

Жюль Верн



Жюль Верн



ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ



ИЛЛЮСТРАЦИИ
ЗДЕНЕКА БУРИАНА



Санкт-Петербург

УДК 821.133.1
ББК 84(4Фра)-44
В 35

Дополненный перевод с французского

Illustrations © Zdeněk Burian

Координатор проекта Александр Лютиков

Оформление обложки и иллюстрация на обложке
Сергея Шикина

Карта выполнена Юлией Каташинской

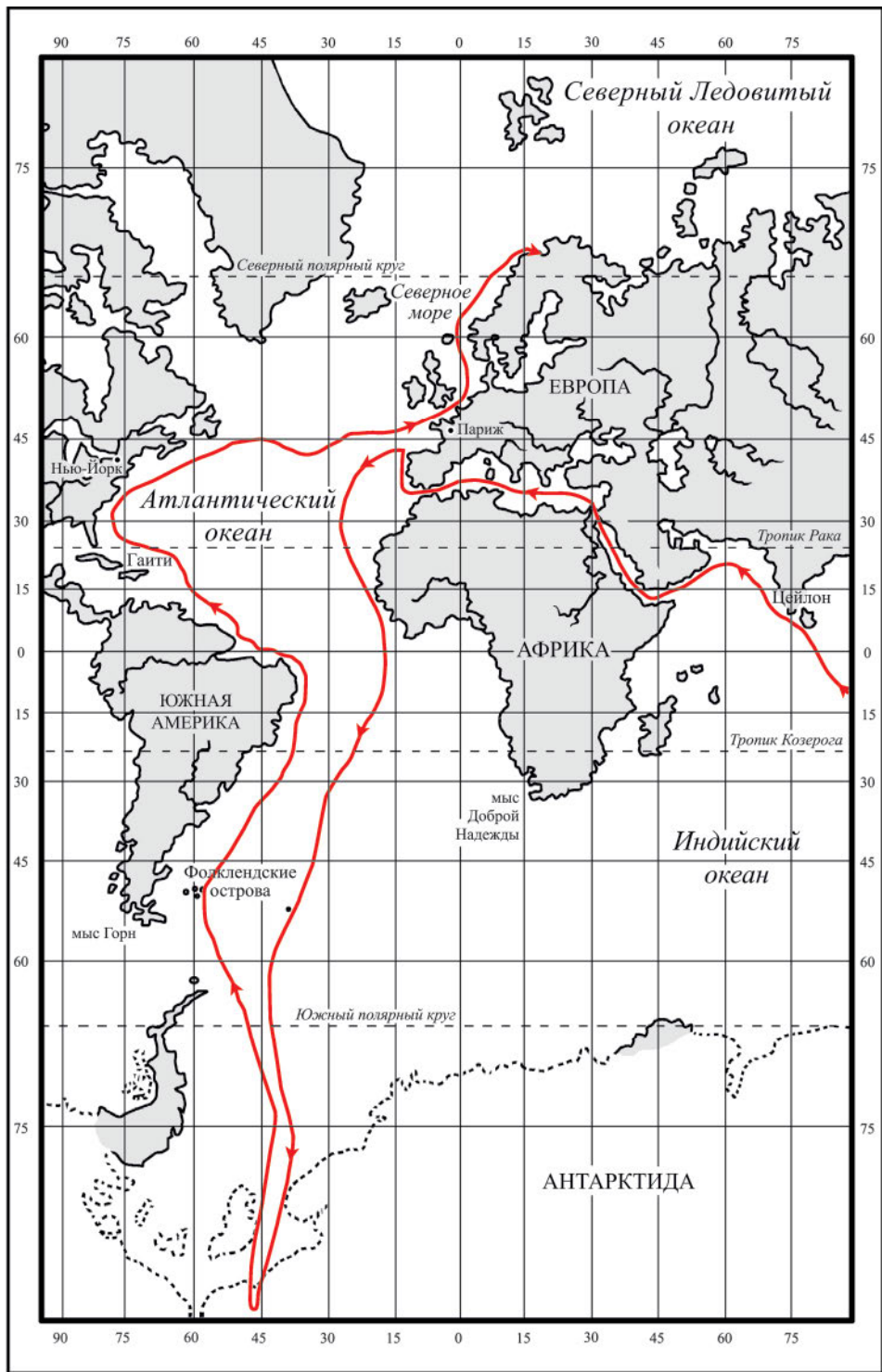
ISBN 978-5-389-12911-5

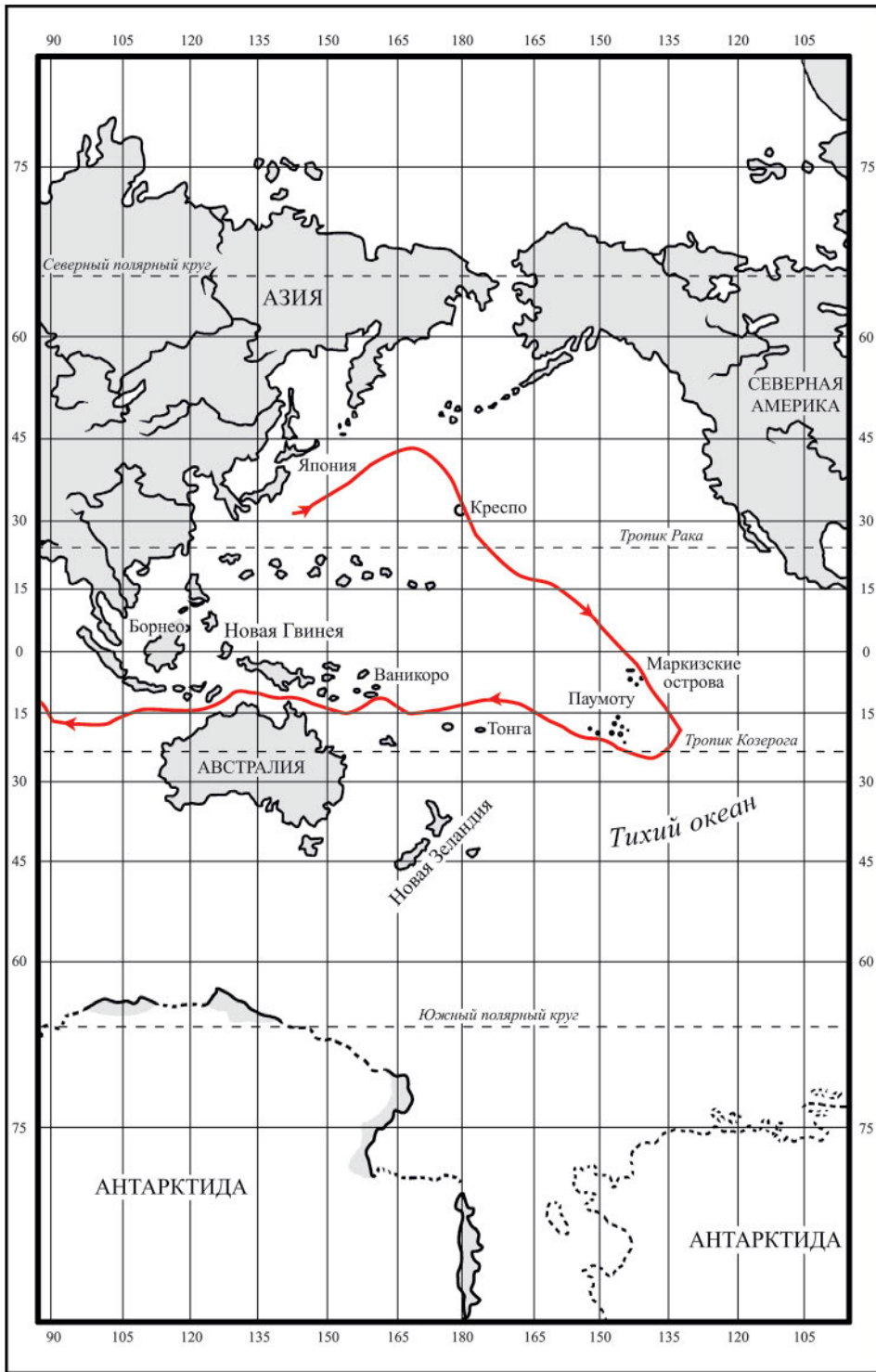
© Издание на русском языке,
дополнительный перевод,
оформление.
ООО «Издательская Группа
„Азбука-Аттикус“», 2017
Издательство АЗБУКА®



ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ







ЧАСТЬ ПЕРВАЯ





Глава I ПЛАВУЧИЙ РИФ

Год 1866-й был отмечен странным, необъяснимым событием, и это событие памятно каждому. Не говоря уже о тревоге, охватившей жителей портовых городов, о возбуждении умов на континенте, оно сильно встревожило моряков. Негоцианты, хозяева судов, шкиперы, как в Европе, так и в Америке, офицеры военных флотов всех стран и даже правительства различных государств обоих полушарий — все были заинтересованы в высшей степени.

Дело в том, что с некоторого времени многие корабли встречали в открытом море какой-то огромный, длинный, веретенообразный предмет, временами фосфоресцирующий и несравненно больший по объему и быстрее движущийся, нежели кит.

Описания этого явления, занесенные в корабельные журналы, достаточно согласовались относительно строения загадочного предмета или существа, необычайной скорости его движений, огромной двигательной силы и той особенной жизненности, которой он, по-видимому, обладал.

Если это был кит, то он своим объемом значительно превосходил любое классифицированное наукой животное. Ни Кювье, ни Ласепед, ни Дюмериль, ни Катрфаж не подозревали о существовании подобного животного, не говоря уже о том, что они никогда его не видели.

Придерживаясь средних размеров, определенных в разное время и различными наблюдениями, отбрасывая данные как слишком скромные, определявшие длину этого предмета в двести футов, так и значительно преувеличенные — доводившие длину до одной мили и даже до трех миль, надо, во всяком случае, признать, что это животное — феномен; если оно действительно существует, то

своей величиной оно значительно превосходит размеры, установленные ихтиологами для морских существ.

Тем не менее оно существовало. Сам по себе факт этот не подлежит сомнению, и при склонности человеческого ума ко всему чудесному можно себе представить ту сенсацию, которую произвело во всем мире это сверхъестественное явление.

Отбрасывая неправдоподобные рассказы, можно сообщить только следующее.

Прежде всего, 20 июля 1866 года пароход «Гавернор-Хиггинсон», принадлежавший Калькуттскому обществу пароходства, встретил эту двигающуюся массу в пяти милях к востоку от берегов Австралии. В первую минуту капитану Бакеру показалось, что он видит перед собой неизвестную скалу. Он собрался уже точно определить ее местоположение, как вдруг два водяных столба, выброшенных этим загадочным предметом, поднялись со свистом в воздух на высоту в сто пятьдесят футов. Можно было предположить, что скала подвержена периодическим извержениям гейзеров или что «Гавернор-Хиггинсон» имел дело с каким-либо морским млекопитающим, до сих пор неизвестным, которое через свои носовые отверстия выбросило водяные струи, смешанные с паром и воздухом.

То же самое наблюдалось в том же году, 23 июля, в водах Тихого океана с парохода «Кристовал-Колон», принадлежащего Вест-Индскому тихоокеанскому обществу пароходства. Таким образом, оказывалось, что этот кит мог перемещаться с изумительной быстротой, так как за три дня он должен был пройти интервал, отделявший «Гавернор-Хиггинсон» и «Кристовал-Колон», — расстояние более семисот морских лье¹.

Пятнадцать дней спустя в двух тысячах лье от последнего пункта пароходы «Гельвеция», принадлежащий Национальной компании, и «Шанон» — пароходной компании «Рояль-Мэйл», идя навстречу в той части Атлантического океана, которая отделяет Соединенные Штаты от Европы, указывали сигналами друг другу на чудовище, показавшееся под $42^{\circ} 15'$ северной широты и $60^{\circ} 35'$ западной долготы. При этом одновременно с противоположных пунктов рассчитали, что длина чудовища не менее трехсот пятиде-

¹ Лье — французская миля, равна 5557 метрам.

сяти английских футов¹, судя по тому, что и «Шанон», и «Гельвеция» казались меньше его, хотя каждый из них имел в длину сто метров. Надо заметить также, что самые огромные киты, посещающие Алеутские острова, Куламок и Умгулиль, никогда не превосходили пятидесяти шести метров в длину.

Эти сообщения, приходившие одно за другим, — новые наблюдения, произведенные с борта трансатлантического парохода «Пэррер», столкновение с чудовищем судна «Этна», совершавшего рейс в Инман, протокол, составленный офицерами французского фрегата «Нормандия», серьезные и обстоятельные наблюдения с борта «Лорд Кляда» командира Фитц-Джеймса, — сильно взволновали общественное мнение. В странах, легкомысленно настроенных, феномен вышучивался, но в странах серьезных и практических, таких как Англия, Америка и Германия, им были сильно заинтересованы.

Повсюду в больших центрах чудовище стало модным. Его воспевали в кофейнях, над ним издевались в газетах и представляли в театрах. У газетных уток теперь была отличная возможность нести яйца всех цветов и оттенков. В журналах появились, как копии с натуры, все фантастические и гигантские существа, начиная с белого кита гиперборейских стран вплоть до чудовищных осьминогов, могущих своими щупальцами опутать судно в пятьсот тонн и увлечь его в недра океана. Откопали даже протоколы древних времен, мнения Аристотеля и Плиния, поддерживающие существование таких чудовищ, опирались на норвежские отчеты епископа Понтоппидана, на описания Поля Геггеда и, наконец, на донесения Харрингтона, правдивость которых не подлежала никакому сомнению, так как он утверждал, что лично видел с борта судна «Кастилан» в 1857 году огромного змея.

Тогда в ученых обществах и научных журналах возникла нескончаемая полемика между верующими и неверующими. Вопрос о чудовище воспламенил все умы. Журналисты с научным образованием в борьбе с журналистами, выезжающими на остроумии, пролили потоки чернил в эту достопамятную кампанию, а некоторые даже две или три капли крови, так как в вопросе о морском чудовище они видели себя лично оскорбленными.

¹ Фут — примерно 30,5 сантиметра.

Шесть месяцев длилась война с переменным успехом. На статьи, печатаемые Географическим бразильским институтом, Королевской берлинской академией наук, британским обществом Смитовского института в Вашингтоне, на научные отчеты журналов: «Индиан Аршипелаго», «Космоа» аббата Муаньо, «Миттейлунген» Петерманна, на научную хронику толстых французских и иностранных журналов мелкая пресса отвечала злыми насмешками. Эти остроумные писатели, пародируя Линнея, опирались на ту истину, что природа не делает скачков.

Наконец, в статье одного сатирического журнала, очень пространственного, любимый публикой автор, коснувшись всего этого, набросился на чудовище и нанес ему окончательный удар среди всеобщего хохота. Остроумие победило науку.

В продолжение первых месяцев 1867 года казалось, что вопрос был похоронен и не мог больше возродиться, как вдруг до сведения публики дошли новые факты. Теперь вопрос касался не только разрешения интересной научной задачи, но и реальной опасности, которую необходимо устранить. Вопрос принял другой оборот. Чудовище превратилось в островок, скалу, риф, но риф плавающий, непонятный и неуловимый.

5 марта 1867 года пароход общества Монреальская океанская компания под названием «Моравиа», находящийся ночью под $27^{\circ} 30'$ широты и $72^{\circ} 15'$ долготы, ударился сзади правым бортом о скалу, которая не была обозначена ни на одной морской карте. Благодаря попутному ветру и своей машине в четыреста лошадиных сил пароход шел со скоростью тринадцать узлов. Никто не сомневался, что получивший пробоину «Моравиа» только благодаря замечательной крепости своего корпуса мог держаться на воде, ибо в противном случае он пошел бы ко дну вместе со всеми ста тридцатью семью пассажирами, которых он вез из Канады.

Столкновение произошло на заре, около пяти часов утра. Офицеры, стоявшие на вахте, бросились к корме. Они ничего не увидели, кроме сильной струи, рассекавшей поверхность воды. На расстоянии трех кабельтовых местонахождение было определено точно, и он продолжал свой путь, не получив, по-видимому, повреждений. Никто не мог сказать, на что он наткнулся. Была ли то подводная скала или плавающие в океане огромные обломки раз-

битого судна — неизвестно. При осмотре в доке подводной части треть киля оказалась сломанной.

Этот случай, весьма важный сам по себе, быть может, был бы вскоре забыт, как и многие другие, если бы спустя три недели он не повторился при таких же условиях. Благодаря национальности судна, погибшего при этом столкновении, а также значению компании, к которой оно принадлежало, событие это сделалось злобой дня.

Многим известно имя знаменитого судостроителя англичанина Кюнарда. В 1840 году он основал почтовое сообщение между Ливерпулем и Галифаксом, для чего предназначены были три парохода, каждый в четыреста лошадиных сил, и одна яхта в тысячу сто шестьдесят две тонны водоизмещением. Спустя восемь лет деятельность компании значительно расширилась: она построила еще четыре парохода — каждый в шестьсот пятьдесят лошадиных сил и в тысячу восемьсот тонн водоизмещением, а спустя два года — еще два парохода со значительно превосходящим тоннажем. В 1852 году компания Кюнарда, получившая старинную привилегию на доставку депеш, вновь построила на своих верфях огромные пароходы: «Аравия», «Китай», «Шотландия», «Ява» и «Россия». Таким образом, в 1867 году компания располагала двенадцатью первоклассными пароходами, из которых восемь были колесные, а прочие четыре — винтовые.

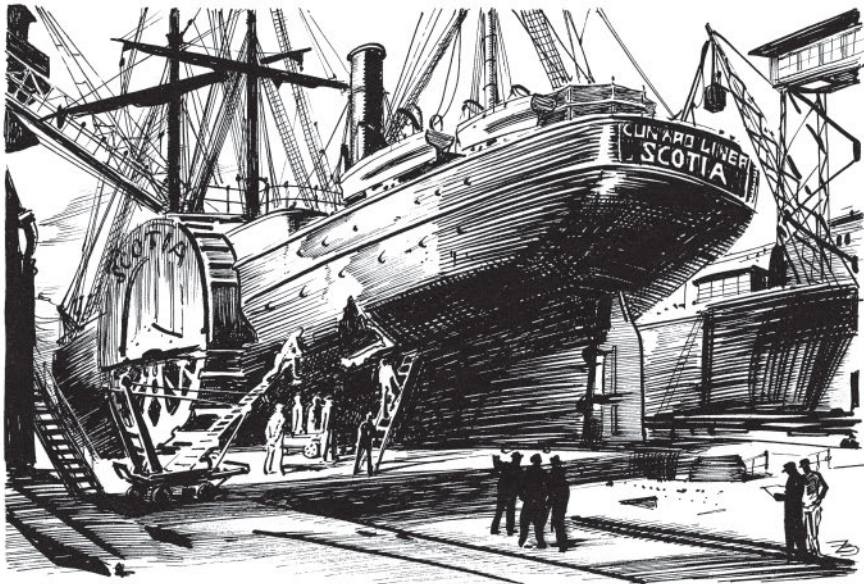
Если я сообщаю эти подробности, то для того, чтобы каждый ознакомился со значением этой компании морского судоходства. Ни одно дело в трансатлантическом плавании не велось так умело, ни одно предприятие не сопровождалось таким выдающимся успехом. В течение двадцати шести лет пароходы Кюнарда две тысячи раз пересекли Атлантический океан и ни разу не опаздывали в срочном отправлении и доставке пассажиров и товаров, ни разу не пропало ни одно письмо и не погиб ни один пассажир. Несмотря на сильную конкуренцию, которую компания встретила в учреждении Францией рейсов с Америкой, английское трансокеаническое сообщение все-таки продолжало пользоваться предпочтением. Теперь станет совершенно понятным то сильное впечатление, которое вызвало странное происшествие с одним из лучших пароходов общества Кюнарда.

13 апреля 1867 года на море стояла прекрасная погода. Пароход «Шотландия» находился под $45^{\circ} 37'$ широты и $15^{\circ} 12'$ долготы. Тысячесильный пароход шел со скоростью тринадцать узлов, при работе машины в шесть тысяч лошадиных сил, равномерно разбивая волны своими огромными колесами. Он сидел в воде на шесть метров семьдесят пять сантиметров, водоизмещение его равнялось шести тысячам шестистам двадцати четырем кубическим метрам.

В четыре часа семнадцать минут вечера пароход обо что-то ударился кормовой частью несколько позади левого колеса: в общем удар был малочувствителен.

Но, как оказалось, не «Шотландия» на что-то натолкнулась, а нечто натолкнулось на нее, и притом каким-то острым режущим орудием. Сам удар был настолько слаб, что никто на палубе не обратил на это внимания, пока не показались на ней матросы, кричавшие: «Идем ко дну! Идем ко дну!»

В первую минуту пассажиров охватил страх, но капитану Андерсону удалось их успокоить. И действительно, опасности не было никакой, так как «Шотландия» разделялась непроницаемыми перегородками на семь частей.



Капитан Андерсон, спустившись в трюм, обнаружил, что одна из этих частей залита водой. К счастью, здесь не было паровых котлов.

Капитан Андерсон приказал застопорить машину, и один из матросов нырнул, чтобы осмотреть пролом. Через несколько минут стало известно, что в подводной части корпуса парохода пробито отверстие шириной в два метра. Заделать пролом не представлялось возможности, но тем не менее «Шотландия» продолжала путь с колесами, погруженными до половины в воду. Во время столкновения она находилась на расстоянии трехсот миль от мыса Клэр и, опоздав на три дня, благополучно достигла Ливерпуля, жителей которого сильно встревожило это опоздание.

«Шотландия» была введена в сухой док, и инженеры приступили к осмотру ее подводной части. Они не верили своим глазам: на два с половиной метра ниже ватерлинии находилось отверстие в виде равнобедренного треугольника. Края пробоины железной обшивки имели ровный вид, словно они были прорезаны резцом. Несомненным было, что пробоину образовало какое-то орудие, которое двигалось с необычайной силой; пробив листовое железо в четыре сантиметра, оно отошло назад, подчиняясь какому-то непонятному возвратному движению.

Вот те данные, которые раскрыл осмотр судна. Происшествие с «Шотландией» снова взволновало общественное мнение.

Фантастическому чудовищу пришлось принять на себя ответственность за все кораблекрушения, число которых, к сожалению, значительно. Из трех тысяч кораблей, о гибели которых ежегодно сообщается в «Бюро-Веритас», число кораблей и пароходов, которые пропадают без вести, достигает двухсот.

Таким образом, справедливо или несправедливо, но чудовище считалось причиной исчезновения всех этих судов; вследствие этого сообщения между различными континентами становились все более и более опасными, и публика предъявила категорическое требование, чтобы моря были очищены во что бы то ни стало от этого ужасного «кита».



Глава II «ЗА» И «ПРОТИВ»

В разгар этих событий я возвращался из научной экспедиции, предпринятой с целью исследования Небраски в Соединенных Штатах. Я был командирован в эту экспедицию французским правительством как адъютант-профессор при Музее естественной истории в Париже. Пробыв шесть месяцев в Небраске, я с драгоценной коллекцией прибыл в Нью-Йорк в конце марта. Мой отъезд во Францию назначен был в первых числах мая. В ожидании этого времени, когда я занимался приведением в порядок моих минералогических, ботанических и зоологических богатств, неожиданно произошел инцидент с судном «Шотландия».

Я внимательно следил за всеми известиями об этом событии, читая и перечитывая все европейские и американские газеты. Однако разъяснение этого события ни на один шаг не продвигалось вперед. Таинственность сильно меня интриговала. Не имея достаточных данных, чтобы составить определенное мнение, я бросался из одной крайности в другую. Что кто-то или что-то существовало, в этом не могло быть сомнения, и неверующие могли вложить руки в пробоину «Шотландии».

Обсуждение этого вопроса было в полном разгаре до моего прибытия в Нью-Йорк. Гипотеза о плавучем острове или подвижной скале, поддерживаемая малокомпетентными лицами, была отброшена. И действительно, каким образом могла бы двигаться с такой поразительной скоростью скала, раз внутри ее не было машины?

Отвергнуто было также предположение о плавающем корпусе огромного разбитого корабля — опять-таки ввиду той же изумительной скорости движения.

Оставалось два предполагаемых решения вопроса, которые учитывали совершенно различные взгляды: одни стояли за чудо-

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Глава I. Плавающий риф	11
Глава II. «За» и «против»	18
Глава III. Как будет угодно господину!	24
Глава IV. Нед Ленд	30
Глава V. В погоне за приключениями	38
Глава VI. На всех парах	44
Глава VII. Кит неизвестной породы	55
Глава VIII. «Mobilis in mobile»	64
Глава IX. Гнев Неда Ленда	72
Глава X. Обитатель морей	79
Глава XI. «Наутилус»	89
Глава XII. Все посредством электричества	98
Глава XIII. В области цифр	105
Глава XIV. Черная река	113
Глава XV. Письменное приглашение	127
Глава XVI. Прогулка по равнине	135
Глава XVII. Подводный лес	141
Глава XVIII. Четыре тысячи лье под поверхностью Тихого океана	151
Глава XIX. Ваникоро	161
Глава XX. Торресов пролив	170
Глава XXI. Несколько дней на земле	178
Глава XXII. Молния капитана Немо	190
Глава XXIII. Aegri Somnia	201
Глава XXIV. Коралловое царство	209

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Глава I. Индийский океан	221
Глава II. Новое предложение капитана Немо	231

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава III. Жемчужина в десять миллионов	241
Глава IV. Красное море	255
Глава V. Аравийский туннель	268
Глава VI. Греческий архипелаг	278
Глава VII. Через Средиземное море за сорок восемь часов	290
Глава VIII. Залив Виго	300
Глава IX. Исчезнувший материк	310
Глава X. Подводная каменноугольная копь	321
Глава XI. Саргассово море	333
Глава XII. Кашалоты и киты	343
Глава XIII. Ледяные поля	356
Глава XIV. Южный полюс	370
Глава XV. Несчастье или приключение?	386
Глава XVI. Недостаток воздуха	394
Глава XVII. От мыса Горн до реки Амазонки	405
Глава XVIII. Осьминоги	416
Глава XIX. Гольфстрим	429
Глава XX. Под 47° 24' широты и 17° 28' долготы	440
Глава XXI. Гекатомба	449
Глава XXII. Последние слова капитана Немо	460
Заключение	470
<i>А. Лютиков.</i> Машина времени Зденека Буриана	472

Верн Ж.

В 35 Двадцать тысяч лье под водой : роман / Жюль Верн ; пер. с фр. — СПб. : Азбука, Азбука-Аттикус, 2017. — 480 с. : ил.

ISBN 978-5-389-12911-5

Роман Жюль Верна «Двадцать тысяч лье под водой» — признанная классика приключенческого жанра, которая со временем своей ценности ничуть не потеряла. Многие поколения читателей с интересом следили за опасными приключениями героев на дне морском, сопереживали профессору Аронаксу и его спутникам, строили предположения о биографии загадочного капитана Немо...

Рассказ о необыкновенном подводном путешествии издательство «Азбука» предлагает в новом оформлении, с иллюстрациями замечательного чешского художника Зденека Буриана (1905–1981), прославившегося умением реалистично представить самые фантастические сюжеты.

УДК 821.133.1
ББК 84(4Фра)-44

Литературно-художественное издание

ЖЮЛЬ ВЕРН
ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ
ПОД ВОДОЙ

Ответственный редактор Елена Адаменко
Художественный редактор Сергей Шикин
Технический редактор Татьяна Раткевич
Компьютерная верстка Анны Скурихиной
Подготовка иллюстраций Дмитрия Кабакова
Корректор Станислава Кучепатова
Главный редактор Александр Жикаренцев

Подписано в печать 22.03.2017. Формат издания 70 × 100 ¹/₁₆.
Печать офсетная. Тираж 5000 экз. Усл. печ. л. 19,35.

Знак информационной продукции
(Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.):

12+

ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“» —
обладатель товарного знака АЗБУКА®
119334, г. Москва, 5-й Донской проезд, д. 15, стр. 4
Филиал ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“»
в Санкт-Петербурге
191123, г. Санкт-Петербург, Воскресенская наб., д. 12, лит. А
ЧП «Издательство „Махаон-Украина“»
04073, г. Киев, Московский пр., д. 6 (2-й этаж)
Отпечатано в типографии «ПНБ ПРИНТ» (SIA «PNB Print»)
«Янсила», Силакрогс, Ропажский район, Латвия, ЛВ-2133
www.pnbprint.eu

ПО ВОПРОСАМ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ОБРАЩАЙТЕСЬ:

В Москве: ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“»
Тел.: (495) 933-76-01, факс: (495) 933-76-19
E-mail: sales@atticus-group.ru; info@azbooka-m.ru

В Санкт-Петербурге: Филиал ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“»
Тел.: (812) 327-04-55, факс: (812) 327-01-60. E-mail: trade@azbooka.spb.ru

В Киеве: ЧП «Издательство „Махаон-Украина“»
Тел./факс: (044) 490-99-01. E-mail: sale@machaon.kiev.ua

Информация о новинках и планах на сайтах: www.azbooka.ru, www.atticus-group.ru

Информация по вопросам приема рукописей и творческого сотрудничества
размещена по адресу: www.azbooka.ru/new_authors/



VBNK2104201R