

УДК 81'373.21:82-31
ББК 83+81.2-3

О.А. Ананьина

ГЕТЕРОТОПИИ МОРСКОГО РОМАНА

Рассмотрена возможность применения концепта «гетеротопия» к нескольким основным топосам морского романа – береговой линии и ее ключевым точкам: верфь, гавань, место боя, место кораблекрушения. Этим топосам не свойственны упорядоченность и предсказуемость, к которым стремится организация жизни на суше, что соответствует критериям гетеротопичности, предложенным М. Фуко. Романы С.С. Форестера, послужившие художественной иллюстрацией для выдвигаемых тезисов, описывают оценку этих топосов с точки зрения персонажа-военного, которая принципиально отличается от «гражданского» восприятия тех же физических явлений.

Ключевые слова: *С.С. Форестер, Хорнблauer, жанровый код, военный морской роман, гетеротопия, художественное пространство, топос берега.*

Ананьина Ольга Александровна – канд. филол. наук, доцент кафедры английской филологии факультета филологии и журналистики Южного федерального университета
Тел.: 8(863)277-86-71
E-mail: hexenhammer@gmail.com

Особенностью пространственной организации морского романа является то, что в ней неизменно соседствуют два основных топоса – берега и моря. Береговая линия и, более локально, порт являются точками, из которых начинается и в которых должно закончиться путешествие героя. Они создают четко определенную физическую рамку, вне которой действуют законы суши, а внутри – законы моря; они определяют циклическую структуру морского романа. Преодоление границ этой рамки всегда сопряжено с радикальным изменением мировоззрения и поведения героя, однако перемены эти начинаются задолго до того, как путешественник ступит на палубу корабля и отдаст себя на волю водной стихии.

Ален Корбен в книге «The Lure of the Sea: The Discovery of the Seaside in the Western World, 1750–1840» рассматривает эволюцию популярных представлений об океане и побережье, начавшуюся в эпоху Просвещения, и определяет берег как вид фронта. Долгое время физический контур морей и океанов представлялся хаотичным и не объяснимым никакой видимой закономерностью, что делало его напоминанием о библейском потопе, разделившем человеческую историю на две эпохи – эру мирного океана и эру штормов, в которой вынуждены выживать современные мореплаватели: «По сути, побережье было полосой разрушения. Этим объяснялись его неправильные очертания и непостижимый контур рифов, которые служили

ему границей; берег был чужд порядку. <...> Океан был бездной, полной обломков; в лучшем случае о нем можно было сказать, что этот пейзаж – наименее неприглядный из всех созданных за тот период, когда на землю вернулся хаос [во время потопа]» [Corbin, с. 4] (здесь и далее перевод наш. – О.А.).

Опасностям, которые внушает один вид этого чуждого человеку пространства, успешно противостоит коммерческий, военный и в итоге политический потенциал, который заложен в морских маршрутах. Прагматические соображения заставляют тех, кто хочет использовать этот потенциал, предпринимать меры по структурированию прибрежной зоны, которая должна была стать опорной базой для дальнего мореплавания. Технический прогресс и развитие таких наук, как навигация, картография и гидрография, способствуют росту портовых городов и в то же время стараются если не исключить полностью элемент хаоса и случайности, присущий морю, то хотя бы свести его к контролируемому минимуму. Сбор информации о свойствах водных объектов, изучение их характера и динамики изменений позволяют составить представление о «жизни» моря и предсказывать многие гидрографические явления.

Но все эти попытки рационализировать пространство берега не могут в корне изменить его главное природные свойство: побережье – место столкновения стихий, равновесие которых эфемерно, и такой же характер приобретают любые объекты, на нем возводимые. Точки соприкосновения этих стихий – берег, корабль и само море – являются видом гетеротопии. Гетеротопия – термин, использованный Мишелем Фуко для обозначения «других мест», локализованных, в противоположность утопиям, и имеющих транзитный, промежуточный характер. Основные топосы морского романа и ключевые точки, которые можно в них выделить (верфь, гавань, порт, место боя, место кораблекрушения) соответствуют шести принципам описания гетеротопического пространства, предложенным М. Фуко в статье «Des espaces autres» («О других пространствах»), которые получают в морском романе следующее значение.

Первый принцип гетеротопии указывает на обязательное присутствие в ней признаков кризиса или девиации; в этом отношении топосы морского романа редким образом сочетают эти два состояния. Кризисная гетеротопия предполагает особый, выделенный характер места, пребывающий в котором сам находится в особом состоянии перехода из одного статуса в другой (например, пассажир корабля перед отплытием, оставляющий позади законы сухопутной жизни и готовящийся к условиям жизни на борту – см. [Foulke, p. 8]). Девиантность же выражается в непонимании и неприятии социальных норм, действующих на суше, кастой моряков (см., например, [Creighton, p. 4]), что особенно заметно в береговой зоне и портовом городе – своего рода нейтральной земле, где возможно сосуществование и взаимопроникновение языка моря и суши.

Второй принцип в описании гетеротопий предполагает, что функции того или иного пространства-гетеротопии изменяются синхронно с развитием общества и его культуры. Подобные изменения ярко видны в истории представлений, которые западная цивилизация сформировала вокруг топоса моря: «В Новое время океан оказал огромное влияние на ход истории и играл разные, часто противоречивые роли: море способствовало как колониальному гнету, так и борьбе за национальную самобытность; оно было местом потерь, разобщения и вынужденной миграции, но там же появлялись и новые формы общности и эмоционального родства; море рождало парадигму современного капитализма и в то же время – его созидательную реинтерпретацию; оно было символом смерти и одновременно – жизни» [Klein, Mackenthun, p. 2].

Реализация третьего и четвертого принципов Фуко в гетеротопиях морского романа дает удивительные результаты. Свойством гетеротопии является то, что она включает в себя несколько несовместимых между собой пространств; предельно наглядно это включение иллюстрирует топос берега как точка пересечения нескольких видов стихий. Свойство же гетерохронии (разновременья) проявляется в смене восприятия хода времени, происходящей вместе с пересечением береговой черты и погружением в сферу морских практик: время линейное и время циклическое здесь совмещаются. «Ощущение времени у моряка столь же комплексно. Оно и линейно, и циклично: линейность представлена тем, что морское путешествие имеет начало и конец, точку отплытия и высадки на сушу, точки начала и прекращения движения, между которыми разворачивается хронологическое время. Цикличность же времени соответствует циклическому движению волн и отражена в организации жизни на корабле, основанной на постоянном повторении» [Foulke, p. 9]. Циклический характер носят и природные явления, наблюдаемые на побережье (например, прилив или сезонные штормы); в свои циклы складываются виды деятельности, осуществляемые в порту (ремонт, оснащение или разгрузка корабля, пополнение экипажа и пр.). Вместе эти факторы создают уникальный ритм портовой жизни, который предвосхищает абсолютный разрыв с «сухопутным» ощущением времени, происходящий уже на корабле.

Пятый принцип гетеротопии заключается в ее изолированности вследствие ограничения свободного доступа по сравнению с публичными местами; в отношении топосов морского романа он важен по своим психологическим последствиям и перекликается с девиантными свойствами, заметными уже в береговой зоне. Предел, до которого «непосвященный» может проникнуть в сферу морской жизни, определен тем, насколько он знаком с ее обычаями и ритуалами. Иерархичность и кастовая замкнутость морских профессий отмечена многими исследователями, например у М. Линкольн в отношении военных моряков: «Британские моряки того времени очень четко осознавали свой статус и к концу столетия уже имели ясное представление о том, каким должен быть настоящий “военный моряк”. Нередко у них возникал со-

блазн относиться к сухопутным жителям как к низшему сорту людей, от которых им следовало отмежеваться с помощью особой манеры одеваться, говорить и вести себя» [Lincoln, p. 9]. Трудности, переносимые во время плавания, спланивали моряков в «клановые» сообщества, которые «на суше выражались в оппозиционной культуре, тщательно оберегаемой как средство самоопределения» [Lincoln, p. 9].

Наконец, шестой принцип в описании гетеротопий предполагает, что гетеротопическое пространство выполняет особую функцию по отношению к остальному пространству, в него не входящему. Для береговой зоны эта функция, в первую очередь, воплощена в ее роли «связующего элемента» между землей и морем; топос берега обладает также потенциалом для создания «иллюзорного пространства» (a space of illusion), о котором говорит Фуко. В этом случае берег превращается в сцену, на которой «...размышления о жестокостях, на которые способна природа, порождали драматургию чувств. На этих подмостках с легкостью можно было представить сцены прощания и ностальгические жесты, здесь в неусыпном бдении ждали возвращения корабля и здесь же с особой убедительностью разыгрывалась трагедия кораблекрушения» [Corbin, p. 236].

Перечисленные свойства имманентны основным топосам морского романа и так или иначе находят свое отражение в любом виде их репрезентации. Однако к ним могут добавляться и другие особенности, связанные со спецификой восприятия этих топосов персонажем и входящие в жанровые вариации морского романа. Так, герои повествования, в центре которого – описание научной экспедиции, обратят внимание на совсем другие свойства и элементы морского пейзажа, нежели герои-туристы. Морской роман, в центре которого находится описание военных действий, в этом отношении предлагает картину восприятия глазами военного моряка, в которой акценты смещены самым, казалось бы, парадоксальным образом. Курт Левин (сам в прошлом артиллерист) в статье «Военный ландшафт» предлагает психологическое объяснение этому смещению: «...когда мы, прогуливаясь, воспринимаем поля и луга с эстетической точки зрения, мы вполне можем также представить себе тот же ландшафт совсем по-другому – таким, как его увидит земледелец» [Левин, с. 87]. И далее: «Приближаясь к фронту или при возвращении из тыла, каждый переживает своеобразную трансформацию воспринимаемого ландшафта» [Левин, с. 88]. Профессиональные навыки и жизненный опыт предопределяют, какие именно характеристики пейзажа будут зафиксированы взглядом наблюдателя и как они будут оценены. Персонаж военного морского романа воспринимает окружающую действительность прагматически, а ее эстетическое и эмоциональное воздействие отходит на второй план; используя и далее терминологию К. Левина, можно сказать, что такой герой видит пространство как комбинацию границ своей территории и чужой, опасных зон, военных объектов и позиций – как собственных, так и вражеских.

Для того чтобы наглядно показать, как общие гетеротопические свойства топосов морского романа сочетаются с трансформацией в восприятии ландшафта в военном видении героя, мы обратимся к «Саге о Хорнблоуэре» английского писателя XX в. Сесила Скотта Форестера – десяти романам, посвященным эпохе наполеоновских войн.

С.С. Форестер (1899–1966) занимает особое место в ряду современных писателей-маринистов, в своем творчестве воссоздающих историческую картину периода, известного как «эра Нельсона». Морское противостояние Британии и Франции в 1790-х–1810-х гг. стало темой произведений таких авторов, как Патрик О’Брайен, Александер Кент, Дадли Поуп, Ричард Вудмен и др. Все они – авторы многотомных серий романов, сфокусированных на жизни и карьере офицеров британского флота на рубеже XVIII–XIX вв., и в сумме произведения писателей этой волны могут составить самостоятельный жанр; так, Юджин Л. Рейсор, говоря о «клонах и суррогатах Нельсона, а также о художественной литературе, посвященной эпохе Нельсона», насчитывает, по самым сдержанным оценкам, не менее ста романов (см. полный перечень в книге «English/British naval history to 1815: a guide to the literature» [Rasor, p. 343, 373]). Однако С.С. Форестер, стоявший у истоков этого интереса, до сих пор остается эталоном, на который ориентируются прочие авторы: «Творчество Форестера стало стандартом, по которому оценивают современных писателей морских романов. Ни один другой автор не обладал столь обширными знаниями и умениями, чтобы создать драматически яркую картину морских сражений... <...> Хотя со смерти Форестера прошло больше тридцати лет, книги его успешно прошли проверку временем и пользуются небывалой и неослабевающей любовью у читателей» [Volo D.D., Volo J.M., p. ix].

Наиболее многообразно и комплексно концепт гетеротопии реализован в топосе берега, который в романах «Саги» получает разноплановое представление: это внутренний взгляд на работу английского военного порта, в котором корабль героя проходит оснащение; это проблема блокирования вражеских портов, в ходе которого Горацио Хорнблоуэр и его команда неоднократно участвуют в разрушении береговых укреплений; наконец, это постоянная необходимость балансировать между опасностью, возникающей из-за неблагоприятных погодных и навигационных условий, и опасностью приближения к вражескому берегу, который в иных обстоятельствах мог бы служить спасением.

В этом отношении романы Форестера наследуют традиционный взгляд на важность береговой линии в морской войне, характерный для военной доктрины Британской империи: «Учитывая, что война – это вопрос правильно выбранной позиции, преимущество в ней оказывается у того, кто начинает военные действия с наилучших позиций; Британия, будучи морской империей, никогда не могла себе позволить пренебречь возможностью занять наивыгоднейшие позиции для обо-

роны со стороны моря. Именно по этому принципу всегда проводилась дислокация военно-морских сил Великобритании. В древние времена, когда корабли обладали малыми размерами и ограниченной мореходностью, а морские базы на чужих территориях отсутствовали, масштабные военно-морские операции могли проводиться только в отечественных водах. Строительство крупных верфей и арсеналов на южных берегах королевства было обусловлено, с одной стороны, тем, что географическое расположение портов, где они размещались, было для таких операций особенно удобно; с другой стороны, эти порты были ближе всего к берегам, откуда с наибольшей вероятностью мог напасть враг (Франция)» [Thursfield, p. 272].

Эти географические особенности британской военно-морской истории не раз подчеркиваются во всех романах «Саги». Уже в «Равных шансах» (первом рассказе в сборнике «Мичман Хорнблоуэр», хронологически открывающем эпопею героя) семнадцатилетний Горацио, впервые ступив на борт корабля, убеждается, что граница между берегом и морем не столь очевидна и может не совпадать в восприятии новичка и профессионала. Оказавшись на «Юстиниане», стоящем на якоре в замкнутых водах, он страдает от морской болезни, за что получает от старших прозвище «мичман, которого укачало в Спитхехе». Спитхед, место стоянки корабля, – внешний рейд Портсмута, входящий в число крупнейших и старейших баз британского военно-морского флота на юго-восточной оконечности острова; в представлении более опытных моряков это давно освоенная часть прибрежной зоны, где обычные неудобства и опасности моря невозможны, а реакция на них – неуместна и является признаком слабости.

Однако безопасность берега и порта может показаться обманчивой не только неопытному мичману: в том же рассказе Хорнблоуэру поручено участвовать в насильственной вербовке матросов с торговых судов, для которых даже возвращение на родную землю сулило не стабильность, но новую угрозу: *«Обоим мичманам поручили сопроводить наземный десант, направленный вместе с такими же группами с других судов для вербовки. Вскоре ожидался Вест-Индский конвой. Большинство матросов будут завербованы немедленно, остальные же, те, что поведут корабли до стоянки, постараются улизнуть и всеми правдами и неправдами укрыться от вербовщиков. В задачи десанта входило перерезать пути отступления, поставить оцепление вдоль всего берега, и всех выловить»* [«Равные шансы»]. (Здесь и далее русский текст романов Форестера цитируется по переводам Е. Доброхотовой-Майковой, которые печатались в 1994 г. издательством «Континент-Пресс»; в настоящее время права на русский текст вернулись к переводчику, и переводы семи романов из цикла о Хорнблоуэре размещены на личном сайте Доброхотовой-Майковой. Следует отметить, что в 2001–2002 гг. издательство «ТЕРРА-Книжный клуб» предприняло еще одну попытку опубликовать сагу, уже в переводе А.И. Дубова, но

ограничилось лишь четырьмя романами; качество перевода и редакторской работы в этом издании оставляют желать лучшего).

Пройдя все обязательные испытания (включая дедовщину), которыми сопровождается инициация новичка во флотском сообществе, и получив в свое командование собственный корабль, Хорнблоуэр обнаруживает, что ни опыт, ни офицерское звание не гарантируют того, что английский порт, эта на первый взгляд идеально защищенная, «своя» территория, не составит проблем, иногда непреодолимых. Являясь связующим звеном между землей и морем, между мирной жизнью и войной, военный порт обладает не только удобной гаванью, но развитой бюрократической системой. В романе «Хорнблоуэр и “Отчаянный”» Горацио, в качестве капитан-лейтенанта готовя к отплытию свой первый корабль, в полной мере узнает, насколько неповоротлива и автономна инфраструктура военного порта. Верфи, ремонтные доки, Провиантный Двор и целый лабиринт складов составляют отдельную систему, в масштабах которой полномочия простого капитана очень мало значат. Некоторые из возникших затруднений ему удастся решить лишь благодаря своевременному вмешательству старших по званию, например адмирала Корнваллиса:

«— Что еще вам нужно?

— Шкиперское имущество, сэр. Тросы, парусина, запасной рангоут.

— Не так-то просто будет заставить док со всем этим расстаться. Я с ними поговорю. И боеприпасы, вы сказали?

— Да, сэр. Артиллерийский склад ожидает прибытия девятифунтовых ядер. В запасе их нет совсем.

Десять минут назад Хорнблоуэр подыскивал слова, чтоб угодить Марши. Сейчас он подыскивал слова, чтоб честно доложиться Корнваллису.

— С этим я тоже разберусь, — сказал Корнваллис. — Вы должны быть готовы к отплытию послезавтра, если позволит ветер» [«Хорнблоуэр и “Отчаянный”», гл. 1].

Противостояние военных моряков и служащих порта, отраженное в этом эпизоде, имеет под собой весомые экономические причины. М. Линкольн, суммируя ряд исследований, характеризует британскую портовую индустрию в эпоху наполеоновских войн следующим образом: «Верфи, обслуживающие военно-морской флот, в восемнадцатом веке были крупнейшими индустриальными комплексами в Британии и по численности занятых там рабочих превосходили даже самые большие фабрики и шахты, в силу чего Королевский военно-морской флот Великобритании являлся одним из крупнейших отдельных работодателей своего времени. В течение всего столетия верфи расширялись и модернизировались для того, чтобы создать адекватные ресурсы для снабжения и ремонта флота, что привело к росту административных структур, которые по масштабу значительно опередили аналогичные структуры на гражданских предприятиях» [Lincoln, p. 5]. Р. Моррис также предполагает, что на рубеже XVIII–XIX вв. бри-

танские верфи были крупнейшими промышленными организациями в Европе и, возможно, в мире [Morris, p. 4].

В этом контексте показателен еще один эпизод, в этот раз из романа «Линейный корабль», где Хорнблоуэр, поднявшись по иерархической лестнице и став капитаном двухпалубного корабля «Сатерленд», сталкивается с теми же унижительными для морского офицера проблемами: *«Сатерленд» был свежесвыкрашен, но, увы, за казенный счет – скучной желтой и черной краской без единой белой или алой полосы. Богатый капитан и первый лейтенант покрыли бы недостающие расходы из собственного кармана, им бы еще и позолоту навели, но у Хорнблоуэра на позолоту не было денег. <...> Иные капитаны не мытьем, так катаньем выпросили бы в доке краску – да и позолоту, кстати, тоже. Хорнблоуэр не умел выпрашивать – за всю позолоту в мире он не стал бы умасливать какого-нибудь писаришку, льстить и похлопывать по плечу. И дело тут не в уважении к принципам, а в самоуважении»* [«Линейный корабль», гл. I].

Однако военный порт сохраняет ключевое значение только в условиях постоянного снабжения необходимыми материалами, и значительную часть своей службы на флоте герой Форрестера проводит, стараясь тем или иным способом помешать военным портам Франции выполнять свою функцию. В центре романа «Хорнблоуэр и “Отчаянный”» – морская блокада г. Бреста силами Ла-Маншского флота в 1803–1805 гг. Такого рода операции, проходившие вплотную у вражеских берегов, сыграли немалую роль в закреплении британского господства на море: *«Нельсон в Тулоне, а теперь и Пелью в Рошфоре сходным образом противостояли другим французским эскадрам. Под их защитой британский торговый флот мог никого не бояться, кроме каперов, к тому же торговые суда, собранные в большие караваны, охранялись другими британскими эскадрами, численно превосходящими блокадные флота. Тросы и пенька, лес, железо и медь, скипидар и соль, хлопок и селитра беспрепятственно текли к Британским островам и так же свободно циркулировали вдоль их берегов, поддерживая бесперебойную работу корабельных верфей, в то время как французские верфи простаивали, пораженные гангреной, неминуемо наступающей вслед за остановкой кровообращения»* [«Хорнблоуэр и “Отчаянный”», гл. 12].

Действия, которые Хорнблоуэр и его команда предпринимают для достижения такого результата, выявляют ряд особенностей топоса берега в том случае, когда он является вражеской территорией. Вынужденный держаться рядом с французским побережьем, капитан «Отчаянного» должен учитывать не только обычные навигационные опасности, но и дальность береговых батарей, защищающих подступы к важнейшим объектам; вследствие этого ощущение опасной зоны [Левин, с. 89] возникает на гораздо большем расстоянии от берега, чем в мирное время. Здесь наблюдается интересный вариант третьего принципа гетеротопии, предполагающего включение в ее рамки не-

скольких несовместимых между собой пространств: в топосе вражеского берега накладываются друг на друга не только границы «своего» и «чужого», но и линии фронта сухопутного и морского. Успешные десантные операции, которые Хорнблоуэр предпринимает для разрушения семафорной станции и одной из береговых батарей, сопровождаются скачкообразным (хотя и временным) изменением границы опасной зоны, которая «вытесняется» на территорию противника.

Насколько такое наложение разнородных пространств может быть неожиданно и опасно для противника, показывает следующий эпизод из романа «Линейный корабль», в котором атаке подвергается дорога, проходящая уже по испанскому берегу: *«Ни Пино, ни его людей не обстреливали с моря, им пока невдомек, какова разрушительная мощь хорошо направленного бортового залпа. Красавец-корабль под пирамидой парусов – зрелище для них новое. Поставь перед ними войско, и они сразу оценят его возможности, но то войско, не корабль. <...> Он где-то в конце этой длинной колонны, разглядывает “Сатерленд” в подзорную трубу. Вероятно, он предпочел идти вперед, рассудив, что “Сатерленд” большого ущерба не причинит. В таком случае он сильно просчитался»* [«Линейный корабль», гл. XIV].

В сценах боя, который разворачивается в прибрежной зоне, обе участвующие в нем стороны действуют в условиях предельно «уплотненного» пространства [Левин, с. 88]. Цель их при этом – еще более ограничить это пространство для противника, не позволяя ему отдалиться от линии берега или, наоборот, найти укрытие в защищенной акватории. Заключительный эпизод романа «Линейный корабль» показывает как раз такую сцену: *«Хорнблоуэр глядел на медленно приближающиеся корабли. Ему их не остановить, все, что он может – преследовать их до Росаса. Корабль, или корабли, у которых он собьет мачты, достигнут Лейтону; остальные надо покалечить так основательно, чтобы их не починили в убогом росаском доке. Тогда они будут гнить в гавани, пока их разрушение не довершат брандеры, шлюпочная экспедиция или правильно организованная атака на крепость с суши. Хорнблоуэр думал, что справится с задачей, но не находил в себе сил представить, что будет с “Сатерлендом”»* [«Линейный корабль», гл. XX].

Финал этого боя, который герой романа проигрывает, показывает пример рассуждений, которые для капитана, например, торгового судна в мирное время показались бы парадоксальными: в таких обстоятельствах гибель потерпевшего поражение и поврежденного корабля предпочтительнее, чем капитуляция, хотя она и гарантирует спасение человеческих жизней. В этом случае топос берега из общей территории безопасности превращается в зону предельно концентрированной угрозы, обусловленной причинами не навигационными, но политическими. Выбор, который вынужденно делает Хорнблоуэр, обусловлен логикой войны: *«Он прочел одобрение на серых лицах своих офицеров, но больше ни слова не произнес. Если бы “Сатерленд” затонул вместе с ними, это решило бы все проблемы, однако надеяться на такой про-*

стой исход не приходилось. Под безжалостным обстрелом он будет постепенно, палуба за палубой, наполняться водой. Может быть, они будут тонуть сутки – тогда их раньше внесет под пушки Росаса. Остаётся капитулировать» [«Линейный корабль», гл. XX].

Следствием капитуляции становится очередное скачкообразное перемещение границы опасной зоны, но теперь уже по направлению от берега к морю. Поврежденный «Сатерленд» буксируют на мель, чтобы не дать ему затонуть: для потерявшего мореходность корабля прибрежная зона катастрофически расширяется, пока не поглощает его полностью. В то же время в соответствии со вторым принципом гетеротопии происходит резкая смена функции, которую обычно выполняет гавань: вместо защиты и восстановления повреждений залив Росас оказывается пространством, где довершается разрушение корабля. Меняется также ход времени, и если снаряжение корабля перед отплытием казалось его капитану мучительно медленным, то теперь действия французов, снимающих – «обдирающих» – последние ценные предметы с остова «Сатерленда», поражают Хорнблоуэра своей быстротой и жадностью.

Простой исход, о невозможности которого сожалеет Хорнблоуэр, является достигшим драматического пика отзвуком сомнений, которые он испытывал и раньше, возвращаясь из плавания даже в благоприятных обстоятельствах. Жизнь на берегу, политические, экономические и социальные отношения, ей свойственные, представляются героям Форестера сложными и запутанными, даже когда речь идет о британском берегу: на земле, когда нет корабля, чтобы его вести, моряку нечего делать. Тюрьма на вражеском берегу грозит пленнику не только военно-полевым судом и смертным приговором: гораздо страшнее для Хорнблоуэра ограничение свободы, которое он с физической болью переживает в начале романа «Под стягом победным», продолжающего сюжетную линию «Линейного корабля»: *«...тогда он не знал, что такое свобода и каково оно – ходить по палубе капитаном, самым свободным из смертных. Быть пленником – пытка, даже если можешь смотреть на небо и солнце. Наверно, так чувствует себя запертый в клетке лев. Хорнблоуэр физически ощущал, как давит на него заточение»* [«Под стягом победным», гл. I].

Возникает пугающий параллелизм между обездвиженностью выброшенного на мель корабля и его капитана, запертого в тесном пространстве тюрьмы. Однако изоляция берегового плена не только дразнит заключенного видом недосягаемого моря; она дает военному офицеру редкую возможность побыть наблюдателем, а не участником действия. Глядя на морской пейзаж с крепостного вала Росаса, Хорнблоуэр позволяет (и даже приказывает) себе замечать не потенциальные военные объекты, а образы природы – небо, полет птиц, пену прибоя. Соответственно меняется и их оценка: на место прагматичного взгляда на окружающий мир как часть изменчивой тактической ситуации приходит восприятие субъективное и эмоциональное. Сопrotивляясь

ограничениям, налагаемым тюрьмой, герой прилагает все силы, чтобы преодолеть «обрыв местности», проходящий по берегу залива Росас перед территорией врага, и старается вновь видеть пространство бесконечным, что возможно лишь на палубе корабля.

Литература

Левин К. Военный ландшафт // Динамическая психология : избр. тр. М., 2001. 572 с.

Форестер С.С. Линейный корабль / пер. с англ. Е. Доброхотовой-Майковой. – URL: <http://maikova.wodehouse.ru/hornblauer06.htm>

Форестер С.С. Равные шансы. // *Форестер С.С.* Мичман Хорнблоуэр. / пер. с англ. Е. Доброхотовой-Майковой. URL: <http://maikova.wodehouse.ru/hornblauer01.htm>

Форестер С.С. Под стягом победным / пер. с англ. Е. Доброхотовой-Майковой. URL: <http://maikova.wodehouse.ru/hornblauer07.htm>

Форестер С.С. Хорнблоуэр и “Отчаянный” / пер. с англ. Е. Доброхотовой-Майковой. URL: <http://maikova.wodehouse.ru/hornblauer03.htm>

Corbin A. The Lure of the Sea: The Discovery of the Seaside in the Western World 1750–1840. University of California Press, 1994. 380 p.

Creighton M.S. Rites and Passages, the Experience of American Whaling, 1830–1870. Cambridge University Press, 1995. 252 p.

Foucault M. Of Other Spaces. Transl. from French by Jay Miskowiec. URL: <http://foucault.info/documents/heteroTopia/foucault.heteroTopia.en.html>

Foulke R. The sea voyage narrative. Routledge, 2002. 224 p.

Klein B., Mackenthun G. Sea changes: historicizing the ocean. Routledge, 2004. 219 p.

Lincoln M. Representing the Royal Navy: British sea power, 1750–1815. Ashgate Publishing, Ltd., 2002. 226 p.

Morriss R. Naval power and British culture, 1760–1850: public trust and government ideology. Ashgate Publishing, Ltd., 2004. 294 p.

Rasor E. L. English/British naval history to 1815: a guide to the literature. Greenwood Publishing Group, 2004. 875 p.

Thursfield J.R. Nelson And Other Naval Studies. Kessinger Publishing, 2005. 428 p.

Volo D.D., Volo J.M. Daily life in the age of sail. Greenwood Publishing Group, 2002. 322 p.