



ЗАРУБЕЖНАЯ КЛАССИКА

Жюль
ВЕРН

*Двадцать тысяч ле
под водой*

Роман

Москва



2020

УДК 821.133.1-311.3
ББК 84(4Фра)-44
В35

Jules Verne
VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS

Перевод с французского
Н. Яковлевой (части первая, вторая, главы 1—14),
Е. Корша (часть вторая, главы 15—23)

Оформление серии *Н. Ярусовой*

Верн, Жюль.

В35 Двадцать тысяч лье под водой : роман / Жюль Верн ;
[пер. с фр. Н. Г. Яковлевой, Е. Ф. Корш]. — Москва :
Эксмо, 2020. — 480 с. — (Всемирная литература).

ISBN 978-5-04-093852-0

Жюль Верн создал в литературе новое направление — научную фантастику — и предсказал многие открытия: изобретение самолета, телевидения, космические полеты. Пророческий взгляд писателя, его изобретательность и умение в красках представить читателю самые невероятные ситуации и сюжетные перипетии — все это послужило благодатной почвой для многочисленных киноадаптаций, достойных больших экранов.

«Двадцать тысяч лье под водой» — научно-фантастический роман о кругосветном плавании Капитана Немо и пассажиров подводной лодки «Наутилус». Невероятная и волнующая история приключений в подводном мире, полная самых захватывающих событий.

УДК 821.133.1-311.3
ББК 84(4Фра)-44

- © Яковлева Н., перевод на русский язык.
Наследник, 2020
- © Корш Е., перевод на русский язык.
Наследник, 2020
- © Издание на русском языке, оформление.
ООО «Издательство «Эксмо», 2020

ISBN 978-5-04-093852-0

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ГЛАВА I ПЛАВАЮЩИЙ РИФ

1866 год ознаменовался удивительным происшествием, которое, вероятно, еще многим памятно. Не говоря уже о том, что слухи, ходившие в связи с необъяснимым явлением, о котором идет речь, волновали жителей приморских городов и континентов, они сеяли тревогу и среди моряков. Купцы, судовладельцы, капитаны судов, шкиперы как в Европе, так и в Америке, моряки военного флота всех стран, даже правительства различных государств Старого и Нового Света были озабочены событием, не поддающимся объяснению.

Дело в том, что с некоторого времени многие корабли стали встречать в море какой-то длинный, фосфоресцирующий, веретенообразный предмет, далеко превосходивший кита как размерами, так и быстротой передвижения.

Записи, сделанные в бортовых журналах разных судов, удивительно схожи в описании внешнего вида загадочного существа или предмета, неслыханной скорости и силы его движений, а также особенностей его поведения. Если это было китообразное животное, то, судя по описаниям, оно превосходило величиной всех донныне известных в науке представителей этого отряда. Ни Кювье, ни Ласепед, ни Дюмериль, ни Катрфаж не поверили

бы в существование такого феномена, не увидев его собственными глазами, вернее, глазами ученых.

Оставляя без внимания чересчур осторожные оценки, по которым в пресловутом существе было не более двухсот футов длины, отвергая явные преувеличения, по которым оно рисовалось каким-то гигантом — в ширину одна миля, в длину три мили! — надо было все же допустить, придерживаясь золотой середины, что диковинный зверь, если только он существует, в значительной степени превосходит размеры, установленные современными зоологами.

По свойственной человеку склонности верить во всякие чудеса легко понять, как взволновало умы это необычное явление. Некоторые пытались было отнести всю эту историю к области пустых слухов, но напрасно! Животное все же существовало; этот факт не подлежал ни малейшему сомнению.

Двадцатого июля 1866 года судно «Гавернор-Хиггинсон» паровой компании «Калькутта энд Барнах» встретило огромную плавучую массу в пяти милях от восточных берегов Австралии. Капитан Бейкер решил сперва, что он обнаружил не занесенный на карты риф; он принялся было устанавливать его координаты, но тут из недр этой темной массы вдруг вырвались два водяных столба и со свистом взлетели в воздух футов на полтора-два. Что за причина? Подводный риф, подверженный извержениям гейзеров? Или же просто-напросто какое-нибудь морское млекопитающее, которое выбрасывало из ноздрей вместе с воздухом фонтаны воды?

Двадцать третьего июля того же года подобное явление наблюдалось в водах Тихого океана с парохода «Кристинбал-Колон», принадлежащего Тихоокеанской Вест-Индской паровой компании. Слышанное ли дело, чтобы какое-либо китообразное способно было передвигаться с такой сверхъестественной скоростью? В течение трех дней два парохода — «Гавернор-Хиггинсон» и «Кристинбал-Колон» — встретили его в двух точках земного

шара, отстоящих одна от другой более чем на семьсот морских лье!¹

Пятнадцать дней спустя, в двух тысячах лье от вышеупомянутого места, пароходы «Гельвеция», Национальной пароходной компании, и «Шанон», пароходной компании «Роял-Мэйл», шедшие контргалсом, встретившись в Атлантическом океане на пути между Америкой и Европой, обнаружили морское чудище под 42°15' северной широты и 60°35' долготы, к западу от Гринвичского меридиана. При совместном наблюдении они установили на глаз, что в длину млекопитающее по меньшей мере достигает трехсот пятидесяти английских футов². Они исходили из того расчета, что «Шанон» и «Гельвеция» были меньше животного, хотя оба имели по сто метров от форштевня до ахтерштевня. Самые громадные киты, которые водятся в районе Алеутских островов, и те не превышали пятидесяти шести метров в длину, — если вообще достигали подобных размеров!

Эти донесения, поступившие одно вслед за другим, новые сообщения с борта трансатлантического парохода «Пэрер», столкновение чудовища с судном «Этна», акт, составленный офицерами французского фрегата «Нормандия», и обстоятельный отчет, поступивший от командора Фитц-Джеймса с борта «Лорд-Клайда», — все это серьезно встревожило общественное мнение. В странах, легкомысленно настроенных, феномен служил неисчерпаемой темой шуток, но в странах положительных и практических, таких, как Англия, Америка, Германия, им живо заинтересовались.

Во всех столицах морское чудовище вошло в моду: о нем пели песенки в кафе, над ним издевались в газетах, его выводили на подмостках театров. Для газетных уток открылась оказия нести яйца всех цветов. Журналисты принялись извлекать на свет всяких фантастических ги-

¹ Морское лье равно 5556 метрам.

² Английский фут равен 30,4 сантиметра.

гантов, начиная от белого кита, страшного «Моби-Дика» арктических стран, до чудовищных осьминогов, которые в состоянии своими щупальцами опутать судно в пятьсот тонн водоизмещением и увлечь его в пучины океана. Извлекли из-под спуда старинные рукописи, труды Аристотеля и Плиния, допуская существование морских чудовищ, норвежские рассказы епископа Понтопидана, сообщения Поля Геггеда и, наконец, донесения Харингтона, добросовестность которого не подлежит сомнению, утверждавшего, что в 1857 году, находясь на борту «Кастиллана», он собственными глазами видел чудовищного змея, до того времени посещавшего лишь воды выдавшей виды газеты «Конститюсьонель».

В ученых обществах и на страницах научных журналов поднялась нескончаемая полемическая возня между верующими и неверующими. Чудовищное животное послужило волнующей темой. Журналисты, поклонники науки, в борьбе со своими противниками, выезжавшими на остроумии, пролили во время этой памятной эпопеи потоки чернил; а некоторые из них даже пролили две-три капли крови, потому что из-за этого морского змея дело буквально доходило до схваток!

Шесть месяцев с переменным успехом длилась эта война. На серьезные научные статьи журналов Бразильского географического института, Берлинской королевской академии наук, Британской ассоциации, Смитсоновского института в Вашингтоне, на дискуссию в солидных журналах «Индиан Аршипелаго», «Космоса» аббата Муаньо, «Миттейлунген» Петерманна, на научные заметки солидных французских и иностранных газет бульварная пресса отвечала неистошимыми насмешками. Пародируя изречение Линнея, приведенное кем-то из противников чудовища, журнальные остроумцы утверждали, что «природа не создает глупцов», и заклинали своих современников не оскорблять природу, приписывая ей создание неправдоподобных спрутов, морских змей, разных «Моби-Диков», которые существуют-де только

в расстроенном воображении моряков! Наконец, популярный сатирический журнал в лице известного писателя, ринувшегося на морское чудо, как новый Ипполит, нанес ему при всеобщем смехе последний удар пером юмориста. Остроумие победило науку.

В первые месяцы 1867 года вопрос о новоявленном чуде, казалось, был похоронен, и, по-видимому, ему не предстояло воскреснуть. Но тут новые факты стали известны публике. Дело шло уже не о разрешении интересной научной проблемы, но о серьезной действительной опасности. Дело приняло новое освещение. Морское чудовище превратилось в остров, скалу, риф, но риф блуждающий, неуловимый, загадочный!

Пятого марта 1867 года пароход «Моравиа», принадлежавший Монреальской океанской компании, под 27°30' широты и 72°15' долготы ударился на полном ходу о подводные скалы, не обозначенные ни на каких штурманских картах. Благодаря попутному ветру и машине в четыреста лошадиных сил пароход делал тринадцать узлов. Удар был настолько сильный, что, не обладай корпус судна исключительной прочностью, столкновение кончилось бы гибелью парохода и двухсот тридцати семи человек, считая команду и пассажиров, которых он вез из Канады.

Столкновение произошло около пяти часов утра, на рассвете. Вахтенные офицеры кинулись на корму. Они осмотрели поверхность океана самым тщательным образом. Но ничего подозрительного не заметили, если не считать большой волны, поднятой на водной глади на расстоянии трех кабельтовых. Установив координаты, «Моравиа» продолжала свой путь без явных признаков аварии. На что же наткнулся пароход? На подводный риф или на остов разбитого корабля? Никто этого не знал. Но позже, в доке, при осмотре подводной части судна, оказалось, что часть киля повреждена.

Происшествие, само по себе серьезное, вероятно, было бы вскоре предано забвению, подобно многим другим, если бы три недели спустя оно не повторилось при

почти таких же обстоятельствах. Но благодаря тому, что пострадавшее судно шло под флагом крупной державы и принадлежало влиятельной пароходной компании, несчастный случай получил широкую огласку.

Имя английского судовладельца Кьюнарда известно всякому. Этот ловкий предприниматель открыл в 1840 году регулярное почтовое сообщение между Ливерпулем и Галифаксом, имея три деревянных колесных парохода мощностью в четыреста лошадиных сил и водоизмещением в тысячу сто шестьдесят две тонны.

Восемь лет спустя количество судов пароходной компании увеличилось на четыре судна мощностью в шестьсот пятьдесят лошадиных сил и водоизмещением в тысячу восемьсот двадцать тонн. А двумя годами позже прибавились еще два судна, превосходившие своих предшественников мощностью и тоннажем. В 1853 году пароходная компания Кьюнарда возобновила преимущественное право перевозить спешную почту и постепенно ввела в состав своей флотилии новые суда: «Аравия», «Персия», «Китай», «Шотландия», «Ява», «Россия». Все эти суда отличались быстрым ходом и размерами уступали только «Грейт-Истерну». В 1867 году пароходная компания владела двенадцатью судами, из которых восемь было колесных и четыре винтовых.

Вдаваясь в такие подробности, я хочу яснее показать значение этой компании морского пароходства, которая своей четкостью в работе приобрела мировую известность. Ни одним трансокеанским пароходным предприятием не руководили с таким умением; ни одно дело не увенчалось таким успехом. В течение двадцати шести лет суда пароходства Кьюнарда две тысячи раз пересекли Атлантический океан, ни разу не отменив рейса, ни разу не опоздав против расписания, ни разу не потеряв ни одного письма, ни одного человека, ни одной шлюпки за время своего плавания! И по сию пору, несмотря на сильную конкуренцию со стороны Франции, пассажиры предпочитают пароходную компанию Кьюнарда всем прочим компаниям,

как это видно из официальных документов за последние годы. Приняв во внимание все эти обстоятельства, легко понять, какой поднялся шум вокруг аварии, постигшей один из лучших пароходов компании Кьюнарда.

Тринадцатого апреля 1867 года «Шотландия» находилась под 15°12' долготы и 45°37' широты. Море было спокойное, дул легкий ветерок. Тысячесильная машина сообщала пароходу скорость в тринадцать и сорок три сотых узла. Колеса парохода равномерно рассекали морские волны. Осадка судна равнялась шести метрам семидесяти сантиметрам, а его водоизмещение — шести тысячам шестистам двадцати четырем кубическим метрам.

В четыре часа семнадцать минут пополудни, в то время как пассажиры завтракали в кают-компании, корпус парохода вздрогнул от легкого удара в кормовую часть, несколько позади колеса левого борта.

По характеру толчка можно было предположить, что удар был нанесен каким-то острым предметом. Притом толчок был настолько слабый, что никто на борту не обратил бы на это внимания, если бы не кочегары, которые, выбежав на палубу, закричали:

— Течь в трюме! Течь в трюме!

В первую минуту пассажиры, естественно, всполошились, но капитан Андерсон успокоил их. Действительно, судну не грозила опасность. Пароход, разделенный на семь отсеков водонепроницаемыми переборками, мог не бояться легкой пробоины.

Капитан Андерсон тотчас же спустился в трюм. Он установил, что пятый отсек залит водой и, судя по скорости, с которой вода прибывала, пробоина в борту была значительна. К счастью, в этом отсеке не было паровых котлов, иначе вода мгновенно погасила бы топки.

Капитан Андерсон распорядился остановить машины, а затем приказал одному из матросов, опустившись в воду, осмотреть пробоину. Через несколько минут было выяснено, что в подводной части парохода имеется пробоина шириной в два метра. Такую пробоину не было возмож-

ности заделать на ходу, и «Шотландия», с колесами, наполовину погруженными в воду, продолжала свой путь. Авария произошла в трехстах милях от мыса Клэр. Итак, «Шотландия» пришла в Ливерпульский порт и причалила к пристани компании с опозданием на три дня, вызвав этим живейшее беспокойство.

Пароход поставили в сухой док, и инженеры компании осмотрели судно. Они не поверили своим глазам. В корпусе судна, в двух с половиною метрах ниже ватерлинии, зияла пробоина в виде равнобедренного треугольника. Края пробоины были ровные, их словно вырезали резцом. Очевидно, орудие, пробившее корпус судна, обладало замечательной закалкой. Притом, пробив листовое железо толщиной в четыре сантиметра, оно само собой высвободилось из пробоины! Это обстоятельство было уже совершенно необъяснимо!

С того времени все морские катастрофы от невыясненных причин стали относить на счет животного. Мифическому зверю пришлось отвечать за многие кораблекрушения. А число их, к сожалению, было значительно, ибо по крайней мере двести из трех тысяч судов, о гибели которых ежегодно сообщается в «Бюро-Веритас», считаются «пропавшими без вести».

Так или иначе, но по милости «чудовища» сообщение между материками становилось все более и более опасным, и общественное мнение настоятельно требовало, чтобы моря были любой ценой очищены от грозного китообразного.

ГЛАВА 2

«ЗА» И «ПРОТИВ»

В то время, когда происходили описываемые события, я возвращался из путешествия по штату Небраска в Северной Америке, предпринятого для изучения этого неизведанного края. Французское правительство прико-

мандировало меня к научной экспедиции как адъюнкт-профессора при Парижском музее естественной истории. Собрав за шесть месяцев странствий по Небраске драгоценнейшие коллекции, я в конце марта прибыл в Нью-Йорк. Я предполагал выехать во Францию в первых числах мая. Досуг, оставшийся до отъезда, я посвятил классификации моих минералогических, ботанических и зоологических богатств. Именно в это время и произошла авария с пароходом «Шотландия».

Я был, разумеется, в курсе событий, беспокоивших общественное мнение, да и могло ли быть иначе? Я читал и перечитывал все американские и европейские газеты, но ясности в вопрос, волновавший всех, они не вносили. Таинственная история подстрекала мое любопытство. В поисках истины я бросался из одной крайности в другую. Что тут крылась тайна, сомневаться не приходилось, а скептикам предоставлялось право «вложить перст в раны» «Шотландии».

Я приехал в Нью-Йорк в самый разгар споров, поднятых вокруг этого события. Предположения относительно блуждающего острова, неуловимого рифа, выдвинутые лицами малокомпетентными, были окончательно отброшены. И в самом деле, как мог бы передвигаться с такой скоростью пресловутый риф, если бы у него не было мощной машины? Отвергнута была и гипотеза о блуждающем острове потонувшего гигантского корабля, так же передвигавшегося с необъяснимой скоростью.

Оставались два возможных решения вопроса, имевших своих сторонников: одни приписывали все беды животному колоссальной величины, другие предполагали существование подводного судна с необычайно мощным двигателем.

Последнее предположение, наиболее правдоподобное, отпало в результате расследования, произведенного в обоих полушариях. Трудно было предположить, чтобы частное лицо владело подобным судном. Где и когда

было оно построено? И как строительство такого гиганта могло сохраниться в тайне?

Только государство в состоянии было создать механизм, обладающий столь разрушительной силой. В нашу эпоху, когда человеческий ум изощряется в изобретении смертоносных орудий, легко допустить, что какое-нибудь государство втайне от остальных соорудило и испытывало эту грозную машину. После ружей Шаспо — мины, после мин — подводные тараны, потом — затишье. По крайней мере я на это надеюсь.

Но предположение относительно военного подводного корабля рухнуло ввиду поступивших от всех правительств заявлений об их непричастности к этому делу. В искренности правительственных заявлений нельзя было усомниться, поскольку опасность угрожала международным трансокеанским сообщениям. И, помимо того, как могло ускользнуть от общественного внимания сооружение гигантского подводного судна? Сохранить тайну в подобных условиях чрезвычайно трудно частному лицу и совершенно немыслимо отдельному государству, за каждым действием которого ревниво следят могущественные державы-соперницы.

Итак, после того как были наведены справки в Англии, Франции, России, Пруссии, Испании, Италии, Америке и даже в Турции, гипотеза насчет подводного монитора полностью отпала.

Опять на поверхность, несмотря на насмешки бульварной прессы, всплыло пресловутое чудовище, и возбужденное воображение рисовало самые нелепые картины из области ихтиологической фантастики.

По приезде моем в Нью-Йорк многие лица оказывали честь консультироваться со мной по столь волнующему вопросу. Еще в бытность мою во Франции я выпустил в свет книгу в двух томах *in-quarto*¹, озаглавленную «Тайны морских глубин». Эта книга, встретившая хороший

¹ В четверть бумажного листа (*лат.*).

прием в научном мире, создала мне славу специалиста в сравнительно малоизученной области естественной истории. Меня просили высказать свое мнение по этому вопросу. Но, поскольку в моем распоряжении не было никакого фактического материала, я уклонялся, ссылаясь на свою полную неосведомленность. Однако, прижатый к стене, я вынужден был вынести свое суждение. «Уважаемый Пьер Аронакс, профессор Парижского музея», к которому обратились репортеры «Нью-Йорк-Геральда» с просьбой «сформулировать свое суждение», наконец сдался.

Я заговорил, потому что молчание становилось уже неприличным. Я рассмотрел вопрос со всех сторон, с политической и научной. Привожу выдержку из моей статьи, появившейся 30 апреля в газете.

«Итак, — писал я, — взвесив одну за другой все выдвинутые гипотезы и не имея иных более солидных предположений, приходится допустить существование морского животного, обладающего огромной силой.

Глубинные слои океана почти не исследованы. Никакой зонд еще не достигал до них. Что творится в неведомых безднах? Какие существа живут или могут жить в двенадцати или пятнадцати милях под уровнем моря? Что за организм у этих животных? Любое предположение было бы гадательным.

Решение стоящей перед нами задачи может быть двояким.

Либо нам известны все виды существ, населяющих нашу планету, либо они не все нам известны.

Если нам известны не все виды живых существ, если в области ихтиологии природа хранит от нас тайны, нет никаких оснований не допускать существования рыб или китообразных неизвестных нам видов или даже родов, особых «глубоководных» организмов, приспособленных жить в глубинных водных слоях и лишь в силу каких-то физических законов или, если угодно, причуд природы всплывающих только иногда на поверхность океана.