

А. Владимирович

Восточный экспресс

Серия «Загадки Агаты Кристи»



А. Владимирович

**Восточный экспресс. Серия
«Загадки Агаты Кристи»**

«Издательские решения»

Владимирович А.

Восточный экспресс. Серия «Загадки Агаты Кристи» /
А. Владимирович — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-858138-0

Жизнь Агаты Кристи полна загадок. Одна из них — отсутствие рукописей, набросков и даже воспоминаний о создании самых известных романов — «Убийство Роджера Экройда», «Убийство в Восточном экспрессе», «Десять негритят». И это не случайное совпадение. Эта книга — попытка предложить три версии, три возможных ответа на вопрос. Почему пропала рукопись романа «Убийство в Восточном экспрессе»?

ISBN 978-5-44-858138-0

© Владимирович А.
© Издательские решения

Содержание

Загадки рукописей Агаты Кристи	6
Путешествие на Восточном экспрессе	8
Отправление поезда	8
Первая поездка	9
Спальные вагоны Пулмана	11
Гений Нагельмакера	15
Роскошь и криминал	19
Злополучная поездка	20
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Восточный экспресс

Серия «Загадки Агаты Кристи»

А. Владимирович

Много-много лет назад, отправляясь на Ривьеру или в Париж, я не могла отвести взгляда от Восточного экспресса в Кале, я страстно желала там оказаться. А теперь он уже мой давний друг – но душа замирает, как прежде. Я еду на нем! Я уже внутри голубого вагона, на боку которого белеет скромная строгая надпись: «Кале – Стамбул»!

*Да, это он, мой любимый поезд. Я люблю его темп: начав сразу с *Allegro con fiore*, раскачиваясь, грохоча и швыряя тебя из стороны в сторону, он опрометью вылетает из Кале, торопясь покинуть Запад, постепенно переходя в *rallentando*, по мере продвижения на Восток, где замедляется до полного *legato*.*

Я просыпаюсь очень рано и поднимаю шторку: за окном туманные силуэты гор Швейцарии, затем мы въезжаем в долины Италии, минуя прекрасную Стрезу с ее синим озером. Поезд мчится, и вот мы уже на милой и чистенькой станции, и это все, что нам дано увидеть в Венеции, и едем снова, теперь уже вдоль моря, в Триест, потом углубляемся в Югославию. Поезд идет все тише и тише, а остановки все длиннее, на вокзальных часах уже совсем другое время, названия станций написаны странными, невероятного вида буквами. РАССКАЖИ КАК ТЫ ЖИВЕШЬ. АГАТА КРИСТИ

© А. Владимирович, 2017

ISBN 978-5-4485-8138-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Загадки рукописей Агаты Кристи

Больше пятидесяти лет своей жизни Агата Кристи посвятила сочинению детективов. За это время у нее накопилось множество рукописей, тетрадей, блокнотов, в которые Кристи регулярно и планомерно записывала варианты развития сюжета, расписывала черты характера своих героев и детали с места преступления, а иногда даже свои сомнения относительно личности убийцы. Но есть в этих тетрадях и загадки.

Все исследователи, которые берутся за изучение ее наследия, невольно сталкиваются со странным фактом. Среди этих рукописей и набросков нет ни одного слова про самые известные романы – «Убийство Роджера Экройда», «Убийство в Восточном экспрессе» и «Десять негрятят» и еще ряд других менее известных.

Допустим, можно предположить, что наброски к роману «Убийство Роджера Экройда» пропали в тот самый момент, когда Агата Кристи проходила долгую и очень унижительную процедуру развода с первым мужем. Роман был опубликован в 1926 году, накануне самого известного случая из жизни Агаты Кристи, ее загадочного исчезновения. Измена мужа, предстоящий развод и скандал, не утихавший целый год в прессе, все это стало причиной тяжелого творческого кризиса, а возможно, послужили мотивом для уничтожения заметок к роману. Но Агата Кристи никогда не упоминает об этом. Она ни словом не обмолвилась о том, что подобно Николаю Васильевичу Гоголю бросила рукопись романа или черновые заметки в камин. История покрыта тайной.

Роман «Убийство в Восточном экспрессе» был опубликован в январе 1934 года. К этому моменту творческий кризис остался позади, репутация Агаты Кристи, как сочинительницы головоломных детективов, была на небывалой высоте, ее активно поддерживали друзья и коллеги по Детективному клубу. Наконец она уже несколько лет как была миссис Мэллоун. Но ни одного намека, ни одной строчки о создании этого романа среди сохранившихся черновики. Только в «Автобиографии», опубликованной в 1977 году, уже после смерти мы встречаем фразу, что идею для романа подсказал ей Макс, второй муж Кристи. Это, косвенным образом, подтверждает посвящение – «М. Э. Л. М., Арпачия, 1933»¹.

Аналогичная история – с романом «Десять негрятят». Ни слова, ни полслова о создании. И лишь в «Автобиографии» мы встречаем краткое упоминание о том, как писательнице тяжело давалось написание этого романа и о том, что она тщательно планировала работу над книгой.

Из этого можно сделать два возможных вывода. Первый, писательница написала свои самые известные романа слету, на одном дыхании. Второй, она уничтожила рукописи. Один из наиболее пронизательных исследователей творчества и рукописного наследия, Джон Карран склоняется ко второму варианту: «Трудно поверить, что это написано без правки и возможных вариантов»².

Учитывая степень проработки и кол-во вариантов, сохранившихся в ее тетрадях, нелегко поверить, что даже опытнейший автор смог бы создать свои шедевры без единой пометки. А зная особенности творческого процесса Королевы детективов и вовсе не верится в то, что эти романы появились в один момент. Остаются вопросы. Может быть это своеобразный намек всем исследователям ее творчества? Может быть Кристи пыталась таким образом сказать нечто?

¹ Макс Эдгар Луиен Маллоуэн. Арпачия – историческая реконструкция древнего города на территории современного иракского города Мосул, расположенный в 6 км. от библейской Ниневии. Как мы видим из посвящения роман был написан во время археологических раскопок в Месопотамии.

² Кристи А., Карран Д. Секретный архив. – М.: 2010. стр. 46.

Будь это не жизнь, а детективный роман Агаты Кристи, на странное совпадение непременно обратил бы внимание один из детективов, созданных воображением писательницы. А потому предлагаю и вам уподобившись Эркюлю Пуаро или мисс Марпл взяться за расследование. Попытаться так сказать восстановить историю создания одного из романов.

Поскольку этой осенью значительное внимание будет привлечено к роману «Убийство в Восточном экспрессе», хотелось бы выяснить, какие мотивы двигали Агату Кристи, когда она сочиняла свой знаменитый роман. На какие криминальные истории из реальной жизни опиралась, создавая свой неповторимый сюжет. Но это не роман, а жизнь реального человека. Хотя бы и очень загадочного человека, писательницы обожавшей интриги, загадки и головоломки. А поскольку это в большей степени биография, мы не станем выдумывать интригующие версии или выдвигать скандальные предположения, остановимся на фактах, которые Агата Кристи намеренно или ненамеренно упоминает в своем романе. А если взглянуть на эти факты более пристально, мы обнаружим несомненные связи между рядом событий и сюжетом романа. И как это бывает, жизнь часто оказывается гораздо более увлекательной или сложной, чем закрученная головоломка Агаты Кристи.

Путешествие на Восточном экспрессе

Отправление поезда

Отправление было назначено на среду 4 октября 1883 года в 19:30.

С первой платформы Восточного вокзала (*Gare de L'Est*), что в Париже, доносились звуки духового оркестра. Музыка и клубы угольного дыма окутывали сорок человек, среди которых были хорошо всем известные публичные личности, вместе с дамами и журналисты. Все были возбуждены, а потому громко разговаривали, пытаясь перекричать подготовительную суету, беготню проводников, которые собирали вещи и грузили в багажный вагон. Дамы были напряжены, а потому кавалеры пытались скрасить последние минуты перед отправкой рассказом о смешных эпизодах из прошлого или непристойными анекдотами. Наконец невысокий человек в идеальном костюме махнул машинисту рукой и раздался паровозный гудок. Вся пестрая компания погрузилась в два вагона класса «люкс». Поезд отправлялся в путешествие через всю Европу. Весь состав этого необычного поезда насчитывал всего только пять вагонов, помимо двух спальных, был вагон-ресторан, багажный и вагон для персонала.

Избранными счастливыми, готовыми совершить незабываемое путешествие из Франции в Турцию, стали сорок самых богатых и знаменитых людей Европы. Среди счастливых был Анри Опперде Бловиц, известный журналист, на тот момент работавший корреспондентом «Таймс», который и описал в подробностях это легендарное путешествие.

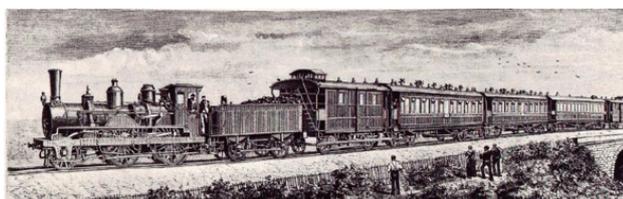
Первая поездка

В первой же статье Бловиц описал Восточный экспресс как поезд, где «уровень комфорта и досуга достиг небывалых высот». И это был не просто рекламный трюк, журналисту даже не пришлось использовать возвышенные метафоры, он просто в подробностях описал детали, которые видел собственными глазами. Например, Бловиц упоминает о наличии в поезде комнаты для курящих, дамского будуара и даже библиотеки. Каждое купе было по своему уникально, но в целом дизайнеры следовали стилю, воссоздающему атмосферу роскоши времен Людовика XIV. Инкрустированный стол и кресла обитые красным плюшем были дополнены настоящим турецким ковром. Стенка купе раскладывалась в красивую мягкую кровать. В туалете, который был в каждом номере, пол был выложен мозаичной плиткой. А еще вагон был оборудован душевой кабиной, где были и горячая и холодная вода. Невероятный уровень комфорта.

Все это было уже в первой поездке. Но владельцы Восточного экспресса не желали останавливаться. В позднейших описаниях мы встречаем упоминание о потолке, обитом рельефной кожей из Кордовы, стенах обклеенных гобеленами из Ателье Гобеленов и шторах из лучших бардов Барна. Ведь декорированием вагонов занимались самые известные художники своего времени – Рене Пру, Пол Нельсон, Рене Лалик и другие.

Особую гордость у руководителей компании вызывал вагон ресторан, оформленный в духе Короля-Солнце. В своем рассказе Бловиц сравнивает уровень комфорта с лучшими ресторанами Парижа. Столы были покрыты белоснежными дамасскими скатертями, всегда под рукой были ящики со льдом в которых стояли бутылки с шампанским. Обед состоял из пяти блюд, а если кому-то этого казалось мало по краям вагона-ресторана стояли вазы с экзотическими фруктами и бокалы с холодными напитками.

В какой-то момент, Бловиц приходит к невольному заключению, что вся поездка – это одна сплошная вечеринка.



Первый «Восточный экспресс» (1883)

Маленького бельгийца, вдохновителя и руководителя этого экзотического поезда звали Жорж Нагельмакерс. Он поступил как настоящий европеец, он не стал давать рекламу, он превратил в рекламу сам поезд. А потому, на всех остановках на чудо-поезд приходили поглазеть самые состоятельные люди Европы и чиновники. На крупных станциях, в Страсбурге, Вене и Будапеште поезд встречал духовой оркестр. Когда же Восточный экспресс проезжал Венгрию, на всех остановках пассажиров игрой на скрипках и экзотическими танцами развлекали местные цыгане.

Единственным недостатком этой поездки была ее незавершенность. Мост через Дунай не был закончен. Пассажиров пересаживали в пароход и перевезли на тот берег, а затем на другом поезде с меньшим комфортом они добрались до порта Варна, где путешественникам предложили пересечь на корабль, доставивший их в Константинополь. Здесь пассажиров встречал сам султан.

Вся поездка заняла чуть меньше трех дней. Поезд отправился из Парижа в среду в 19:30, а уже в субботу в 17:35 путешественники были в Константинополе.

Этот невероятный маршрут соединивший Запад и Восток оказался невероятно популярен. Он привлекал любителей экзотики, деловых людей или просто искателей приключений. На поезде из Парижа до Константинополя можно было добраться гораздо быстрее, чем на корабле, а удобство и комфорт в купе Восточного экспресса не уступали самым роскошным пароходам, не говоря уже о том, что морские путешествия не все переносили легко и безболезненно.

И хотя мост через Дунай и остаток маршрута достроили лишь шесть лет спустя, к тому моменту «Восточный экспресс» стал легендой.

Спальные вагоны Пулмана

Создатель легенды был человеком со странностями. Жорж Нагельмакерс родился в известной семье банкиров, состоявшей в ближайшем окружении бельгийского короля Леопольда II. Мальчик с детства был страстно влюблен в достижения технического прогресса, а в юности даже получил образование инженера-строителя. Родные воспринимали это увлечение Жоржа как прихоть избалованного сынка, а потому когда он получил отказ у женщины, которой сделал предложение руки и сердца, родственники не нашли ничего лучшего чем отправить его в Америку, чтобы там «продолжить профессиональное образование». Здесь он впервые прокатился в спальнях вагонов. Ему настолько понравились комфортабельные спальные вагоны, что он немедленно сделал предложение американскому владельцу железнодорожной компании, знаменитому Джорджу Мортимеру Пулману. Горячий европеец предлагал реализовать подобный проект в Европе или хотя бы поставлять подобные вагоны. Джордж Пулман отлично понимал какие трудности и сколько препятствий ждут энергичного молодого человека, прежде чем он сможет воплотить свою мечту. Несмотря на уговоры Нагельмакерса последовал отказ. Пулман был деловым и практичным американцем, но он не догадывался о силе воли, скрывавшейся в этом молодом инженере. Нагельмакерс не отчаялся, он счел этот отказ знаком свыше, ведь теперь у него были развязаны руки, и он принялся с невиданным упорством воплощать свою мечту в жизнь самостоятельно.

Сегодня имя Джорджа Пулмана связано с изобретением «постели на колесах». Впрочем как это часто бывает, идея принадлежала другим, но именно Пулман сумел довести идею до идеала, а заодно уничтожить конкурентов.

Идея спальных вагонов возникла в Америке естественным путем. Расстояния между городами здесь были намного больше, чем в Европе, а поезда – менее мощными и ходили гораздо медленнее. На первых порах поезда останавливались на ночь, чтобы пассажиры могли переночевать в привокзальных гостиницах. Но подобное путешествие было очень дорогим, долгим и неэффективным. В 1839 году в Пенсильвании сконструировали первый спальня вагон, в котором можно было «спать». Пишу это слово в кавычках, поскольку первый спальня вагон мало чем напоминал современные вагоны, точнее в нем совершенно отсутствовал какой-либо уровень комфорта. Спальня вагон состоял из нескольких отсеков оснащенных тремя ярусами полок. Полки были из твердых досок, а в довершение ко всему в вагоне не было никаких постельных принадлежностей или матрасов.

Несколько лет спустя аналогичное нововведение появилось на поездах, следующих из Нью-Йорка. Эти вагоны прозвали «алмазными» поскольку они были сплошь пронизаны железными прутьями, на которых собственно и крепились спальные места. Возможно это «прозвище» дал вагону какой-нибудь шахтер хорошо знакомый с конструкцией алмазных копей. Конструкция была недвижимой, а прутья закрывали даже окна. Правда спальные места снабдили подушками и матрасами набитыми конским волосом. Но комфорта это не добавило, конский волос имеет свойство протыкать сквозь любую одежду даже самую толстую и довольно быстро собирал все виды мелкой живности. Учитывая тот факт, что рельсы в XIX веке в США были проложены не очень ровно, выжить в подобных условиях, не говоря о том чтобы спать было непросто. Сохранился отзыв одного из пассажиров, который сравнивает поездку с побегом из тюрьмы.

В 50-е годы директор железнодорожного вокзала Нью-Йорка Уэбстер Вагнер предложил новую, улучшенную конструкцию спальня вагона. Он отказался от идеи трех ярусов и оставил лишь один. Каждая кровать также была оборудована небольшим шкафчиком для спальных принадлежностей. В рекламе подобный вид передвижения называли респектабельным и очень комфортным.



Джордж Пулман

Прежде чем взяться за железнодорожные проекты Джордж Пулман стал известен как предприниматель перемещающий дома. Он в буквальном смысле перенес несколько домов в Нью-Йорке из ложбины на высокий холм. При этом сами дома не разбирали, а поднимали и перевозили на платформах с колесами. Известно как в 1861 году Пулману доверили перенести несколько зданий для улучшения работы канализации в Чикаго. Настоящей легендой стал перенос отеля «Тремонт Хаус». Самое высокое на тот момент здание в Чикаго (четыре этажа) с помощью 5 тысяч домкратов приподняли почти на 2 метра и переместили на новое место. При этом гости продолжали есть, читать и веселиться, одним словом заниматься обычными делами, служащие продолжали работать, словно бы снаружи ничего не происходило. Возможно именно переезд отеля, в котором продолжалась обычная жизнь навел Пулмана на мысль о конструировании спальных вагонов.

А спустя какое-то время два вагона уже ходили между Чикаго и Элтон-Ривер. Радикальное отличие конструкции Пулмана заключалось в том, что верхняя полка держалась на канатах прикрепленных к потолку, а потому ее можно было в дневное время убрать под потолок и спустить для сна. Во всех прежних конструкциях верхняя полка была закреплена неподвижно, а потому представляла собой неудобство для людей во время дневного передвижения. Фактически в спальных вагонах на нижней и на верхней полках никто не сидел, только лежали. Вагоны Пулмана в этом смысле были гораздо удобнее. Они также были также оборудованы занавесками на окнах, что обеспечивало пассажирам некую комфортную уединенность.

Спустя 5 лет, после введения первых спальных вагонов Пулман приступил к созданию спальных вагонов для богатых и знаменитых. Его новый вагон под названием «Пионер» обошелся ему в 20 тысяч долларов, что было в 4 раза больше стоимости любого другого вагона того времени. Но Пулман не прогадал, обеспеченные пассажиры были готовы платить за роскошь.

Неожиданную рекламу творению Пулмана сделала первая леди Мэри Тодд Линкольн. Во время одной из своих поездок по стране она воспользовалась сервисом Пулмана и была очарована стилем и элегантностью роскошного вагона. По ее словам особое очарование

этому вагону придавали вырезанные вручную подлокотники и спинки диванов, удобные поручни и толстые, мягкие ковры. Поэтому несколько месяцев спустя, во время организации похоронной церемонии для своего мужа, она вспомнила о роскошных вагонах и предложила использовать их как катафалк для похоронного шествия. Так вагоны Пулмана прогремели на всю страну.

С этого момента Пулману стали поступать заказы на изготовление вагонов со всей страны. Заводы Пулмана обеспечивали США не только вагонами, вместе с ними предприниматель предлагал обученный обслуживающий персонал. Так ему удалось не только предложить высокий стандарт комфорта, но и поддерживать высокий уровень сервиса.

Независимо от стоимости билета всех пассажиров обслуживали проводники мужского пола в неизменно черном костюме, за которыми закрепилось прозвище «Джордж». По словам одного из историков проводники выполняли огромное количество функций – консьерж, шеф-повар, камердинер, экономка, механик, няня и даже охранник. Требования к проводникам были не просто высокими, их справедливо можно назвать жесткими. Поначалу Пулман сам контролировал их работу, но позднее, стал нанимать секретных контролеров, которые должны были вести себя капризно, пытаться соблазнить или вывести из себя. Малейшая провинность вела к увольнению, а поскольку работа была стабильная и хорошо оплачиваемая, проводники дорожили своим местом. Этот уровень сервиса привел Жоржа Нагельмакерса в не меньшее восхищение, чем сами вагоны.

Минус конструкции «спальных вагонов Пулмана» состоял в том, что его изобретение было похоже на наши плацкартные вагоны. Пассажиры могли скрыться только от внешних взглядов, внутри самого вагона все было открыто. Один единственный храпун мог изводить добрую половину пассажиров в вагоне. Эта конструкция сохранилась в США до середины XX века. Вы наверняка помните вагоны Пулмана по фильму «В джазе только девушки» с Мэрлин Монро в главной роли.

И хотя не Пулман был изобретателем спального вагона, он бесконечно совершенствовал свою идею. Так в 1867, впервые в истории, установил в своих вагонах столики для еды, которые были установлены между спальными местами. Столики были нужны для обедов, которые тут же и продавали. Позднее, также Пулман первым придумал вагон-ресторан. В поезде между Чикаго и Омахой в ресторане предлагали меню из 15 рыбных блюд или морепродуктов и 37 мясных. Журналист, описывающий этот ресторан, пошутил, что официанты ни разу за время поездки не сказали: «Извините, сегодня этого блюда нет».

Вагоны Пулмана первыми отправились в многодневное путешествие из Нью-Йорка в Чикаго, которое поезд по тем временам покрывал за 7 суток. Пулман стремился не только к роскоши, он разработал вагоны, изготовление которых обходилось гораздо дешевле, но отказался снижать уровень обслуживания.

К 70-м годам XIX века идеи Пулмана стали копировать и воплощать на других континентах. Чтобы сохранить за собой монополию, в итоге Пулман был вынужден построить заводы в Европе, а поставлял он вагоны не только для европейских государств, но и в Африку и Азию.

По примеру роскошных поездов Пулмана появились «Дворец на колесах» в Индии, «Голубой поезд» в Африке. Самым же известным подражанием «спальным вагонам Пулмана» стал «Восточный экспресс». И хотя Пулман в начале отказал Нагельмакерсу, в какой-то момент он был вынужден стать партнером. Пулману досталась монопольное право на поставку «спальных вагонов» в Англию, а потому именно вагоны Пулмана доставляли англичан из Лондона в Кале к отправке «Восточного экспресса».

Конец империи этого американского монополиста был стремительным и необратимым. Большинство своих вагонов Пулман производил на собственном заводе, построенном

к востоку от Чикаго. Он выстроил не только завод, но и городок, в котором жили только рабочие с его завода.

Когда в 1893 году экономический кризис стал причиной спада заказов на вагоны, Пулман распорядился уволить треть заводских работников, а также снизил заработную плату, но отказался снижать аренду за дома, в которых жили эти самые рабочие. Волнение переросло во всеобщую забастовку, которая переросла в забастовку железнодорожников по всей стране. В этой акции принимало участие, по примерным подсчетам, более 250 тысяч сотрудников железной дороги. А были еще и сочувствующие из других отраслей.

Мирные протесты быстро переросли в погромы. Забастовка в итоге закончилась, но несгибаемый Пулман заработал себе репутацию кровавого капиталиста. Когда он умер, семья была вынуждена замуровать гроб в бетонную плиту, опасаясь, что народный гнев достанет несгибаемого промышленника даже из могилы.

Судьба «Восточного экспресса» и его создателя в Европе была совсем иной.

Гений Нагельмакерса

Если кто-то думает, что Жорж Нагельмакерс просто воспроизвел по чертежам Пульмана вагоны и разослал пригласительные билеты, а всю оставшуюся жизнь получал дивиденды – это совсем не так. Неистовому бельгийцу пришлось строить новые вокзалы, станции, мосты, а кое-где просто заново прокладывать железную дорогу.

Гений Нагельмакерса впрочем проявился не в том какие вагоны он построил, а в проложенных маршрутах. Еще до запуска Восточного экспресса бельгийский инженер связал единой линией берег Северного моря, родную Бельгию и юг Италии, поезд двигался из Остенда, проходил через Центральную Европу и добирался до города Бриндизи на самом кончике итальянского каблука. Таким образом, поезд проходил маршрут более чем в 1600 км. Предприятие оказалось очень успешным. Вложения быстро окупились, и Нагельмакерс задумался о новом проекте.



Жорж Нагельмакерс

После того как Россия усмирила аппетиты Османской империи, на Балканах стало относительно спокойно. Разоренные войной Румыния, Болгария и другие станы Балканского мира, занялись обустройством, а дальновидные западные политики стремились усилить свое влияние в этом регионе, а потому слали дипломатов и шпионов. Ну а энергичный бельгиец задумал соединить Запад с Востоком.

Расстояние от Парижа до Константинополя-Стамбула было без малого 3 тысяч километров. Путь пролегал через 6 стран с разной экономикой и культурой. А унифицировать

железную дорогу во всех этих странах оказалось и вовсе непростым делом. На время Нагельмакерс превратился из строителя в дипломата и делал это, надо сказать, весьма успешно.

Перед инженером стояло две ключевых задачи. Первая, обеспечить состав локомотивами, которые менялись бы от страны к стране, но при этом состав не должен был простаивать на промежуточных станциях. Вторая, межрельсовое расстояние нужно было сделать единообразным. Понятно, что помимо этого было множество второстепенных задач, которые все тот же Нагельмакерс решал по мере возможности. Например, руководил сооружением тоннеля, для скорейшего прохождения поезда из Швейцарии в Северную Италию, или налаживал вопросы безопасности пассажиров и неприкосновенности запасов спиртного.

Не меньше проблем представляло обучение персонала. Проводники «Восточного экспресса» должны были не только проверять билеты, приносить и застилать постели, но и выполнять массу поручений богатых и аристократических пассажиров, полностью заменив им домашнюю прислугу. Поскольку интерьер поезда был оформлен в духе Людовика XIV, проводников также одели в схожую форму. Отличительным признаком были синие шелковые бриджи и ботинки. Согласно требованиям Нагельмакерса, машинисты при появлении перед пассажирами также должны были одевать белоснежную форму. Это было крайне непрактичное решение, поскольку как ни старались железнодорожные служащие выполнить это требование, все равно появлялись в белоснежной форме с черными пятнами от угля.

Не меньше хлопот проводникам доставляли сами пассажиры. К примеру, гуляки, отправившиеся в дальнейшее путешествие ради развлечения, посылали проводников на станцию за проститутками. Высочайшие особы из королевских дворов всей Европы с удивлением обнаружили необыкновенную свободу и возможность уединиться. А потому царственные особы особенно часто превращали поезд в бордель.

В начале XX века «Восточный экспресс» прозвали «поездом монархов». В экспрессе с завидной регулярностью катались все известные монархи Европы. Елизавета II, Франц Иосиф, болгарский царь Фердинанд и даже Муссолини, все обожали комфорт «Восточного экспресса». А германский канцлер после долгих колебаний был вынужден дать согласие отправиться французским экспрессом в Стамбул с визитом оттоманскому султану. Это был единственный безопасный маршрут через Балканы.

Поскольку поезд соединял множество стран, естественно в нем можно было встретить дипломатов и шпионов, которые доставляли дипломатический багаж, а то и вовсе секретные сведения, которые нельзя было доверить бумаге или телеграфу.

Буквально за несколько лет спальные вагоны компании Нагельмакерса превратились из простого средства передвижения для любителей приключений в символ роскоши и достатка. Бельгийский инженер мечтал превратить спальный вагон в комфортабельную гостиницу на колесах. И ему это удалось.

А из Парижа в Стамбул и обратно путешествовали самые видные политики, актеры и шпионы своего времени. Словно на балу – дамы в вечерних нарядах и джентльмены в смокингах, ели, пили и веселились, пока за окнами проносились европейские пейзажи. Путешественников окружали гонузский бархат, горный хрусталь и красное дерево, а девизом железнодорожной компании Нагельмакерса стал лозунг – «Комфорт превыше всего». Настоящей гордостью экспресса считался ресторан, оформленный в духе салонов Людовика XV и пропахший ароматами высокой кухни. А популярность экзотического поезда только продолжала набирать силу. После того как вопросы безопасности были отлажены, а комфорт стал по-настоящему королевским в Восточный экспресс устремились люди искусства. Для них поездка на «Восточном экспрессе» стала тремя днями отдыха от творческих будней. Сара Бернар, Бальзак, Гюстав Флобер, Теофиль Готье, Георг V, Мата Хари, Кемаль Ататюрк – каждый в свое время воздал должное уютным купе «Восточного экспресса». Голубые вагоны

будоражили воображение множества творческих людей своего времени. Наш соотечественник, Сергей Дягилев вдохновленный создал в 1924 году балет «Голубой экспресс». Либретто написал Жан Кокто, а декорации создавал Пабло Пикассо, а костюмы придумывала Коко Шанель. Балет рассказывал о молодых людях, которых голубой поезд уносит на Лазурный берег, где все романтично и символично. Очевидно, все участники балета не раз пользовались услугами знаменитого поезда.

Когда большинство технических моментов было отрегулировано, а бесперебойная работа экспресса налажена, Нагельмакерс приступил к созданию второго маршрута. Между Швейцарией и Италией был проведен тоннель, по которому пустили поезд через Милан, Венецию и Триест. Этот маршрут вскоре стал популярнее, чем направление Париж-Константинополь. Английские аристократы, среди которых цвела мода на итальянские палаццо, с большим удовольствием пользовались услугами компании Нагельмакерса.

В 30-е годы добавилось еще одно направление через Цюрих и Инсбрук в Будапешт, оттуда поезд двигался через Бухарест в Афины и обратно. Если вы обратили внимание, Агата Кристи путешествовала в Восточном экспрессе именно по этому маршруту.

Было введено также много дополнительных линий. Как мы упоминали, из Лондона ходил поезд, прибывающий в Париж аккуратно к отправлению Восточного экспресса, чтобы английские путешественники могли легко добраться из Англии во Францию и спокойно пересест на экспресс. Жители российской столицы, Санкт-Петербурга могли на роскошных вагонах добраться до Парижа. После революции эти поезда ходили только до Риги. А когда в России открылась Транссибирская магистраль, в составе поезда неизменно ходил вагон, созданный компанией Нагельмакерса.

Маршруты, проложенные Нагельмакерсом, были настолько удобны и практичны, что вскоре к роскошным вагонам начали присоединять вагоны второго и третьего класса, на которых бедные путешественники могли бы добраться до нужной цели. Путешествие первым классом обходилось в 300 франков, примерно 18 тысяч рублей, что по тем временам соответствовало средней бельгийской зарплате за две недели. Но аристократы путешествовали реже, а потому чтобы окупить расходы Восточный экспресс все больше пополнялся вагонами второго и третьего класса. Бедные европейцы путешествовали на короткие расстояния, поскольку местные поезда были дороже или менее удобны. Кто-то из писателей сказал, что Восточный экспресс стал «пульсом Старой Европы с типичными средневековыми персонажами: бродягой, торговцем, музыкантом...».

Движение Восточного экспресса прерывалось дважды. В первый раз, когда разразилась Первая мировая в 1914. Четыре года вагоны Восточного экспресса стояли на запасных путях, и лишь в 1918 сообщение было возобновлено. После окончания Первой мировой компания Нагельмакерса быстро стала на ноги. Вагоны не просто восстановили, их отстроили заново в соответствии с лучшими достижениями технического прогресса, с новым дизайном и уровнем комфорта. Второй раз поезда стали с началом Второй мировой. Точнее практичные немцы попытались пустить по знакомым маршрутам свои поезда, но югославские партизаны взорвали такой объем путей, что немецкие инженеры сочли неразумным вкладывать в столь ненадежное предприятие огромные средства, тем более что не было никаких гарантий, что линию не взорвут еще раз.

С началом Первой мировой войны компания Нагельмакерса оказалась на грани банкротства. Военные реквизировали некоторые вагоны для перевозки солдат. В эти тревожные времена особая судьба выпала вагону номер 2419, когда-то бывшему обычным вагоном-рестораном на линии Париж – Шербур. С началом военных действий он превратился в передвижной штаб генерала Фоша. Именно в нем в Компьенском лесу близ станции Ретон было подписано соглашение о перемирии.

После войны вагон вернулся на линию, но его приключения на этом не закончились. Спустя много лет этому же вагону суждено было сыграть довольно унижительную роль в триумфе Адольфа Гитлера, который после оккупации Франции настоял на том, чтобы вагон номер 2419 доставили на станцию Ретон – и в нем снова было заключено перемирие. Затем по приказу Гитлера вагон вместе с договором доставили в Берлин и выставили на всеобщее обозрение. Но в 1945 году, понимая, что поражение неизбежно, фюрер распорядился взорвать несчастный вагон номер 2419 – Гитлер не хотел, чтобы история повторилась...

Но настоящим губителем Восточного экспресса были не войны, а железный занавес. Страны коммунистического блока планомерно и систематично изживали роскошь Запада, заменяя ее собственными местными линиями со спартанскими условиями.

Большинство линий Восточного экспресс были закрыты в 1962 году, когда осталась одна ветка в Южную Италию. Поезда заменили на более медленные. Правда из Парижа два раза в неделю ходил экспресс до Стамбула и Афин. Но и эта ветка закрылась в 1977 году. Личные автомобили и самолеты окончательно закрыли этот вопрос. После Второй мировой все больше оставшихся вагонов оказались в музеях.

Осталось небольшое развлечение в виде поезда Лондон – Вена, но в 2009 году между Парижем и Страсбургом пустили скоростной поезд, который остался единственным напоминанием о железнодорожной империи Жоржа Нагельмакера.

Роскошь и криминал

«Восточный экспресс» был рекламой сам по себе, а потому Нагельмакерс и его наследники старательно следили за репутацией «Восточного экспресса», оттирая любые криминальные пятна на его истории, но увы приключений у путешествующих Восточным экспрессом, особенно в XIX веке хватало сполна.

Так, уже в первую поездку письмо-приглашение содержало двусмысленность: «... Если эта идея привлекает Вас и вы не боитесь пуститься в путешествие длиной в три тысячи километров, движимые одной только энергией пара, мы будем рады, если вы присоединитесь к нам...». В этом письме Нагельмакерс также рекомендовал взять с собой в дорогу оружие, а дамам походную одежду, в которой можно будет спать, мало ли что может случиться в пути. Неизвестно, отказался ли кто из приглашенных, но судя по тому, что первых путешественников было ровно сорок человек, включая основателя компании, место отказников заняли другие искатели приключений.

Бловиц также описывает финальную часть первой поездки, как путешествие по земле разбойников. Он рассказывает о случае, где эти самые разбойники вымогали деньги у начальника одной из станций. В итоге пассажиры, имевшие с собой оружие, были вынуждены вступиться. Под напором стольких вооруженных и решительных людей, вымогатели сбежали. Впрочем, эта стычка была лишь актом психологического столкновения, журналист сознается, что за время поездки им не приходилось пользоваться револьверами.

Уже в период после Второй мировой войны в рекламном проспекте заявляли, что «за долгие годы работы на Восточном экспрессе не было зафиксировано ни одного убийства. Точнее единственная смерть была зафиксирована уже в 50-е годы, когда агент США таинственным образом упал с поезда». Но все это была лишь реклама. О лихих поездках из XIX века забыли за давностью лет, а свежие инциденты старательно старались забыть, деньгами или посредством влиятельных покровителей. По крайней мере, в прессу никаких сообщений об инцидентах на «Восточном экспрессе» не поступало. Но роскошь привлекала не только аристократов, но и разбойников. Это отчетливо понимали многие в Европе, а раз пресса молчала, говорили художники слова.

Именно «Восточному экспрессу» посвятил свой роман Грэм Грин. За основу для одного из них он взял еще более экстремальное происшествие, случившееся с экспрессом осенью 1931 года. Вечером 21 сентября «Ориент», как обычно отправился из Будапешта в Париж. Вскоре после отъезда, когда поезд проходил по высокому виадуку, в одном из вагонов произошел взрыв. 20 человек погибли на месте, 120 были тяжело ранены. Среди оставшихся в живых была актриса «Мулен-Руж» Жозефина Бейкер, знаменитая «черная лилия». Пока к виадуку спешила помощь, она успокаивала оказавшихся в ловушке перепуганных людей импровизированным концертом. Виновником случившегося оказался профашистски настроенный офицер венгерской армии. Он заявил, что хотел таким образом проучить разъезжающих в роскошных вагонах праздных атеистов, а заодно освободить мир от коммунизма.

Но наученная своей бабушкой предвидеть самое худшее, Агата Кристи также интуитивно чувствовала опасность, исходящую от этого праздника жизни.

Злополучная поездка

Агата Кристи посвятила своему мужу Максу Мэллоуну несколько романов. Из доверенных только «Убийство в Восточном экспрессе». В «Автобиографии» она еще раз повторяет, что идею для романа подал ей Макс. Но сюжет романа слишком типичен для творчества Кристи. Он такой традиционный, что даже неожиданная концовка слишком похожа на подобные «финалы с сюрпризом». В чем была идея Макса? Возможно, молодой человек желал развлечь Агату во время задержки поезда и предложил ей сочинить историю, «как если бы они оказались в одном вагоне с убийцей». Но давайте не станем забегать вперед, обо всем по порядку.

С определенной долей уверенности можно утверждать, что Агату Кристи вдохновила на создание романа «Убийство в Восточном экспрессе» поездка на этом самом поезде в 1931 году. Поводом стала внезапная болезнь дочери, о которой она узнала из телеграмм сестры, полученных в Афинах.

После более чем полугодового путешествия по Ближнему востоку, Агата Кристи в обществе известного археолога Вулли, его жены Кэтрин и их молодого помощника Макса Мэллоуна добралась до Афин. В гостинице ждала стопка телеграмм. Ее сестра Мэдж, сообщила:

Розалинд подхватила тяжелую форму пневмонии.

Девочку пришлось забрать из школы.

В те годы, когда еще не было лекарств на пенициллине и подобные болезни могли привести к смертельному исходу. По словам писательницы в последней телеграмме Мэдж сообщала, что Розалинд уже лучше, но Кристи читала телеграммы в обратном порядке, от последней с положительными известиями, к первой, где сообщалось о болезни, и голова моментально пошла кругом. Она поспешила к своим спутникам, но оступилась в одну из ям, которую приготовили для посадки деревьев и растянула лодыжку. Взволнованная, растерянная, сообщила эти новости супругам Вулли и Макс. Те в один голос посоветовали немедленно отправляться в Англию. Единственным и самым быстрым средством сообщения между Афинами и Лондоном был Восточный экспресс.

Макс и Лео бросились за билетами, а расстроенная Кристи лежала ничком и молча выслушивала утешения Кэтрин. Когда вернулся Макс, у него было два билета, и он заявил, что не может отправить Агату в таком состоянии одну. Получается, навязал себя в качестве компаньона и добровольного помощника. Кристи с благодарностью вспоминает о помощи Макса во время этой поездки. Трудно представить, как бы писательница добралась до Лондона, не будь вместе с ней молодого и энергичного человека.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.