

Издательство
АСТ

ЖЮЛЬ
ВЕРН

ДВАДЦАТЬ
ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД
ВОДОЙ

Издательство
АСТ

УДК 821.133.1
ББК 84 (4Фра)
В35

Серийное оформление и дизайн обложки А. Фереза

Перевод с французского
Н.Г. Яковлевой, Е.Ф. Корша

Верн, Жюль

В35 Двадцать тысяч лье под водой : [роман: перевод с французского] / Жюль Верн. — Москва: Издательство АСТ, 2017. — 474, [6] с.

ISBN 978-5-17-093048-7 (Классика для школьников).
ISBN 978-5-17-093049-4 (Школьное чтение).

«Двадцать тысяч лье под водой» — один из самых известных романов Жюль Верна. История смелого, беззаветно преданного науке профессора Пьера Аронакса и его друзей — остроумного, веселого Консея и бесстрашного канадского гарпунера Неда Ленда, — волей случая оказавшихся на «Наутилусе» — удивительном подводном корабле таинственного капитана Немо.

История их опасных и увлекательных приключений в океанских и морских глубинах.

Книга, которую читали и будут читать всегда!
Для среднего школьного возраста.

УДК 821.133.1
ББК 84 (4Фра)

Подписано в печать 27.09.2016
Формат 84х108/32. Бумага офсетная. Печать офсетная
Гарнитура Школьная. Усл. печ. л. 25,20
(Классика для школьников) Доп. тираж экз. Заказ №
(Школьное чтение) Доп. тираж экз. Заказ №



© Перевод. Н.Г. Яковлева, наследники, 2017
© ООО «Издательство АСТ», 2017

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Глава первая

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 еще 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, 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 рисо-

валось каким-то гигантом — в ширину одна миля, в длину три мили! — все же надо было 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 в область пустых слухов, но напрасно! Животное все же существовало; этот факт не подлежал ни малейшему сомнению.

Двадцатого июля 1866 года судно «Гавернор-Хигинсон» паровой компании «Калькутта энд Бернах» встретило огромную плавучую массу в пяти милях от восточных берегов Австралии. Капитан Бэкер поначалу решил, что он обнаружил не занесенный на карты риф; он принялся было устанавливать его координаты, но тут из недр этой темной массы вдруг вырвалось два водяных столба и со свистом взлетели в воздух футов на полтора. 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 «Кристобал-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-Хигинсон» и «Кристобал-Колон» — встретили его в двух точках земного шара, отстоящих одна от другой более чем на семьсот морских лье*!

Пятнадцать дней спустя в двух тысячах лье от вышеупомянутого места пароходы «Гельвеция», Национальной паровой

* Морское лье равно 5555 метрам.

ной компании, и «Шанон», парходной компании «Рояль-Мэйл», шедшие контргалсом, встретившись в Атлантическом океане на пути между Америкой и Европой, обнаружили морское чудище под $42^{\circ}15'$ северной широты и $60^{\circ}35'$ долготы, к западу от Гринвичского меридиана. При совместном наблюдении установили на глаз, что в длину млекопитающее по меньшей мере достигает трехсот пятидесяти английских футов*. 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, что 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 коммодора Фитц-Джеймса с борта «Лорд-Кляйда», — все это серьезно встревожило общественное мнение. В странах, легкомысленно настроенных, феномен служил неисчерпаемой темой шуток, но в странах положительных и практических, как Англия, Америка, Германия, им живо заинтересовались.

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

* Английский фут равен 30,4 сантиметра.

ских чудовищ, норвежские рассказы епископа Понтопидана, сообщения Поля Геггеда и, наконец, донесения Харингтона, добропорядочность которого не подлежит сомнению, утверждавшего, что в 1857 году, находясь на борту «Кастиллана», он собственными глазами видел чудовищного морского змея, до того времени посещавшего только воды блаженной памяти «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 в эту памятную эпопею 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 длилась эта война с переменным успехом. На серьезные научные статьи журналов Бразильского географического института, Берлинской королевской академии наук, Британской ассоциации, Смитсоновского института в Вашингтоне, на дискуссию солидных журналов «Индиан Аршипелаго», «Космоса» аббата Муаньо, «Миттейлугген» Петерманна, на научные заметки солидных французских и иностранных газет бульварная пресса отвечала неистощимыми 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. Вопрос принял новое освещение. Морское чудовище превратилось в остров, скалу, риф, но риф блуждающий, неуловимый, загадочный!

Пятого марта 1867 года пароход «Моравия», 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 обладая 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 к корме. Они осмотрели поверхность океана самым тщательнейшим образом. Но ничего подозрительного не заметили, если не считать большой волны, поднятой на водной глади на расстоянии трех кабельтовых. Установив координаты, «Моравия» 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 тех же условиях. И благодаря тому, что пострадавшее судно шло под флагом крупной державы и принадлежало влиятельной пароходной компании, несчастный случай получил широкую огласку.

Имя английского судовладельца Кюнарда известно всякому. Этот ловкий делец открыл в 1840 году регулярное почтовое сооб-

шение 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 четырьмя судами 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 Кюнарда возобновила преимущественное право перевозить спешную почту и постепенно ввела в состав своей флотилии новые суда, как то: «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 одно трансокеанское пароходное предприятие не было руководимо с таким умением; ни одно дело не увенчалось таким успехом. В течение двадцати шести лет суда пароходства Кюнарда 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 одного судна за время своего плаванья! И по сию пору, несмотря на сильную конкуренцию со стороны Франции, пассажиры предпочитают пароходную компанию Кюнарда 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 Кюнарда.

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 слабым, что никто на борту не обратил бы на это внимания, если бы не кочегары, которые, взбежав на палубу, кричали:

— 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 какой-то 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 и 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 возможности заделать, 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 тем самым живейшее беспокойство.

Пароход поставили в сухой док, и инженеры компании осмотрели судно. Они не верили своим глазам. В корпусе судна, в двух с половиной метрах ниже ватерлинии, зияла пробоина в виде равнобедренного треугольника. Края пробоины были ровные, их как бы вырезали резцом. Очевидно, орудие, пробившее корпус судна, обладало замечательной закалкой. При этом, 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, значительно, ибо двести по крайней мере 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 очищены любой ценой от грозного китообразного.

Глава вторая

«ЗА» И «ПРОТИВ»

В то время, когда происходили описываемые события, я возвращался из путешествия по штату Небраска в Северной Америке, предпринятого с целью изучения этого неизведанного края. Французское правительство прикомандировало меня к научной экспедиции как адъюнкт-профессора при Париж-

ском 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. Итак, 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 самом разгаре 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, передвигавшегося также с необъяснимой скоростью.

Оставались два возможных решения вопроса, имевшие 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 Шасепо — торпеды, после торпед — 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 невысказано 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 решительно отпала.

Опять на поверхность вод, 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 проконсультироваться со мной по этому волнующему вопросу. Еще в бытность мою во Франции я выпустил в свет книгу в двух томах *in-quarto**, озаглавленную «Тайны морских глубин». Эта книга, встретившая хороший прием в научном мире, создала мне славу специалиста в сравнительно мало изученной отрасли естественной истории. Меня просили высказать свое мне-

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

ние 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. И «уважаемый Пьер Аронакс, профессор Парижского музея», к которому обратились репортеры «Нью-Йорк геральд» 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 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 и могут жить в двенадцати или пятнадцати милях под уровнем вод? Что за организм у этих животных? Любое предположение было бы гадательным.

Решение стоящей перед нами задачи может быть двояким.

Или нам известны все виды существ, населяющих нашу планету, или 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 только лишь в силу каких-то физических законов или, если угодно, причуд природы всплывающих порой на поверхность океана.

Если же, напротив, нам известны все виды живых существ, то нужно искать животное, о котором идет речь, среди уже классифицированных морских животных, и в этом случае я готов допустить существование *гигантского нарвала*.