

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ
БЕСТСЕЛЛЕР

ЭРИК ЛОМАКС

ВОЗМЕЗДИЕ,
ИЛИ ПУТЕЕЦ



ЭКСМО
Москва
2014

УДК 82(1-87)
ББК 84(4Вел)
Л 74

Eric Lomax
THE RAILWAY MAN

Copyright © Eric Lomax, 1995.
First published as The Railway Man by Jonathan Cape



Школа перевода
В. Баканова

Перевод с английского *И. Судакевича*
Художественное оформление *А. Старикова*

Ломакс, Эрик.
Л 74 Возмездие / Эрик Ломакс ; [пер. с англ. И. Судакевича]. — Москва : Эксмо, 2014. — 352 с. — (Интеллектуальный бестселлер).

ISBN 978-5-699-74561-6

Эта книга поражает искренностью — все, что в ней написано, правда. Во время Второй мировой войны британский офицер Эрик Ломакс попадает в плен. После страшных пыток и унижений в японском концлагере он уже не может вернуться к прежней жизни. Мысль о возмездии не покидает его. Он уверен, что его мучители заслуживают самого страшного наказания, и особенную ненависть он питает к переводчику, присутствовавшему на всех пытках. Его деревянный бесстрастный голос стоит у Ломакса в ушах.

И вот они встречаются — два глубоких старика. Один всю жизнь мечтает отомстить, другой — замолить грехи.

И Ломакс понимает, что, к его собственному удивлению, у него нет однозначного ответа на вопрос, может ли ненависть быть вечной.

УДК 82(1-87)
ББК 84(4Вел)

© Судакевич И., перевод на русский язык, 2014

© Издание на русском языке, оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2014

ISBN 978-5-699-74561-6

*Посвящаю
Элизабете Садерленд Ломакс
(1877—1942)*

*И ее внукам Линде, Эрику и Чармьян,
которые лишь сейчас узнали эту историю,*

*И моей жене Патти, без чьей поддержки
эта повесть никогда не была бы рассказана*

Эта книга обязана творческому таланту и профессионализму Нила Белтона. Его неоценимый вклад в окончательную редактуру текста намного превосходит границы привычных отношений автора с издателем. Не погрешу против истины, если скажу, что без помощи Нила я ни за что не сумел бы облечь в нужную форму все те события, над которыми размышлял минувшие полвека.

[Я есмь...] и живой; и был мертв...

Итак напиши, что ты видел...

*Откровение св. Иоанна Богослова,
1, 17—19*

Глава 1

В прихожей моего дома (а живу я в городке Берикапон-Туид) висит картина шотландского художника Дункана Маккеллара: приличного размера полотно, где изображен железнодорожный вокзал на площади Святого Еноха в Глазго. Время: 80-е годы XIX века, блеклый летний вечер. Женщина средних лет, одетая скромно и безрадостно, стоит с зонтиком в руке, в напряженной и даже смятенной позе. Смотрит в нашу сторону, но как бы насквозь, никого и ничего вокруг не видя. Позади нее высятся закопченные паровозным дымом окна и кирпично-чугунные стены вокзала. Она стоит на краю платформы, провожая взглядом исчезающий поезд, и мы видим ее глазами пассажира. Не лицо, а невыразительная, застывшая маска человека, научившегося проглатывать горе. Художник поймал момент ее внезапного одиночества, пока сама она силится навсегда удержать в памяти черты своего ребенка — по крайней мере, у нас есть право так считать, — которого этот поезд должен доставить на борт эмигрантского судна или на какую-нибудь колониальную войну: в Индии, Афганистане, на африканском Золотом Берегу..

Пусть эта сцена ничем особенным не примечательна, она по-настоящему берет за душу. Картина мне

всегда нравилась. И всегда влекли к себе железнодорожные вокзалы — не только потому, что там были поезда, но и потому, что это места, где все пропитано раздвоенностью, гулким эхом завершенных путешествий и пронзительностью тоскливого гвалта отъезда. Полотно Маккеллара повествует о неизбежности разлуки, о той цене, в которую обходится поездка. Для символа расставания мы по сей день не придумали ничего красноречивее, нежели паровозный свисток, эту кульминационную ноту нечеловеческого облегчения, когда испарившаяся вода, сброшенная из котла, становится с холодным воздухом.

Однажды в 70-х я побывал там и даже постоял на платформе, на том же месте, которое на картине Маккеллара отведено зрителю. Машина вокзала, подходящая на исполинский зимний сад викторианской эпохи, похоже, не изменилась. Сама станция еще не успела погрузиться в заброшенность и тишину, хотя не пройдет и нескольких лет, как здание снесут, подобно прочим кафедральным соборам, где поклонялись пару. Тот век сгинул окончательно и бесповоротно; осязаемость горя и его последствия — то, что в какой-то степени сумел передать художник, — смахнуть прочь куда сложнее.

Говорят, страстное увлечение поездами и железными дорогами неизменно. А еще я узнал, что нет лекарства от перенесенных мук. Оба этих недуга намертво срослись с линией моего жизненного пути, и все же по какому-то случайному стяжению удачи с милостью Господней я сумел пережить и то и другое. Хотя ушло без малого полвека, чтобы превозмочь последствия пыток.

* * *

Я родился в 1919-м, в год официального окончания Первой мировой, в год, когда Джон Олкок с Артуром Брауном выскользнули из дождливого тумана над Атлантикой и посадили свой фанерный бомбардировщик в ирландскую слякоть. Помню, что об этом подвиге воздухоплавания мне рассказали еще в очень нежном возрасте и что я много размышлял об отважных пилотах, пока гулял по серому камню приморского бульвара Йоппы, восточного предместья Эдинбурга. Наш Йоппа — тезка города, который в Библии выведен под названием Иоппия. Именно сюда попал Иона, убежавший от лица Господня. Здесь он сел на свой корабль.

Довольно скоро — хотя потребовалось немало лет, чтобы дистанции такого масштаба обрели для меня серьезную значимость, — я обнаружил, что местное «море» в действительности было узким, защищенным от непогоды заливом, именуемым Ферг-оф-Форт, и что, хотя противолежащий Файфшир можно видеть лишь в погожие деньки, на свете, за туманами и ветрами, имелись моря пострашнее.

Мой отец, Джон Ломакс, был спокойным, серьезным и приученным к строгому порядку человеком, который точно знал, что идет на пользу жене и ребенку, и потому отказывал нам в праве говорить «нет» в его собственном доме. Пока ему не исполнилось четырнадцать, он работал на подхвате в одном из ломбардов Стокпорта, что на окраине манчестерской промзоны, а потом, в 1893-м, каким-то образом пристроился к почтовому ведомству, где и подвизался чуть ли не пятьдесят лет кряду, пока не вышел на пенсию. Начинал он с доставки телеграмм, то есть с должности, ниже которой

ничего нет. Даже я — когда отец устроил меня к себе на службу — занял пост повыше. Правда, тогда мне было уже шестнадцать.

К моменту моего рождения отец числился госслужащим среднего звена, занимая должность начальника отдела кадров при Центральном эдинбургском почтамте. Надежный и облеченный доверием сотрудник.

В Эдинбург, город политики, законопорядка и общественных служб, отец перебрался в 1909-м, хотя всю жизнь продолжал оставаться отпрыском промышленной революции, чья память была полна угольного чада, копоты и смога, могучих фабричных станков на паровом ходу, паровозов и Манчестерского судоходного канала с его толчеей пароходов. Молодежь тех земель, где напрочь позабыли о тяжелой промышленности, вряд ли уже поймет, до чего колоссальными, внушающими чуть ли не священный ужас могли быть процессы, которые придали форму нашей нынешней жизни. Для моего отца, а позднее и для меня самого, машины-исполины были не монстрами, не страшилками, а вещами, достойными прославления, столь же удивительными и завораживающими, как и собственно природный мир. Они были плодом рук человеческих.

В ту пору, когда я научился замечать подобные вещи, отец состоял в кружке любителей словесности. Эти мужчины и женщины ходили друг к другу в гости и обсуждали критику таких, скажем, книг, как романы Арнольда Беннетта, которые отец проглатывал от корки до корки. Кроме того, отец вел региональную колонку в «Журнале Института почтовых инженеров», где печатал местные новости. И, под стать всем тем, кто истово веровал в прогресс и великие открытия,

он зачитывался Гербертом Уэллсом. В доме была целая библиотека из подобных книжек. Помнится, на полках стояли томики «Эдинбургского альманаха» за 1830-е годы, несколько научно-популярных брошюр, а также «Жизнь замечательных инженеров» Сэмюэля Смайлза.

Я также помню отцовский экземпляр «Истории человечества» Хендрика Ван Луна, изданный в 1931 году. Это вдохновляющая повесть о достижениях и прогрессе. Будучи ребенком, я, как губка, впитывал в себя максимум оптимизма и примеры находчивости. Казалось, что всякое новое техническое достижение сулит еще большую скорость, упрощает жизнь, окрыляет. Одно из самых ярких воспоминаний моего детства восходит к тому дню, когда под суперобложкой книги Ван Луна я обнаружил секретную карту, озаглавленную «Великие открытия». Я был непоколебимо убежден, что тысячи других читателей никогда и не заглядывали под заднюю суперобложку и что это раскидистое чудо-дерево человеческой изобретательности досталось лишь мне, мне одному.

Первое воспоминание о мире вне круга моих младенческих потребностей относится отнюдь не к зверюшкам из зоопарка, но к диковинным механическим агрегатам. Отец очень любил во время наших с ним прогулок по бульвару приводить меня к городскому трамвайному депо, туда, где к берегу залива примыкала первая дорога, соединявшая Эдинбург с Лондоном. Во время одной такой прогулки, когда я был еще малюткой, мы свернули за угол итальянского кафе-мороженого и увидели, что дорога перекрыта высоченной баррикадой из трамвайных вагонов, стеной густого красно-коричневого цвета и серебристого металла.

Каждый вагон походил на элегантный каретный сарай в два этажа, чьи окна обрамлены изящными деревянными наличниками. Любой из трамваев был как бы двухголовым; передние и задние кабинки вагоновожатых напоминали пятигранные стеклянные призмы. С обоих торцов имелось по открытой площадке, откуда на верхний, тоже открытый, ярус манили железные лестницы. Трамваи поджидали толпу, которая вскоре должна была хлынуть с ипподрома в соседнем Масселборо, чтобы доставить ее обратно в Эдинбург. Я стоял и зачарованно глазел на это стадо машин. Не знал, что на свете такая пропасть трамваев.

На беду для моего пробуждающегося интереса к тем видам транспорта, которые бегают по рельсам, Йоппа оказалась трамвайным садом эдемским. Это была конечная станция на одной из последних в мире систем фуникулерного типа. У таких трамваев нет своих моторов, а тащит их пятимильный стальной кабель, уложенный в траншее между рельсами и наматываемый на громадные барабаны на паровом ходу, смонтированные в депо. Вскоре после того, как я открыл для себя механическое скопище, отец провел меня туда, где можно было видеть промасленную пазуху, устроенную под мостовой. Это место называлось кабельным колодцем, и там стояло здоровенное колесо с гребнем, которое крутилось от стального троса, подтягивая вагон из Портобелло, соседнего предместья к западу от нас. Раз в пять минут подходил очередной трамвай, отсоединялся от восточного троса, цеплялся за западный — и величественно катил обратно в Эдинбург, делая двенадцать миль в час.

Что-то бесконечно умиротворяющее имелось в предсказуемости всей этой системы: тяжелые двухъярусные вагоны тянутся по улицам, размеренно и непоколебимо прокладывая путь в толчее велосипедов, ломовых телег и пешеходов. Трамваи словно линовали суматошную городскую жизнь.

Вскоре после моего знакомства с одряхлевшей системой на кабельном ходу она уступила место электрическим вагонам. Однажды, когда мне было года четыре, я гулял с мамой по бульвару, и она показала мне самый первый, по ее словам, электрический трамвай, направлявшийся в Эдинбург. А еще через месяц, ночью, замер, подрагивая, могучий паровой двигатель местного депо. Отец сообщил новость уже на следующее утро — и я мог видеть, что он огорчен, что для него это священная, особенная минута, конец чего-то такого...

Мы, дети, играли в трамваи, обожали на них кататься, досконально выучили повадки кондукторов, среди которых попадались недруги мальчишечьего племени. Выяснилось также, что и у вагоновожатых появился свой характер, потому что вечно неизменная скорость движения, как у фуникулеров, стала пережитком прошлого. Теперь кое-кто из вагоновожатых даже осмеливался дергать рукоятку хода до упора, и их вагоны мчались будто исчадия ада, рассыпая снопы искр. Был случай, когда один трамвай соскочил с рельсов на повороте Кингс-роуд в Портобелло, пробил стену тамошней электростанции и завис над путями, по которым в котельную доставляли уголь. Это надо было видеть: здоровенный зеленый вагон, оказавшийся до дикости не на своем месте. Намек на то, что упорядоченное сообщение между пунктом А и пунктом Б можно в любой