

Виктор Конечный:

ЭТИ НЕТИПИЧНЫЕ КАПИТАНЫ

Человек и море — постоянная тема В. Конечного, чье творчество широко популярно у нас в стране и за рубежом. Почти каждый год писатель отправляется в далекое плавание в составе команды одного из судов.

— Виктор Викторович, как в вас уживаются два человека, вернее, люди двух разных профессий — моряк и писатель?

— Если вы любому прохожему зададите вопрос о том, какая наша страна, то, уверен, вы получите любой ответ, кроме того, что СССР — огромная океанская держава. Континентальность мышления, обусловленная историей и географией нашей Родины, настолько въелась в сознание, что непорочно заставляет людей почувствовать, что они живут в океанской стране, что в морях и океанах плавает около десяти тысяч судов под советским флагом, на которых живут и работают наши моряки, рыбаки, нефтяники, ученые.

Для того чтобы познать море и чтобы море тебе открылось, признало тебя, нужно посвятить ему жизнь. И литература, особенно русская литература, примет тебя и откроется только тогда, когда ты на ее алтарь выложишь всю свою судьбу.

В идеале морским писателем должен быть моряк. К сожалению, по ряду причин такое случается крайне редко. У меня лично диплом капитана дальнего плавания.

— Как начинался ваш путь в литературу?

— Недавно я стал разбирать свои архивы. И оказалось, что я начал заниматься подготовкой к литературной работе с 17—18 лет. В конспектах лекций или еще где-нибудь записаны сюжеты, темы. Я много читал, делая выписки из книг, что-то конспектируя. Чтение, конечно, было бессистемным. А где-то с 22 лет уже появляются наброски рассказов.

Когда-то, еще до войны, я увлекался живописью, занимался в кружке Ленинградского дворца пионеров. Война прервала эти занятия, а в 1945 году я оказался на военно-морской службе, и там уже, конечно, было не до живописи, хотя страстное влечение к живописи у меня осталось на всю жизнь. Если писать для меня чрезвычайно тяжелый труд — я загоняю себя за стол и волевым усилием заставляю работать, то рисовать — просто праздник души. Все, что я вижу, хочется нарисовать. И вот то, что я в силу обстоятельств не мог продолжать профессионально заниматься живописью, вероятно, компенсировалось попытками словесных изображений. Напечатал первые рассказы, как только демобилизовался в 1955 году. На следующий год сходил в очень трудный перелом на рыболовном судне, заработал деньги и засел за письменный стол. Еще через два года меня приняли в Союз писателей.

— Виктор Викторович, сначала в вашем творчестве доминировали рассказы и повести, сюжетно организованные, с большой долей художественного вымысла. Как вы пришли к тому жанру, в котором написано большинство ваших последних произведений?

— В один прекрасный момент я увидел, что в моих рассказах слишком много выдуманного. Они были эффектны, в них то и дело происходили всякие аварии, спасения, были любовные треугольники и прочие страсти. Короче говоря, полным-полно вымысла. И в общем-то без каких-либо специальных намерений, начав после значительного перерыва снова плавать, я стал вести дневник. Он постепенно разрастался, в промежутках между рейсами я обрабатывал путевые заметки, и в результате возник документальный стиль. Есть там, конечно, в известной мере и вымысел, и обобщение, но в целом рейсы, которые описаны в моих книгах, — это реальные рейсы, в которых я сам участвовал. Видимо, момент присутствия автора при событиях, о котором он рассказывает, и вызывает у читателя определенное доверие.

— А как воспринимают сами моряки ваши произведения?

— Они очень болезненно переживают, когда кто-то пытается, по их мнению, выносить сор из избы. Впрочем, это касается всех профессий. Если я, скажем, напишу про парикмахера и он получит у меня недостаточно хорошим, то наверняка обидится все парикмахеры.

В книге «Вчерашние заботы», если вы помните, есть такой капитан-ретроград Фома Фомич Фомичев. Этот персонаж вызвал большое раздражение — и не только у капитанов, но и у более высоких морских начальников. Я же показываю нетипичного капитана. Конечно, такой тип человека на море — явление не самое характерное. Но тем не менее люди такого плана существуют и отражают психологию, порожденную работой на старой технике. Ведь не секрет, что некоторая часть нашего флота, который ходит в Арктику, устарела. Когда идет современный ледокол-атомоход, а за ним еле ковыляет десовоз типа «Индиго», на котором я делал два последних рейса, это несоответствие бросается в глаза даже людям, не знающим досконально проблем флота. Устаревшая техника накладывает соответствующий отпечаток на психологию человека. Вот почему и появляются такие, как Фома Фомич. Связь техники с человеком в конце двадцатого века ощущается очень зримо.

Работа в документальном жанре — дело нелегкое. Обычно я сохраняю все реальные имена, за исключением нескольких персонажей, которые носят собирательный характер, оставляя настоящее название судна и многие другие реалии, так что я вступаю со своими героями в довольно сложные отношения. Чтобы избежать осложнений, порой приходится идти на различные уловки, — например, когда я описывал рейс в Антарктиду в «Третьем лишнем», то умудрился вообще ни разу не назвать судна, на котором плавал. Хотя для моряков, конечно, все быстро становится понятным, и капитан судна, на котором я плавал, смертельно обидел-

ся на меня, посчитав, что именно он послужил прототипом капитана Ямкина, персонажа, выдуманного мной от начала до конца. Капитан этот сейчас — капитан-наставник и, вполне возможно, будет принимать у меня экзамен по радиолокационным средствам судовождения. Вот так все непросто...

— Виктор Викторович, может быть, я ошибаюсь, но мне кажется, что преимущество наблюдений ситуаций и характеров на судне состоит в том, что перед вами замкнутая, если так можно выразиться, территория, где взаимоотношения людей проявляются наиболее определенно в силу ограниченности межличностных связей.

— Без всяких сомнений. Но тут, как во всяком явлении, есть свои плюсы и минусы. В основе всех отношений на любом судне лежит служебный долг. Между всеми членами команды регламентированные уставом отношения, которые определяют все. Скажем, штурман может не любить капитана, но он никогда не наругает ему, а если наругает, это будет его последняя грубость на корабле. И настоящий капитан никогда не позволит себе использовать власть для сведения личных счетов. В первых моих книгах такие взаимоотношения были для меня очень удобны, потому что они действительно локальны: все люди у тебя на глазах, и ты сам вписан в цепочку этих отношений. Но так как я судоводитель и мое рабочее место — мостик, у меня очень сузился круг действующих лиц. Если вы обратили внимание, в моих



книгах почти не фигурируют, например, старшие механики. Почему? Потому что я не знаю дело старшего механика, а быть в чем-то неточным или неправдивым не хочу.

Но поскольку система всех взаимоотношений на судне, как я уже сказал, регламентируется уставом, инструкциями, то в дальнейшем начинают возникать ситуации повторяющиеся, которые вызывают отрицательное чувство самоповторения. Кроме того, мне кажется, что жанр такой документальной прозы уже начинает изживать себя. Чувствую его ограниченность — ведь о многих вещах я просто не могу сказать: они или касаются таких сторон личной жизни, о которых не напишешь, или можешь невольно как-то повредить человеку. Возьмем, скажем, женский вопрос. Это серьезная, болезненная тема, и почти все известные писатели-маринысты — Мелвилл, Станюкович, Конрад — личную семейную ситуацию стараются обходить. Я навсегда запомнил жену одного капитана, которая, трясая передо мной наволочку, набитую пожелтевшими банками радиопрограмм, говорила: «Вот все, что осталось у меня от нашей жизни!». Такие темы — семейная и другие — уже никак не укладываются в мой жанр.

Если удастся закончить роман-странствие «За доброй надеждой» (в него войдут 6—7 книг), то на этом жанре я поставлю точку.

— Вам, наверное, не просто работать на флоте и по той еще причине, что ваше имя широко известно.

— Да, морских писателей у нас не так много, и на флоте они все известны. Вначале вообще чувствуешь себя, как под стеклянным колпаком. Скажем, если наш теплоход застрял во льду, то уже слышишь в эфире от проходящего судна, что не теплоход такой-то, например «Северолес», застрял, а что Конечный застрял. То есть вписаться быстро в судовую жизнь мне гораздо сложнее, постоянно чувствуешь на себе любопытные взгляды, а это вносит какой-то дискомфорт. Правда, только в начале рейса. Потом, когда начинаются серьезные передерги и ты уже выступаешь в роли судоводителя, главным становится одно — хорошо ли ты работаешь.

— Вы сказали, что хотели бы постигнуть психологию нового поколения моряков, плавающих на современных судах. Это значит, что вы собираетесь пойти в плавание именно на таком корабле?

— Да, надо поплавать на самых современных судах, которые ходят со скоростью 20—23 узла, с современной навигационной техникой, спутниковой аппаратурой, а главное — рядом

с молодыми капитанами. Я чувствую, что отстал от сегодняшней жизни флота. Мне нужно прикоснуться к современному, я бы даже сказал, суперсовременному флоту, чтобы заглянуть в этих молодых людей. Но в данном случае я буду уже просто наблюдателем, потому что конкурировать с молодым капитаном на мостике уже не смогу — все там для меня слишком ново.

Вообще надо вовремя уходить. И на флоте, и в искусстве, и в литературе. Иные писатели считают, что раз они начали когда-то писать, значит, должны заниматься этим делом до гробовой доски. Мне же кажется, сделать тайм-аут или посмотреть, не пора ли тебе уходить из литературы, — более важно, чем гнать книгу за книгой только ради того, чтобы удержаться в литературе и чтобы твое имя помнили в критических обзорах.

— Кто из молодых писателей вам наиболее интересен?

— На этот вопрос ответить непросто. Не могу сказать, что кто-то из молодых произвел на меня неизгладимое впечатление, многие пишут на хорошем литературном уровне, может быть, даже лучше, чем писали в свое время мы. Но я как-то не чувствую за ними личностей, которые проложили бы свой курс в литературе. Марина Ивановна Цветаева сказала как-то: «Творению предпочитаю творца». И я тоже ищу в творчестве прежде всего личность человека, его обаяние, его силу, его мужество.

Настораживают и беспечное обращение некоторых авторов с русским языком, скоротечность, очень приблизительные метафоры. Неряшливость языка особенно бросается в глаза, когда молодые писатели пишут что-нибудь для газеты. Вот, скажем, отрывок из такой «прозы» одного из лидеров «сорокалетних»: «Анфилада повторяющих друг друга, мерцающих, гудящих объемов, в тусклом освещении, в узлах и сплетениях труб, где, окруженный рычагами и вентильями, стоит на посту матрос, словно вписанный гибкой фигурой в нависший свод, держит его, подпирая плечом шпангоут...» И так далее. Вам что-нибудь здесь понятно? Мне лично нет. Хотя речь в данном отрывке идет о подводной лодке. Иным писателям надо бы чаще обращаться к словарям, а то они то и дело путают блик с ответом, тюрбан с чалмой, геенну с геной... И нашей критике хотелось бы пожелать обращать больше внимания на язык произведений. Сколько выходит монографий о современных писателях! Но я ни в одной не заметил главы «Язык Федора Абрамова», «Язык Виталия Семина» и так далее. А почему? Потому что рассуждать о проблемах, идеях и сюжетах во сто крат проще.

— А что бы вы пожелали авторам, которые только входят в литературу?

— Первое, — я повторю уже то, что говорил, — ничего от нее не ждать, никаких благ: ни материальных, ни славы или известности, ни каких-то литературных члинов и постов. И не надо стремиться «пробиваться» любыми путями. Все должна сделать сама рукопись. Если она хорошая, то рано или поздно найдет себе дорогу. К сожалению, я получаю немало писем от начинающих авторов с просьбой в чем-то помочь, что-то «протолкнуть», доделать, дописать и так далее. Да, есть сложности с редактурой, с изданием произведений — это всегда было и будет, но это все должна преодолевать сама рукопись.

И второе, отсюда вытекающее, — надо всегда быть честным перед самим собой, не бояться затрагивать те вопросы, которые больше всего волнуют общество. И делать это не следом за передовицей центральной газеты, а тогда, когда сама жизнь начинает ставить эти вопросы. Проще всего говорить о том, как ты любишь свой народ. Но ведь ни у кого и нет сомнения в этом, только выродки могут не любить свою Родину и свой народ. Надо еще видеть недостатки и беспощадно говорить о них.

— Не собираетесь ли вы продолжить работу в кино?

— Нет, с кино я порвал напрочь. На каждую картину приходится тратить год-полтора, и сейчас, когда перевалило за пятьдесят, я думаю: сколько же времени потратил зря! Ведь я написал 9—10 сценариев, из которых половина, естественно, не была поставлена, а из тех фильмов, что были сделаны с моим участием, в памяти у зрителей наверняка остался лишь «Полосатый рейс» да еще, может быть, «Тридцать три». Очень заманчиво, конечно, видеть на экране своих героев, слышать слова, которые ты им дал, но уж больно непроизводительный труд — сценарная работа. Да и гегемония режиссера как-то задевает авторское самодовольствие. Особенно, когда видишь явные несоответствия твоему замыслу, но ничего уже не можешь поделать.

Сейчас на «Ленфильме» готовится экранизация моей книги «Кто смотрит на облака?» Это будет трехсерийный телевизионный фильм, но сценарий делаю не я, а другие авторы, на которых очень надеюсь.

А вот для театра пытаюсь сейчас что-то написать. Надо сказать, хотя я из театральной семьи — моя мать была балериной, танцевала одно время в труппе С. Дягилева, — но сам я в силу своей военно-морской, а потом просто морской биографии оказался очень далек от театрального искусства. Но лет пять назад пришла в голову мысль написать пьесу. Время от времени откладываю ее, потом принимаюсь снова — явно сказывается плохое знание театра и законов сцены, но надеюсь, что все-таки хватит сил и терпения довести это дело до конца.

А пока что заканчиваю свою путевую книжку и готовлюсь к очередному плаванию.

Беседу вел
В. ПОЗНИН.

ЛЕНИНГРАД.