

ИВАН  
ЕФРЕМОВ



Тень минувшего  
Рассказы



МОСКВА

УДК 821.161.1-312.9  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44  
Е92

## Оформление серии *Натальи Ярусовой*

**Ефремов, Иван Антонович.**

Е92 Тень минувшего : рассказы / Иван Ефремов. — Москва : Эксмо, 2026. — 384 с. — (Всемирная литература (с картинкой)).

ISBN 978-5-04-233964-6

Иван Ефремов (1908—1972) — русский и советский писатель-фантаст, доктор биологических наук, ученый.

В этом сборнике вы встретите отголоски забытых цивилизаций и загадки природы. Реальные экспедиции автора превращаются в захватывающие приключения: от поисков древа жизни и раскопок древней обсерватории до встречи Олгой-Хорхой — червя-убийцы из монгольских легенд. Героями рассказов становятся геологи, палеонтологи, археологи — люди, которые видят в древности не просто музейные экспонаты, а ключи к пониманию нашего места во Вселенной.

УДК 821.161.1-312.9  
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-04-233964-6 © Ефремов И.А., наследники, 2026  
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

## ВСТРЕЧА НАД ТУСКАРОРОЙ

Немало лет тому назад я плывал старпомом па довольно большом пароходе «Коминтерн» — в пять тысяч тонн, добротной английской постройки. Ходили между Владивостоком и Камчаткой, изредка на юг — в Шанхай или поближе — в Гензан и Хакодате.

В июле 1926 года мы шли очередным рейсом в Петропавловск, с заходом в Хакодате, — следовательно, через Цугарский пролив. Вышли из Хакодате к вечеру, а через сутки привалил бешеный шторм, настоящий тайфун от зюйд-веста. Поднялось такое волнение, что, когда мы проходили траверз Немуро, волны стали закрывать судно. Мы имели ценный груз на палубе, а кроме того, разные хрупкие машины в трюме. Наш капитан Бегунов, очень славный, хотя и суровый старик, после короткого совещания со мной на мостике решил повернуть полнее бакштага, почти на фордевинд. Судно сразу перестало брать на себя воду и, невзирая на адскую волну, пошло спокойнее. Пришлось мне проложить новый курс вместо обычного: я оставил остров Сикотан к норду и пошел восточнее Курильских островов...

Штормом колотило нас всю ночь, и только на следующее утро стало стихать. Но ветер был очень свеж до самого вечера. К ночи же совсем стихло, и я рано завалился спать, так как устал за последние сутки отчаянно.

Ночь выдалась совершенно необычная в этих местах — безветрие, полный штиль, — ясная и безлунная. Я спал очень крепко, но по прочно укоренившейся привычке проснулся со звоном склянок. Хотя я и не сосчитал ударов, но знал, что до моей вахты полчаса. И действительно, почти сейчас же явился буфетчик с огромной кружкой горячего какао. Эту привычку я всем могу посоветовать — перед вахтой выпить горячего какао, тогда холод и сырость не страшны и ко сну сразу же перестает клонить. Я вскочил, быстро оделся, выпил какао и, закурив трубку, снова растянулся на койке. Как хороши эти десять-пятнадцать минут перед выходом на ночную вахту, в холод, мрак, сырость и туман!

Затягиваясь душистым, крепким табаком, я вслушивался в неравномерный всплеск волн и четкую работу машины. Ее мощный шум и легкое сотрясение всего огромного корпуса судна действовали успокоительно, вроде тихой музыкальной мелодии. В каюте было тепло, яркий свет лампы падал на столик с лежавшей на нем интересной книгой — наслаждение, которое я предвкушал после вахты. Я с удовольствием осмотрел свою каюту — крошечный «особняк», несущийся на двадцатифутовой высоте над страшной зеленой глубиной Тихого океана, — и подумал, что профессия моряка увлекла меня прежде всего тем, что она оставляла мне много времени на размышления, к которым я всегда был склонен.

Мои мысли были прерваны стуком в дверь. Дверь распахнулась, и на пороге появилась массивная фигура капитана.

— Что вы бродите в такую рань, Семен Митрофанович? — спросил я, садясь и поворачивая к нему тяжелое кресло. — Еще, наверно, не рассвело.

— Ну как не рассвело! Скоро огни гасить можно... Эх, и погода же редкостная!..

— Вот в такую-то погоду только и спать, — сказал я. — Ну, я-то, конечно, страдалец — мне на вахту, — а вы что?

— Эх, молодежь! Вам бы только понежиться! — добродушно отвечал капитан. — А мне, старику, много спать не нужно. Я уже палубу обошел, убытки от шторма посчитал... Кстати, Евгений Николаевич, вы ортодромию вашу днем проверьте, чтобы не только по счислению было, — добавил он, в то время как я обматывал шею шарфом и натягивал пальто.

— Обязательно, Семен Митрофанович, трасса у нас новая, — ответил я капитану и чиркнул спичку, закуривая трубку.

Резкий толчок и последовавший за ним глухой удар потрясли корпус судна. Почти одновременно раздался грохот где-то в кормовой части, и шум машины прервался. Несколько секунд мы с капитаном молча глядели друг на друга, прислушиваясь. Вот машина возобновила работу — и снова тот же грохот, сменившийся тишиной. Горящая спичка, которую я продолжал держать в руке, обожгла палец, и я, опередив капитана, кинулся из каюты...

Все, кто много плавал, поймут мои чувства в те минуты, зная, с каким невольным страхом воспринимается остановка машины в открытом море. Мощное сердце

корабля своим биением сообщает ему жизнь и силу для борьбы со стихией. Но вот оно остановилось, и корабль мертв, теперь он игрушка неверного океана...

Повернув к трапу, я поскользнулся и тут только заметил, что судно имеет крен на левый борт. В этот момент меня догнал капитан. Прерывистое дыхание выдавало его волнение, но посевший на море старик не произнес ни слова.

На палубе было темно. Едва обозначившийся рассвет отмечал только общие контуры судна. Дверь штурманской рубки была раскрыта, и из нее падала полоса света. С мостика послышался встревоженный голос третьего помощника:

— Беда, Семен Митрофанович! Налетели на риф... Винт, кажется, разбит, руль заклинило...

Капитан сердито крикнул:

— Какой, к черту, риф? Здесь глубочайшая пучина океана!

«Ну конечно, Тускарорская впадина», — немного успокаиваясь, сообразил я.

Капитан поднялся на мостик. Мое место было на палубе.

— Боцман, подвахтенных наверх, приготовить лот! — приказал я.

Напрягая зрение, я видел, как капитан склонился к переговорной трубе. «Говорит с механиком», — подумал я. Слабо зазвенел телеграф. Снова послышался грохот под кормой. Звонок телеграфа совпал с прекращением работы машины.

— Евгений Николаевич, давайте лотом по правому борту! — донесся голос капитана.

Я отдал команду. Боцман откликнулся из темноты:

— Нет дна!

— Ближе к носу у крамбола! — скомандовал капитан.

— Две марки и две! — отозвался боцман.

— Четырнадцать футов? Что за черт! — воскликнул я.

По левому борту глубина оказалась от двенадцати до восемнадцати футов, за кормой — двадцать футов.

Рассветало. Я перегнулся через борт, стараясь что-нибудь рассмотреть в темной воде, плескавшейся вниз. Было то тяжелое и медлительное дыхание моря, которое зовется мертвой зыбью. С удивлением я воспринял мерное покачивание парохода на крупной и длинной волне. Это покачивание не сопровождалось ударами, что было бы неизбежно при посадке на риф. Капитан позвал меня на мостик. Перегнувшись через перила, он упорно всматривался в волны с левого борта. Вспыхнул прожектор. Серая мгла рассветных сумерек отошла дальше от корабля. Я заметил, что под левым бортом корабля волны были меньше, чем кругом, — короткие и плоские.

— Евгений Николаевич, дайте скорее место судна по счислению!

— Есть, Семен Митрофанович! — ответил я и направился в штурманскую рубку.

— Шлюпку спустить! — послышался голос капитана. — Петя (так звали третьего помощника), вы с лотом в шлюпку.

Мое уважение к капитану, без лишней суеты выяснявшему аварии, еще более возросло. «Молодец старик!» — думал я, накладывая транспортир на карту, и услышал шаги капитана за спиной.

— Ну что? — спокойно спросил он, едва взглянув на карту, где наколотая точка легла вдали от Курильских островов, над страшными глубинами Тускароры.

Внезапная догадка молнией пронеслась в моем мозгу. Даже стало стыдно за свою несообразительность.

— Я, кажется, понял, Семен Митрофанович, — проговорил я.

— Что поняли?

— На судно затонувшее налетели.

— Так оно и есть, — подтвердил капитан. — Шансов один на миллион, а вот повезло же нам, нечего сказать... Ну, как там промеры?

Мы вышли на мостик.

Шлюпка уже пристала к левому борту. Как мы и ожидали, даже в небольшом удалении от корабля дна не было.

Наступило ясное утро. Из трюмов вернулись ревизор и боцман, доложившие, что течи нет. В это время к нам поднялся начальник водолазной спасательной партии, которую мы везли для снятия с мели японского судна «Америкамару», — опытный морской инженер.

Он обошел судно, потом поднялся на мостик.

— Начнем, командир? — спросил инженер.

— Ладно, давайте скорей, — согласился капитан. — Везли вас японца спасать, да и сами в спасаемых очутились.

Два водолаза, широкие, как комоды — по-видимому, огромной силы люди, — приступили к сборам. Я сам несколько раз совершал короткие спуски под воду, но еще ни разу не видел работы водолазов в открытом море и с интересом наблюдал за ними.

Промерами на шлюпке была установлена приблизительная ширина потонувшего судна. С левого борта укрепили выстрел, с которого сбросили узкий трап.

Водолаз вооружился длинным шестом и начал спуск прямо в волны, время от времени упираясь шестом в борт парохода и раскачиваясь на трапе. Вдруг он опустил лестницу и сразу скрылся под водой, оставив на поверхности тысячи воздушных пузырьков.

Начальник водолазной партии стоял на борту у телефона. Он помахал нам с капитаном рукой, подзывая к себе.

Мне показалось, что в лучах поднявшегося над горизонтом солнца под кораблем смутно очерчивается какая-то темная масса.

— Пройдите назад! — закричал в телефон инженер. — Да... Ну, проползите!.. А дальше? Хорошо...

— Что хорошо-то? — не утерпел капитан.

На это инженер ничего не ответил. Прошло, как мне показалось, много минут напряженного ожидания. Мембраны телефона время от времени глухо гудели.

— Попробуйте проникнуть в кормовое помещение или в трюм, — сказал инженер и передал телефон второму водолазу. — Ну вот что, командир, — сказал он, поворачиваясь к капитану, — чудеса, да и только! Навстречу нам под водой шел какой-то затонувший корабль. Мы с размаху налетели на него. Наш «Коминтерн», оказывается, отличается очень острыми обводами — он и вошел в корпус погибшего судна, как топор в бревно, и, видимо, крепко завяз. Потонувший корабль — очень старый деревянный большой парусник. Мачты обломаны, конечно. Форштевень «Коминтерна» сидит в кормовом помещении парусника, а винт и руль находятся как раз над обломком бушприта. Они, слава богу, целы. Когда пробовали провертывать машину, винт бил о бушприт. Крепок же этот

старинный парусник — вот что удивления достойно! У нас две тысячи двести сил — и ни с места!

— Объясните-ка мне, товарищ инженер, — спросил капитан, — как мог потонувший корабль столько времени плавать, да еще под водой, на манер подводной лодки?

— Очень просто: судно-то деревянное, да, наверно, и груз у него легкий. Я послал водолаза в трюм посмотреть, что там. А под воду это вы его своим пароходом загнали — он, наверно, чуть-чуть над водой высывался... Да, конечно, пусть поднимется! — прервал свои объяснения инженер, обращаясь к водолазу у телефона.

Собравшаяся у борта команда да и мы с капитаном смотрели на поднимавшегося водолаза как на вестника из неизвестной страны. Этот человек смело опустился в воду посреди океана и глубоко под пароходом ходил по погибшему кораблю, много лет носившемуся в морских просторах. Веселые, слегка озорные глаза снявшего скафандр водолаза ничем не выдавали утомления, которое он, несомненно, должен был испытывать. На совещании в штурманской рубке водолаз нарисовал примерный корпус потонувшего корабля, удививший нас своими старинными очертаниями. Зная, что я интересовался всегда историей флота и особенно парусных кораблей, капитан спросил меня, не смогу ли я определить класс и возраст судна. По грубым контурам, набросанным водолазом, разумеется, было очень трудно решить что-нибудь. Во всяком случае, это был трехмачтовый корабль весьма больших размеров, с широким корпусом и приподнятой кормой. Я решил, что ему не менее ста лет со времени постройки. Водолаз сообщил, что корпус корабля построен из

очень плотного дерева. Трюм, по-видимому, забит доверху легкими пластинами пробки.

Немного подумав, инженер решил попробовать подорвать правый борт парусника, с тем чтобы плавучий груз вывалился. Тогда тяжелый, пропитанный водой деревянный корпус корабля пойдет ко дну собственным весом, и мы освободимся.

— Ну что ж, давайте освобождайте, ради всего святого! — воскликнул капитан.

Инженер снова задумался.

— Какие еще затруднения? — с тревогой спросил капитан.

— Дело в том, что для этой работы нужно два человека — будет скорее и, главное, безопаснее. Если через трюм не проникнуть к борту, то придется снаружи долбить, а с течением очень тяжело справляться. Еще счастье, что так необыкновенно тихо, а то совсем плохо было бы.

— Но ведь у вас два водолаза, — сказал я.

— Водолазов-то два, но один должен быть наверху, у насоса, — ведь часть наших специалистов вперед на «Лозовском» уехала. Вот и думаю, как быть...

Тут я вспомнил о своем небольшом водолазном опыте и подумал: «А что, если мне спуститься?» Конечно, страшновато было спускаться в открытом море, но я был уверен, что как вспомогательная сила пригожусь. Я предложил инженеру свои услуги в качестве второго водолаза и в ответ на его недоверчивую улыбку рассказал о своих возможностях.

— Ну, уж пусть сам водолаз решит, берет он вас в помощники или нет, — сказал инженер.

Водолаз оглядел меня оценивающим взглядом и задал несколько вопросов о работе в скафандре. Мои

ответы как будто удовлетворили его, и он согласился иметь меня помощником, предупредив, что если меня как следует долбанет о корпус, чтобы я обижался только на самого себя.

Я выслушал внимательно все наставления, думая в то же время, что если «долбанет о корпус», то вряд ли я вспомню советы водолаза...

Команда отнеслась к моему погружению с дружеским и веселым энтузиазмом, и, пока одевали меня в скафандр, я успел послушаться немало острых словечек, на которые моряки мастера.

Наконец все приготовления были закончены. Надетый шлем как-то сразу отделил меня от привычного мира. Водолаз уже скрылся под кораблем, когда я, не особенно ловко передвигая пудовые ноги, стал спускаться по трапу. Все мое внимание было поглощено качавшейся подо мною темно-зеленой поверхностью воды. Я должен был одновременно надавить затылком выпускной клапан, вытравить побольше воздуха и поднырнуть под волну в момент ее отдачи назад. Я удачно проделал это, и через несколько секунд густой сумрак окутал окошечко шлема. Вода действительно сильно билась меня с левой стороны, и, только напрягая все силы, я удержался на чем-то, наклонно поднимавшемся вверх справа от меня и смог оглядеться. Ярко светившее над морем солнце давало достаточно света. Сначала я различал только общие контуры потонувшего корабля, пересеченные косою черной тенью, падавшей от борта «Коминтерна». Затем я увидел квадратный выступ — остаток какой-то палубной постройки, а за ней толстый обрубок, как я понял потом — обломок мачты, прислонившись к которому стоял водолаз. Я немедленно добрался до него и на-

правился следом за ним к борту парусника. Это был трудный спуск по скользкой, покрытой водорослями, раковинами и слизью наклонной поверхности. Но вода, давя навстречу, хорошо поддерживала нас. Как мы условились еще наверху, мы решили проникнуть в трюм через разбитое кормовое помещение.

Борт погибшего судна обозначался четкой линией, за которой прекращалось отражение слабого света, падавшего сверху. Дальше была темнота — обрыв в чудовищную пучину абсолютно черной воды, и я внутренне содрогнулся, представив себе, что борт судна висит над восьмикилометровой глубиной...

Вместе с колыханием волн по палубе потонувшего судна бежали пятна солнечного света. Следя за тусклыми и зеленоватыми бликами солнца, я старался воссоздать облик корабля. Тренированная на очертаниях старых парусников память помогла мне в этом. Сквозь толщу выросших раковин и извивающиеся хвосты водорослей я скорее угадал, чем увидел, трехмачтовый корабль с широким корпусом весьма массивной постройки. Низкий и тупой нос, высокая корма говорили о XVIII столетии. По очень толстому обломку бушприта угадывалась его значительная длина, что было также типично для судов XVIII века. В общем, корпус сохранился великолепно, даже крышка трюмного люка была налицо. Немного впереди грот-мачты начиналась большая вмятина. Продавленная килем нашего судна палуба просела, карленсы перекошились, торчали переломанные бимсы, придавая этой части судна вид мрачного разрушения, усиленного глубокой чернотой, царившей в проломах и щелях.

Я застыл в недоумении перед хаосом изломанных балок и досок, но мой спутник включил сильный элек-

трический фонарь и сразу же повернул налево. Здесь действительно, как я и предполагал «теоретически», чернел правый коридор юта, уцелевший от разрушения при столкновении судов. Я тоже включил свой фонарь, и плечом к плечу с водолазом мы вошли в густой мрак, осторожно нащупывая ногами доски палубного настила. Направо от нас чуть серел свет, проходивший, как я догадался, в задние кормовые окна, или, вернее, в то, что от них уцелело. Несомненно, люки в трюм, если они и были, остались позади нас, наверно, несколько правее, и мы миновали их, проникнув глубоко внутрь кормы. Подталкиваемый жгучим любопытством, я быстро сообразил, что свет должен проходить через кают-компанию, а напротив нее, по обыкновению, должна быть каюта капитана. На правой от меня стенке, где сейчас колыхалось чуть заметное серое пятно света, должен быть вход в каюту, которая, возможно, хранит тайну этого корабля. Я решительно двинулся направо. Красноватый в воде свет электрического фонаря скользил по черно-бурой стене без признаков каких-либо отверстий. Я положил на стену руку в резиновой перчатке и, ведя ее по ослизлым доскам, вскоре нащупал ребро дверной рамы.

«По-видимому, дверь здесь», — догадался я и начал толкать стену плечом. Но она не поддавалась. Я ударил по стене ломом, который на четвертом ударе пробил дерево и чуть было не выскользнул из моих рук, подавшись в пустоту, вернее, в воду за дверью. Еще и еще нажимал я на дверь, когда за моей спиной расплылся световой круг фонаря водолаза. Он приблизил свой шлем к моему, и я увидел в полутьме его удивленное и встревоженное лицо. Я указал ему на дверь. Он со-

гласно кивнул. В это самое время до моего сознания дошел голос инженера, настойчиво повторявший: «Товарищ старпом, что с вами, почему не отвечаете?» Я коротко сообщил, что пробрался в кормовое помещение, все в порядке, сейчас будем пробираться в трюм. Голос в телефоне успокоенно замолк, и я снова обратился всеми помыслами к двери в капитанскую каюту. В том, что за этой дверью была именно каюта капитана, я был безотчетно и совершенно уверен.

Водолаз провел рукой по краю дверной ниши и всунул свой ломик между дверью и дверной коробкой. «Черт возьми! Наверно, дверь открывается наружу», — осенило меня, и я присоединил свои усилия к медвежьей силе водолаза. Не прошло и двух минут, как мы стояли в непроглядной тьме того помещения, которое когда-то служило капитану. Наши фонари не давали много света, помещение было большое, и я так и не мог себе представить точный вид капитанской каюты. Пол под нами был ровный и скользкий. Какие-то куски дерева — должно быть, остатки мебели — постоянно попадались нам. Носок моего тяжелого ботинка стукнулся обо что-то. Свет фонаря вырвал из темноты угол квадратного ящика, лежавшего на боку у левой стены каюты.

— Ага! — обрадованно вскричал я.

И сейчас же совсем из другого мира возник голос инженера:

— Что «ага»?

— Ничего, все в порядке, — поспешил ответить я и нагнулся за ящиком.

Он был не тяжел, но мне, и без того обремененному инструментами и уставшему от непривычной работы, было очень трудно нести эту дополнительную ношу.

Водолаз тем временем обошел каюту по правой стороне и тоже нашел два небольших ящика, которые нес, зажав под мышкой. Он удовлетворенно кивнул, увидев мою находку. Не найдя больше в каюте ничего примечательного, мы приступили к «совещанию». Переговорив через верхние телефоны, то есть через судно, мы вынесли наши находки на палубу и положили в укромное место. Затем снова вернулись в коридор и как-то очень быстро разыскали проход в трюм.

О дальнейшем я вряд ли сумею рассказать сколько-нибудь связно и подробно. Это был тяжелый труд в бесконечной черноте узких, загроможденных проходов. Наконец мы с водолазом выполнили нашу задачу и заложили несколько зарядов на участке днища и правого борта судна. Когда все кончилось и соединения проводов были проверены, я почувствовал, что измотался окончательно, и без сил прислонился к массивному пиллерсу где-то в трюме близ кормы. Водолаз понимал мое состояние и дал мне немного отдышаться. Поднимаясь снова на палубу, что оказалось совсем не легким делом, я обрадовался тусклому мерцанию солнечного света и в последний раз обвел взглядом необыкновенную картину палубы потонувшего судна — резко очерченную в мутном свете правую скулу корабля и торчащий обломок бушприта.

Я подал сигнал «поднимайте». Нарастающая масса света хлынула на меня, волны снова грозили ударами, блеск поверхности моря был неожидан и радостен... Пока ловкие руки снимали с меня шлем и освобождали от тяжести скафандра, был поднят и мой спутник.

Устало опустившись на кнехт, я с восхищением смотрел на водолаза, казалось, несколько не поте-

рвавшего своей задорной бодрости и после второго спуска.

— Ну, молодец ваш старпом! — обратился водолаз к капитану. — Справился что надо! Мы с ним — вернее, он — еще исследовательский поход проделали и в командирской каюте что-то нашарили. — И он кивнул в сторону нашей добычи, уже поднятой на палубу.

— С этим потом, — сказал инженер, — сейчас па- лить будем.

Глаза всех собравшихся на палубе людей в насторо- женном ожидании были прикованы к маленькому ко- ричневому ящику индуктора, перед которым на коле- нях стоял инженер, закручивая рукоятку. Вращение ру- коятки все убыстрялось, маленькая машинка мелодично жужжала. Все слушали, затаив дыхание. Было очень тихо, только плеск волн доносился из-за высокого бор- та. Достаточно было едва уловимого движения тонких пальцев инженера на кнопке замыкателя, как глухой гул подводного взрыва ударил по нервам. «Коминтерн» покачнулся, его железный корпус загудел, как гигант- ский рояль. С левого борта плеснула высокая волна. В откатившейся массе воды замелькали куски темного дерева, еще через несколько секунд поверхность воды покрылась массой почерневших пластин пробки — это всплыл на поверхность груз из трюма корабля. Все мо- ряки, от капитана до кока, с одинаково жадным внима- нием ждали, что будет дальше. Послышался сильный, но приглушенный скрип, за скрипом последовал легкий толчок, как бы поддавший пароход снизу. Мы продол- жали ждать, но больше ничего не было слышно, только по-прежнему плескали волны и глухо стучали в борт обломки, всплывшие после взрыва.

Общее молчание нарушил спокойный голос инженера:

— Ну что ж, командир, давайте ход.

— Как, разве уже все? — восторженно воскликнул капитан.

— Ну конечно!

Капитан кинулся на мостик, зазвенел телеграф, и внезапно возникший шум машин не сопровождался уже более жутким грохотом. Корабль ожил и двинулся. Под носом зашумели волны. Когда «Коминтерн» повернул, ложась на курс, все мы дружно крикнули:

— Инженеру — ура!..

— По местам! — послышалась команда капитана, против обыкновения закурившего на мостике, и палуба опустела.

Я с неохотой поднялся с кнехта, подошел к водлазу, своему товарищу по подводным приключениям, и крепко пожал ему руку. Потом я заглянул через борт назад, где в отдалении колыхались на волнах обломки, вырванные взрывом из парусного судна, и с неприятным чувством какого-то совершенного мной убийства представил себе, что судно, так долго существовавшее после своей гибели, сопротивляясь времени и океану, сейчас медленно погружается в глубочайшую пучину... Ощущение сильного нервного подъема, владевшее мною все время, ослабло, а затем и совсем исчезло. Вместо него телом и мозгом завладела неодолимая усталость. Я сказал матросу, чтобы он отнес наши находки в штурманскую рубку, а сам поплелся на мостик.

Капитан увидел меня и протянул мне обе руки:

— Ну и молодец вы, Евгений Николаевич, ну и молодец! Спасибо вам. Баночку первосортного рома разопьем вечерком с главным спасителем на-

шим. — Жест в сторону инженера. — А вы идите-ка отдохните — вижу как устали!..

Я быстро спустился с мостика и, ополоснувшись под душем, отправился в свою каюту. Бросившись в постель, я еще некоторое время видел то туманный подводный свет, то колыхание солнечных бликов, то черноту трюма... Каюту равномерно подрагивала от движения машины, пароход спокойно шел своим курсом. Все происшедшее отодвинулось в небытие... Через минуту я уже крепко спал.

Был вечер, когда я проснулся с ощущением чего-то необычного, что ждет меня, и сразу вспомнил о своих находках. Одевшись и наскоро поев, я сразу же направился к капитану, где увидел оживленное общество, подогретое первоклассным ромом, до которого я и сам большой охотник. Как только я пришел, капитан распорядился расстелить на ковре брезент, и мы приступили к вскрытию найденных ящичков. Большой ящик, не поддававшийся долоту — он был сделан из крепкого дерева, — раскрылся только после нескольких добрых ударов топором. По каюте разнесся странный, острый запах. К нашему разочарованию, в ящике мы обнаружили только кашу с лоскутами кожи — все, что осталось от судового журнала. Капитан, инженер и механик невольно рассмеялись, увидев, как вытянулись наши физиономии — моя и водолаза. Мы вскрыли один из двух маленьких ящичков, найденных водолазом. В нем оказался старинный бронзовый секстант. Оттерев слой зелени с одной стороны, я смог прочесть латинскую надпись. Смысл ее был в том, что секстант «сделал механик Даниэль... (фамилию забыл) в Глазго, 1784 год». Эти данные, по существу, ничего не значили, так как английские инструменты могли

находиться на любом судне, а пользоваться ими могли много лет при необыкновенной прочности старинных английских приборов.

Однако третий ящик принес нам радость, хорошо знакомую всякому, добившемуся желанной цели. Ветхий наружный футляр из дерева при первой же попытке его открыть легко распался в наших руках, обнажив тускло заблестевшую в ярком электрическом свете оловянную банку, покрытую крупными каплями воды. Банка была закрыта надвигавшейся сверху толстой крышкой, очень туго забитой. Крышку снять было невозможно, и мы срезали ее по верхней кромке принесенной механиком ножовкой. Под ней оказалась вторая крышка, плоская, заворачивающаяся, с кольцом посередине. Мы отвинтили ее сравнительно легко и с торжеством извлекли из банки, внутренность которой только отсырела, но не содержала ни капли воды, свернутую трубкой пачку бумаг.

Второй раз в этот день раздалось дружное «ура».

Небрежно свернутая, слегка измятая пачка плотной бумаги, серой и очень легко рвавшейся, сделалась центром внимания. Какие-то химические процессы или сырость в банке уничтожили все написанное на верхней и нижней частях каждого листка. Точно так же очень сильно пострадали листы, составлявшие наружную часть свертка. Уцелели только немногие страницы, составлявшие среднюю часть пачки листов, а также отдельный, сложенный вчетверо лист светло-желтой бумаги, вложенный в пачку. Этот лист и дал нам ключик к пониманию всего происшедшего.

Крупные неровные буквы покрывали немного вкось четыре желтые странички. Старинный англий-