

Жюль  
ВЕРН



ДВАДЦАТЬ  
ТЫСЯЧ ЛЬЕ  
ПОД ВОДОЙ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УДК 821.133.1  
ББК 84(4Фра)-44  
В 35

Печатается по изданию:  
Полное собрание сочинений Жюль Верна.  
СПб.: Изд. П. П. Сойкина, 1907

Перевод с французского

Серийное оформление Евгения Савченко

### **Верн Ж.**

В 35 Двадцать тысяч лье под водой : роман / Жюль Верн ; пер. с фр. — СПб. : Азбука, Азбука-Аттикус, 2025. — 480 с. — (Мировая классика).

ISBN 978-5-389-05186-7

Жюль Верн, замечательный писатель, изобретатель научно-фантастического романа, — один из самых читаемых французских авторов в мире. С самого детства нас сопровождают его необыкновенные произведения: «Вокруг света в восемьдесят дней», «Пятнадцатилетний капитан», «Таинственный остров», «Дети капитана Гранта».

В настоящем издании представлен один из самых увлекательных романов Жюль Верна «Двадцать тысяч лье под водой». Профессор биологии Пьер Ароннакс и гарпунер Нед Ленд отправляются на поиски странной рыбы, замеченной мореплавателями в разных частях света. Вскоре, однако, герои попадают в плен на борт «Наутилуса» к таинственному капитану Немо...

УДК 821.133.1  
ББК 84(4Фра)-44

ISBN 978-5-389-05186-7

© Издание на русском языке, оформление.  
ООО «Издательская Группа  
„Азбука-Аттикус“», 2013  
Издательство АЗБУКА®

# 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, шкипера и машинисты, 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, своими размерами 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, подобным гейзеру, 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 «Кристобал-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 «Кристобал-Колон», — расстояние более семисот морских лье<sup>1</sup>.

Пятнадцать дней спустя в двух тысячах лье от последнего пункта пароходы «Гельвеция», принадлежащий Национальной компании, и «Шанон» — паровой 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 ста пятидесяти английских футов<sup>2</sup>, 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 «Пэрер», 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. Утки получили способность носить яйца любого цвета. В журналах появились,

---

<sup>1</sup> Лье — французская миля = 5557 метрам.

<sup>2</sup> Фут — примерно 30,5 сантиметра.

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 Понтопидана, 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.

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 распространенного, 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 «Моравия», находящийся ночью под  $27^{\circ} 30'$  широты и  $72^{\circ} 15'$  долготы, ударился кормовой частью 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 «Моравия» 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 разбитого 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 сообщество 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 одна антреприза в трансатлантическом плавании не велась 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 сообщество 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 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 Клэра и, опоздав на три дня, благополучно достигла Ливерпуля, жителей которого сильно встреможило 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 драго-

ценной 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».

С прибытием моим в Нью-Йорк вопрос этот был в полном разгаре. 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 чудовищное животное колоссальной силы, другие — за подводное судно с огромной двигательной силой.

Однако эта последняя гипотеза, несмотря на всю ее вероятность, подрывалась некоторыми данными, добытыми розысками, предпринятыми в обоих полушариях. К тому же трудно было допустить, чтобы частное лицо могло создать себе таких огромных размеров механическое чудо. Где и как оно могло бы его построить и сохранить это в тайне?

Если кто и мог построить такую разрушительную машину, то только государство. Да, в это время, когда ум человеческий напрягал все усилия и способности для изобретения разрушительных орудий войны, возможно, что какое-либо государство достигло особых успехов в этом направлении и сохраняло их в тайне. После ружей Шаспо — торпеды; после торпед — подводные мины.

Появления еще более разрушительного орудия надо было ожидать. Но предположение о военной разрушительной машине отпадало вследствие заявления правительств, что подобных снарядов или машин в их распоряжении нет. Дело получило общественный интерес, и при том страдали тихоокеанические сообщения; приходилось доверять правительствам. Затем трудно было допустить, чтобы постройка такого огромного судна могла укрыться от наблюдений. В подобных случаях и частному лицу трудно сохранить тайну, а за действиями государств ревниво следят другие державы-соперники.

Таким образом, после разведок, произведенных в Англии, Франции, Германии, России, Италии, даже в Турции, гипотеза о подводном «мониторе» была окончательно отброшена.

По моем возвращении в Нью-Йорк многие лица оказали мне честь в консультации со мной для объяснения этого интересного феномена. Во Франции мною был издан труд в двух томах *in quarto*<sup>1</sup>, озаглавленный «Тайны морских глубин». Эта книга, благосклонно принятая ученым миром, создала мне репутацию специалиста в этой пока весьма туманной области естественной истории. Было спрошено мое мнение. Пока сам факт не получил неопровержимого доказательства, я его отрицал. Но вскоре был, что называется, прижат к стене и вынужден дать категорическое объяснение. И достопоч-

---

<sup>1</sup> В четверть бумажного листа (*лат.*).

тенный Пьер Аронакс, профессор Парижского музея, призван был газетой «Нью-Йорк геральд» высказать по этому вопросу свое мнение.

Я должен был подчиниться общественному требованию. Я заговорил потому, что нельзя было молчать. Я рассматривал вопрос со всех его сторон, как научных, так и политических, и привожу здесь заключение статьи, которую я поместил в номере упомянутой газеты от 30 апреля.

«Итак, — писал я, — рассмотрев последовательно все различные гипотезы, приходится по необходимости допустить существование морского животного, обладающего изумительным могуществом.

Наибольшие глубины океана нам совершенно неизвестны. Ни один лот никогда не достигал их дна. Что совершается в этих бесконечных пропастях? Какие существа живут в них и могут обитать на глубине двенадцати или пятнадцати верст? Какова организация этих животных? Все это вопросы, на которые нельзя ответить даже предположениями.

Поэтому решение проблемы должно принять форму дилеммы.

Или нам известны все виды животных, живущих на нашей планете, или же не все.

Если не все и в рыбном царстве имеются некоторые виды, которые составляют для науки тайну, то весьма понятно, что можно допустить существование рыб или китообразных животных совершенно новых видов или даже родов, приспособленных для жизни в морских глубинах, недоступных для лота, и которых какой-либо случай, даже прихоть, заставляет появляться временами в верхних слоях и даже на поверхности океана.

Если же, напротив, нам известны все живущие виды, тогда необходимо отыскивать это животное в среде обитателей морей, уже помеченных в каталогах, — и в этом случае я склонен отнести его к нарвалу-гиганту.

Обыкновенный нарвал, иначе морской однозуб, достигает часто шестидесяти футов в длину. Увеличьте эти размеры в пять, даже в десять раз, дайте этому китообразному животному силу, пропорциональную его росту, усильте его средства к нападению — и вы получите искомое животное. Это пропорциональное увеличение не только возможно, но и подтверждается как факт: размеры — офицерами судна „Шанон“, орудие, необходимое для пролома борта и повреждения, — инцидентом с „Шотландией“.

И действительно, нарвал вооружен подобием алебарды, по выражению некоторых натуралистов. В сущности, это зуб, обладающий твердостью стали. Такие зубы находили воткнутыми в тело китов, которых нарвал с успехом атакует; такие же зубы приходилось с большим трудом вытаскивать из кораблей, которые они пронизывали насквозь, как бурав просверливает бочку. Музей парижского медицинского факультета обладает одним из таких зубов, длиною в два метра двадцать пять сантиметров и толщиной у основания в сорок восемь сантиметров.

Представьте себе орудие в десять раз большее, животное в десять раз могущественнее, не забудьте, что оно движется со скоростью двадцать миль в час, — и вы получите представление о силе удара, который всегда произведет катастрофу, подобную с „Шотландией“.

До получения более подробных исследований я склоняюсь к мнению, что это морской нарвал колоссальных размеров, но снабженный не алебардой, а чем-то вроде острого тарана, какой встречается у броненосных фрегатов, на которые он походил и своей массой, и могуществом двигательной силы.

Такое объяснение может быть дано этому загадочному феномену».

Последние слова имели заднюю мысль: я хотел до известной степени охранить мое достоинство как про-

фессора, и, чтобы не давать повода смеяться американцам, я заручился лазейкой, хотя, в сущности, верил в существование чудовища.

Моя статья горячо обсуждалась и получила весьма широкую известность. Очень многие согласились с моими взглядами. Предлагаемое решение предоставляло полный простор воображению. Человеческий ум склонен к созданию грандиозных сверхъестественных существ. Море представляет собой подходящую среду для рождения и развития таких гигантов, перед которыми земные животные вроде хотя бы слона или носорога — карлики. В водах обитают самые крупные представители класса млекопитающих, а быть может, и колоссальных размеров моллюски, ужасающего вида ракообразные, как, например, омары в сто метров длиной или крабы в двести тонн весом. Почему нет? Одно время современные геологическим периодам земные животные: четвероногие, четверорукие, пресмыкающиеся, птицы — были сделаны по моделям огромной величины. Создатель дал им гигантские формы, которые время мало-помалу уменьшало. Почему море в своих неизведанных глубинах не могло сохранить эти памятники жизни прошедшего времени, тогда как условия земного существования постоянно видоизменялись? Почему оно не могло сохранить в своих недрах последних представителей этих титанических видов, года которых считаются веками, а века — тысячелетиями?

Но если одни усматривали в этом проблему чисто научного интереса, то другие — позитивисты и по преимуществу американцы и англичане — желали во что бы то ни стало очистить океан от такого чудовища и обезопасить трансокеанические сообщения. Промышленные и торговые журналы трактовали вопрос с этой точки зрения. «Шиппинг энд меркэнтайл газет», «Ллойд», «Пакетбот» и «Ревю-маритим-колониаль» — все листки, субсидируемые страховыми обществами, поддерживали

это требование и грозили увеличить страховую премию.

Общественное мнение вскоре высказалось, и первыми отозвались американцы. В Нью-Йорке стали снаряжать экспедицию для преследования нарвала. Броненосный фрегат «Авраам Линкольн», снабженный тараном и отличавшийся скоростью хода, должен был выйти в самом непродолжительном времени в море. Арсеналы были открыты для капитана Фаррагута, который энергично приступил к вооружению фрегата.

Но когда решено было отправиться преследовать чудовище, оно, как это часто бывает, более не показывалось. В течение двух месяцев о нем ничего не было слышно. Ни одно судно нигде его не встречало. Казалось, что оно проведало о состоявшемся против него заговоре. Так много о нем говорили. Шутники рассказывали, что этот тайный плут перехватил одну из телеграмм, которая сильно его напугала.

И вот, когда фрегат был уже снаряжен для далекой кампании и снабжен гигантскими рыболовными снастями, никто не знал, куда его отправить. Нетерпение росло, как вдруг 2 июля получено было известие, что судно «Тампико», совершавшее рейсы между Сан-Франциско в Калифорнии и Шанхаем, встретило три недели назад чудовище в северных морях Тихого океана.

Это известие вызвало сильную сенсацию. Менее чем за двадцать четыре часа капитан Фаррагут должен был выйти в море. Фрегат был снабжен всеми жизненными продуктами, камеры переполнены каменным углем, экипаж находился в полном составе налицо. Оставалось только затопить печи, развести пары и отчалить. Капитану Фаррагуту не простили бы и полдня, если бы он почему-либо задержал выход судна; впрочем, он сам страстно желал поскорее выйти в море. За три часа до отхода «Авраама Линкольна» из гавани Бруклина я получил письмо следующего содержания:

*«Господину Аронаксу  
профессору Парижского музея.  
Гостиница „Пятое авеню“ Нью-Йорк*

Милостивый государь!

Если вы желаете принять участие в экспедиции „Авраама Линкольна“, то правительству Соединенных Штатов будет приятно видеть представительство Франции в вашем лице. Капитан судна Фаррагут предоставляет в ваше полное распоряжение отдельную каюту.

Сердечно преданный вам

*Д. Б. Гобсон,  
секретарь Морского министерства».*

### Глава III КАК БУДЕТ УГОДНО ГОСПОДИНУ!

За три секунды до получения письма от Гобсона я столь же мало думал о преследовании нарвала, сколько о проходе через Северо-Западный пролив. Но три секунды спустя после того, как я окончил чтение письма уважаемого секретаря флота, я понял, что мое истинное призвание, единственная цель жизни заключаются в преследовании этого беспокойного чудовища и в освобождении от него мира.

Между тем я возвратился из трудного путешествия утомленным и жаждал отдыха. Я мечтал только возвратиться на родину, поскорее увидеть моих друзей, мою небольшую квартиру в Ботаническом саду и мои милые и драгоценные коллекции. Но теперь ничто не могло меня удержать. Я забыл все: усталость, друзей, коллекции — и принял без рассуждения предложение американского правительства. «К тому же, — думал я, — все пути ведут в Европу, и животное будет настолько лю-

безно, что приблизит меня к берегам Франции. Оно дозволит изловить себя в европейских морях — для моего личного удовольствия, — и я доставлю в музей естественной истории никак не менее полуметра его костяной алебарды».

Но пока приходилось разыскивать нарвала на севере Тихого океана; и для того, чтобы отправиться во Францию, надо было предварительно отправиться к ее антиподу.

— Консель! — крикнул я нетерпеливым голосом.

Консель был мой слуга. Молодой человек, вполне мне преданный и сопровождавший меня во всех моих путешествиях, которого я так же любил, как и он меня. Этот фламандец по происхождению отличался хладнокровностью по природе, аккуратностью и точностью по принципу, усердием по привычке; он мало удивлялся неожиданным в жизни, был находчив и ловок во всех поручениях и в любой службе и, вопреки своему имени, никогда не давал советов, даже когда его о том спрашивали<sup>1</sup>.

Вращаясь среди нашего маленького кружка ученых Ботанического сада, Консель кое-чему научился. Он был специалистом в классификации естественной истории и с легкостью акробата взбирался по лестнице групп, классов, подклассов, семейств, родов, видов и разновидностей. Но здесь и кончались его знания. Классифицировать — это была его сфера, и далее он не шел. Прекрасно ознакомленный с теорией классификации, он был настолько слаб в практике, что навряд ли отличил бы кашалота от кита. Но за всем тем он был прекрасный и с большими достоинствами молодой человек.

До настоящего времени, в течение десяти лет, Консель следовал за мною повсюду, куда вели меня научные работы. Он никогда не жаловался на продолжитель-

---

<sup>1</sup> По-французски conseil — совет.

ность или утомительность путешествия и никогда не имел ничего против поездки в какую бы то ни было страну, как бы ни была она отдалена, будь то Китай или Конго. Он отправлялся туда без всяких расспросов. К тому же он обладал прекрасным здоровьем, которое не хотело знать никаких болезней, сильными мускулами без нервов, понимая последнее, разумеется, в переносном смысле.

Этому малому шел тридцатый год. Его возраст относился к возрасту его господина, как пятнадцать относится к двадцати. Да простят мне, что я таким образом хочу сказать, что мне было сорок лет.

Однако Консель имел один недостаток. Завзятый формалист, он со мною говорил не иначе как в третьем лице, что иногда раздражало меня.

— Консель, — повторил я, принимаясь с лихорадочной торопливостью готовиться к отъезду.

Я настолько был уверен в его преданности мне, что не имел обыкновения спрашивать его согласия следовать за мной в моих странствованиях, но на этот раз пришлось изменить этому обыкновению, так как экспедиция могла на неопределенное время затянуться и само мероприятие требовало большой смелости и риска: животное, которого предстояло преследовать, способно было расколоть корпус фрегата, как скорлупу ореха. Было над чем задуматься самому беззаботному человеку в мире. Посмотрим, что скажет Консель.

— Консель! — крикнул я в третий раз.

— Господин меня звал? — обратился он ко мне, входя.

— Да, Консель, укладывай свои вещи и собирайся сам! Мы едем через два часа.

— Как угодно господину, — ответил он спокойно.

— Не теряй ни секунды. Уложи в мой чемодан все дорожные принадлежности, платье, белье, носки, уложи без счета всего как можно больше, и поскорей!

ЖЮЛЬ ВЕРН  
ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ ПОД ВОДОЙ

Ответственный редактор Кирилл Красник  
Технический редактор Татьяна Раткевич  
Компьютерная верстка Ирины Варламовой  
Корректоры Вера Дроздова, Маргарита Ахметова

Подписано в печать / Баспаға қол қойылды 26.03.2025.  
Формат издания 84 × 108 1/32. Печать офсетная. Тираж 7000 экз.  
Усл. печ. л. 25,35. Заказ №

Изготовитель:	Өндіруші:
ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“» — обладатель товарного знака АЗБУКА®, 115093, Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Даниловский, пер. Партийный, д. 1, к. 25 Тел.: (495) 933-76-01, факс: (495) 933-76-19 E-mail: sales@atticus-group.ru	«Издательская Группа „Азбука-Аттикус“» ЖШҚ — АЗБУКА® тауар белгісіндің иесі, 115093, Мәскеу, к. іш. аум. Даниловский муниципалдық округі, Партийный т.ш., 1-үй, к. 25 Тел.: (495) 933-76-01, факс: (495) 933-76-19, E-mail: sales@atticus-group.ru
Филиал ООО «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“» в г. Санкт-Петербурге, 191024, г. Санкт-Петербург, ул. Херсонская, д. 12-14, лит. А, Тел.: (812) 327-04-55, E-mail: trade@azbooka.spb.ru www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru Отпечатано в России.	Санкт-Петербург к. «Издательская Группа „Азбука-Аттикус“» ЖШҚ филиалы, 191024, Санкт-Петербург, Херсон көшесі, 12-14 үй, лит. А, Тел.: (812) 327-04-55, E-mail: trade@azbooka.spb.ru www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru Ресейде басып шығарылған.

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылымның сәйкестігін  
растау туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады: <http://atticus-group.ru/certification/>.

Знак информационной продукции (Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.)  
Ақпараттық өнім белгісі (29.12.2010 ж. № 436-ФЗ федералдық заң)



Отпечатано в соответствии с предоставленными материалами  
в ООО «ИПК Парето-Принт».  
170546, Тверская область, Промышленная зона Боровлево-1,  
комплекс № 3А. [www.pareto-print.ru](http://www.pareto-print.ru)



A-AMC-12278-24-R