы с понедельника с утра вновь всем стоять на работе, не замечая зноя, не чувствуя зловония, не зная ничего о зелени прохладительных мест.

В центре нынешнего Берлина был некогда густой широкошумный лес, богатый мелкой и крупной дичью. Он отделял средневековый городок Берлин от близлежащих феодальных замков и деревенских поселений — Шарлоттенбурга, Шенеберга, Вильмерсдорфа и Галлензее. В настоящее время бывшие деревушки эти представляют собою лучшие районы многомиллионного города Берлина, а бывший лес — поредевший, прорезанный аккуратными асфальтированными дорогами, превратился в большой прекрасный парк — Тиргартен.

Вместо былой дичи в нем живет лишь бронзовый олень, памятник какому-то легендарному жителю исчезнувшей чащи.

Там, где был когда-то проезд в городской стене, окружавшей Берлин, и теперь стоят еще каменные ворота с ко-

лоннами. Называются они Бранденбургскими. Отделяют Парижскую площадь и центральную улицу «Под липами» от Тиргартена.

Тотчас же за воротами из-за первых рядов пышно разросшихся лип справа наискосок виден купол германского парламента.

Под фронтоном парламента большими буквами выведена сомнительная надпись: «Немецкому народу». Кого понимать под народом и от кого этот дар — не сказано.

Перед парламентом площадь величиною с целый аэродром. С одной стороны у парламента стоит медный Бисмарк, с другой, через площадь — мраморный Мольтке. Посредине — Колонна Победы. Как называется эта площадь?

Площадь Революции?

Площадь Восстания?

Площадь 9 января?

Ничего подобного — она носит спокойное название Площади Республики, не пугающее берлинскую буржуазию и обывателя напоминанием о кровавых днях уличных боев.

Германская буржуазия не любит революционных переименований, и много улиц, площадей и иных мест в Берлине до сих пор называются императорскими и королевскими.

Буржуазия всеми силами старается привить широким массам убеждение, что есть на свете вещи незабываемые, нерушимые, которые не могут быть изменены и заменены новыми.

Колонна Победы от подножия до самой вершины украшена французскими пушками, взятыми в 1870 году под Седаном. Золотая богиня Победы с вершины колонны глядит на перспективу Аллеи Победы. Вместо деревьев, образующих всякую обыкновенную аллею, здесь с обеих сторон длинными рядами поставлены мраморные памятники — императорские предки, королевские отпрыски, князья церкви — целая армия покойных угнетателей и истлевших рабовладельцев. Памятники сделаны очень, плохо.

ЗЕЛЕНЫЙ ГОРОД НЕМЕЦКОЙ БУРЖУАЗИИ

Всё, что лежит к западу и к югу от Тиргартена — все это Берлин-Вестен. Самая новая часть столицы. Город буржуазии — крупной, средней и мелкой. Здесь, в уютной тишине отдаленных кварталов, живут и мечтают о прошлой славе, о лучших невозвратных днях уцелевшие остатки офицерских кадров эпохи империалистической войны. Здесь на центральной площади, как цитадель политического хулиганства, возвышается «Кафе Вильгельма», место сбора, оперативная база фашистских организаций. В дни выборов, политических столкновений и революционных вспышек, потрясающих столицу буржуазной Германии с настойчивостью припадков тропической малярии, в районе действия фашистского кафе бывает буйно.

Западный Берлин вне всякого сомнения — один из самых удивительных городов, какие только существуют на свете. Здесь каждая улица стоит того, чтобы рассказать о ней. Они широки настолько, что от тротуара к тротуару можно уместить любую московскую площадь. Прямолинейны, как туго натянутый плотничный шнур. И многие из них такой длины, что можно родиться на одном конце ее, прожить долгую жизнь и умереть, не побывав ни разу на другом и не зная, что там стоит и что делается.

Главные улицы в Вестене редко устраиваются как у нас — два тротуара вдоль домов и между ними проезд для экипажей и всего, что движется на колёсах. Большие берлинские западные улицы имеют два и три проезда. Между ними проложены специальные дорожки для верховой езды и широкие колеи для плавно бегущих, не качающихся на ходу, не звенящих трамваев. Дорожки для верховой езды засыпают толстым слоем тяжелой, мягкой, непылящей земли. Трамвайный путь разделявают под газон, засевают

зеленой, яркой и шелковистой травой. Травка всегда ровно подстрижена машинными ножницами и причесана, как аккуратные немецкие головы.

Дома в западном буржуазном Берлине, как и в других городских районах, почти исключительно пятиэтажные. Большинство домов построено в архитектурном стиле модерн. Этот стиль появился на Западе в начале настоящего столетия и отражал собою буржуазную промышленную идеологию и буржуазное представление об индустриальной культуре. Он отличается громоздкой тяжеловесностью, невнятной прихотливостью форм, грубым символизмом деталей, отдаленно напоминающих рациональные и четкие формы производственных сооружений. В общем ряды этих серых зданий угрюмы и почти зловеще однотонны, как серые колонны немецких солдат, придавленных и обреченных стальными шапками. Внутреннее устройство домов разумно и комфортабельно. Полы в домах всегда паркетные, лестницы одеты дубовым настилом. Окна большие, высокие, широкосветные. Большинство квартир снабжено балконами-нишами. Оборудование квартир стоит на уровне высокой западной техники. Отопление центральное. В ближайшее время берлинский Запад будет оборудован районным централизованным отоплением, снабжающим дома горячим паром, подаваемым от гигантских электрических станций. Газовые кухни, газовые колонки в сверкающих чистотой и ослепительной гигиеничностью ванных комнатах питаются газом от мощных городских газовых заводов. Но этот источник питания становится уже явно недостаточным, и в ближайшее время будет организована подача газа в берлинские квартиры из далекого каменноугольного Рурского бассейна, в котором огромнейшие количества ценного доменного и светильного газа получают в качестве побочного продукта при коксовании угля и выплавке чугуна. Этого газа там так много, что некуда его на месте девать и нельзя вполне рационально использовать. Высокое развитие немецкой техники сделало возможным и выгодным

прокладку сплошных газовых труб на протяжении многих сотен километров из черных угольных и металлургических районов в зеленеющие оживленнейшие улицы буржуазного берлинского Запада. Газ в буржуазных берлинских квартирах давно уже перестал быть особым комфортом. Он является тут чем-то неизбежным, совершенно обязательным и само собою разумеющимся.

Теплофикация и газофикация дополняются самой широкой и утонченно продуманной электрификацией. Электрическое освещение, конечно, не в счет — во всей Германии давно уже нет других источников света, кроме газа и электричества. На электрическую энергию в буржуазных домах берлинского Запада перегрузили значительную часть домашней работы. Это дешевле, чем труд домработницы.

Несмотря на жаркое лето и громадное уличное движение в квартирах берлинского Запада не бывает пыли. Залитые асфальтом и тщательно увлажненные улицы пылят немного. А та пыль, которая поднимается с лощеного асфальта и осаждается в жилых комнатах, проворно и тщательно засасывается электрическими пылесосами, которыми вооружены все хозяйки и домашние работницы. Здесь все квартиры радиофицированы, во всех имеются мелкие электрические приборы — утюги, термосы, зажигалки и прочее — которые щедро механизуют повседневный обиход и избавляют берлинского буржуа по возможности от всех житейских забот на те часы, которые он проводит в кругу своей добродетельной семьи.

Грузные серые фасады домов отчасти оживляются живописностью черепичных и аспидных крыш. На окраине города у предместья Грюневальд можно увидеть дома, покрытые зеленой блестящей глазированной черепицей. Издали кажется, будто немцы даже на двускатных крышах пятиэтажных корпусов засеяли свои неизбежные газоны и тщательно подстригают их и заботливо поливают.

Во всем Вестене сплошь каждая улица без изъятия и без исключения усажена деревьями. Деревья тянутся в ряд

вдоль тротуаров и образуют аллею. Иногда на каждом тротуаре насажено два ряда деревьев, и улица превращена в аллею тройную. Иногда сверх того ряды деревьев бегут и посередине улицы вдоль верховой дорожки и трамвайного газонного пути. Тут уже и улица — не улица больше, а длинный узкий зеленеющий парк.

Все деревья в этом зеленом городе хорошо растут и удивляют своей свежестью и неугасимой жизненной силой. Они широкоглавы, раскидисты и тенисты. От их листья на асфальтово-каменных улицах прохлада и мягкая свежесть. Местами деревья настолько ветвисты, что противоположные ряды аллей сплетают свои ветви друг с другом и образуют над улицей высокий колеблющийся зеленый свод. Под ним асфальт пестрит сверкающими солнечными зайчиками. Лица людей подчеркнуты игрою желтых и коричневых теней, автомобили свистят новыми покрывками и трамваи бегут, позванивая и цепляясь скользящим роликом за широкие листья, нависшие над проводами.

Перекрестки во многих местах расширены и разделаны в небольшие площади. Тут уже зреет, цветет и зеленеет без удержу. Деревья тут особых декоративных пород. Хитро подстрижены и выведены искуснейшими садоводами. Тонкие, длинные, гибкие веточки, покрытые бархатно-зеленым пухом свисают густо, как бахрама испанской шали. Кусты распластаны в ровные стенки и в замысловатые изгороди. Все это зеленое пятно дышит мелкой тонкой водяной пылью, которую источает небольшой фонтанчик, старательно работающий посередине площади.

Главная артерия западного Берлина — улица Курфюрстендамм. Она протянулась от громадной гранитной церкви Кайзер-Вильгельм-Гедехтнис-Кирхе, бесформенной, как выветрившаяся скала, до самой окружной железной дороги и Луна-Парка. Изрядная ширина этой бесконечной в длину улицы разделена на пять панелей четырьмя рядами густолиственных деревьев и двумя рядами цветников и палисадников у фасадов домов. Вся улица — как нарядный сад

для буржуазных увеселений и гуляний. Тут можно все найти, что богатая буржуазия должна иметь под рукой для постоянного своего обихода. Магазины, мод, спортивные магазины, цветы, автомобили, лучшие в Берлине и лучшие в Европе кондитерские, рестораны, в которых обедают, другие рестораны, в которых завтракают, и еще третьи рестораны, в которых пьют пятичасовой чай. Днем по Курфюрстендамм женщины ходят с собачками, вечером — без собачек. По вечерам на Курфюрстендамм каждый день иллюминация. От подъездов варьете, театров, кино-зал, от витрин, в которых ослепительное освещение оставлено гореть на всю ночь, нижние ветви деревьев делаются яркими, плотными и блестящими, словно их покрыли зеленым вагонным лаком.

Рассеянные тени ползут по панели и взбираются до верхних этажей домов. Трамваи и автобусы на свету расцветают бледножелтыми тюльпанами, а в тени деревьев проскальзывают черными силуэтами.

Чем дальше по Курфюрстендамм, тем реже становятся ночные кабаре и тем меньше света на улицах. Наконец остаются одни лишь электрические фонари, как бессменная ночная гвардия, уходящая с постов только в дни всеобщих забастовок. Отсюда начинается Халлензее, а еще подальше — Груневальд. Тут и ночью и днем тишина и красота. Тут только особняки и виллы. Тут можно на наглядных примерах убедиться, что улицы вовсе не являются обязательной принадлежностью города. Встречаются здесь места, где вовсе нет никаких улиц, но это и не площади, не перекрестки, и не сады, не парки.

Вообще эти места под обычную классификацию городской топографии не подходят. Широкие пространства между домами разделаны в замысловатые узоры из клумб, деревьев, стриженных газонов, пешеходных тропинок, просторных проездов, садиков, палисадников, цветников. Похоже очень на полированную поверхность старинных столов, отделанных богатой бронзовой, перламутровой и иной цветной инкрустацией.

Главная достопримечательность этих мест — цветочный запах. Можно додышаться до головокружения. С ранней весны и до осени воздух крепнет и свежеет здесь сильным пьяным запахом. Запахи сменяются по сезонам. В иные недели улицы истомлены медвяной сладостью.. Не то левкой, не то резеда. Случается, веет запах свежий, бодрящий. От него шаг пешеходов становится шире и свободней, и, придя домой, хочется сделать что-нибудь существенное. Когда цветут табак и туберозы, воздух по-осеннему грустен и горьковат. Думается о странах, в которых никогда не был, и о друзьях, которых никогда не имел.

Как трудолюбивы должны быть немецкие рабочие, как производителен должен быть их труд, чтобы могли они для своей буржуазии построить такой удивительный город!



П А Р И Ж



ПАРИЖ



В конце XVIII столетия, незадолго до Великой французской революции, вырвавшей власть из рук феодалов и передавшей ее тогда еще совсем молодой буржуазии, граф Артуа, он же Карл X, превратил часть леса, примыкавшего к столице Франции, в затейливый и обширный парк. В парке среди цветников построил он небольшой двухэтажный дворец, чтобы любить в нем свою возлюбленную. Чтобы жилища придворной челяди не портили великолепного вида из окон, челядь поселили в земле. Земляные подвалы тянулись до подъезда любовного дворца, как две большие цветочные куртины. Кругом в изобилии насажены розовые кусты. Все вместе было на пари построено в 64 дня — темп строительства очень хороший даже и для наших дней, а в конце XVIII века совершенно неслыханный. Чудовищная затея стоила столько, сколько стоит целый город, и название ей было дано Ля Багательль — безделушка. За десять лет до мировой войны буржуазное самоуправление города Парижа купило этот дворец, находившийся в частном владении, и уплатило за него

шесть с половиной миллионов франков. Трудно понять зачем городу Парижу понадобилась такая безделушка?

В честь непобедимого военного гения Великой революции, а еще больше в честь императора Наполеона, во славу побед его внешних и внутренних, стоит в Париже на холме Триумфальная арка, размером больше самого большого дома.

Через сто лет после смерти императора, в память новой империалистической войны и новых завоеваний, под Триумфальной аркой похоронили привезенный с недалекого фронта труп неизвестного солдата. На могиле его поддерживается вечный неугасимый огонь. Эта пошлая и безвкусная затея является лишь одним звеном в длиннейшей цепи капиталистической пропаганды за войну.

Столичная полиция бдительно следит за тем, чтобы обрубленные инвалиды империалистической войны занимались, убогими своими промыслами на отдаленных окраинах и не показывались в центре города.

Во время всемирной выставки в 1898 году, на удивление всему миру, парижская буржуазия, побуждаемая капиталистическим чванством, построила удивительную железную башню, высотой более чем в четверть километра. Инженер Эйфель, рассчитавший эту башню, оставшуюся до сих пор рекордом высоких сооружений, и руководивший ее постройкой, приобрел славу, которой не приобретал никогда ни один другой инженер, не исключая даже великого Уатта, изобретателя и строителя первой усовершенствованной паровой машины. Практически эта замечательная башня ни для чего не нужна. Ее сооружение — это просто широкий жест буржуазного полнокровия. Долгое время Эйфелева башня служила для одних лишь увеселительных подъемов с целью испытать легкое замирание сердца, очутившись высоко над прекрасной столицей Франции, на тонких прозрачных, слегка качающихся железных фермах. Пешком на Эйфелеву башню не легко взойти, подняться нужно на 1752 ступени.

Такой подъем не каждое сердце выдержит. Чтобы сделать Эйфелеву башню доступной широким массам так, как эту доступность понимает буржуазия, на вершину ее от самых устоев провели два больших подъемника. Каждый из них двухэтажен и вмещает сразу сто человек. Подъемники скользят по особым рельсам, проло-



Обрубленные инвалиды империалистической войны на отдаленных окраинах занимаются убогими своими промыслами.

женным вдоль ребер железных ферм. Впоследствии на башне поставили сильнейший морской прожектор. Хотя корабли вокруг Парижа не ходят и до моря далеко, но буржуазным затейникам Парижа не жалко — пусть маячит. На самой макушке великана Эйфеля, на небольшой круглой площадке установили метеорологическую станцию. Данные этой станции о напоре ветра на столь большой высоте над

равниной имеют решающее значение при расчете высоких; сооружений, в особенности зданий типа американских небоскребов.

С изобретением беспроводного телеграфа на Эйфелевой башне устроена одна из наиболее мощных радио-станций в мире. Такой мачтой для антенны во всяком случае никакая другая станция не располагает.

Морской прожектор, метеорологическая обсерватория, радиостанция используют только абсолютную высоту башни. Ее туловище досталось Ситроену. Ситроен — это владелец крупнейшего автомобильного завода Франции. Он тянулся во французские Форды, мечтал о том, что превзойдет все достижения американской автомобильной техники и что сам Форд когда-нибудь будет называться американским Ситроеном.

Он кончил, однако, тем, что продал свой завод и свою фирму Дженерал Моторс К⁰ американскому конкуренту Форда. Ситроен проявил наивысшую в Париже и во Франции капиталистическую предприимчивость. Даже Эйфелеву башню он сумел использовать в своих интересах. Трехсотметровая ферма башни видна, разумеется со всех точек: Парижа. Ситроен воспользовался этим для эффективной рекламы. По ночам его реклама горит над всем Парижем.

Первая перемена — контур башни обведен белым частым пунктиром, а на вершине тёмнокрасное пламя: Эйфелева башня как факел.

Вторая перемена — яркие звезды на темном небе над Парижем.

Потом идут в утомительном разнообразии надпись и всякий световой орнамент. Название фирмы горит и блещет, пылает и переливается в буквах величиной в десять — двадцать метров каждая. И все четыре с половиной миллиона парижских жителей да миллион постоянно-пребывающих в Париже иностранцев могут одновременно наслаждаться красотой и грандиозностью ситроеновой затеи.

ПЕРСПЕКТИВЫ ПАРИЖСКИЕ

Париж — столица буржуазной культуры и преисполнен буржуазного чванства. Он гордится элегантностью военной формы французских офицеров, изяществом парижанок, громкими революционными названиями улиц и площадей, широтой своих открытых перспектив и, в особенности, великими людьми Франции. Для них на одном из холмов парижских построена особая усыпальница — Пантеон. Там благодарное отечество хоронит тех, кто, по мнению буржуазной Франции, заслужил бессмертие. В период империалистической войны, желая заглушить голос классового рассудка и классового сознания французских рабочих, буржуазия объявила бессмертным и похоронила в Пантеоне лучшего вождя французского пролетариата — Жореса, павшего в первые дни империалистической войны от руки наемного буржуазного убийцы. Но одного Пантеона, разумеется, недостаточно. По всему Парижу рассыпаны в расточительном изобилии прекраснейшие памятники всем великим людям Франции, имена которых могла только вспомнить самодовольная чванливость. Кого-кого здесь только нет. Вот на углу бульваров Сен-Жермен и Распай стоит памятник изобретателю железнодорожного семафора. Дантоны, Паскали, Виктор Гюго, физик Араго, Додэ, Дюма, ученые, поэты, драматурги стоят вперемежку с Орлеанской девой, с Карлом Великим, разными Людовиками и Генрихами. Здесь все перемешано, все представлено. Здесь нет только тех имен, которые чтит рабочий класс Парижа и Франции. Их можно найти на кладбище Пер-Лашез у Стены Коммунаров или на Монмартском кладбище, на обширных братских могилах героев и борцов Парижской Коммуны.

Париж отдает дань благодарности великим людям, не только строя им гражданские соборы и усыпальницы да воздвигая памятники. Он делает это и более интимно,

сохраняя память о том, где, в каком кабачке и в каком ресторанчике обедал или пил свой утренний напиток тот или иной знаменитый человек. В Латинском квартале на улице Сены и по сей час еще бойко торгует небольшой ресторанчик Прокопа, в котором, по преданию, произносил свои первые речи Гамбетта, пламенный трибун революции 1848 года.

На другой стороне Сены у мрачного серого дворца Лувр стоит мраморный памятник тому же Гамбетте.

В ясный погожий день, а таких в Париже много, можно стать у памятника Гамбетты лицом к небольшой арке с колоннами из розового мрамора. Эта арка представляет собою почти все, что суровый гнев Парижской коммуны оставил от Тюильрийского дворца королей и императоров Франции. От памятника Гамбетты видны: площадь Ля Карусель и дальше в просвет розовых колонн — Тюильрийский парк, площадь Согласия и широкий проспект Елисейских Полей во всю его длину, вплоть до площади Звезды и до Триумфальной арки Наполеона с могилой неизвестного солдата, с языческим неугасимым огнем.

Это — самая лучшая из всех здешних перспектив, а принято считать, что парижские перспективы — самые красивые в мире.

На площади Согласия стоит настоящий египетский полированный обелиск, привезенный сюда Луи-Филиппом после восстановления монархии Бурбонов. Обелиск весь исписан затейливыми четкими письменами-иероглифами. Что написано на нем, может прочесть только человек грамотный по-египетски, парижане этих надписей читать не могут. Этому немому среди парижан долговязому каменному египтянину отроду более трех тысяч лет.

В мостовую площади Согласия натыкано фонарей, как булавок в булавочную подушку модистки. Днем они стоят, словно редкий выгоревший лес, а ночью похожи на стаи светялков, танцующих балет и застывших на одной высокой ножке.



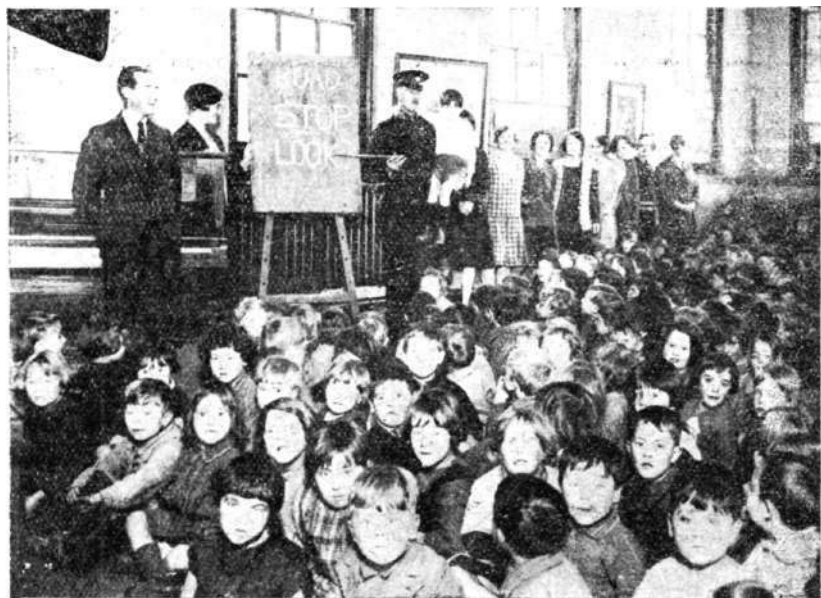
Проспект Елисейских Полей — по-парижски авеню де Шамп Эдизе. Одного проспекта этого было бы достаточно, чтобы сделать Париж знаменитейшим городом.

Проспект Елисейских Полей по-парижски называется Авеню де Шанз Элизе. Такой улицы нигде нет на свете. Ее одной было бы достаточно, чтобы сделать Париж знаменитейшим городом. На этом длиннейшем проспекте много всяких замечательных вещей, но сам он достопримечательнее их всех. Он достопримечательней площади Согласия, называвшейся раньше Королевской и получившей свое теперешнее миролюбивое имя после того, как на ней гильотинировали две тысячи восьмьсот революционеров и контрреволюционеров. Он достопримечательней даже самой площади Звезды-Этуаль, превращенной в памятник многим миллионам людей, убитым за то, чтобы отобрать у Германии ее колонии и рынки.

Если смотреть от памятника Гамбетты, то Елисейские Поля кажутся широкой дорогой, ведущей в гору посреди зеленого кудрявого сада. По дороге густой сплошной толпой муравьев ползут автомобили различных марок. Если случится кому в часы разъезда переходить поперек этой улицы, то он должен зорко глядеть в оба. Не успеешь вступить на асфальт, голова закружится от шелеста машин, от тысячи автомобильных фар, проносящихся мимо со скоростью падающих звезд, от рева сигнальных рожков. Если в период наиболее оживленного движения путешественник поедет на автомобиле вниз от Триумфальной арки — каждая минута грозит ему катастрофой. Пронизанный десятью тысячами огней, подавленный громовым рокотом двадцати тысяч широких балонных шин, он скатится полуоглушенный к подножью обелиска. И лишь на мосту Пон-Неф, над влажной мутью Сены, в ушелистых улицах Латинского квартала вновь придет в себя. Никто, однако, знающий Париж, не станет утверждать, что именно на проспекте Елисейских Полей — самое оживленное уличное движение.

Оно оживленней на площади Оперы в послеобеденные часы. Десятки раз на протяжении каждой четверти часа она берется штурмом в автомобильном и пешем строю. Автомобили лавой по восемь в ряд мчатся по Авеню

де л'Опера на полном газу и на крайней скорости, какую только можно представить себе на городских улицах. Вернее, какой нельзя представить себе нигде, кроме Парижа. Когда передний ряд машин докатился уже до площади и готов железным потоком пронестись по ней, совершенно неожиданно начинает звонить электрический колокол на



Не быть раздавленным—стало нелегким умением в миллионных столицах Запада. В лондонских школах полицейские обучают этой науке ребят.

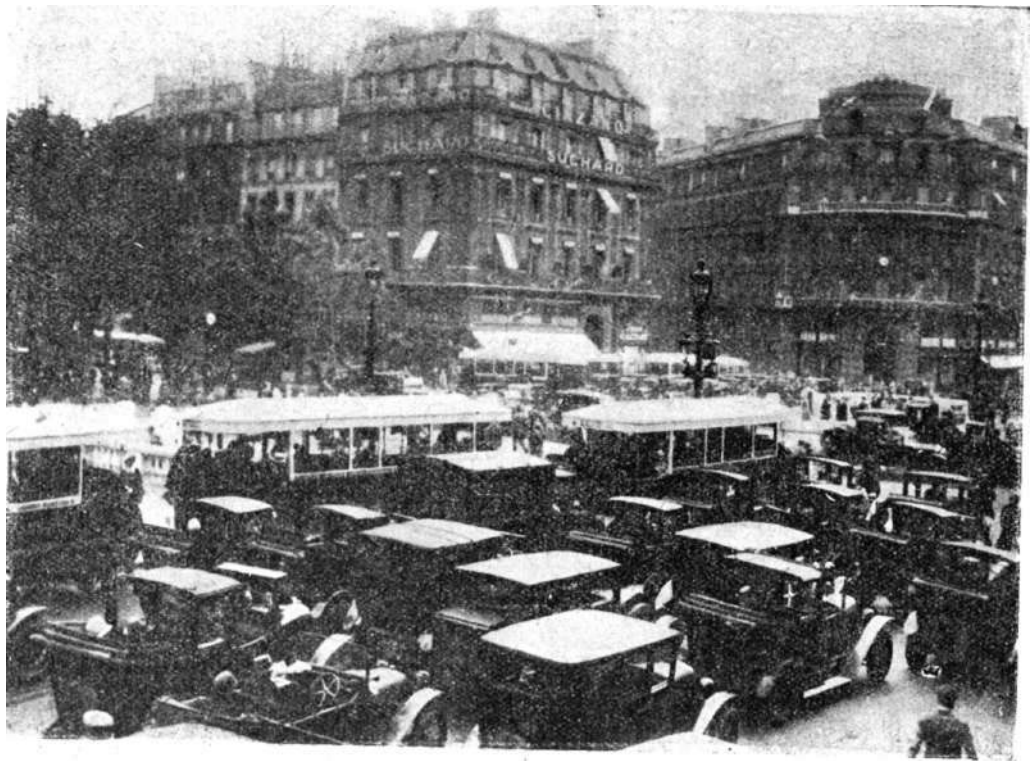
тонкой мачте, красные буквы семафора вспыхивают словом «альт» (стой), и полицейский ажан поднимает руку, развевая полы своей крылатки. Автомобильная лавя сразу останавливается. Стоит, дрожа и фыркающая, пока на площади грохочет поперечная волна с Больших Бульваров. Потом тот же фокус проделывается в обратном порядке. Бульварам — электрический звонок и ажанова спина, а проспекту Оперы — свобода мчаться на несколько мгновений. В промежутках между атаками машин нужно успеть пропустить от

тротуара к спасательному возвышению в середине площади толпу пешеходов, изнывающих в ожидании, когда можно будет перебраться на противоположную сторону.

Жить в миллионной столице Запада, ходить по ее автомобильизированному асфальту и не быть раздавленным стало нелегким умением. В школах Лондона введено преподавание этой науки. Полицейские обучают ребят правилам и обычаям уличного Движения.

Франция — духовная родина буржуазии, Париж — культурная столица буржуазного мира. Большие Бульвары — центр парижской жизни. Здесь помещаются банки, крупнейшие торговые и богатейшие предприятия, лучшие магазины. Здесь редакция буржуазной газеты «Ле Матен» — «Утро», одного из самых продажных органов на свете. За огромными зеркальными окнами стоят наборные машины, и праздная развратная толпа, шлифующая бульварные панели, может до глубокой ночи смотреть, как рабочие-наборщики трудятся над созданием и процветанием буржуазной пропаганды. На Больших Бульварах с величайшей виртуозностью культивируется национально-буржуазное французское искусство — поесть. Здесь же сосредоточен всемирно известный и прославленный парижский разврат — самое отвратительное и самое позорное создание капиталистической системы.

Жизнь французского буржуа течет аккуратно и размеренно. От ее точно установленных периодов идут приливы и отливы на Больших Бульварах. Асфальт бульварный то сплошь залит потоком автомобилей, орущих друг на друга и на все перекрестки, то безжизненно пуст, и такси стоят посреди панели вереницами длинными и неподвижными, подобными трупам гремучих змей. Когда автомобили мчатся, орут и шуршат, тогда и на тротуарах такая толчея, что даже деревьям тесно стоять в их чугунных розетках, вделанных в камень тротуарных плит. Когда автомобили скатываются с асфальтовой бульварной широты и замирают между фонарными столбами, тогда пустеют тротуары. По количеству



Большие Бульвары-центр парижской жизни. Асфальт бульварный сплошь залит потоком автомобилей, ревущих друг на друга и на все перекрестки.

машин и людей на Больших Бульварах можно безошибочно определить, который час. Только длинные трехосные автобусы не подчинены этому закону периодичности. Они упрямо, не делая перерыва на обед и на завтрак, шмыгают по парижским мостовым, зеленые и неуклюжие, как крокодилы на скетинг-ринге.

Париж в целом виден с трех точек настолько, конечно, насколько видеть может человеческий глаз. С обширной и тенистой верхней площадки загородного парка Сен-Клу, с Эйфелевой башни и от паперти церкви Святого Сердца, стоящей на темени Монмартрского холма. Глядя вниз из кабинки пассажирского самолета, легче всего охватить Париж в целом, не вникая в центральные черты его лица.

С Монмартра город виден в упор, лицом к лицу. От Булонского леса до Венсенских ворот и от угольной станции Северной железной дороги до парка Монсури. Парижские дома взбираются вверх по монмартрским склонам к самому подножью церкви. Они теснятся, прижимаются друг к другу, оставляя узкие скважины улиц. На юго-востоке Монмартра улицы расположены по большей части под острым углом друг к другу. Угловые дома, острые, как волнорезы, как корабельные носы, смотрят вверх своими режущими парижское небо гранями.

От Святого Сердца, как на ладони, видна характерная планировка Парижа в ее социальном разрезе. На запад раскинулась буржуазная часть города. В центре ее площадь Звезды с двенадцатью сверкающими лучами проспектов. Среди этих звездных лучей, как прямые широкие полосы прожекторного света, выделяются: проспект Елисейских Полей, проспект Булонского леса и проспект Великой армии. На эти сверкающие богатством, полные самодовольной жизни улицы нужно смотреть с высоты наполеоновской Триумфальной арки. А еще лучше — совсем не смотреть никак. Все равно удивленный, смущенный и ослепленный наблюдатель никогда не сможет решить, какой из этих замечательнейших проспектов самый лучший.



Глядя вниз из кабинки пассажирского самолета, легче всего охватить Париж в целом, не вникая в детали его лица.

Проспект Булонского леса — самая прекрасная улица на всем европейском материке. На ней, за зеленеющими рядами деревьев, стоят по обе стороны ряды внушительных дворцов, принадлежащих самой крупной финансовой и промышленной буржуазии Франции, а отчасти и всей Европы. По занимаемой ими жилплощади каждый из этих особняков равен целому дому-коммуне крупного нашего предприятия. Рассчитаны они на одну лишь буржуазную семью, обслуживаемую штатом прислуги, которого по численности хватило бы на обслуживание большой центральной силовой станции. Подъезды этих огромных домов или, как их здесь называют, отелей почти всегда на запоре, окна прикрыты ставнями или опущенными наружными шторами-жалюзи. Парижские дворцы крупной буржуазии почти всегда стоят необитаемые. Буржуазия живет где угодно, только не дома. В красавице Ницце, окруженной гвоздичными огородами и наполненной цветочными клумбами; в самом дорогом и роскошном курорте Европы—Биаррице, в каменную набережную которого бьет вечно гневная волна Бискайского залива, подымая перламутровую пену выше человеческого роста; на итальянском побережье Средиземного моря; в суровом швейцарском высокогорном Сан-Морице, в ровном и вечно ясном холоде которого процветают высшие формы международного зимнего спорта; на островах Тихого океана, наполненных солнцем, южными плодами и угнетенными туземцами — всюду, куда можно доехать за деньги и куда может загнать праздная скука.

Если перекинуться глазами по диагонали через весь город на восток, то взгляд упрется в площадь Нации. От нее также проспекты отходят лучами во все стороны, как и от площади Звезды. Но тут нет великолепия и роскоши буржуазных западных кварталов. На площади — множество ресторанчиков и пивных среднего пошиба, в которых обеды и завтраки подаются за плату подозрительно умеренную для буржуазной столицы. Площадь Нации расположена недалеко от Венсенских ворот. Здесь — таможенная застава,

у которого чиновник лениво меряет фибровой палочкой, сколько бензина в баке у такси, выезжающей за город, и заглядывает под ноги пассажиров, въезжающих с багажом в пределы Парижа. Городское парижское самоуправление взимает специальную таможенную плату за все продукты, ввозимые в город, в том числе и за бензин. Невдалеке от заставы видны угрюмые стены Венсенского замка-тюрьмы, здесь приводятся в исполнение смертные приговоры. Гудронированная шоссе́нная дорога ведет отсюда к Венсенскому лесу. Это—парк столь же обширный, как и Булонский.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СМОТР

Большой дворец на Елисейских Полях. Это не тот, в котором живет президент буржуазной республики, и не тот, который принадлежит миллиардеру Ротшильду. Это—огромнейшее здание, совершенно пустое внутри. Как орех-свищ. Внутренняя пустота дворца представляет собою сплошной зал для всякого рода выставок. Тут устраивается ежегодная выставка картин, всемирно известная под названием «Салон», тут бывают выставки аэропланов и автомобилей.

Во время выставки автомашин вся площадь перед дворцом, примыкающие к ней аллеи, дорожки и улицы — все заполнено и загружено нарядными новенькими легковыми автомобилями, на которых богатые парижане съезжаются посмотреть выставку.

У подъезда, на ступеньках входной лестницы, раздают рекламные листовки о разных; сортах бензина, о различных марках автомобильных шин, о зажигательных свечах, фарах особой системы, измерителях скоростей, патентованных домкратах и о всех иных принадлежностях автомобильного оборудования. Каждому посетителю проворные раздавалычики всучают сразу десятки листовок. Оторопев,

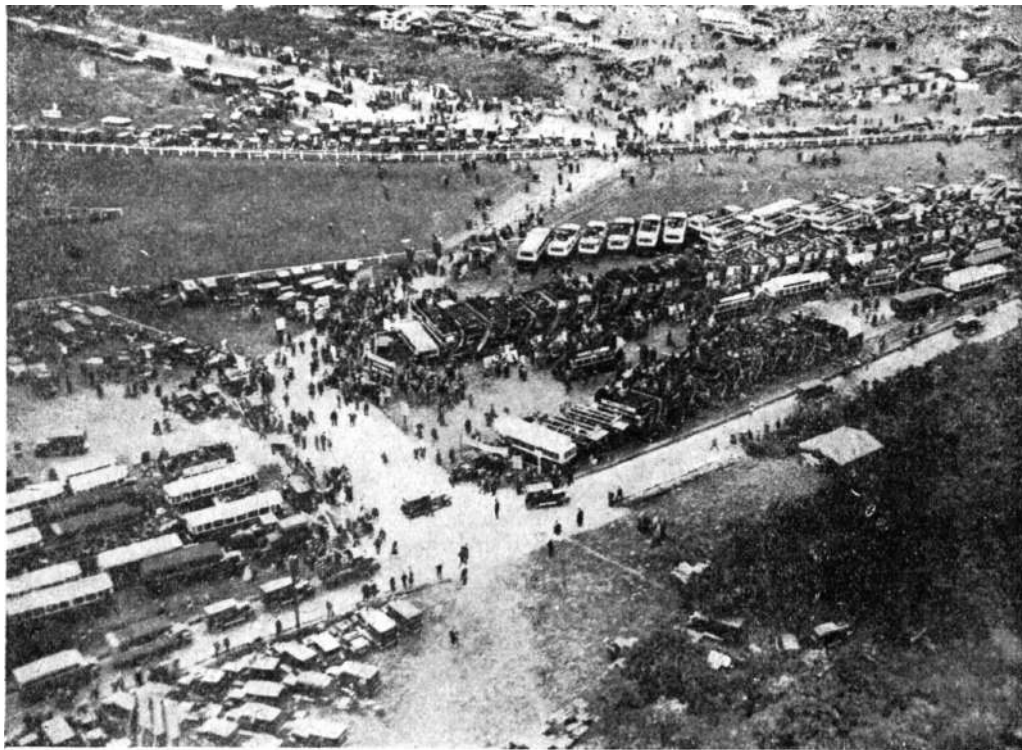
он беспомощно роняет их здесь же на ступеньках. Осенний ветер подхватывает оброненные рекламные листки наравне с опавшими древесными и разносит их по площади. И площадь, и лестница, и дорожки вокруг густо устланы мягким бумажным ковром.

Выставочное пространство дворца по площади пола превосходит большую городскую площадь. Людей и машин здесь собрано столько, сколько никогда не бывает на городских площадях. Над людьми и машинами, как знамена и плакаты торжествующей процессии, висят в воздухе четкие надписи с именами автомобильных фирм — черным пр белому. Количество этих надписей приводит в ужас. Кто мог бы поверить, что на свете существует столько автомобильных фабрик и марок? Среди массы названий привычных, как имена друзей и добрых знакомых, то-и-дело мелькают неуклюжие, трудно читаемые, никогда неслыханные наименования. С чего тут начать? К чему приступить?

Вот стоит на возвышении двухместная гоночная машина «Бугатти». Весь кузов ее покрыт медными дощечками, на которых написаны даты и результаты ее многочисленных побед. Всего рекордов и призов около 400.

Вот еще одна гоночная машина—последняя модель. Она узка, низка, очень вытянута и заострена с обоих концов. В общем напоминает гоночную лодку. Места в ней только на одного человека. Но и этому одному сидеть негде. Он вынужден лежать, упираясь ногами в педали, а слегка приподнятой головой в пружинную подушку. Вытянутое тело его проходит, сквозь рулевую баранку. В этой машине гонщик не сидит за рулем, а лежит в руле. Трудно поверить, чтобы в таком положении, несясь ногами вперед, удобно было выжимать скорость, превосходящую триста километров в час.

Моторы современных автомобилей на выставке не стоит осматривать. По наружному виду — это закрытые прямоугольные, лакированные металлические коробки, выпускающие из себя с разных сторон большое количество толстых



Количество автомобилей в Англии значительно превышает два миллиона. По количеству машин, приходящихся на единицу территории, Англия стоит на первом месте в мире, превосходя даже Соединенные Штаты Северной Америки,
На скачках в Дерби—снимок с птичьего полета.

и тонких трубок. В силу полной необозримости современных моторов многие автомобильные фирмы поставили на выставку специальные экспонаты в виде моторов, разрезанных пополам или взрезанных на четвертушку, как взрезывают голландский сыр. Чтобы сделать внутреннее моторное строение еще более наглядным, различные части его окрашены в разные цвета красным суриком, синим индиго и густыми белилами. Так раздраженный мотор напоминает издали препарат человеческих внутренностей, заспиртованных в анатомическом музее. Эти вспоротые машинные трупы рядом с живыми автомобилями, готовыми к работе и бегу, производят неприятное впечатление. Большинство посетителей выставки проходит мимо отворачиваясь.

Если цветущая мировая автомобильная промышленность, представленная и показанная на выставке в Большом дворце, успешно проработает в течение еще только 10 лет, то все активное и движущееся человечество будет посажено на колеса, и автомобильные шины станут самым распространенным видом человеческой обуви.

В Западной Европе каждая промышленная развитая страна обладает собственным автомобильным производством. Впереди всех идет Англия. Число автомашин, работающих в Англии, превосходит уже два миллиона. Для небольшой страны это очень много. Одна машина приходится на каждые двадцать, двадцать пять человек населения. По количеству автомобилей, приходящихся на единицу территории, Англия стоит на первом месте в мире, превзойдя даже Соединенные Штаты Северной Америки. Производство автомобилей в Англии соответствует столь высокому развитию автомобилизма. Ее заводы выпускают ежегодно четверть миллиона машин.

Лучшая в мире машина — Роллс-Ройс. Это известно каждому автомобилисту, и об этом не принято спорить. Однако английский Дэймлер мало чем уступает Ройсу. Санбим, что в переводе на русский язык значит «Солнечный луч», представляет собою образец современной перво-

классной европейской машины. Тальбот надежен, солиден и прочен. Элегантный Воксхолл свидетельствует изысканной конструкцией о высоком развитии английского инженерного искусства. Особенного внимания заслуживает Моррис, марка самая популярная в Соединенном Королевстве и почти совсем неизвестная за его пределами.

Небольшие дешевые машины приобретают в мировом автомобилизме все большее и большее значение. Их строят во всех странах. Они захватывают рынок. В богатой Америке они распространены почти так же, как резиновые галоши в нашей стране.

Классическим представителем этого типа машин является Форд. Его имя стало нарицательным. С ним не без успеха конкурирует его американский собрат Шевролэ.

Дешевый английский Моррис стоит все же в пять раз дороже американского Форда. Он недоступен по цене не только английскому рабочему, но даже и служащему, получающему средний оклад. Вероятно поэтому в Англии так распространены мотоциклы.

Франция в автомобильном деле идет непосредственно вслед за Англией. Количество машин во Франции также уже перевалило за миллион. Когда-то, на заре автомобилизма, ее машины были лучшими в мире. Первенство ушло от нее, но она и сейчас хорошо делает свои первоклассные Деляней-Белльвили и Панар-Левассоры. По Парижу, точно желтые тараканы, бегают врассыпную увертливые спортивные Амилькары. У них кузова сделаны из фанеры и алюминия. Они похожи на взбесившиеся детские коляски и развивают скорость до ста километров в час. Гордость автомобильной Франции — монументальный Вуазен. Он прочно стоит на широком ходу, как военная гегемония Франции среди стран Западной Европы. Завод Ситроен выпускает 400 автомобилей в день. Они экономны и легки, хотя несколько хрупки и слабосильны. Ситроен славен пробегами по Сахаре, замечательной выработкой зубчатых передач и преувеличенной склонностью к эффектной рекламе.

В Германии мощный Мерседес более похож на линейный корабль, чем на автомобиль. Его мотор под компрессором дает 180 лошадиных сил и развивает такую скорость, какой не могут допустить даже европейские шоссе-ные дороги. Опель стал выпускать маленький автомобиль, похожий на машину Ситроена, как на близкого своего родственника. Он проиграл судебный процесс по обвинению в нарушении патента, и ему запретили дальнейший выпуск этой марки. Никак нельзя обойти вниманием машины ганноверского завода Ганомак. Ганомакский автомобиль новейшей конструкции является, вероятно, самой маленькой машиной своего рода. Он—двухместный, одинаков спереди и сзади, как мужская каска системы «здравствуйте—до свиданья». Мощность его—всего лишь две лошадиные силы. Выкрашен он в ярко-клюквенный цвет. На низких колесах он издали в общем похож на красного вареного краба. В целях пропаганды этой странной машины, самой дешевой в Европе, компания организовала целый ряд больших поездок по Германии, Франции, Италии, Австрии и Швейцарии. Во всех поездках Ганомак, как водится, проявил самые замечательные свойства и качества. Сейчас в Берлине Ганомак входит в употребление в качестве одноместного такси, работающего по удешевленной таксе. Самая демократическая из всех немецких машин — это грубоватый, жесткий и недорогой Бреннабор. Берлинские такси принадлежат в значительной части самим шоферам, как лошадь и пролетка—нашим извозчикам. Шофер выбирает машину так, чтобы она и вид имела комфортабельный и стоила недорого. Бреннабор удовлетворяет этим требованиям и является самой распространенной маркой среди берлинских таксомоторов.

Бельгия выпускает бесклапанную машину Минерва, богатую и могучую, как сам Антверпен, в котором ее делают.

Швейцарско-испано-французская Испано-Суиза выше всяких похвал. Она вне сравнений. Лучшая в мире машина — Роллс-Ройс, но Испано-Суиза лучше Роллс-Ройса.

Итальянский Фиат встретишь в любой стране. Он силен, вынослив и груб. Самая модная в настоящее время в Европе машина — это Изотта-Фраскини. Обладание премированной Изоттой-Фраскини в буржуазном мире почти так же почетно, как обладание собственной яхтой.

Австрия, которая после поражения и раздела стала маленькой страной, вроде Дании или Голландии, сохраняет еще в своей промышленности размах большого государства. Австрийский Даймлэр — родной брат английскому Дэймлеру, немецкому Мерседесу и итальянскому Фиату. Быстрый, острогрудый Штейер встречается запросто в любой европейской стране.

Чехо-словацкая Татра снабжена под копотом жабрами для воздушного охлаждения. У нее нет настоящих рессор. Вся она стоит на одном винте, как город Чикаго у Маяковского.

В пригородах Парижа, разросшихся и слившихся с окраинными районами столицы, расположено много автомобильных предприятий. От промышленных гигантов Рено и Ситроен до небольшого завода швейцарской фирмы Заурер, изготавливающей грузовики и автобусы.

Наш Советский Союз далеко отстал от Запада в деле развития автомобилизма. В течение многих последних лет количество авто-машин, обслуживающих нашу страну, стояло неподвижно на одном уровне, не превышая 12—15 тысяч. Это являлось результатом почти полного отсутствия у нас собственной автомобильной промышленности. За ввозные иностранные автомобили приходится платить валютой, а валюта нужна нам для приобретения заводского оборудования, для оборудования мощных силовых станций, для покупки тракторов — для индустриализации страны и для социалистического переустройства нашего отсталого земледелия.

Ежегодным ввозом автомобилей мы покрывали лишь естественную убыль нашего автопарка. Как ни береги машину, как ни ремонтируй ее, все же она в конце-концов

изнашивается и окончательно выбывает из строя. В результате такого положения вещей целых сорок стран обогнали нас в деле развития автомобилизма.

Даже такие маленькие государства, как Финляндия и Румыния, даже отсталый культурно и промышленно Китай стояли впереди нас.

В настоящее время в постановке этого дела у нас произошел крутой перелом. Московский автомобильный завод Амо, выпускавший до сих пор лишь несколько сот грузовиков в год, переоборудывается заново и будет выпускать тысячи машин ежегодно.

Увеличивает в несколько раз свою производительность и Ярославский завод тяжелых грузовиков и, наконец, в Нижнем строится в американском темпе, под техническим руководством Форда, гигантский автомобильный завод, который будет к концу пятилетки выпускать не менее ста сорока тысяч машин ежегодно. Мощность Нижегородского завода сможет быть доведена и до 300 тысяч автомобилей в год.

Опираясь на эти предприятия, наш Союз станет могучей автомобильной страной и быстро начнет догонять буржуазные страны Запада. Для того чтобы разрешить великую техническую задачу — посадить на автомобиль каждого рабочего и каждого крестьянина-колхозника — нам придется однако, впоследствии значительно расширить рамки намеченного и уже осуществляемого объема строительства автомобильной промышленности.

Выставки — технические, промышленные, художественные, местные и всемирные — это особая специальность Парижа, одна из характернейших его черт. Выставки здесь явление постоянное, хроническое. Не даром в числе местных выставочных сооружений значится Эйфелева башня, грандиозный дворец Трокадеро, мост Александра III с бронзовой отделкой — единственная вещь в мире, которая носит еще имя одного из бывших кровавых русских царей, и прочие строительные чудеса.

ДУХИ И ГАЗОМЕТРЫ

Ближе к центру, среди характерных крыш с закругленными скатами, среди чешуи домов тихим озером плещется овальная Вандомская площадь в стиле империи. На площади стоит Вандомская колонна. На колонне—Наполеон. На соседних улицах тротуары проложены под аркадами домов и закрыты от дождя. Улицы строги и стройны и выдержаны в суховатом стиле ампир, сохранившем привкус наполеоновской солдатчины и его военных походов. Буржуазией этих районов ничего нет на всей земной поверхности. От многочисленных парфюмерных магазинов знаменитейших французских фирм, от еще более многочисленных буржуазных женщин, переполняющих автомобили, магазины, кафе и панели, над этим районом Парижа круглые сутки стоит не затухая сладкий, пьяный запах духов.

Каждый город имеет свой отличительный запах. Гамбург пахнет сталью и морем, Лондон — курным углем, перегретым асфальтом и туманами. Послевоенный Берлин долго пах бензолом, напоминающим преувеличенно сильный запах лошадиного пота. Есть города, которые пахнут мокрым камнем, бывают пахнувшие пылью. Каждый город имеет свой отличительный запах, но рассказать об этих запахах трудно. В нашем языке нет для них соответствующих названий. Человек различает великое множество запахов, но не привык придавать им в своем обиходе никакого значения, да и в работе, в производстве они не играют почти никакой роли. Поэтому нет для запахов меры и нет в языке слов для них.

Парижу свойствен его особый собственный запах. Сложный, устойчивый и совершенно неопределимый. Кроме единого общегородского запаха, в Париже существуют ещё многочисленные районные запахи. Эти однороднее и проще. В основном состоят из трех элементов. Из запахов пищи,

распространяемых множеством настезь раскрытых кафе, ресторанов и продуктовых лавок. Из запаха писсуаров плохой конструкции, в щедром изобилии расставленных повсюду. Из запаха автомобилей, многими десятками тысяч пересыпающихся по парижским улицам, как камешки пересыпаются в барабане для промывки гравия. Эти три основных запаха смешиваются в различных пропорциях, сдабриваются букетом, запахов второстепенных и таким путем образуют районные оттенки.

В общем Париж, как и все европейские столицы, пахнет плохо.

Дурные запахи человеческих поселений неразрывно связаны со строем эксплуатации. Социализм упразднит плохие запахи в жилищах, в поселениях, в производстве. Не будет эксплуататоров, которые пахнут праздностью и ленью, сладковатым, тошным запахом гнили и разложения. Не будет эксплуатируемых, для которых чеснок и лук не приправа, а пища, которые потеют от физической слабости и слишком большого напряжения. С уничтожением капитализма и окончательным выкорчевыванием его корней не только места, где живут и работают, но и сами люди либо вовсе не будут пахнуть, либо будут пахнуть хорошо.

Чем дальше на восток от Вандомской площади, тем запах духов слабее. Его забивает едкая вонь от неисправной газовой сети.

На крайнем севере Парижа, вдоль земляного вала старых фортификаций, тянется бульвар Макдональда. Назван он так по имени какого-то генерала, может быть, наполеоновского маршала. Случайное совпадение превратило его в бульвар имени английского рабочего лидера, работающего на службе у буржуазии в качестве главы рабочего правительства Англии. Городское самоуправление Парижа нисколько не протестует против нарушения законных прав всеми забытого генерала Макдональда, оно всемерно заботится о том, чтобы рабочие на окраинах чувствовали себя, как дома, и не пытались заглядывать в центральные и запад-

ные кварталы, населенные буржуазией, ее попутчиками и верными слугами. С этой целью на окраинах Парижа бульвары и улицы охотно называют именами тех, кого буржуазия считает вождями рабочего класса.

На бульвар Макдональда выходит боком грандиозный юродской газовый завод. Шесть его труб стоят в ряд на равном друг от друга расстоянии фантастическим канделябром. Между ними реторты, печи и сложный снаряд угольно-перегонного производства. Весь район, все примыкающие к заводам улицы насквозь пропитаны резкой ядовитой вонью. Мимо пройти — и то спазма сжимает горло, а из глаз точится слеза. Как же рабочие на этом заводе? Не в противогазовых же масках они работают?

Рядом с заводом целое поле уставлено толстыми, круглыми приземистыми газометрами.

Если какое-нибудь здание на свете стоит того, чтобы ему удивляться, то это в первую очередь современные газометры. В них все необычайно. По своему назначению, по роду службы газометры — это склады, хранилища. Но складывается в них довольно необычный продукт — газ. И притом без всякой тары. Не в балонах, не в сосудах, а прямо, если так можно выразиться, россыпью. Весь газометр с начала до конца сделан сплошь из одного только железа. Форма ему придана цилиндрическая. Чтобы сообщить странному амбару этому большую жесткость и прочность, стены его укреплены четырьмя, шестью или восемью колоннами или столбами из американской фермы. Но это все — мелочи, несущественные детали. У газометра есть свойство удивительное, не присущее, кроме него, ни одному зданию в мире, могущее показаться чудовищным, невероятным. Дело в том, что у газометра нет никакой высоты. Кто возьмется представить себе такую вещь, как сарай, склад, амбар, вообще здание готовое, законченное, достроенное, безупречно сохраняющее доверенный ему продукт, обладающее шириной, глубиной, толщиной — всеми

тремя измерениями, свойственное пространству и строительному искусству и не имеющее никакой высоты? А между тем есть на свете такое чудо. Это — факт, давно существующий в нашей, созданной руками человеческими, природе. Современный газометр снабжен жесткой железной крышей, сделанной из того же толстого котельного железа, что и газометровые стены. Можно измерить расстояние от края крышки до уровня земли. И все-таки нет у газометра определенной высоты.

Газ — неотъемлемая принадлежность западной культуры, необходимейшее средство организации быта. Газовые заводы существуют не только в больших, но и в малых городах и даже в маленьких городишках, размером меньше наших деревень. Газометры у газовых заводов на Западе совсем не редкость — они попадаются на глаза чаще, чем у нас напорные башни водопроводов.

Газометр сделан наподобие подозрной трубы. Его железные стены построены в несколько ярусов-звеньев. И каждый верхний ярус входит в нижний, вдвигается в него. И высота всего здания непрерывно изменяется и всегда иная. Она то больше, то меньше, в зависимости от количества находящегося в газометре газа. А газ все время обращается — притекает из заводских реторт и уходит в городскую сеть. Газометр похож на огромное железное легкое современного города. Когда впускают полную порцию газа, железные ярусы стен раздвигаются, выходят друг из друга, и крыша поднимается высоко вверх, возвышаясь над всеми соседними домами и постройками. Уходит газ в уличные фонари, в кухонные плиты, в колонки ванн, в бунзеновские рожки лабораторий — и крыша газометра опускается все ниже и ниже, пока не распластается совсем по земле огромной мертвой железной черепахой.

Рядом с парижской газовой городской станцией, на обширном пространстве раскинулось более двух десятков газометров. Они образуют здесь целый своеобразный поселок. Между ними пролегли улицы и переулки. Стран-

ные улицы, на которых каждый дом то приседает на корточки, то вновь выпрямляется во весь рост.

Район газовой сети и газовых складов прилегает вплотную к обширным полям товарных станций Страсбургской и Северной железных дорог. Многочисленные складочные помещения этих станций построены в том, бессознательном стиле производственной рациональности, который постепенно вытесняет в современной архитектуре нелепые для нашего времени пережитки феодальных, античных, и раннекапиталистических стилей.

Буржуазную интеллигенцию, заведующую на Западе искусством и изящным вкусом, воспитывали на готике, ренессансах и барокках. Не мудрено, что она до самого последнего времени рассматривала строительную манеру производственных, складочных и транспортных зданий как отсутствие стиля. И только в XX веке уже, когда железо-бетонные и американские каркасные сооружения дали окончательную установку буржуазным мозгам — квадрат, куб, прямая линия, параболическая кривая получили архитектурное признание и права гражданства наравне со стрельчатыми арками, с завитушками, медальонами и химерами старинных, отслуживших свой срок, и практически больше ненужных сооружений.

Стальные парные линии путей обеих железных дорог, оползая и обтекая угластые, ребристые складочные и разгрузочные здания, соединяются за ними в два толстых пучка. Пучки воронками вытягиваются к центру города. Паровозные дымы, клубясь и разливаясь над городскими крышами, очерчивают линии железных дорог подвижным пунктиром.

Далеко на севере между расходящимися железнодорожными путями, у самых городских укреплений, находится угольная станция Северной железной дороги. Издали она — как небольшое серо-черное пятно. Чернота клубится над ней. На этой обширной станции имеется всего лишь два материала — уголь и железо. Уголь здесь — товар;

то, что приходит и уходит, о чем нужно заботиться и для чего нужно работать. Железо играет служебную роль. Оно существует только для угля, ради него. Оно образует заграждения, навесы, какие-то полуздания, полуангары с волнистой поверхностью. Между ними тележки, подъемники, фермы мостовых кранов и огромные цельные челюсти ковшей-черпаков. Серо-черные люди в одежде, не имеющей складок от угольной пыли, со странными предметами на головах. Они кажутся маленькими среди бесконечных штабелей горючего и бессильными рядом с спокойными взмахами разворачивающихся кранов, поднимающих на вытянутой руке огромные ковши, полные блестящих каменных глыб.

ТАМ, ГДЕ СРАЖАЛИСЬ ПОСЛЕДНИЕ КОММУНАРЫ

На южном склоне Монмартрского холма, почти у самого его подножья, расположен треугольник между площадями Пигаль, Бланш и Тринитэ. Это — главный увеселительный район буржуазного Парижа. Основные потребители увеселений — американцы, слегка разбавленные англичанами. Оплачивается здесь все долларами, в худшем случае фунтами стерлингов. Блеск и шик в силу этого здесь рекордные.

Порядочный американский буржуа, уважающий себя и неуважающий Европу, с Северного вокзала едет прямо в Фоли Бержер и приобретает билеты на вечер. Только после этого отправляется в гостиницу. Говорят даже, что наиболее богатые и американистые американцы заказывают билеты в Фоли Бержер еще с Нью-Йорка по радио.

Фоли Бержер — это «ревью».

Ревю — это театр обозрений.

Когда-то, когда буржуазия боролась еще с остатками феодальной аристократии за укрепление и расширение своей политической власти, и своего могущества, она создала театр обозрений, как едкую, бичующую, яркую сатиру. Содержанием обозрений были злободневные политические вопросы и проблемы общественной жизни. Это время расцвета, театра-ревю прошло безвозвратно. Буржуазии больше не нужно оружие политической сатиры. Театр-ревю выродился в показ со сцены фантастических феерий, в которых участвуют только самые красивые женщины, увешанные драгоценностями несметной цены. В увеселительном районе Монмартра улицы, задыхаясь, извиваясь, лезут в гору, и дома на них — либо гостиницы, либо кабаки.

Это—самое возвышенное место Парижа. Днем здесь нет ни блеска, ни богатства, ни даже веселья. Днем — это квартал, заселенный малозажиточными парижанами. Старые улицы и старые площади Монмартрского холма были последними оплотами коммунаров. Здесь великая Парижская Коммуна—наивная, неопытная в классовой борьбе, не сознающая своей великой цели и своих интересов, не умеющая защищаться, еще менее умеющая нападать, героически умирала, завещая пролетариям и угнетенным всего мира свой изумительный опыт борьбы, мужества, пролетарского героизма, поражения. Площадь Тринитэ была одним из стойких пунктов обороны, державшихся дольше других.

В самом центре Парижа расположено, как полагается, его брюхо, центральный рынок—Аль Сантраль. Как только перевалит за полночь, в районах, примыкающих к Аль Сантраль, в переулках, на улицах начинают появляться добротные крестьянские возы, груженные овощами и зеленью. У лошадей зады такие широкие, что ни в какие ворота не пролезут. Над копытами нависли метелки длинных черных волос. Так и подметают асфальт. Двигутся эти лошади спокойно, медленно и уверенно, словно танки.

К трем часам ночи, вокруг железных решетчатых павильонов прямо на мостовой возникают замечательные

сооружения из овощей. Рыжая морковь и снежно белая нежная редька складываются огромными прямоугольными массивами и таким образом, что зеленая ботва обращена внутрь, а сам корнеплод — кнаружи. Получаются сплошь рыжие и белые форты и валы в рост человека. Иногда применяются более сложные архитектурные приемы. В штабелях редьки углы выкладываются из моркови, и наоборот. Таким образом овощные сооружения раскладываются в два цвета. В течение часа овощи загромождают все свободное пространство на мостовой, на тротуарах, под арками павильонов, прилегая вплотную к решетке, подъездам и круглым железным писсуарам.

Небольшая асфальтовая площадь, расположенная к северу от рыночных зданий, отведена всецело под ягоды. В ивовых и лубяных корзинках — больших, поменьше и, наконец, таких маленьких, что продавать их можно только десятками, нанизанными на палочку.

Над этой частью рынка сладкий свежий запах пробивается даже сквозь обычную густую парижскую вонь. Но еще свежее, еще медвяней и слаще пахнет в широком проезде под главной аркой павильона. Здесь продают цветы. Их благоухание так сильно, что даже резкие запахи конского пота и конской мочи отступают на задний план и ступшеваются. Здесь продаются все виды дико растущих полевых цветов о полях и лугов департамента Сены. Здесь же в изобилии представлены садовые и даже оранжевые махровые цветочные виды и разновидности. Больше всего розы.

От овощного рынка к рынку ягодному путь лежит через долину цветов, вдоль прилавков, усыпанных свернувшимися на ночь цветочными чашечками. Широкозадые тяжеловозы своими мохнатыми ногами шагают по дороге, усеянной розовыми лепестками.

К шести часам начинают свою торговлю мясные, рыбные и прочие продуктовые ряды, помещающиеся внутри павильонов за их решетчатыми стенами. Овощные форты



Сена с тяжелым и неуклюжим речным транспортом и с великолепной громадой Эйфелевой башни.

к этому времени разрушены и снесены победоносной армией парижских домашних хозяек. Тяжкая вонь мясных туш и несвежей рыбы покрывает без остатка господствовавший здесь ночью бодрый и сладкий запах зелени, ягод и цветов.

Аль Сантраль — место знаменитое, отмеченное в мировой литературе. О нем Золя написал целый роман. Наиболее предприимчивые иностранные посетители Монмартра предпринимают под утро поход на центральный рынок. Это считается культурным занятием, чем-то вроде политпросветительской работы для цивилизованных пьяниц.

Стеклянная крыша центрального рынка едва видна от подножья Святого Сердца. Только опытный глаз отметит это маленькое пятнышко среди необозримо глухой чащи мощных каменных громад Парижа. Зато тотчас за ним хорошо и отчетливо видна грязно-зеленая полоса Сены, с бесчисленными мостами, с двурогим собором Парижской богоматери на острове Ситэ, с тяжелым неуклюжим речным транспортом и с великолепной громадой Эйфелевой башни. С соборных колоколен видна знаменитая панорама «девяти мостов». За Сенной начинается Латинский квартал. Там расположена большая часть высших учебных заведений. Там живет пестрая интернациональная, со всех стран собранная, армия буржуазной учащейся молодежи — воспитанников университета, лицеев, институтов и школ.

КАК ЖИВУТ НА ЛЕВОМ БЕРЕГУ СЕНЫ

Буржуазная молодежь любит пожить нескучно. Однако внешний вид жилых улиц Латинского квартала печален. Перепланировки и перестройки города, широко проведенные на правом берегу Сены после революции 1848 года, не коснулись Латинского квартала. Здесь улицы остались узкими и извилистыми, какими они были во времена ста-

ринных баррикад. На них возвышаются характерные пятиэтажные дома с гладкими фасадами без орнамента и без карнизов между этажами, с железными шторами-жалюзи, закрывающими окна снаружи, и с чугунными узорчатыми перильцами у подоконников. За перильцами летом стоят горшки с геранью. Дома слишком высоки для узких улиц и в улицах от этого — не то что сумрак, а легкая меланхолическая тень. Днем она косыми полотнами свисает с крыш домов и на тротуаре гуще, чем на уровне верхних этажей. Ночью, наоборот, на тротуарах колеблется бледный свет газа, а тень уходит на верхние этажи. И чем выше, тем гуще.

В Латинском квартале есть много улиц, по которым большую часть дня никто не ходит. Все жители с утра разбредаются по делам — кому куда надо и кто чем занят — и возвращаются только к вечеру. И целый день грустит улица в одиночестве. Жаль безукоризненного торца ее мостовых — хорошая вещь и зря пропадает.

Лучшее благоустройство квартала — Люксембургский сад. Он раскинулся между парижской обсерваторией и зданием сената. Сад разделан по всем правилам стиля ренессанс. С балюстрадой над цветочной площадкой, а летом с пальмами в кадках. Днем сад отдан детям, кроме тенистых аллей и тенистого ущелья из стриженных кустов, в котором с невыразимой печалью неторопливо струит фонтан Медичи свои мутные струи: в этом зеленом ущелье гуляют взрослые и разговаривают друг с другом тихими голосами, полушопотом.

У Латинского квартала два бульвара — Сен Жермэн и Сен Мишель. Каждый из них характерен по-своему. Сен Жермэн воплощает в себе печаль своего квартала. На этом бульваре почти не встречаются обычные кафе, и отсутствие их придает ему суровый вид. Мало на нем и торговых предприятий. Все больше немые, незрячие громады общественных зданий, учреждений, да жилые дома с пыльной зеленью жалюзи. Бульвар Сен Мишель жители этого квартала интернациональной буржуазной молодежи ласково назы-

вают—Бульмиш. Это—веселый бульвар. Тут сплошь кафе. Изредка втиснется между ними узенькая, как щель, табачная лавочка. Под навесами кафе, за столиками, стоящими прямо на тротуаре, летом посетители млеют в тяжелом жару раскаленного города. Тянут через соломинку ледяной сироп-гренадин, красный, как кровь, и слушают восторженную трескотню парижанок. Там, где кончается веселый Бульмиш, где тенистые аллеи Люксембургского сада уступают место газонам на площади Обсерватории, где глубоко в землю врыт и огражден высокой железной решеткой вокзал окружной железной дороги, там начинается район Монпарнас. Живут в нем художники. За Монпарнасом числились исстари три достопримечательности. Первая — кладбище, на котором неподалеку от братской могилы расстрелянных коммунаров похоронен русский революционер и террорист Гершуни. Вторая — улица Гетэ, с народным театром и увеселениями в народном духе. Третья—кафе Ротонда, главное место вечерних сборищ монпарнасских художников.

Недавно здесь, вблизи Ротонды, недалеко от улицы Гетэ и кладбища, выстроили шестиэтажный железо-бетонный гараж на полторы тысячи автомобилей. Окна у этого гаража не чередуются с простенками, как в обычных домах. Вдоль каждого этажа, от края до края, тянется одно сплошное непрерывное окно. И вечером серая громада здания шесть раз охвачена широким световым поясом. Машины взлетают в верхние этажи по наклонным плоскостям или поднимаются на лифтах. У входа—колонки бензиновых автоматов.

К югу от Латинского квартала и квартала Монпарнас начинается суровая область. Там Париж перестает быть обильным. Бедность, а за ней и прямая нищета в кривых переулках и утомительно длинных улицах выпирают наружу облупившимися фасадами. На каждом углу, через каждые девять шагов гостеприимно открываются двери дешевых, кабачков — «бистро». Здесь молодое кислое, но достаточно пьянящее вино дешевле минеральной воды, здесь добрую

рюмку коньяка или абсента наливают за такую ничтожную монету, что она, наверно, найдется в складках кармана любого безработного. Опьянение стоит так дешево и так предупредительно заготовлено для каждого желающего, а жизнь в этих мрачных, запущенных кварталах, наполненных запахом дешевого оливкового масла и гнилых овощей, так беспросветно тяжела, что в «бистро» тянутся все —



Часто рабочие семьи принуждены селиться в баржах, выброшенных на берег канала и негодных более для навигации.

и фабричный рабочий, и незадачливый шофер городского такси, и фонарщик, слегка разжижающий по вечерам сумрак этих улиц водянисто бледным газовым светом и погружающий их снова в полный мрак за полночь. Ходят в «бистро» и безработные, и женщины, и даже подростки.

В богатом Париже, не страдающем от безработицы, есть рабочие, для которых даже самое скверное жилище в полуразвалившемся доме на окраине — недоступная роскошь,

Часто рабочие семьи принуждены селиться в баржах, выброшенных на берег канала и негодных более для навигации.

Убогие кварталы с перенаселенными домами и переполненными «бистро» уходят далеко на юг, до самой окраины города, до парка Монсури, который разделан с подлинным буржуазно-парижским изяществом и так же чужд и непонятен в этом районе, как брильянтовая сережка в ушах фабричной работницы.

За улицами рю де ля Глясьер и рю Тольбиак, за корпусами центральной парижской мельницы, элеватора и холодильника, начинается фабричный район. С величайшим удивлением натыкаешься здесь на совершенно неожиданное название улиц. Улица Жореса. Почему в этом буржуазнейшем из всех городов целая улица, хотя и пригородная, отдана имени подлинного вождя пролетариата? В каждой стране буржуазия придумывает и применяет, в зависимости от общих условий, свои особые приемы и методы классовой борьбы, проявляя иногда поразительную находчивость в изобретении приемов обманывания широких и недостаточно сознательных слоев пролетариата. С этой целью парижская буржуазия похоронила Жореса в Пантеоне и назвала его именем какую-то заваливающую улицу на окраине.

За улицей Жореса дымят высокие трубы механических и электротехнических заводов. Дальше тянутся спортивные площадки рабочих клубов. В дождливую погоду на плохих мостовых густая грязь, и жители ходят в высоких кожаных гетрах. Здесь через Сену перекинут мост, висящий на гигантских пучках стальных тросов. Постройка этого моста была задержана империалистической войной и длилась более десяти лет.

Основой планировки Парижа и разбивки его улиц является площадь-звезда, с расходящимися во все стороны проспектами и бульварами. Этот мотив повторяется и у самой юго-восточной окраины Парижа. Здесь в центре звезды — площадь Итали.

СРЕДНЕВЕКОВАЯ МАНУФАКТУРА

Неподалеку от площади Итали находится фабрика гобеленов. В своем роде любопытнейшее предприятие. Это — средневековая мануфактура, сохранившая до наших дней в полной неприкосновенности средневековое оборудование и средневековую технику. Предмет производства — ковры-картины, так называемые гобелены и савоннери. Предприятие было основано в XVI веке французскими королями, и вся продукция предназначалась для королевского обихода. В настоящее время ковры вырабатываются для «общественных нужд». Вероятней всего, продаются за бешеные деньги американским богачам.

Трудно представить себе, для каких иных «общественных нужд» могут понадобиться буржуазной республике королевские ковры-картины.

Две основные мастерские мануфактуры представляют собою узкие светлые коридоры. Пол паркетный такой неистовой натертости, что ходить по нем боязно, как по зеркалу, и световые зайчики от него отражены на потолок и на стены. Вдоль коридора стоят в один ряд против света громоздкие неуклюжие, вертикальные Станки. Основа ковров, состоящая из толстых прочных ниток, похожих на струны контрабаса, натянута сверху вниз и висит от потолка почти до самого пола. Процесс работы организован с нерациональностью, для нас уже совершенно непонятной. Так, рабочий-ковровщик во все время работы стоит позади изготавливаемого им ковра и спиной к картине, которую он копирует.

Он подбирает цветные нити и шьет тончайший и нежнейший цветовой узор, глядя на свою работу сквозь основу в зеркало, помещенное перед лицевой стороной ковра. Работа вся ведется, разумеется, вручную. Для каждого ковра в дело идет более сотни челноков. Никакие

тончайшие плетения крепостных кружевниц, никакие вышивки монастырских рукодельниц не могут сравниться с работой гобеленов по тонкости и чудовищной, почти сверхъестественной кропотливости. Средняя производительность высоко квалифицированного рабочего на этом производстве — один квадратный метр ковровой ткани в год.



Средняя производительность высоко квалифицированного рабочего в производстве гобеленов — один квадратный метр ковровой ткани в год.

Все в порядке, дорогой товарищ! Не протирай глаза и не ищи опечатки. Один квадратный метр в год!

Со всеми накладными расходами такой метр стоит не менее пяти-шести тысяч рублей золотом. А весь ковер вгоняется в цену от 20 до 60 тысяч золотых рублей. Один ковер стоит столько, сколько целый современный гараж, хорошо оборудованный и снабженный двумя десятками первоклассных американских машин.

Люди, которые работают на ковровых станках этой трехсотлетней мануфактуры, не похожи на современных парижских рабочих. В большинстве — это потомки средневековых крепостных и полукрепостных, обученных королевскому ковровому делу.

По своей исключительной квалификации ковровщики — мастера-одиночки вымершего цеха. По своему положению они скорее всего могут рассматриваться как своеобразная каста государственных чиновников. Во всяком случае многие из них, кто помоложе, и за работой одеты с истинной парижской элегантностью. Все в крахмальных воротничках, иные с манжетами.

Беглое ознакомление с образцами в находящемся здесь же музее убеждает, что старинные ковры по своим картинным качествам много выше тех, что изготавливаются в настоящее время. Очевидно, для производства хороших гобеленов недостаточно сохранить одни только допотопные методы производства.

Расцвет этого искусства возможен был только при наличии крепостного права и в обстановке феодальной придворной культуры.

Небольшая гобеленовская фабрика не видна от подножья церкви Святого Сердца. Не видна отсюда и вся юго-западная окраина Парижа. Расплывается в серой туманной дали.

КАК В ПАРИЖЕ ПЬЮТ, ЕДЯТ И ВЕСЕЛЯТСЯ

Париж лежит в переходной зоне между европейским севером и югом. Туземное население -- полуюжане, И внешность города носит полуюжный характер. Полуюжен стиль его жилых домов. В них окна доходят до пола комнат и не имеют подоконников, вместо них огаждены чугунными решетками. Каждое окно таким образом -- зародыш бал-

кона. У каждого кафе и многих лавок над входом навис парусиновый навес, выступающий почти на всю ширину тротуара. А на бульварах тротуары шириной своей не уступят иной московской улице. Это вызвано необходимостью— иначе не вместить бы им многотысячных толп пешеходов. Под навесами кафе и ресторанов прямо на панели стоят летом столики. Тут и пьют, и едят, и наслаждаются. Парижанин любит быть на открытом воздухе, он привык жить на улице. Сам термин «уличная жизнь» возник и мог возникнуть в одном только Париже. В северных городах улицы служат лишь для сообщения и для движения по ним. В Париже они предназначены непосредственно для жизни. Для парижского обывателя и мелкого буржуа его улица — это клуб. Многие особенные черты прошлых французских революций, живописную наглядность свойственных им событий нужно объяснить значением улицы в жизни парижан.

Одним из результатов полуюжной уличной жизни являются умение и привычка парижан общественно веселиться. Это сказывается во время больших национальных праздников. Особенно во время карнавала на масленице и в день праздника Великой революции, в день взятия Бастилии—14 июля. Современному французскому обывателю вообще, а парижскому в частности; давно нет никакого дела до революции, бывшей полтора столетия тому назад. Свое право свободной торговли, свободной конкуренции, а главное—неограниченной эксплуатации наемного труда, он рассматривает как вечный естественный закон природы и вовсе не хочет думать о том, что это право лишь сравнительно недавно было завоевано его предками в кровавых и жестоких революционных схватках. Парижский обыватель ненавидит всякую революцию и всякую гражданскую войну, так как безошибочно угадывает, против кого она может быть направлена в настоящее время.

Однако праздник есть праздник, если даже он посвящен революции. Парижанину нужен лишь повод публично повеселиться. И в этот день на перекрестках, на легко сколо-

ченных из теса эстрадах играют оркестры музыки. Время от времени гремит когда-то революционная, теперь официально скучная марсельеза. В промежутках между марсельезами по улицам рассыпаются ритмы захватывающих танцев американских фокстротов в первую очередь. Чуть не с утра и до глубокой ночи пляшут парижане на перекрестках под эти оркестры, заплясываясь до изнеможения. Над Сенной стоит разноцветное зарево от фейерверков. Как легкий теплый летающий летний снег, кружится в воздухе разноцветное бумажное конфетти. Трамваи, автобусы, мостовая и люди густо ими посыпаны. Дворцы и большие общественные здания обведены по карнизам и граням газовыми трубками. В трубках частые и мелкие отверстия и над ними колеблются маленькие язычки газового пламени. Ветер задувает эти язычки целыми рядами. Они быстро гаснут один за другим, как-будто их кто-то срезает. И сейчас же снова один за другим загораются. Волны огня и тени бегут от этого по всем иллюминированным зданиям.

Шум и гул, и свет, и движение в таких количествах, что усидеть у себя в комнате и заняться чем-нибудь, к празднику не относящимся, совершенно невозможно. Испытываешь почти физическое принуждение, выйти на улицу, и если не принять участие в праздновании, то хоть присмотреться к нему.

Весело и безмятежно празднуют парижане свой революционный праздник. Если не считать, конечно, мелких инцидентов. Того, что кое-где в рабочих кварталах сквозь марсельезу и фокстроты прорвется вдруг грозная волна «Интернационала» или задорно отважная мелодия «Карманиолы». Но едва лишь успеет прозвенеть над улицей:

Эй, живей, живей
на фонари буржув вздернуть...

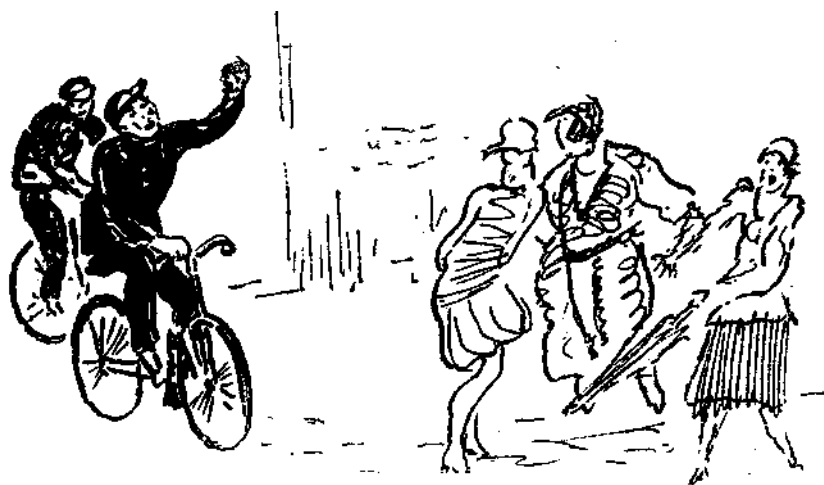
как тотчас же проворные полицейские крылатки налетят со всех сторон, рассекая толпу, как миноноски рассекают

иорские волны, и нарушители благопристойной радости буржуазного праздника немедленно изымаются из обращения.

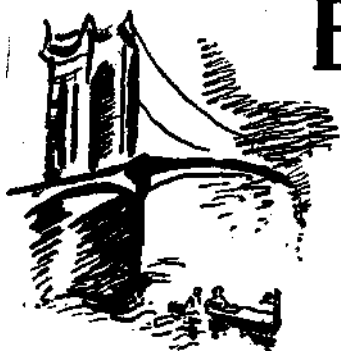
Нигде пролетарская революция не разольется так оживленно и бурно, как по звездным площадям и широким улицам прекрасного города Парижа.



ЛОНДОН



ЛОНДОН



Если вам скажут, что Лондон — столица величайшего империалистического государства, что это — центр колониального порабощения большей части земного шара, крупнейший центр мировой торговли, величайший мировой порт — все это будет правильно.

Но, если кто-нибудь станет утверждать, что Лондон—глав-

ный город Англии, не верьте.

Лондон вовсе не город.

Посмотрите на большую карту Англии. На ней точки, кружки, квадратики и многоугольники отмечают многочисленные города.

Но напрасно вы стали бы искать значок, обозначающий Лондон.

Такого нет на карте.

В юго-восточном углу острова через целую часть страны, орошаемую нижним течением Темзы, широко напечатано жирным шрифтом — Лондон.

ТЕРРИТОРИЯ И НАСЕЛЕНИЕ

Лондон и в самом деле представляет собою особую часть Англии, территориально небольшую, но наиболее густо населенную. Здесь сконцентрировано около 20% населения страны. Когда-то были здесь разбросаны многочисленные города, городки и поселения, отделенные друг от друга полями, пастбищами и лесами. В центре их находилась старая столица государства — город Лондон. Теперь ни старого города Лондона ни окружавших его когда-то поселений нет больше. Все это слилось в единое целое, охваченное общим названием — Грейт Лондон, Большой Лондон.

Даже опытный человек, даже житель этой страны, подъезжая по железной дороге, не может сразу определить, когда поезд входит в пределы того, что можно назвать Лондоном. Появляются дома и улицы, поезд скользит мимо каких-то вокзалов. Сквозь серый наплыв тумана видны контуры высоких и узких зданий, под железнодорожными виадуками проносятся автомобили и расплываются красные пятна автобусов. Сомнения нет, что вы в пределах большого города. А так как никаких иных городов, согласно английской географии, в этой части страны, кроме Лондона, быть не должно, то вы и думаете с уверенностью про себя:

— Лондон.

Ваши попутчики и соседи по вагону глядят в окна и говорят безапелляционно;

— Лондон.

И тут же все кончается. Так же быстро, как и началось. Исчезает из глаз. Пропадает бесследно. Поезд бежит по равнине. Кое-где виднеются группы деревьев, и от края до края горизонта зеленеет яркая и сочная английская трава.

Что же это было? Вы оглядываетесь кругом и на всех лицах в купе читаете отражение собственного недоумения.

Через несколько минут поезд уже снова ныряет среди домов, виадуков и станционных перронов. Вы на все смотрите с недоверием и думаете:

— Второй раз не надуешь!

Невзирая на ваше заклинание, дома и улицы не хотят исчезать. Пронесются мимо безостановочно вереницей, сплетаются все гуще и гуще, движение по ним все плотнее и оживленнее. Никаких сомнений больше быть не может. И когда вы вздыхаете с облегчением человека, разрешившего тяжелые сомнения:

— Лондон!

тогда все опять сразу исчезает. Снова зеленые рощи и ласковая трава..

И так игра эта повторяется много раз, доводя вас до совершенного изнеможения.

Когда же поезд, наконец, влетает в станционный тупик, и вы сходите на длинный перрон, вдоль которого с одной стороны стоит прибывший поезд, а с другой — вереница такси, вы не знаете и никак не можете сказать, когда же, на самом деле, начался этот город и сколько времени поезд мчался в его пределах.

Сами обыватели Лондона не имеют правильного представления о размерах его.

Однажды предприняли мы под руководством коренных лондонцев большую воскресную прогулку и попытались пешком выйти за город. После обеда тронулись в путь. Знакомые нам районы центральные и смежные с ними мы проехали на подземке и на автобусе. На это ушло не многим больше часа времени. И лишь тогда зашагали пешком, когда появились признаки окраины. Эти признаки в Лондоне заключаются отнюдь не в уменьшении уличного движения. В воскресные дни окраины оживленнее центра. Чем ближе к загородным местам, тем гуще идут автомобили и автобусы. В центре тихо. Редкие механические экипажи раскатываются по гладкому асфальту, как горошины по подносу. Пешеходов, гуляющей публики в праздничный день в цен-

тре и вовсе нет.. Там тротуары пусты, как королевские апартаменты после закончившейся аудиенции. На окраинах в отношении пешеходов бывает различно. В кварталах, заселенных зажиточными лондонцами, и в воскресные дни людей на улицах немного. Все сидят дома, либо уехали кататься по Темзе, либо отправились ко взморью. Бедноте и дома не сидится и за город не ездит. В домах неуютно, а за поездку платить нечем. В бедных районах в праздник все население на улице. Как для английского буржуа естественно и характерно сидеть в часы досуга в клубном кресле, так для лондонского бедняка обычно проводить свой отдых, стоя на улице и прислонившись спиной к стенке.

Окраина, куда мы заехали, была бедной. Нам весело шагалось среди неуклюжей, неумеющей бездельно гулять рабочей толпы и среди ребятишек, кубарем катящихся за своими мячами. Шли долго ли, коротко ли — стали уже попадаться незастроенные плешинки и только что отстроенные, незаселенные еще Домики. Казалось — нет сомнения — через четверть часа мы будем шагать уже по зеленой мякоти пригородного луга или устроим привал в тени убогой рощи, среди окурков, клочков оберточной бумаги, апельсиновых корок и колбасной кожицы. Большая лужайка, действительно, не замедлила открыться перед нами. Но тут с нами случилось буквально то же, что случается с поездом, подъезжающим к Лондону. Промаршировав с четверть часа по сельской природе, мы снова уперлись в дома и в улицы.

Спросили, что за город? В ответ нам назвали имя одного из южных лондонских районов. Усомнились, подумали: не однофамилец ли? Справились еще раз — ошибки нет, мы все еще не достигли границ Большого Лондона. Открытый нами в результате долгого пути отдаленный район закончился несколькими теннисными площадками, краем футбольного поля и неправильным пустырем, на котором ничего не было — ни травы, ни даже земли. Был он засыпан неизвестно чем.

Тем временем туманность лондонской дали превратилась в сумерки. По ту сторону пустыря замелькали газовые



То, что было некогда Лондоном, то теперь является лишь централь-
ным районом всей этой застроенной домами страны.

фонари. За фонарями мы нашли улицу, на которой также ничего не было, даже домов. По обе стороны — два серых каменных забора.

Подошли к полисмену, спросили, что за местность. В ответ — английское слово, трудно уловимое и для нас ничего незначащее.

— Ведь это не Лондон? — допытывались мы. И голос наш дрожал от боязни.

— Лондон, — ответил полисмен, дружелюбно улыбнувшись.

Мы вернулись домой на автобусе, который привез нас с того края света. Был час ночи. Тела наши ныли, а того места, где кончается Лондон, мы все-таки не увидели.

То, что в средние века было Лондоном, теперь является лишь центральным районом всей этой застроенной домами страны. Сити оф Лондон и Сити оф Уэстминстер. К ним прилегают районы Хоборн, Ислингтон, Уайтчапль, Боро, Саутварк и прочие.

Удивлен и необычен Сити оф Лондон. Это — большой, миллионный город. Любому государству такого города на столицу вполне хватило бы. Но в городе этом вовсе нет жителей.

В центре Сити расположена Банковская площадь, по лондонскому коротко — Бэнк. Мостовая площади настлана на стальные своды. Под мостовой, под сталью раскинулась в глубине обширная станция подземной железной дороги. Вокруг станции — кольцевая подземная галлерея, от галлереи — выходы на все углы площади. В центре станции три самодвижущиеся лестницы, широкие, как три водопада, спускают людей к поездам или вывозят их наружу. В Сити есть, кроме этого, еще много подземных и надземных вокзалов. А автобусов здесь столько, что из-за них временами не видать ни мостовой, ни противоположного тротуара. Не меньше миллиона людей приезжает ежедневно к девяти часам утра в Сити. И большая часть их проливается через площадь Бэнк, через ее подземные лестницы-водопады.

И целый день, вплоть до пяти часов вечера, работает и волнуется и торгует Сити — миллионная торговая столица мира. А к пяти часам все население вновь покидает его. Устремляется к подземной дороге, к вокзалам, к автобусам с такой поспешностью, как-будто все здания охвачены пламенем или по узким улицам грохочет наводнение. После пяти часов вечера Сити оф Лондон более пуст, чем город, все население которого как бы вымерло от чумы и в нем не осталось даже покойников.

В лондонском Сити никто не живет. Одни только ночные сторожа.

Мало живут также и в других центральных городах, из которых состоит Лондон. Здесь работают, служат, занимаются своими делами. Жить уежают в города окраинные. В Хэм—стэд, Брикстон, Ричмонд, Бэknэм, Кью и разные другие, на север, юг и на запад. На востоке — Лондонский порт.

В Лондоне есть все: дома, улицы, банки, акционерные компании, фабрики, заводы, универсальные магазины, парки, железные дороги, калифорнские фрукты, доки, кино, рестораны, тюрьмы, королевские дворцы, гвардейские казармы, австралийское мороженое мясо, холодильники, океанские пароходы, парламент, Вестминстерское аббатство и даже советское полпредство с красным флагом и советским гербом.

Если устроить парад всем семи с половиной миллионам лондонского населения, то впечатление будет такое, что живут в Лондоне одни только клерки. Фабричные рабочие, буржуазия, портовые грузчики, королевская гвардия — все это теряется, растворяется в социально-серой, социально-тупой массе клерков. Как капля спирта в бочке воды.

Клерки заполняют все дома лондонского Сити, от подвалов до верхних этажей. Они же населяют все жилые районы на севере и на юге. Все подземные и надземные поезда заняты преимущественно перевозкой клерков. Под них отведены в часы обеда и завтрака все столики в городских кафе и ресторанах. Им отданы места во всех кино.

Клерк — это служащий.

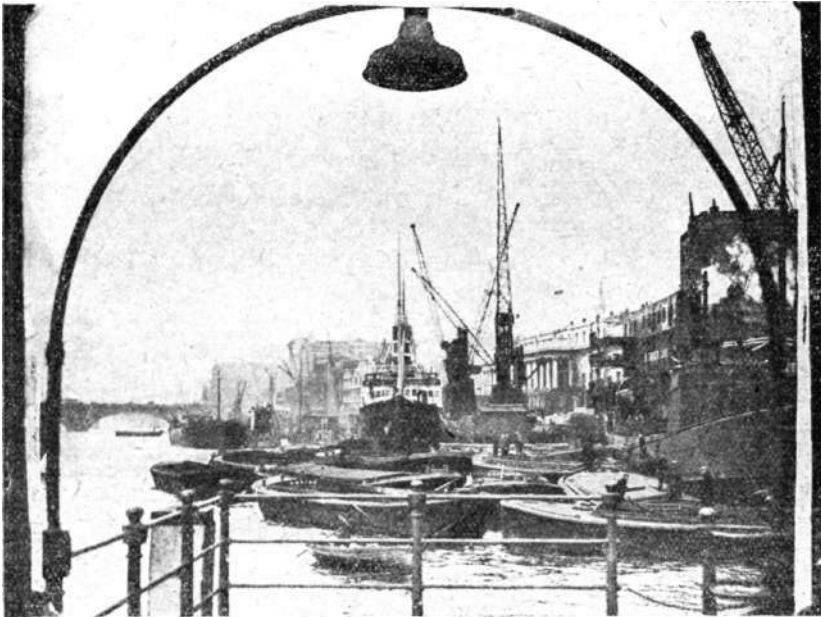
Лондонские клерки, разумеется, англичане. Но не следует думать, что они похожи на тех прекрасных, хорошо сложенных юношей с резкими энергичными чертами лица, которых нам показывают на американских и английских фильмах. Или на сухих, высоких, крепких и жилистых англичан, предприимчивых мореплавателей и жестоких колонизаторов, о которых написано столько занимательных книг. Лондонский клерк не отличается хорошим телосложением. Он, обычно, невысок ростом, сутул, слабогруд, либо плечи неровные. Наследственный геморрой придает блеклый оттенок его лицу. В беспокойных глазах его выражение усталости не исчезает даже и по воскресеньям.

ЧЕРНАЯ РЕКА И СЕРЫЕ БЕРЕГА

Река Темза делит Лондон примерно пополам. Мостов через Темзу столько, сколько нужно, чтобы четыре миллиона человек, живущих на одном берегу, могли ходить по делу и в гости к четырем миллионам, живущим на другом берегу. Первый мост Башенный. На двух его быках-устоях возвышаются две высочайшие четырехгранные башни. Между ними половинки разъемного моста поднимаются по обе стороны к башням, как два гигантских шлагбаума. Английское имя его — Тауэр Бридж. Рядом стоит старинный замок, тюрьма и казарма Тауэр оф Лондон. Сюда некогда революционная английская буржуазия сажала своих королей и королев, здесь совершались тайные и явные политические убийства.

Мимо подъемных шлагбаумов Башенного моста большие морские пароходы проходят по Темзе вверх до самого Лондонского моста, к многоэтажным складам и холодильникам. Если смотреть на Лондонский мост с высоты аэропланного

полета, он представляется узким асфальтовым потоком, перекинутым через широкий водный поток реки. По асфальтовому фарватеру утлыми лодками плывут автомобили и бесконечными вереницами тянутся красные баржи автобусов. В речном фарватере суда не столь красочны, менее быстры и менее проворны. Оба потока глубоко залегают



Большие морские пароходы проходят по Темзе вверх до самого Лондонского моста, к многоэтажным складам и холодильникам.

среди живописнейших искусственных каменных скал — громадных деловых домов, элеваторов, складов, церквей, монументов и всякого рода хитроумнейших транспортных сооружений.

Над Темзой туман неизбежен, как небо над степью. Вода в Темзе густая и бурая, подобная суслу на торфяном болоте. В туманной мгле на буром сусле плавают белые морские чайки, как-будто кто-то набросал в реку охлопков ваты.

У Темзы нет набережных: высокие стены зданий — ее берега. Даже парламент, здание огромное, тяжелое и готическое, всем фасадом своим прет с берега прямо в воду. Под мостами Лондона — Темза всего лишь небольшая английская река, но приливы и отливы у нее высоки и глубоки, как у открытого моря. Когда наступает прилив, глубоко сидящие груженные баржи скрипят и покачиваются на коротких причалах под вращающимися подъемными кранами между мостами Уотерлоу, Саутварк и Блэкфрайэр. В этом районе склады тянутся у воды сплошной стеной. Пробраться к реке можно лишь узкими темными переулками-туннелями, прорезанными в толще складов. Они угрюмы, как уголовная хроника. Крысиными норами выводят сомнительные эти туннели к реке, к стертым склизким каменным ступенькам, спускающимся глубоко под воду. Если проходы эти предназначены не для самоубийц, если эти ступеньки не для того, чтобы тайно спускать черной ночью в черную воду трупы убитых, то я не знаю, для чего они сделаны.

Во время отлива дома и склады вылезают из речной воды на сушу. Баржи садятся на дно, и вода из-под них уходит далеко к середине реки. Тогда всем, видно, по какому руслу заставляют течь Темзу в Лондоне. Вместо традиционного речного песка у нее мелкий истертый, источенный водою уголь. Вместо речного ила — набухшая водой тяжелая сажа. Впрочем, и вода-то в Темзе процентов на 80 состоит из нефти и машинного масла.

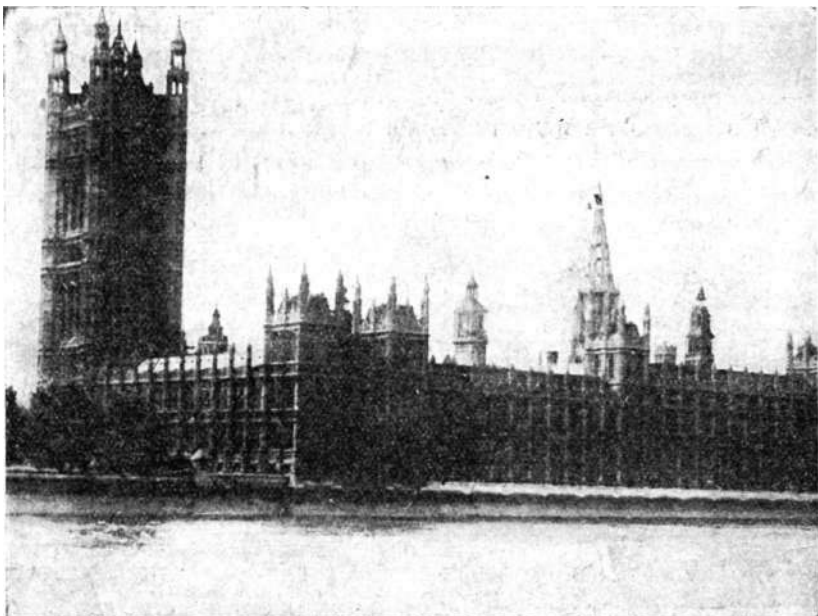
У Саутварк Бридж подъемные краны с подвижными шарнирными головками с утра и до темноты сочувственно кивают Темзе, одетой в нефть, уголь и в изъеденный копотью кирпич.

Фабричная труба торчит из-за кранов и так старательно поливает речной туман угольной гарью, как-будто ее только для этого дела здесь и поставили.

Расчетливые англичане хорошо использовали свою столичную реку. Вверх от лондонских мостов она отведена под

отдых и развлечения, вниз — под тяжелый труд и суровый быт порта.

Почти на опушке Ричмондского парка в тишине и в зелени стоит автомобильный завод Лейланд, изготовивший первые московские автобусы. От Ричмондского парка до парка Хэмптон на много километров вверх по реке по бере-



Парламент, здание огромное, тяжелое и готическое, всем фасадом; своим прет с берега прямо в воду.

гам Темзы и на ее зеленых островах стоят непрерывными рядами легкие летние жилища. Это — особого рода речные дачи, предназначенные для отдыха и спорта. Такую дачку лондонский клерк, из наиболее зажиточных, снимает на две-три недели, на срок своего отпуска. Вместе со своей семьей наслаждается он здесь отсутствием привычного комфорта городской квартиры, запахом реки, зеленью и прекрасным голосистым своим граммофоном. Снимают дачку,

кроме клерков, разные спортивные клубы или просто группы отдельных спортсменов. Дачные домишки на Темзе построены затейливо и прихотливо. Иногда дом сооружен на барже, может переплывать по реке с места на место и внешним видом своим грубо подражает океанскому пассажирскому пароходу. Иногда он стоит на высоких сваях, а под ним устроена бухта-док для одной или нескольких лодок. Встречаются подделки под японские легкие домики с раздвижными стенами.

По воскресеньям Темза от берега до берега, от всячего моста в Ричмонде и до плотины в Хэмптон Корт наполнена всякими пловучими средствами: небольшими пароходиками, моторными лодками, спортивными гичками и, наконец, особыми медлительными плоскодонными мелкими безвесельными лодками. Последних очень много. Местами они идут так густо, как на наших реках лед во время ледохода. Такая лодка — это один из немногих способов массового наслаждения, массового развлечения и отдыха, предоставленных лондонскому клерку. Плоскодонка так мелка, что сидеть в ней нельзя, — можно только лежать. Дно ее выстлано мягкими подушками. По проволочному каркасу над всей лодкой натянута зеленая брезентовая палатка, которая по желанию может открываться и закрываться. Клерк арендует лодку на все воскресенье. Залезает под палатку со своей девушкой и берет с собою провизию и граммофон. До обеда граммофон играет без перерыва, и палатка снята, чтобы не мешать клерку и его девушке наслаждаться солнцем, воздухом и рекой. После обеда граммофон молчит, палатка закрыта и лишь иногда из-под полы свешивается через низкий борт сонная рука.

Вниз по течению от Башенного моста Лондон тянется еще много километров вдоль реки. Здесь расположены целые обширные города — Степнэй, Поплэр, Дептфорд, Гринвич и др. Весь этот район относится к территории Лондонского порта с его многочисленными доками и с непрекращающимся судовым движением по речному фарватеру.

Малая речка Темза, чувствуя близость моря, разливается широким потоком, превосходящим Неву и Эльбу.

Вниз от разъемного Башенного моста нет больше мостов через Темзу. Оживленные портовые берега требуют, однако, постоянной энергичной связи. Она поддерживается большими паровыми паромыми и подземными туннелями, проложенными под рекой.

Вульвичский паром представляет собою большой широкий плоский двухтрубный пароход, на верхнюю /палубу которого въезжают экипажи, грузовые повозки и автомобили. На устойчивом, некачающемся пароме хорошо между низкими зеленеющими берегами. Приятно перерезать путь какому-нибудь океанскому пассажирскому судну и в непосредственной близости удивляясь разглядеть непостижимую высоту его стремительного и острого носа. Хорошо на пароме, и быстро-сильные паровые машины перекинут тебя с берега на берег скорее, чем сам по мосту пройдешь. Жаль только—пропускная способность парома недостаточна для движения через Темзу. У въезда на паром бывает такое скопление экипажей, что приходится иногда по получасу дожидаться очереди. Потребность связи с достаточной пропускной способностью заставила строить туннели. Всего их проложено под Темзой четыре. Один из них железнодорожный, один для пешеходного сообщения и два универсальных — для экипажей, автобусов и иных средств передвижения.

Когда спускаешься по отлоному скату туннеля Блэкуолл, кажется, что неизменно уходишь в подземную глубину. Погружаешься в сумрак серый, как темное английское сукно. Словно желтые пуговицы на суконном мундире насажен на туннельный сумрак длинный ряд электрических лампочек. Посредине туннеля—круглый зал, вернее, площадь. Вдоль стен широким развернутым винтом поднимается винтовая лестница. По лестнице можно выйти на вышку. Вышка представляет собой оконечность гигантской стальной трубы, поднимающейся над поверхностью Темзы, подобно коралловому острову. По этой трубе вылезает из недр, из пучины

на поверхность реки, как водяное чудо, как чудо человеческой техники и предприимчивости. Большие морские и океанские пароходы проплывают запросто мимо, и буксиры поглядывают на тебя, словно не прочь присесть с тобой рядом на край трубы и поболтать о тумане и о бодрой волне прилива.

Туннель ведет из Поплэра в тот самый Гринвич, где находится знаменитая обсерватория и через который проходит по убеждению английских империалистов первый земной меридиан. В географии написано, что Гринвич — городок, расположенный недалеко от Лондона. Не верьте: Гринвич — это часть Лондона.

ЧТО ПРОИСХОДИТ В ТУМАНЕ

В той же географии, в которой неправильно говорится про Гринвич, совершенно верно написано о большой реке, которая наискось течет через весь Атлантический океан. Она шире Темзы, шире Рейна, Волги, Амура и даже самой Амазонки. На суше такой реки и быть не может — она заняла бы слишком много места. Вода в этой атлантической океанской реке теплая и называют реку эту, как всем известно, Гольфштремом. Великобританские острова стоят посреди Гольфштрема, как волнорезы моста посреди широкого потока. Теплый воздух над Гольфштремом несет с собой водяные пары из жарких стран. Над Великобританскими островами пары сгущаются и окутывают всю страну туманной одеждой.

В зависимости от того, какая погода над Атлантическим океаном и какая над островами, туман бывает то гуще, то реже. Обыкновенный туман называется — мист. Иногда он сгущается в плотный, ватный, влажный, непроницаемый покров, молочно-сизый над морем и желто-серый над остро-

вами. Тогда его называют — фог. Суда на море замедляют свой ход, сирены кричат непрерывно, звонят монотонно в колокола. В больших городах замирает уличная суэта. Случается фог такой совершенной непроницаемости, что даже железнодорожное движение делается невозможным.

Лондон лежит в юго-восточном углу острова, поодаль от главного течения Гольфштрема. И знаменитые лондонские туманы сами по себе для английских понятий не так уж сильны.

Мне довелось побывать в лондонском фогe.

После конца занятий я отправился, как обычно, домой на подземке. Переезд продолжался около получаса. Когда лифт вынес меня из подземной стальной трубы на поверхность, по всему станционному зданию ходили сизые дымные клубы. Электричество освещало их изнутри желтыми бликами зарева. Видно было, однако, что это — не пожар, так как люди шли совершенно спокойно. Выйдя из подъезда, я подумал, что ошибся станцией — не видно было ни знакомой улицы, ни привычных предметов. Присмотревшись, с удивлением убедился, что не видно вообще ничего — ни домов, ни мостовой, ни фонарей, ни освещенных витрин — словом ничего. Большая толпа, вышедшая вместе со мной из станционного здания, сразу исчезла куда-то, как будто за поворотом станции был крутой обрыв и все люди сорвались и провалились в него. Я остался один. Повернул в нужном направлении и пошел привычной дорогой, не узнавая ее. Через несколько шагов над моей головой внезапно и неожиданно среди совершенного мрака вспыхнул газовый фонарь. Он осветил мутно-желтое пространство на полтора шага вокруг себя, и туман, освещенный изнутри, стал похож на внутренность мясного студня. Едва я сделал один шаг от фонаря в сторону, как свет исчез, сгинул, и потух так же внезапно, как и появился. Стало вокруг еще черней. Подземный мрак, который окружает углекопа, когда от взрыва тухнет его лампочка Дэви, дает недурное представление о черноте лондонского фoga. Мореплаватель,

погруженный в непроглядную мглу безлунной и беззвездной-океанской ночи, находится в лучшем положении, чем лондонский житель во мраке фюга. У мореплавателя есть его компас и карты, у лондонца, застигнутого фюгом, нет ничего, чтобы определить направление своего движения.

Для безопасности я решил итти посредине улицы. Когда считал, что вышел на середину, внезапно ударился об острый выступ какого-то дома. Казалось, что в этой чортовой неразберихе даже здания потеряли ориентировку и, не зная больше, где им стоять, стали попадаться людям под ноги в самых непредвиденных местах. Взяв курс в сторону от дома, на который наткнулся, я очутился в объятиях какого-то живого существа. Судя по голосу, существо было женское. Услышав ее восклицание у самого своего уха, я понял безнадежный испуг и гибель столкнувшихся на море в тумане кораблей. Мы стали осведомляться друг у друга о том, где левая и где правая сторона. Никто из нас не знал этого. Англичанка крикнула что-то так, как кричат, переключаясь, потерявшие друг друга в лесу. В ответ совсем близко раздались голоса, сдержанный смех, шарканье. Пошли на звуки. Едва сделали мы два шага, как туман отделил меня от моей спутницы, я навсегда потерял ее.

Спотыкаясь о канавки тротуара, натываясь на людей и фонари, выбив из седла злополучного мотоциклиста, тщетно пытавшегося переплыть туманное море, я все же нащупал в конце-концов свой поворот, находившийся в двух минутах ходьбы от станции. Считая руками дома, подъезды и окна, перебирая их на ощупь, как католический монах перебирает четки, я отыскал свою дверь и пробрался домой. Хозяева были искренно удивлены: «Неужели вы смогли найти дорогу от станции?» Я удивлялся еще больше их.

Наверху в моей комнате электричество светило тускло, и в пылающий камин тянулись неясные полосы желтого тумана. В ноздри, в глаза, в уши и в углы рта набились плотные пыжи сажи. Я умылся и с огорчением посмотрел в таз. У нас дома обязательно подумали бы, что в этом

тазу я вымыл свои ботинки. Разделся, поднял одеяло и с головой нырнул в туман, который забрался в постель мою раньше меня.

Описанный туман длился шестьдесят восемь часов без перерыва, то слегка рассеиваясь, то достигая невероятной плотности. В моменты наибольшего сгущения тумана движение в городе прекращалось. Когда туман редел настолько, что можно было различать предметы на расстоянии трех или пяти шагов, автобусы, машины и люди снова пускались в свое неверное странствование. Кондуктора трамваев и автобусов, застигнутых в пути туманной непроглядностью, сходили с своих вагонов и машин и шли впереди, нащупывая дорогу и предупреждая прохожих. Несмотря на такие предосторожности произошло 17 сверхобычных уличных столкновений и катастроф. Один автобус, пытавшийся переехать мост, потерял посередине его направление и съехал, обрушив перила, прямо в Темзу.. Сотни людей не смогли найти своих жилищ в глубокой мгле жилых кварталов, и никто не мог им помочь.

В Лондоне туманы слабее, чем в Ланкашире.

ЛОНДОНСКИЙ КЛЕРК И ЕГО ПОДРУГА

Обособленное географическое положение, раннее и высокое относительно других стран экономическое развитие и колониальное порабощение народов, стоящих на более низком уровне развития, создали обособленность английской нации, сделали быт ее замкнутым и суровым. Детально разработанная и возведенная в национальную традицию система эксплуатации выработала твердые и жесткие формы, в которые отлита жизнь каждого английского рабочего и служащего. Эти формы не могут быть изменяемы, от них нельзя отступить, так как только они гарантируют англий-

ским предпринимателям возможность наиболее полной эксплуатации труда. Всякая попытка отклонения от традиций заранее объявлена нарушением национальной морали. Нарушители караются социальной изоляцией. Кто не хочет жить по установленному шаблону, тому в Англии нет места. В покорной и хорошо обузданной стране лондонский клерк покорней всех. Материально он обеспечен сравнительно не плохо, но зато все дни и все годы его жизни предопределены заранее с самого момента рождения.

Окончив учение, сын клерка поступает на службу в контору какой-нибудь компании, и сам становится клерком. Он должен хорошо работать для того, чтобы в течение десятилетий взойти на те две-три ступени, из которых состоит лестница его служебной карьеры и житейских успехов.

Лондонский клерк рано выбирает подругу своей жизни. Девушку, так же, как и он, служащую в конторе какой-нибудь компании и обладающую предопределенной от рождения судьбой. От выбора подружки до превращения в супружескую чету проходит много времени. Жениться клерк может не раньше, чем получит оклад жалованья, достаточный для устройства семейного очага согласно предписанию незыблемых традиций. Вступление в брак в надежде или в ожидании предстоящих служебных повышений безусловно не допускается. Это противоречит морали, это недостаточно солидно, а английская буржуазия требует от своих клерков солидности.

Жить с любимой девушкой вне брака?

Об этом речи быть не может. Это могло бы повлечь за собой неожиданные последствия, а никаких неожиданностей в жизни клерка быть не может.

Долго приходится конторскому клерку ждать возможности вступления в брак. Когда-то еще освободится вакансия, которую он мог бы занять в порядке служебного повышения! Могут пройти годы, много лет, иногда десятилетия.

В необозримом каменном Лондоне много хороших парков. Больше, чем во всех других мировых столицах. Есть

Виктория-парк, с тенистыми закоулками и зеленым озером. Кью-гарденс— ботанический сад с ливанским кедром, сибирской пихтой и пальмовой оранжереей. Риджент-парк, подстриженный, разделенный и размеренный по всем правилам утонченного французского садоводства. В Риджент-парке расположен обширнейший королевский зоологический сад, по-лондонски — Зу. Клерки в Зу редко ходят. Клерки ходят в Хайд-парк. Это—парк парков, парк воскресных митингов, парк английской знати, но прежде и больше всего — парк лондонских клерков.

Летними вечерами, едва только мгла стукнется настолько, что фигуры людей становятся неясными и узнать знакомое лицо можно только на близком расстоянии, приходят в Хайд-парк клерки гулять со своими невестами.

Хайд-парк расположен на западе, в чистой буржуазной, благополучной и благовоспитанной части города. От него на восток протянулась, изламываясь и извиваясь, длиннейшая улица. Много раз на своем протяжении она меняет имена, называясь то Оксфорд, то Нью-Оксфорд-стрит, то Хоборн, Хоборн Вайадук, то Чипсайд и добегают, наконец, до самой площади Бэнк.

ПУТЕШЕСТВИЕ НА ВОСТОК

Хороша суровая пестрота больших лондонских улиц. Тут строятся новые большие современные здания. Нет нелепых лесов, дорого стоящих, загромождающих улицу и уродливо скрывающих постройку. В Лондоне дома строятся так.

Сначала из железных двутавровых балок устанавливают, свинчивают и склепывают полный каркас, форму всего здания, от фундамента до самого конька крыши. Стропила тоже из железных балок. Когда каркас готов, просран-

ство между железными балками заполняется пустотелым кирпичом, и дом готов. Всего делов на два-три месяца. А строить тут можно круглый год, при мягком английском климате нет сезонов строительных и нестроительных. Над местом постройки высоко в небе торчат длиннейшие тонкие плечи подъемных кранов, укрепленных на строительных башнях, выведенных выше запроектированной высоты постройки. Однажды при мне сорвалось со своей высоты плечо крана из железной фермы в шесть метров длины. Прогудевши в воздухе, охнув и раскатившись оглушительным треском, ферма угодила в самую середину оживленной улицы. Впрочем, обычно подъемные краны укреплены достаточно прочно и не срываются.

Между строящимися и уже отстроенными новыми домами стоят старые здания. Прокопченные, суровые, с надменными фасадами, совершенно гладкими и без всяких украшений и отделки. Много старинных построек, и все больше в готическом или полуготическом стиле. От климата, от туманов, от угольной сажи серый камень дворцов и церквей испещрен полосами и клиньями угольно-черными и мертвенно-белыми. Это черное с белым стало характерным английским стилем с фасадов старинных лондонских зданий проникло во все области английской орнаментики и расцветки. Отсюда и графика Бэрдслэя — черным по белому — и характерные английские брюки в полоску.

Кого судьба, нужда или любопытство побудили проникнуть достаточно далеко на восток от площади Бэнк, тот видел знаменитый лондонский Истэнд.

Буржуазная романтика была изобретена не только для того, чтобы сделать привлекательной эксплуататорскую предприимчивость. У нее была еще и другая роль — скрывать, занавешивать и прятать наиболее отрицательные стороны капиталистической системы. Изобретатели романтики были безусловно гениальные люди, и методы, ими изобретенные, отличались гениальной простотой. Для того чтобы способствовать колонизации новых стран и захвату



На постройках больших современных зданий в Лондоне нет нелепых лесов, загромождающих улицу. Над местом постройки высоко в небе торчат тончайшие плечи подъемных кранов. Фотограф использует подъемный кран на постройке, чтобы заснять Лондон с высоты.

новых рынков, чтобы сделать эмиграцию в колонии заманчивой, они создали колониям славу сказочной таинственности. Шатобриан, Фенимор Купер, Жюль Верн действовали и действуют в полном согласии с оккупационными отрядами колониальных войск, поддерживая их и согласуя с их продвижением рилу своего поэтического пафоса. Для того чтобы скрыть лондонский Истэнд, чтобы сделать его недоступным и неузнаваемым, чтобы все мещанство и все классовые попутчики буржуазии пугались одного его имени, романтики создали ему репутацию недосягаемую, мрачно-таинственную.

Для Джека Лондона снеговые пустыни Клондайка и коралловые аттолы южных морей не казались ни слишком отдаленными, ни мало доступными. Как о предприятии вполне заурядном, говорит он о своем кругосветном путешествии на суденышке, в три раза меньшем колумбовых коравелл. Этот самый Джек Лондон, отправляясь в Истэнд, предпринимает целый ряд экстравагантных предосторожностей. Вернувшись оттуда, он ведет свой рассказ таким замогильным голосом, с такими таинственными ужимками и недомолвками, что район лондонских докеров кажется читателю отдаленней, недоступней, скрытней и сокровенней, чем джунгли Центральной Африки и полярная мгла на берегах Юкона.

Величайший буржуазный писатель предвоенной и предреволюционной эпохи — Джек Лондон — написал плохую книжку о лондонском Истэнде, полную ненужной и вредной таинственности. В восточных районах Лондона нет ничего таинственного. Наоборот, там все примитивно и просто, ясно и отвратительно.

В районе Уайтчапля живут преимущественно еврей-эмигранты и бедные немцы ремесленники. Неподалеку отсюда начинаются доки — закрытые внутренние бассейны, в которые заходят для стоянки морские суда и из которых состоит весь огромный лондонский порт. Уайтчапльский район пересекает линия северо-восточной железной дороги.

Порт и железнодорожная компания застроили весь район огромными слепыми складочными корпусами, разгородили длиннейшими каменными заборами и обременили всякого рода торгово-техническими сооружениями, не сразу понятными на вид.



Хороша суровая пестрота больших лондонских улиц. Много старинных построек, серый камень которых от туманов и угольной сажи испещрен черными и белыми полосами.

Проскальзывая у подножья высоких и безучастных складов, пробираясь вдоль каменных заборов, ныряя под железные виадуки или перемахивая через полотно горбатыми мостами и лестницами, тянутся унылыми сериями нищенские уайтчепльские улицы.

Здесь воздух острый и кислый от зловония. Местами сгущается в удушливый смрад. Сточные канавы вдоль тротуаров всегда наполнены гниющими отбросами. Кое-где

попадаются разлагающиеся трупы кошек, собак и больших серых крыс. Из входных дверей дурно пахнет, как изо рта людей, у которых плохое пищеварение и испорченный желудок.

Жители Уайтчапля суетливы, общительны и не замечают ни зловония ни грязи, среди которых живут. Они слишком верят в безысходность окружающей их нищеты. В большей массе своей это—остатки или потомки жалких семейств, бежавших из Румынии и России без оглядки на запад от еврейских погромов.

В праздничные дни, в воскресенье удивишься, бродя по Уайтчаплю. Смотришь на дома, на мостовую, на весь уличный инвентарь — типичная лондонская окраина. Асфальт безукоризненен, дома в стиле упаковочных ящиков — разумеется, каменные. И золотой урожай бананов на всех перекрестках. И людьми запружены эти улицы, как на всякой другой рабочей окраине Лондона в воскресенье. Но что тут за население? Англичан не найдешь и одного на тысячу. Еврейские девушки с большими бюстами и недостаточно длинными ногами убого одеты во все самое модное. Еврейские юноши никак не могут скрыть своей нервной суетливости под развязными манерами стопроцентных лондонцев.

За Уайтчаплом — Ляймхауз, за Ляймхаузом — Поплэр.

Сердцевина Лондонского порта — между восточно-индийскими и западно-индийскими доками. Там трудно понять, где ты находишься — на воде или на суше, на реке или на море.

Напрасно было бы искать в этом порту, самом большом в мире, того, что привычно связано с представлениями о портовой жизни. Широкого разгулья моряков, залитых светом и кабацким весельем улиц, международного разврата в чудовищных порциях и всяких тому подобных перченых и пряных вещей. В Поплэре этого нет. Доки огорожены кирпичными стенами, пролеты мостов забраны листовым железом. Улицы пусты, относительно чисты и однотонно угрюмы. Моряков в Поплэре немного увидишь. Как гарнизон осажденной крепости сидят они за стенами на

своих кораблях или расплылись, рассеялись, утонули, за-
являлись в необозримом Лондоне.

Днем улицы в доках пусты и прибранны, как квартиры, когда хозяева ушли на работу, а дети в школе. Туманятся и мечтают необыкновенными именами, заимствованными от невиданных заморских стран. Малабарская улица, улица Ямайки, улица Гаванны. И среди них, неизвестно как затесавшаяся, неизвестно как попавшая в эту тропическую компанию Плевна-стрит — улица Плевны! Называя одну из портовых лондонских улиц именем турецкой крепости, под стенами которой царский генерал Скобелев положил десятки тысяч русских рабочих и крестьян, одетых в солдатские шинели, английская буржуазия подчеркивает идеологическую солидарность империалистов всего мира.

Из-за стен, окружающих доки, из-за железных щитов на мостах, в узкие зазоры и щели видны паровые трубы и мачты, корабельные краны. Иногда, припавши глазом, можно сразу увидеть половину корабельного корпуса или даже больше того. Можно сколько угодно ходить вокруг, глядеть на диковинные эти вещи и думать о том, в каких только странах эти пловучие предметы ни побывали, каких только морей ни изъездили, каких земель ни посетили! И какие случались с ними в долгих странствиях приключения и неожиданные происшествия!

Много широких ворот ведет в доки. Через них туда и обратно снуют грузовые автомобили, и по рельсовым путям проходят целые составы поездов. И у каждых ворот стоят полисмены — бдительные и зоркие. Попытайся, пройди-ка! Тотчас остановят и спросят: на какой корабль идешь, по какому делу? Народ эти полисмены в доках — стреляный, глаз наметанный, опыт исчерпывающий. Не надуешь — безошибочно определяют, дело ли тебя привело в доки или не дело. Без деловой надобности не пропустят.

Из Поплэра в западный Актон расстояние в двенадцать миль, из Колиндейля в Мордэн — в пятнадцать миль, из Лейтона в Ричмонд — более двадцати миль. Все это — город-

ские районы Лондона. Как преодолевать такие расстояния? Можно использовать железные дороги, дороги подземные, трамваи, автобусы и такси. Железнодорожных линий в пределах Лондона несколько десятков, подземных железных дорог восемь, не считая ответвлений, трамвайным линиям, нет числа, автобусов много тысяч, а автомобилей за четверть миллиона перевалило.

НА ЧЕМ ЕЗДЯТ ЛОНДОНЦЫ

В грандиозном Лондоне самое грандиозное сооружение, пожалуй, это подземка — андерграунд. В отличие от своих парижских и берлинских собратьев лондонские подземные дороги проложены на большой глубине. Туннель андерграунда — это не траншея, перекрытая железобетоном, как в Берлине, и не своды, как в Париже; это — стальная труба. Есть места под землей, где перекрещиваются несколько подземных железных дорог, образуя сложные этажи на многосажженной глубине. Вокзалы андерграундовые расположены так глубоко, что для спуска в них устроены особые большие подъемные машины, человек на шестьдесят или на сто каждая. Впоследствии изобрели самодвижущиеся лестницы — эскалейторы, и теперь на всех станциях ими заменяют устаревшие лифты. Пропускная способность эскалейторов чрезвычайно велика. В пол вделана бегущая дорожка. Становишься на нее, и она автоматически подвозит тебя к спуску. Здесь дорожка сама собой под ногами раскладывается в ступеньки и несет тебя вниз в крутую стремительную глубину. Скорость движения рассчитана так, что всякий чувствует себя на самодвижущемся этом каскаде вполне удобно. Кого обуревают нетерпение и для кого механическое движение кажется слишком медленным, тот может ускорить свой спуск или подъем, сбегая или взбегая по

движущимся ступенькам, прибавляя скорость своего шага к скорости эскалейтора. Если смотреть на такого шагающего по эскалейтору человека издали, то кажется, что он проносится дикими четырехметровыми прыжками.

Новейшие подземные станции оборудованы автоматическими кассами. Кассир только нажимает кнопки. Касса здесь же на месте печатает билет и выбрасывает его через клапан, вделанный в доску стола, и сама отсчитывает и отсыпает по алюминиевым желобам сдачу с брошенной монеты. Скорость отпуска билетов из такой кассы столь велика, что даже в часы разъезда со службы в Сити около них не накапливается очередей.

В трубы андерграунда спускаешься как в особый город, параллельный Лондону, но обособленный и вполне отличный от него. От подъемника и самодвижущихся лестниц к перрону и поезду нужно идти или бежать вместе с торпливой подземной толпой многими стальными коридорами, спускаться, подниматься, поворачивать, следуя надписям. Под землей температура ровная — зимой тепло, летом прохладно и всегда веет ветром от искусственной вентиляции. И запах в подземке особый, не обычный лондонский, и даже свои особые подземные объявления и плакаты, не встречающиеся на дневной поверхности земли. Например: «Не прыгайте с движущегося поезда, если не хотите пить свой бовриль в госпитале». Бовриль — это мясной экстракт, из которого лондонские хозяйки делают невкусные английские супы.

Диаметр стального туннеля таков, что поезд входит в него плотно, как поршень паровой машины в цилиндр. Движение рассчитано хорошо, и поезда редко бывают переполненными. Вагоны — подземной формы, приспособленной к круглой туннельной трубе — широки, комфортабельны. Мягкие сидения, кожаные или плетенчатые. В новых вагонах наружные двери открываются автоматически. Стальная дверь без ручек и без запоров, по краю толстый резиновый обрез. Открывается сама собой после остановки

поезда, и сама заблаговременно закрывается. Из такого вагона народу не выскочишь, и надпись про бовриль здесь совершенно излишня.

Лондонская подземка перевозит ежедневно около шести миллионов человек.

Лондонский житель не любит ездить под землей. Он предпочитает, не считаясь с погодой, превращать свои длинные и ежедневные переезды в прогулки на свежем воздухе. Излюбленный способ передвижения — на империале автобуса, т. е. на втором его открытом этаже. Автобусов в Лондоне ровно столько, сколько могут вместить его улицы. Больше прибавить уже нельзя. Достигнут высший предел нагрузки. В часы дневного уличного полноводия скопление автобусов бывает столь велико, что на любом оживленном перекрестке можно насчитать их много десятков. Большие расстояния требуют от лондонских автобусов быстрой езды, узкие улицы заставляют их быть изворотливыми. В сырую погоду на влажном лондонском асфальте автомобильные шины скользят, и при большой скорости на крутых поворотах двухэтажные автобусы опрокидываются. Такого рода осенние уличные катастрофы довольно обычны в Лондоне.

Борьба с этим бедствием заставила выработать особый тип автобуса. Низкий кузов скользит над самым асфальтом мостовой. Подавляющее большинство лондонских автобусов принадлежит одной компании — Всеобщей. Автобусы Всеобщей компании чрезвычайно конструктивны по своей форме и окрашены в живописный ярко-красный цвет. Консервативные англичане любят красное. Легкие фордовские каретки «Королевской почты» также красные. Толпами, стадами, чередками проносятся по лондонским улицам с утра до вечера красные автобусные машины и красные почтовые форды. Как обязательные, никогда не прекращающиеся, никогда не отменяемые процессии с красными знаменами и плакатами. Впрочем, не совсем так. Пришлось мне видеть, как все эти обычные, привычные, неизбежные и не-



Автобусов и автомашин в Лондоне ровно столько, сколько могут вместить его улицы. Больше прибавить уже нельзя. Достигнут высший предел нагрузки.

обходимые уличные процессии были сразу, резко и одним ударом оборваны и отменены.

КАК В ЛОНДОНЕ БАСТУЮТ

В послевоенное время Англия стала классической страной забастовок. Забастовка докеров, забастовка судовых команд на коммерческих судах, забастовка транспортников следовали одна за другой, чередовались, переплетались, сменялись, пока не отступили все на задний план перед забастовкой горняков и всеобщей стачкой. Мне, неудачливому, не пришлось быть свидетелем этих грандиозных событий, этого 1905 года Англии. Довелось лишь наблюдать скромную по-размерам, хотя и удачную по результатам, забастовку автобусных шоферов.

Лондон без автобусов — это противоестественность, абсурд. Все равно, что океан без воды, Сахара без песка, фабрика без машин или митинг без людей. И однако, я это видел. Обнаженный, совершенно голый асфальт лондонских улиц лежал ненужный и неиспользованный. Его сорокасантиметровая бетонная постель рассчитана не на легковые автомобили и тем более не на пешеходов. А тут и пешеходы скрылись. Кому охота бродить по лондонским улицам, когда ни одного автобуса там найти нельзя? В городе каждый человек торопливо добежал от места своей службы до ближайшего подземного вокзала и без обиняков проваливался на лифте или на эскалаторе в глубину.

Бастовавшие шоферы требовали прибавки к заработной плате и не становились на работу. Компания терпела убытки неисчислимы, не сдавалась. Чтобы покончить борьбу, шоферы обратились за содействием к рабочим, обслуживающим другие виды и способы лондонского передвижения. Было объявлено, что если

к 12 часам дня Всеобщая компания не даст своим шоферам требуемой надбавки, то останутся все подземные дороги. Лондонские клерки, не осмеливающиеся не явиться на службу даже в случае стихийного бедствия, принесли в этот день в свои конторы пижамы, ночные туфли и подушки. Приготовились ночевать на столах. Без автобусов и без подземки домой не попадешь. Пронесся слух, что компания заарендовала значительное количество грузовых автомобилей и на них организует доставку служащих со службы домой и обратно. Бастующие объявили, что в этом случае будут приостановлены электрические станции и газовые заводы. Дело так далеко не зашло. Клерки отделились одним испугом, и спать на столах им не пришлось. Всеобщая компания сдалась после двухнедельного сопротивления. Эти две недели были для великого города серьезной и полезной школой. Он учился, как жить и как вести себя в дни больших классовых сражений. Такая тренировка очень ему пригодится.

ПУТАНИЦА УЛИЦ, ПЛОЩАДЕЙ И КЛЕРКОВ

Никакой планировки в Лондоне нет. Хаос улиц его непостижим и причудлив. Параллельные улицы почти не встречаются. Все идет друг к другу под углом и заводят невесть куда. Попасть из одной части города в другую можно обычно только одним определенным путем. Попытка обойти этот единственный путь, пробраться побочными окольными улицами заведет вас в такую глушь и дичь лондонских каменных джунглей, что выбраться из нее будет не многим легче, чем из бамбуковых джунглей Бенгалии.

От Лондон-Бридж-Стэйшен, от Тули-стрит, центра мировой торговли маслом и яйцами, от холодильников, у которых разгружаются наши суда — «Рошаль», «Совет» и «Лео-

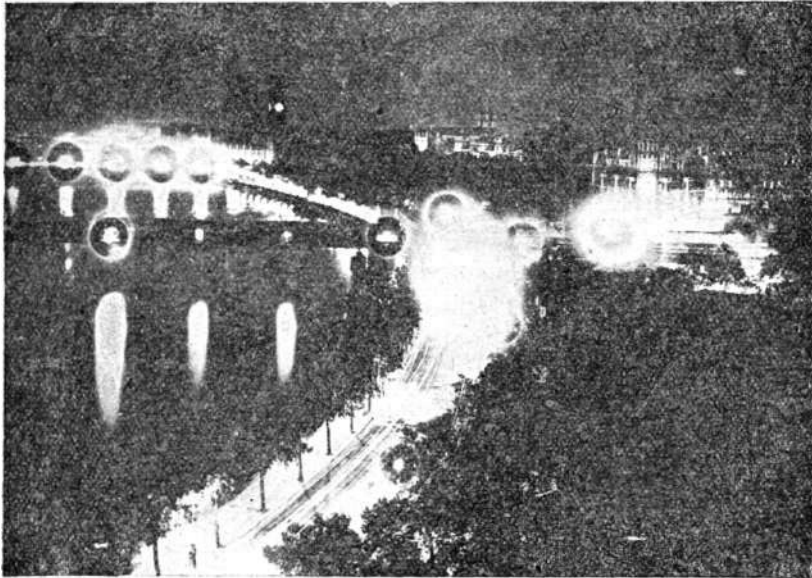
нид Красин», от пролегающей под станцией улицы, черной и темной, как штольня каменноугольной шахты, и пропитанной резкой вонью выдерживаемых сыров,—от всего этого до Брикстона, где живут служащие среднего достатка, езды проворным двухэтажным трамваем не более получаса. В субботний день работа кончается в час дня. Теплая погода соблазнила пройтись до дому пешком. Не интересно было итти примелькавшимися большими улицами вдоль трамвайной линии. Свернул в сторону, рассчитывая пробраться сетью мелких, невиданных еще и поэтому таинственно заманчивых переулков. Некоторое время все было благополучно, все было «олл райт». Узкие улицы были коротки, часто пересекались, и сохранять нужное направление было не трудно. Шел и всматривался в лица домов, посеревшие от влажных ветров и от слишком однообразной жизни.

Вышел на улицу, которая была подлинней других, не имела никаких перекрестков и правильной дугой загибалась в левую сторону. Она лишь слегка отклонила меня от нужного мне направления и вывела на другую улицу. Эта другая была точной копией первой и также загибалась влево. Мое отклонение от первоначального направления стало более значительным. Третья улица была из той же семьи, родная сестра первым двум. Тоже левша. Четвертая улица бесцеремонно повернула меня правым плечом вперед и заставила брести на восток. Дом же мой находился в южном направлении.

Пятая, шестая, десятая и одиннадцатая улицы все были кривы, все гнули влево и вели на восток. Пробраться на юг было совершенно невозможно. Как будто смерч пронесся над всей этой местностью и расставил каменные дома в направлении своего вихревого движения. Прошел час, пробежал второй.

О каком бы то ни было направлении я давно потерял представление. Начинало смеркаться. Я не знал, где я— в Боро, в Брикстоне, в Гринвиче или чорт его знает

где. На беду свою попал я в толщу какого-то жилого района. А там, где живут англичане, встретить человека на улице—дело мудреное. Справиться о пути было не у кого. В отчаянии я было решил уже постучаться молоточком в какую-либо входную дверь. Неожиданно ухо мое уловило характерный шуршащий звук проносящегося где-то



Имбэнкмент — единственная набережная в Лондоне, заснятая ночью с крыши отеля Савой. Вдали Вестминстерское аббатство и здание парламента.

поблизости за поворотом автобуса. Если автобус, значит близка и магистральная улица.

Домой пришел я в восемь часов вечера к большому негодованию сожителей, не сядившихся без меня обедать и начавших уже не на шутку беспокоиться, не приключилось ли со мной чего недоброго.

С тех пор я не ищу в Лондоне окольных и обходных путей.

Кривые линии, плавные закругления характерны для лондонской планировки. Круглые и овальные площади, дугой изогнутые улицы в изобилии встречаются в каждом районе.

Отсутствие рациональной планировки вызывает в Лондоне чрезвычайную перегрузку всех главных уличных магистралей. Здесь плотность движения достигла крайнего предела, возможного и мыслимого. С ловкостью фокусников протискивают лондонские шоферы свои такси, автобусы и иные машины в каждый зазор, в каждую щель, образовавшуюся в плотной массе движущихся по улице предметов.

Ни один дирижер не умеет управлять своим оркестром так хорошо и с такой точностью, как управляет лондонская полиция уличным движением. Бобби, стройные и высокие силачи в элегантной темносиней форме, машут на перекрестках руками без устали с утра до поздней ночи. Их белые перчатки, как крылья семафоров, то вспыхивают над потоком машин, то угасают.

У лондонских улиц есть свои часы половодья и мелководья. В часы уличного прилива на машине или на автобусе поедет только тот, кому торопиться некуда и у кого время не очень дорого. Кто временем дорожит, кто стремится достигнуть цели без дальних проволочек, тот спускается под землю.

Способы подземного сообщения использованы здесь широко, насколько только возможно. Под землей не один лишь андерграунд — подземка. На Саутгемптон-роу можно видеть, как обыкновенный электрический трамвай, отчаявшись пробиться сквозь уличные заторы, опрокидывается головой вниз, словно ныряющий утенок и исчезает под землею.

И там по черному подземному коридору, молча, затаив свои звонки, бежит до самой набережной Имбэнкмент, единственной набережной в Лондоне. Здесь трамвайный вагон с вполне независимым видом вновь выходит на свет дневной прямо из стены дома.

Под очень оживленными площадями и перекрестками устроены подземные ходы с тротуара на тротуар для пешеходов, чтобы им не дожидаться подолгу возможности перейти на противоположную сторону.

Площадей в Лондоне не очень много и не очень они велики. Одна из наиболее обширных, центральных и знаменитых — Трафальгарсквер. Посредине ее стоит высокая темная колонна Нельсона. Колонна так соответствует лондонской природе и лондонскому ландшафту, словно ее не выстроили, а сама она выросла здесь непосредственно из бетонной и асфальтовой почвы. Торчит колонна Нельсона как исполинский флагшток, на котором треплются мокрые туманы. Бронзовые львы у подножья ее, подальше фонтаны и каменная терраса вдоль



Колонна Нельсона так соответствует туманной лондонской природе, словно не люди ее выстроили, а сама она выросла непосредственно из асфальтовой почвы.

фасада Национальной галереи. Специальность этой площади — народные волнения. Здесь происходит митинги бастующих, тысячные толпы во время выборов оскорбляют полицейское представление об общественном порядке. Здесь же устраивает свои демонстрации английская компартия.

Площадь Пиккадили — круглая и поэтому называется Пиккадили-сэркус. Это — центр буржуазной уличной жизни города.

Вечером здесь светлее чем днем. Стены домов до самых крыш заняты электрическими световыми рекламами. В Англии даже железные дороги рекламируются, так

как принадлежат они частным компаниям и жестоко конкурируют друг с другом, стремясь привлечь каждая на свою сторону побольше пассажиров и грузов. Железнодорожные компании изображают на фасадах лондонских площадей поезда из электрических лампочек, с бешено вращающимися колесами паровозов. Ярче всех реклам на Пиккадили-сэркус горит бледно-голубым лунным светом подъезд кинематографа, бывшего опереточного театра. Побледнее его, но все же достаточно ослепительно сверкают фасады и вывески больших, дорогих ресторанов.

На площади Пиккадили увеселяется, развлекается и проводит ночные свои досуги буржуазная молодежь. Когда буржуазно-демократический университет Кэмбриджа побил на лодочных гонках аристократический Оксфордский университет, площадь Пиккадили была на всю ночь отдана победителям в полное их распоряжение. Являлась как бы их трофеем.

Только фонтан, находящийся в центре площади, у входов в подземные уборные, окружало кольцо полицейских, чтобы студенты не лазили на фонтан целоваться с ангелом, укрепленным на его вершине. Публично целоваться с бронзовым ангелом недопустимо с точки зрения английской морали. Студенты, впрочем, не проявляли особенного стремления к ниспровержению традиций по этой линии.

Они вполне благонамеренно довольствовались живыми ангелами женского пола, втаскивая их на крыши такси или собственных лимузинов и целуясь там с ними всласть, к великой зависти и искреннему огорчению всех побежденных университетов. Давка на площади, шум, гам, треск и свист превосходили все, что обычно считается допустимым в Англии.

Когда лондонский клерк дождется, наконец, служебного повышения, дающего ему возможность жениться, он должен прежде всего приобрести и организовать собственный дом.



Если смотреть на английский город сверху, прямые ряды его одинаковых коттеджей похожи на огородные грядки.

В английском городе, как у нас в деревне, дом и квартира, одно и то же. Дома английских обывателей не похожи на наши континентальные жилые дома. Англичане живут преимущественно в коттеджах. Коттедж — это каменное строение на одну квартиру, в два, три, а иногда и больше этажей. Обычай английский — жить вверху. В нижнем этаже коттеджа, часто полуподвальном, расположены кухня и столовая. Спальня обязательно наверху. Комнаты всякого иного назначения располагаются в зависимости от обширности помещения и от достатка владельца.

В Лондоне жилые коттеджи строятся особыми компаниями — билдинг сосайэти. Компании строят коттеджи целыми улицами, нередко сразу сериями улиц. И продают их потом на выбор, как у нас продают глиняную посуду, выставленную рядами на землю напоказ на базаре. Все одновременно отстроенные коттеджи одинаковы, как пуговицы, выброшенные одной машиной.

Идешь улицей, идешь другой — дома можно отличить один от другого только по номеру. Я полагаю, что, если бы англичанин забыл номер своего жилища, чего, разумеется, случиться не может, ему не так-то скоро удалось бы попасть домой.

Архитектурные затеи и мотивы для украшения домов употребляются лишь в самом ограниченном количестве. По большей части ими вовсе пренебрегают. По всей улице отдельные домики, ничем друг от друга не отделенные, ничем не отличаются, вытягиваются в один сплошной длинный дом с длинным рядом входных дверей. Излюбленным архитектурным мотивом в более зажиточных районах является выступающее фонарем окно нижнего этажа. Перед домами почти обязательны небольшие цветники и палисаднички.

В рабочих кварталах нет, разумеется, ни выступающих окон ни цветников. Прямо на тротуарах лежат каменные пороги входных дверей. Старательные английские хозяйки аккуратно красят свои пороги белым мелом или желтой охрой. В таком убранстве они выглядят почти нарядно.

Если смотреть на английский город сверху — с холма ли, с железнодорожной ли насыпи, или с колокольни собора — прямые ряды его совершенно одинаковых коттеджей, с их одинаковыми крышами, похожи на огородные грядки. На грядках растут в изобилии гончарные трубы. В английском доме от каждой топки выведен на крышу особый дымоход, заканчивающийся круглой глиняной трубой.

Континентальному европейцу в английском жилище все кажется удивительным. Тонкие стены. Водопроводные, канализационные, газовые и прочие всякие трубы выпущены наружу и характерным узором украшают боковые, а иногда и главные фасады. Оконные рамы разделены горизонтально пополам, и каждая половинка отдельно поднимается вверх на блоках.

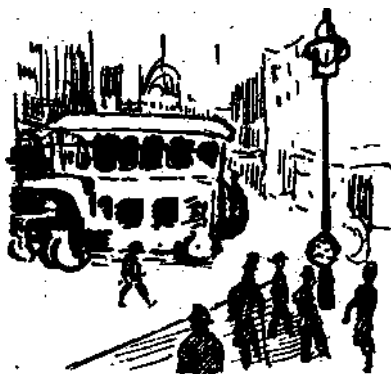
Полы покрыты черным лаком, а плинтус — белым. Камин пожирает тонны угля и уносит в отверстия своих дымоходов все тепло из комнаты. Спальни вовсе не отапливаются. У камина в столовой, а в буржуазно-зажиточных домах — в гостиных стоят домашние туфли хозяина и его благопристойного семейства. Зимними вечерами снимают дневную обувь и в мягких туфлях сидят у камина, пока сон не смежит очей и не заставит подняться наверх, в спальне-комнаты.

Этот так называемый английский комфорт лондонский клерк должен купить для себя и для своей будущей семьи, когда настанет ему время жениться. Он выбирает на одной из окраин подходящий коттедж и подписывает соответствующий договор с бильдинг сосайэти. Лет пятнадцать под ряд, кряхтя, выплачивает он арендную плату, рассчитанную таким образом, чтобы строительная компания получала большую часть его жалованья. Через пятнадцать лет коттедж может стать собственностью клерка на вечные времена.

Часто клерк умирает прежде срока, назначенного строительной компанией. Его потомство, не сумевшее устроиться в переполненном клерками Лондоне, вынуждено искать

Удачи или пропитания в колониях. Не оплаченный полностью дом выкупается обратно тем же бильдинг сосайэти за часть цены и вновь сдается на выкуп другому клерку, на новый пятнадцатилетний срок.

Из каменных труб коттеджей на Лондон ежегодно просыпается сорок тысяч тонн угольной сажи.



СО Д Е Р Ж А Н И Е

	Стр.
Берлин	5
Что скользит по асфальту берлинскому.	6
Что творится в центре, что происходит на окраинах ..	14
Индустриальная зона столицы	26
Зеленый город немецких рабочих.	38
Каменный зной и каменное чванство.	39
Зеленый город немецкой буржуазии.	42
П а р и ж .	51
Перспективы парижские .	55
Автомобильный смотр .	65
Духи и газометры .	73
Там, где сражались последние коммунары.	78
Как живут на левом берегу Сены.	82
Средневековая мануфактура. .	87
Как в Париже пьют, едят и веселятся	89
Лондон. .	95
Территория и население .. .	96
Черная река и серые берега. .	102
Что происходит в тумане. .	108
Лондонский клерк и его подруга.	111
Путешествие на восток .	113
На чем ездят лондонцы. .	120
Как в Лондоне бастуют. .	124
Путаница улиц, площадей и клерков	125

