



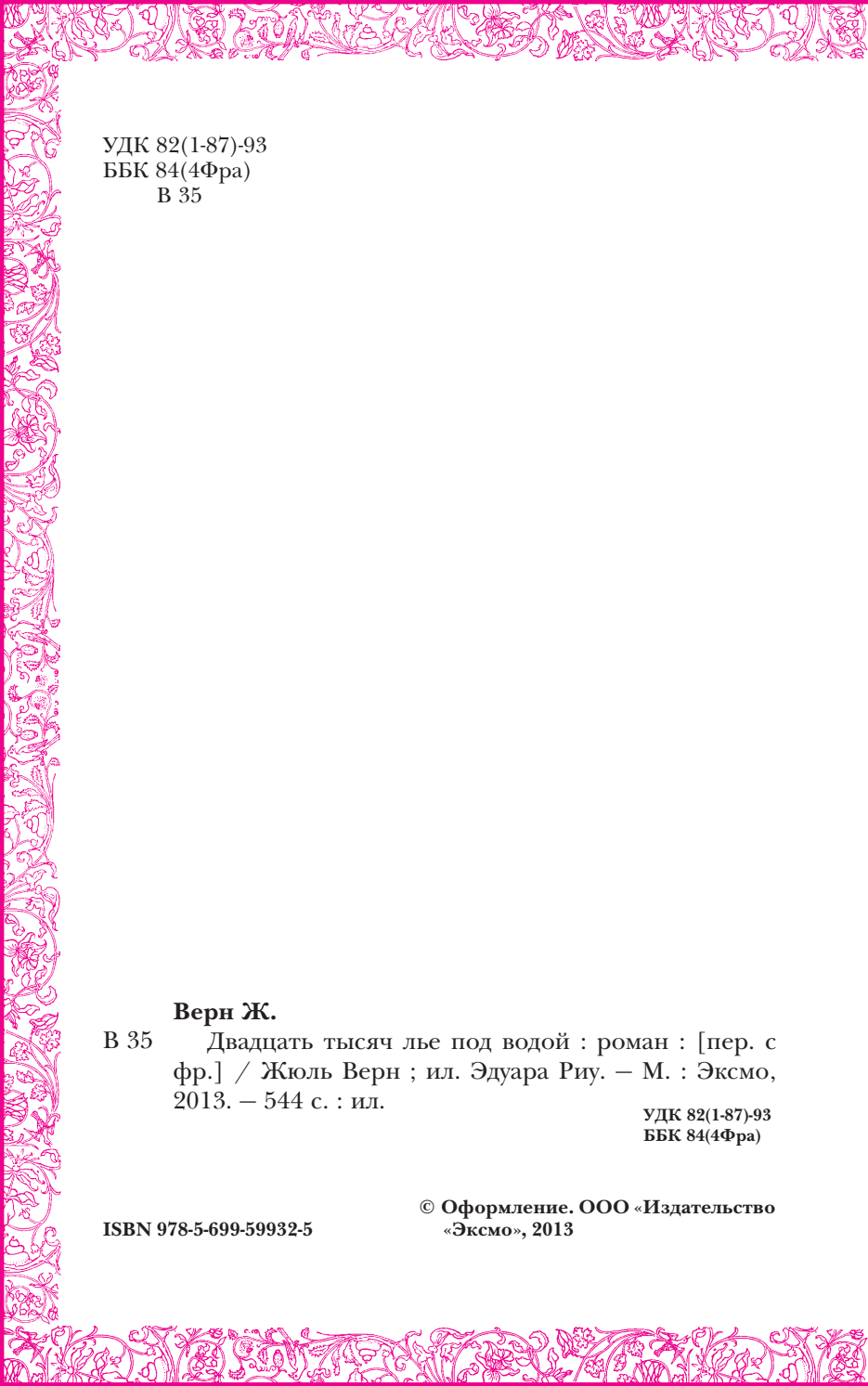


Жюль Верн

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ



ЭКСМО
МОСКВА
2013



УДК 82(1-87)-93
ББК 84(4Фра)
В 35

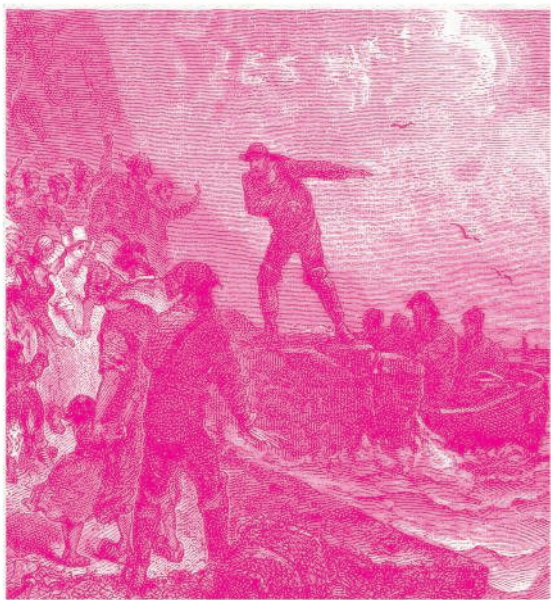
Верн Ж.
В 35 Двадцать тысяч лье под водой : роман : [пер. с
фр.] / Жюль Верн ; ил. Эдуара Риу. — М. : Эксмо,
2013. — 544 с. : ил.

УДК 82(1-87)-93
ББК 84(4Фра)

ISBN 978-5-699-59932-5

© Оформление. ООО «Издательство
«Эксмо», 2013

Часть первая





Глава первая
ПЛАВАЮЩИЙ РИФ

1866 год ознаменовался

удивительным и необъяснимым явлением, которое, вероятно, еще многим памятно. Оно крайне взволновало жителей приморских городов, сильно возбудило умы в континентальных государствах и особенно встревожило моряков. Купцы и судовладельцы, капитаны торговых судов и военных кораблей, морские офицеры, шкиперы и механики как в Европе, так и в Америке, правительства различных государств — все были в высшей степени и заинтересованы и озабочены.

Дело в том, что с некоторого времени многим кораблям случалось встречать в море «что-то громадное», какой-то длинный веретенообразный предмет, который порой светился в темноте и далеко превосходил кита по размерам и скорости движений.

В различных судовых журналах записаны были все факты, относившиеся к этим странным происшествиям, и в показаниях о строении этого загадочного предмета или существа, о его неимоверной скорости, поразительной силе движений и особенностях почти не было разногласий. Если это было животное из отряда китов, то, судя по описаниям, оно было гораздо больше всех доньше известных представителей китообразных. Ни Кювье, ни Ласепед, ни Дюмериль, ни Катрфаж не поверили бы в существование подобного чудовища, не увидав его собственными глазами, то есть глазами ученых.

Придерживаясь средних значений, полученных при различных наблюдениях, не принимая в расчет все чересчур осторожные оценки, по которым в этом непонятном существе было не более двухсот футов в длину, а также отвергая явные преувеличения, по которым оно имело будто бы одну милю в ширину и три в длину, надо было все-таки допустить, что это удивительное животное, если только оно существует, в значительной степени превосходит все размеры, установленные ихтиологами.

Животное это существовало — существование его было доказано многими фактами, и никто или почти никто в нем не сомневался. При склонности верить в чудеса, которая так свойственна человеческому уму, понятно, какую тревогу произвело это необычайное явление. Некоторые пытались было отнести его к области сказок и фантазий, но напрасно...

20 июля 1866 года пароход «Гаверн Хиггинсон», принадлежащий компании «Калькутта и Бернах», встретил этудвигающуюся массу в пяти милях¹ к востоку от берегов Австралии. В первую минуту капитан Бекер подумал, что наткнулся на неизвестную подводную скалу. Он даже собрался уже определить точные координаты этой скалы, как вдруг из нее вырвались со страшной силой два столба воды и со свистом поднялись футов на полтора в высоту. Можно было сделать только два предположения: или это был плавающий риф, на котором периодически извергались гейзеры, или «Гаверн Хиггинсон» имел дело с каким-то до сих пор неизвестным морским млекопитающим, которое выбрасывало из носовых отверстий фонтаны воды, смешанные с воздухом и паром.

23 июля того же года в водах Тихого океана подобное явление заметили с парохода «Кристобаль

¹ 1 морская миля — 1852 м.

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ

Колон», принадлежащего компании «Вест-Индия и Тихий океан». Оказалось, что это необыкновенное животное могло передвигаться с невероятной скоростью: за трое суток оно прошло более семисот морских миль, отделяющих пункты, на которых наблюдали его «Гаверн Хиггинсон» и «Кристобаль Колон».

Пятнадцать дней спустя в двух тысячах лье¹ от последнего пункта пароходы «Гельвеция», принадлежащий Национальной компании, и «Шанон», принадлежащий «Рояль-Мэйл», встретились в Атлантическом океане, между Америкой и Европой, и сигналами указали друг другу на морское чудовище, лежавшее на 45°15' северной широты и 60°35' долготы к западу от Гринвичского меридиана. При совместном наблюдении приблизительно рассчитали длину млекопитающего, по меньшей мере в триста пятьдесят английских футов². «Гельвеция» и «Шанон» казались гораздо меньше его, хотя оба имели по сто метров от форштевня до ахтерштевня. А самые громадные киты, которые попадались у Алеутских островов, и те были не более пятидесяти шести метров в длину.

Эти известия поступили одно за другим; затем были сделаны новые наблюдения с борта трансатлантического корабля «Перейр»; потом произошло столкновение судна «Этна» с чудовищем; затем офицерами французского фрегата «Нормандия» был составлен акт о том, что они видели это огромное животное; очень обстоятельные сведения были доставлены с борта «Лорд Клейда» штабом commodора Фитцджереймса. Все это чрезвычайно взволновало общественное мнение. В странах, легкомысленно

¹ 1 морское лье — 5555 м.

² Английский фут — 30,4 см.

настроенных, только подсмеивались и подшучивали над загадочным чудом, но в странах серьезных и практических — Англии, Америке, Германии — им были сильно озабочены.

Во всех больших городах чудовище вошло в моду; о нем толковали в кофейнях, над ним потешались в газетах, его представляли в театрах. Газетные утки несли яйца всевозможных цветов. Все периодические издания за неимением точных и подлинных изображений принялись показывать разных фантастических гигантов, начиная от белого кита, страшного «Моби Дика» из Арктики, до чудовищных осьминогов, которые своими щупальцами могут опутать судно водоизмещением пятьдесят тонн и увлечь его в бездну океана. Дошло даже до того, что откопали древние рукописи и стали ссылаться на мнения Аристотеля и Плиния, которые допускали существование подобных чудовищ, на норвежские рассказы епископа Понтопидана, на описания Павла Геггеды и, наконец, на донесения Харрингтона, который утверждал, что в 1857 году, находясь на палубе «Кастиллана», он собственными глазами видел громадного змея, до того времени посещавшего только воды газеты «Конститьюшнл».

Тут-то и загорелась нескончаемая полемика между учеными обществами и научными журналами — полемика верующих с неверующими. Вопрос о чудовище воспламенил все умы. Журналисты, серьезно относившиеся к науке и отстаивавшие ее, вступили в распрю с другими журналистами, которые отбивались островами и каламбурами, и целые потоки чернил пролились в этой достопамятной кампании; некоторые даже поплатились двумя-тремя капельками крови, потому что из-за этой «морской змеи» противники нередко позволяли себе самые оскорбительные выходки.

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ

Война эта длилась с переменным успехом целых шесть месяцев. Бульварная пресса отвечала неистощимыми насмешками и на научные статьи Бразильского географического института, Берлинской королевской академии наук, Британской ассоциации, Вашингтонского Смитсоновского института, и на иронию «Индийского архипелага», и на рассуждения «Космоса» Аббата Муаньо, и на мнения «Вестей» Петермана, и на ученые заметки солидных французских и иностранных журналов. Остроумные журналисты, пародируя изречение Линнея, приведенное противниками чудовища, утверждали, что «природа не создает глупцов», и заклинали своих современников не убеждать мир в противном, допуская существование неправдоподобных морских чудовищ, осьминогов, змей, различных «моби диков» и прочих бредней полупомешанных моряков. Наконец в одном очень популярном сатирическом журнале главный редактор, любимец публики, ринулся на морское чудо, как новый Ипполит, и нанес ему последний юмористический удар при взрывах всеобщего хохота. Остроумие победило науку.

В начале 1867 года вопрос о чудовище, казалось, похоронили, как вдруг до сведения публики стали доходить новые факты. И теперь речь шла не просто об интересной научной загадке, а о серьезной действительной опасности. Осьминогов и морских змей оставили в покое, а чудовище превратилось в остров, скалу, риф, но риф плавающий, блуждающий, неуловимый.

5 марта 1867 года пароход «Моравия», принадлежащий Монреальской морской компании, находясь ночью на широте $27^{\circ}30'$ и долготе $72^{\circ}15'$, ударился кормой о какую-то скалу, которая не была обозначена ни на одной штурманской карте. Ветер был попутным, и корабль мощностью четыреста сил шел со

скоростью шестнадцать узлов¹, на нем было двести тридцать семь пассажиров, которых он вез из Канады. Удар был очень силен, и не будь корпус «Моравиа» достаточно прочным и крепким, корабль, без всякого сомнения, пошел бы ко дну.

Несчастье случилось на рассвете, около пяти часов утра. Вахтенные осмотрели море самым тщательнейшим образом. Они ничего подозрительного не увидели, только на расстоянии трех кабельтовых² разбивалась большая волна, как будто что-то сильно взволновало гладкую поверхность вод. Установив координаты, «Моравиа» продолжила свой путь без явных признаков аварии.

Но на что же наткнулся пароход? На подводную скалу или на какие-нибудь выброшенные морем громадные обломки разбитого корабля? Никто этого не знал. Однако при осмотре в доке оказалось, что сломана часть киля.

Этот случай, сам по себе очень важный, был бы скоро забыт, как бывали забыты другие важные происшествия, если бы то же самое снова не повторилось при тех же самых условиях три недели спустя. Судно, ставшее жертвой новой катастрофы, шло под английским флагом и принадлежало крупной паровой компании, поэтому событие получило широкую огласку.

Всем, вероятно, было известно имя знаменитого английского судовладельца Кюнарда. Этот удачливый промышленник учредил в 1840 году почтовое сообщение между Ливерпулем и Галифаксом с помощью трех деревянных колесных судов мощностью четыреста лошадиных сил и водоизмещением тысяча сто шестьдесят две тонны. Через восемь лет число судов увеличи-

¹ 1 морской узел — 1 морская миля в час, т. е. 1852 м/ч.

² 1 кабельтов — 0,1 морской мили, т. е. 185,2 м.

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ

лось еще на четыре корабля мощностью шестьсот пятьдесят лошадиных сил и водоизмещением тысяча восемьсот двадцать тонн, а спустя два года к ним присоединены были еще два судна, которые мощностью и вместимостью превосходили прежние. В 1853 году компания Кюнарда возобновила право перевозить срочную почту и постепенно прибавила к своей флотилии корабли «Аравия», «Персия», «Китай», «Шотландия», «Ява», «Россия». Все эти суда отличались быстрым ходом и размерами уступали только знаменитому «Грет-Истерну». В 1867 году компания Кюнарда владела уже двенадцатью кораблями: восемью колесными и четырьмя винтовыми.

Я вдаюсь в такие подробности, желая яснее показать значение этой компании морских перевозок, которая своей аккуратностью и точностью приобрела мировую известность. Ни одно трансокеаническое навигационное предприятие не велось с таким умением, ни одно не увенчалось таким успехом. В течение двадцати шести лет корабли Кюнарда переплыли Атлантический океан две тысячи раз, и всегда все обходилось благополучно: не было случая, чтобы судно когда-нибудь опоздало, не было даже примера, чтобы какое-нибудь письмо затерялось. И теперь еще, несмотря на сильную конкуренцию Франции, пассажиры предпочитают компанию Кюнарда всем прочим компаниям, как это видно из официальных документов за последние годы. Принимая все это во внимание, легко можно понять, какой шум поднялся, когда приключилось несчастье с одним из самых лучших пароходов компании.

13 апреля 1867 года «Шотландия» находилась на 15°12' долготы и 45°37' широты; море было тихое, дул небольшой ветерок. Тысячесильный корабль шел со скоростью тринадцать узлов с лишним; колеса его равномерно рассекали морские волны. Осадка судна

составляла шесть метров семьдесят сантиметров, а водоизмещение равнялось шести тысячам шестистам двадцати четырем кубическим метрам.

В четыре часа семнадцать минут пополудни пассажиры сидели в кают-компании за завтраком. Вдруг что-то ударилось о корпус корабля; удар, впрочем, не произвел значительного сотрясения — он пришелся на корму позади левого колеса.

По характеру толчка можно было предположить, что «Шотландия» наткнулась на какое-то острое орудие. Столкновение казалось таким слабым, что никто на палубе не обратил бы на него особого внимания, если бы кочегары не прибежали с криками:

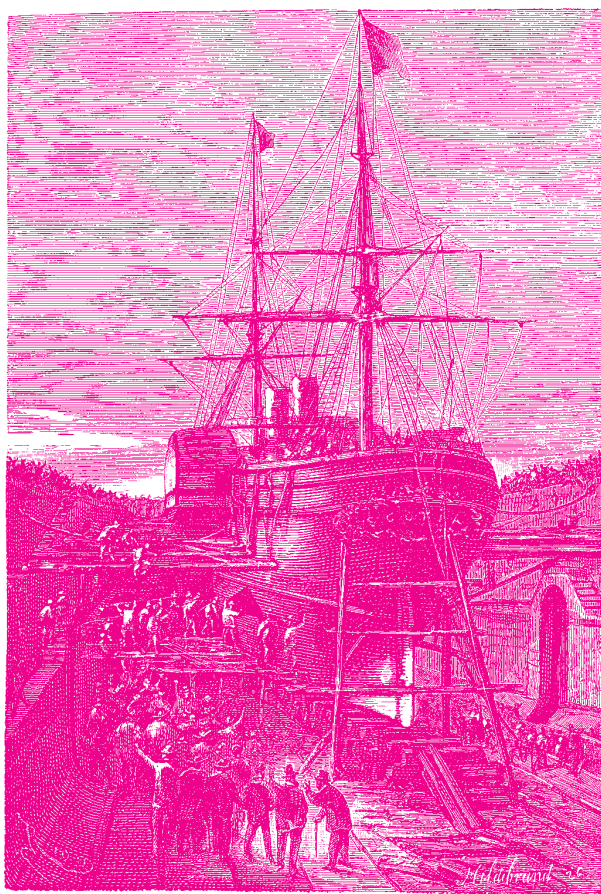
— Мы идем ко дну! Течь в трюме!

В первую минуту пассажиры, разумеется, перепугались, но капитан Андерсен сумел их успокоить. «Шотландия» разделялась на семь частей водонепроницаемыми переборками, значит, пробоина не грозила неминуемой опасностью.

Капитан Андерсен тотчас спустился в трюм. Оказалось, что пятый отсек залит водой, и по скорости, с которой вода прибывала, можно было судить, что течь довольно велика. К счастью, здесь не было паровых котлов, иначе огонь в топках потух бы в ту же минуту.

Капитан Андерсен отдал приказание немедленно остановить машины, и один матрос нырнул, чтобы осмотреть пролом. Через несколько минут уже все знали, что в подводной части парохода пробита дыра в два метра шириной. Такую пробоину невозможно было заделать, и «Шотландия» должна была продолжать свой путь с погруженными в воду колесами. Авария произошла в трехстах милях от мыса Клиэр, и после трехдневного опоздания, несказанно взволновавшего весь Ливерпуль, судно причалило к пристани компании.

ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ



«Шотландию» поставили на сухой стапель, и инженеры компании стали ее осматривать. Они не хотели верить своим глазам. В двух с половиной метрах ниже ватерлинии зияло правильное отверстие в виде равнобедренного треугольника. Листовое железо было пробито так ровно, словно его специально вырезали. Очевидно, пролом был сделан просверливающим орудием необыкновенной закалки. Вероятно,