

ЖЮЛЬ
ВЕРН



ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ
ПОД ВОДОЙ

С ЗЕМЛИ НА ЛУНУ

ВОКРУГ ЛУНЫ

Москва
Издательство АСТ

УДК 821.133.1
ББК 84(4Фр)
В35

Серия «Классика мировой фантастики»

Перевод *Марко Вовчок*

Иллюстрация на обложку *Сергея Красовского*

Серийное оформление и дизайн обложки *Юлии Межовой*

Верн, Жюль

В35 Двадцать тысяч лье под водой. С Земли на Луну. Вокруг Луны / Жюль Верн. — Москва: Издательство АСТ, 2019. — 733, [1] с. — (Классика мировой фантастики).

ISBN 978-5-17-113598-0

«Двадцать тысяч лье под водой» — самый популярный роман Жюль Верна. Образ капитана Немо — борца-одиночки за свободу, плывущего на своей идеальной субмарине туда, где нуждаются в его помощи, привлекает внимание и современного читателя.

В 1968 году американский космический корабль «Аполлон-8» практически воспроизвел полет, описанный в романах «С Земли на Луну» и «Вокруг Луны».

Именно в этих произведениях Жюль Верн наиболее ярко проявил свой талант провидца — человечество освоило подводные просторы и вырвалось в космос, а борьба против угнетения и за равенство вне зависимости принадлежности к какой-либо расе или культуре осталась актуальной и по сей день.

© Филипп Бастиан, вступ. ст., 2019

© Сергей Красовский, ил., 2019

© ООО «Издательство АСТ», 2019

ПРОВИДЕЦ

«Двадцать тысяч лье под водой» можно назвать самым популярным произведением Жюль Верна, повлиявшим не только на развитие науки и технологий, но и на мироощущение общества. Начав работу над ним в 1867 году, писатель, как и в своем предыдущем романе «Дети капитана Гранта», опять обратился к морскому кругосветному путешествию, правда, теперь под водой. К этому времени уже появились первые субмарины: они участвовали в Гражданской войне в США. Жюль Верн, всегда внимательно следивший за развитием прогресса, популяризовал идею подводных кораблей, а его предложение электродвигателя сделало ее жизнеспособной.

Но притягательным роман получился не только благодаря описанию путешествия по океанским глубинам на идеальной субмарине, комфорт которой для членов экипажа в реальности оказался достижим лишь в конце XX века. Очень привлекательным в глазах читателя, и тогдашнего, и современного, стал главный герой — капитан Немо. В 1866 году Жюль Верн писал своему издателю Пьеру-Жюлю Этцелю:

«Работаю с яростным пылом, мне пришла в голову прекрасная мысль, очень благодарная для сюжета. Надо, чтобы мой неизвестный не имел ни малейшего соприкосновения с остальным человечеством, от которого он полностью отделен. Он и не живет на земле, он обходится без земли. Моря ему достаточно, но надо, чтобы море давало ему все, вплоть до одежды и пищи. Никогда он не ступает ногой на какой-либо из материков. Даже

если бы материки и близлежащие острова исчезли из-за нового всемирного потопа, он продолжал бы существовать как ни в чем не бывало, и — можете мне поверить — его ковчег будет построен лучше чем Ноев.

Я полагаю, что от такой «абсолютной» ситуации произведение очень выиграет. Ах, дорогой мой Этцель, если с этой вещью у меня получится неудача, я никогда не утешусь. Ни разу у меня еще не было в руках такого замечательного сюжета».

Происхождение капитана Немо неопределенное. Перевод слова «Немо» с латыни — Никто. В тексте романа не указано даже то, к какому государству принадлежал военный корабль, потопленный «Наутилусом» в конце романа. Но изначально фрегат был русским, а сам капитан Немо — поляком. В 1863 году произошло польское восстание, жестоко подавленное Александром II. Франция традиционно поддерживала Польшу в ее борьбе за независимость, к тому же в ней жило много поляков, бежавших после поражения предыдущего восстания 1831 года. Как и многие французы, Жюль Верн сопереживал борцам за свободу и возмущался жестокостью, с которой подавили их выступление. Но Этцель, вполне разделявший чувства писателя, был реалистом. Он прекрасно осознавал, что Немо-поляк по меньшей мере лишит их российского книжного рынка, а его явно республиканские и антиколониальные взгляды могут вызвать запрет на публикацию даже во Франции, тогдашней реакционной Второй империи дряхлеющего Наполеона III. Издатель предлагал сделать Немо охотником за кораблями работорговцев. Верн возражал, но в конце концов намеками превратил своего героя в индийского махараджу, участвовавшего в восстании сипаев и теперь мстящего британским колонизаторам за гибель своих близких. Впоследствии писатель очень холодно воспринимал любые замечания своего издателя, но в общем-то именно осторожность Этцеля обеспечила популярность роману вплоть до нашего времени. Благодаря своему туманному происхождению, не суженному историческими и географическими рамками, капитан Немо воплощает в себе образ борца-одиночки за свободу против угнетателей, который может появиться в любую эпоху и в любой части мира — там, где нуждаются в его помощи. Именно

это и делает роман, написанный полтора столетия назад, привлекательным в глазах современного читателя.

Гражданская война в Америке между Севером и Югом не только породила военный подводный флот, но и дала сильный толчок развитию артиллерии, что вызвало огромные потери в ходе боевых действий (полмиллиона человек — огромное число для XIX века). Жюль Верн, пристально следивший за событиями в Западном полушарии, задался вопросом, чем же займутся создатели тогдашнего оружия массового поражения в мирное время. Так появилась идея романа «Из пушки на Луну», который вышел в 1865 году.

С поверхностной точки зрения, провидческий талант Жюль Верна дал сбой, ибо уже в 1883 году Константин Циолковский высказал мысль об использовании в космосе ракетного принципа. При этом Верн знал о существовании ракет, и в романе он снабдил свой снаряд ракетными тормозами. Но его познания были на уровне тогдашнего научно-технического прогресса, а в середине XIX века еще не существовало представления ни об управляемом ракетном двигателе, ни тем более о топливе для него.

Зато Жюль Верн показал прекрасную осведомленность о достижениях космографии, физики, математики и химии своего времени. Траектории его межпланетного корабля отличаются точностью, он был сделан из алюминия, его высота и вес вполне сопоставимы с современными летательными аппаратами. Писатель даже предугадал регенерацию воздуха в замкнутом кругообороте, а еще описал установление в Скалистых горах телескопа с диаметром 16 футов (около 5 метров), способного обеспечить наблюдение отдельных звезд крабовидной туманности. Впоследствии в тех же самых горах на вершине Паломар появился телескоп с пятиметровым диаметром, а отдельные звезды крабовидной являются предметом современных астрономических изучений.

Жюль Верн прекрасно понимал, что если герои его романа приземлятся на Луну, то домой они не вернуться: пушку они с собой в полет захватить не могли. Поэтому роман «С Земли на Луну» заканчивается сообщением директора Кембриджской

обсерватории о том, что снаряд цели не достиг и теперь движется по эллиптической орбите вокруг Луны, став ее спутником. Возвращению героев на Землю был посвящен роман «Вокруг Луны», задуманный в 1868 году и вышедший в 1870-м. Спустя столетие, в 1968 году, из Комического центра имени Джона Кеннеди, находящегося в штате Флорида (а именно оттуда был произведен выстрел из пушки в сторону Луны), стартовал корабль «Аполлон-8», такого же размера и веса, как снаряд из романа. Добравшись до Луны менее чем за трое суток и сделав 10 витков за чуть более чем 20 часов, он вернулся на Землю. При этом астронавты корректировали траекторию полета, как и герои романа, вспомогательными ракетами и упали в Тихий океан в четырех километрах от места, указанного в романе. «Здесь не может быть речи о простых совпадениях», — писал после полета командир «Аполлона-8» Фрэнк Борман. А перед полетом он посоветовал своей жене, крайне взволнованной прочтением романа «С Земли на Луну», прочитать «Вокруг Луны», чтобы успокоиться.

Рассказывали, что сразу же после выхода в свет «Двадцати тысяч лье под водой» Жюль Верн пытался скупить весь тираж, чтобы уничтожить его: в середине 1860-х годов появились торпеды, и «Наутилус» со своим тараном теперь выглядел столь же архаичным, как античные триремы. Но уже в Первую мировую войну моряков всего мира немецкие субмарины ужасали не меньше, чем гигантский нарвал, на уничтожение которого послали фрегат «Авраам Линкольн», а в конце XX века подводные лодки стали ударной силой военно-морского флота любой крупной страны, превосходя своими размерами и возможностями подводный шедевр капитана Немо. Действительно, вряд ли появится такая пушка, снаряд которой будет способен долететь до Луны, но «Аполлон-8» практически воспроизвел полет, описанный в романах столетней давности. Так что в целом Жюль Верн оказался провидцем — человечество освоило подводные просторы и вырвалось в космос, а борьба против угнетения и за равенство вне зависимости принадлежности к какой-либо расе или культуре остались актуальными и по сей день.

Филипп Бастиан

**ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЛЬЕ
ПОД ВОДОЙ**

Часть первая

Глава первая ПЛАВАЮЩИЙ РИФ

1866 год ознаменовался удивительным и необъяснимым явлением, которое, вероятно, еще многим памятно. Оно крайне взволновало жителей приморских городов, сильно возбудило умы в континентальных государствах и особенно встревожило моряков. Купцы и судовладельцы, капитаны торговых судов и военных кораблей, морские офицеры, шкиперы и механики как в Европе, так и в Америке, правительства различных государств — все были в высшей степени и заинтересованы и озабочены.

Дело в том, что с некоторого времени многим кораблям случалось встречать в море «что-то громадное», какой-то длинный веретенообразный предмет, который порой светился в темноте и далеко превосходил кита по размерам и скорости движений.

В различных судовых журналах записаны были все факты, относившиеся к этим странным происшествиям, и в показаниях о строении этого загадочного предмета или существа, о его невероятной скорости, поразительной силе движений и особенностях почти не было разногласий. Если это было животное из отряда китов, то, судя по описаниям, оно было гораздо больше всех доныне известных представителей китообразных. Ни Кювье, ни Ласепед, ни Дюмериль, ни Катрфаж не поверили бы в существование подобного чудовища, не увидав его собственными глазами, то есть глазами ученых.

Придерживаясь средних значений, полученных при различных наблюдениях, не принимая в расчет все чересчур осторожные оценки, по которым в этом непонятном существе было не более двухсот футов в длину, а также отвергая явные преувеличения, по которым оно имело будто бы одну милю в ширину и три в длину, надо было все-таки допустить, что это удивительное животное, если только оно существует, в значительной степени превосходит все размеры, установленные ихтиологами.

Животное это существовало — существование его было доказано многими фактами, и никто или почти никто в нем не сомневался. При склонности верить в чудеса, которая так свойственна человеческому уму, понятно, какую тревогу произвело это необычайное явление. Некоторые пытались было отнести его к области сказок и фантазий, но напрасно...

20 июля 1866 года пароход «Гаверн Хиггинсон», принадлежащий компании «Калькутта и Бернах», встретил эту двигающуюся массу в пяти милях¹ к востоку от берегов Австралии. В первую минуту капитан Бекер подумал, что на ткнулся на неизвестную подводную скалу. Он даже собрался уже определить точные координаты этой скалы, как вдруг из нее вырвались со страшной силой два столба воды и со свистом поднялись футов на полтора в высоту. Можно было сделать только два предположения: или это был плавучий риф, на котором периодически извергались гейзеры, или «Гаверн Хиггинсон» имел дело с каким-то до сих пор неизвестным морским млекопитающим, которое выбрасывало из носовых отверстий фонтаны воды, смешанные с воздухом и паром.

23 июля того же года в водах Тихого океана подобное явление заметили с парохода «Кристоваль Колон», принадлежащего компании «Вест-Индия и Тихий океан». Оказалось, что это необыкновенное животное могло передвигаться с невероятной скоростью: за трое суток оно прошло более семисот морских миль, отделяющих пункты, на которых наблюдали его «Гаверн Хиггинсон» и «Кристоваль Колон».

¹ *Морская миля* — единица длины в морской и воздушной навигации, равная 1852 м. (*Здесь и далее — прим. изд.*)

Пятнадцать дней спустя в двух тысячах лье¹ от последнего пункта пароходы «Гельвеция», принадлежащий Национальной компании, и «Шанон», принадлежащий «Рояль-Мэйл», встретились в Атлантическом океане, между Америкой и Европой, и сигналами указали друг другу на морское чудовище, лежавшее на 45°15' северной широты и 60°35' долготы к западу от Гринвичского меридиана. При совместном наблюдении приблизительно рассчитали длину млекопитающего, по меньшей мере в триста пятьдесят английских футов². «Гельвеция» и «Шанон» казались гораздо меньше его, хотя оба имели по сто метров от форштевня до ахтерштевня. А самые громадные киты, которые попадались у Алеутских островов, и те были не более пятидесяти шести метров в длину.

Эти известия поступили одно за другим; затем были сделаны новые наблюдения с борта трансатлантического корабля «Перейр»; потом произошло столкновение судна «Этна» с чудовищем; затем офицерами французского фрегата «Нормандия» был составлен акт о том, что они видели это огромное животное; очень обстоятельные сведения были доставлены с борта «Лорд Клейда» штабом коммодора Фитцджермса. Все это чрезвычайно взволновало общественное мнение. В странах, легкомысленно настроенных, только подсмеивались и подшучивали над загадочным чудом, но в странах серьезных и практических — Англии, Америке, Германии — им были сильно озабочены.

Во всех больших городах чудовище вошло в моду; о нем толковали в кофейнях, над ним потешались в газетах, его представляли в театрах. Газетные утки несли яйца всевозможных цветов. Все периодические издания за неимением точных и подлинных изображений принялись показывать разных фантастических гигантов, начиная от белого кита, страшного «Моби Дика» из Арктики, до чудовищных осьминогов, которые своими щупальцами могут опутать судно водоизмещением пятьдесят тонн и увлечь

¹ *Морское лье* — старинная французская единица измерения расстояния, равная 5556 м.

² *Английский фут* — единица измерения расстояния, равная 12 дюймам, или 30,48 см.

его в бездну океана. Дошло даже до того, что откопали древние рукописи и стали ссылаться на мнения Аристотеля и Плиния, которые допускали существование подобных чудовищ, на норвежские рассказы епископа Понтопидана, на описания Павла Геггеды и, наконец, на донесения Харрингтона, который утверждал, что в 1857 году, находясь на палубе «Кастиллана», он собственными глазами видел громадного змея, до того времени посещавшего только воды газеты «Конститьюшнл».

Тут-то и загорелась нескончаемая полемика между учеными обществами и научными журналами — полемика верующих с неверующими. Вопрос о чудовище воспламенил все умы. Журналисты, серьезно относившиеся к науке и отстаивавшие ее, вступили в распрю с другими журналистами, которые отбивались островами и каламбурами, и целые потоки чернил пролились в этой достопамятной кампании; некоторые даже поплатились двумя-тремя каплями крови, потому что из-за этой «морской змеи» противники нередко позволяли себе самые оскорбительные выходки.

Война эта длилась с переменным успехом целые шесть месяцев. Бульварная пресса отвечала неистощимыми насмешками и на научные статьи Бразильского географического института, Берлинской королевской академии наук, Британской ассоциации, Вашингтонского Смитсоновского института, и на иронию «Индийского архипелага», и на рассуждения «Космоса» Аббата Муаньо, и на мнения «Вестей» Петермана, и на ученые заметки солидных французских и иностранных журналов. Остроумные журналисты, пародируя изречение Линнея, приведенное противниками чудовища, утверждали, что «природа не создает глупцов», и заклинали своих современников не убеждать мир в противном, допуская существование неправдоподобных морских чудовищ, осьминогов, змей, различных «моби диков» и прочих бредней полупомешанных моряков. Наконец в одном очень популярном сатирическом журнале главный редактор, любимец публики, ринулся на морское чудо, как новый Ипполит, и нанес ему последний юмористический удар при взрывах всеобщего хохота. Остроумие победило науку.

В начале 1867 года вопрос о чудовище, казалось, похоронили, как вдруг до сведения публики стали доходить новые факты.

И теперь речь шла не просто об интересной научной загадке, а о серьезной действительной опасности. Осьминогов и морских змей оставили в покое, а чудовище превратилось в остров, скалу, риф, но риф плавающий, блуждающий, неуловимый.

5 марта 1867 года пароход «Моравия», принадлежащий Монреальской морской компании, находясь ночью на широте $27^{\circ}30'$ и долготе $72^{\circ}15'$, ударился кормой о какую-то скалу, которая не была обозначена ни на одной штурманской карте. Ветер был попутным, и корабль мощностью четыреста сил шел со скоростью шестнадцать узлов¹, на нем было двести тридцать семь пассажиров, которых он вез из Канады. Удар был очень силен, и не будь корпус «Моравия» достаточно прочным и крепким, корабль, без всякого сомнения, пошел бы ко дну.

Несчастье случилось на рассвете, около пяти часов утра. Вахтенные осмотрели море самым тщательнейшим образом. Они ничего подозрительного не увидели, только на расстоянии трех кабельтовых² разбивалась большая волна, как будто что-то сильно взволновало гладкую поверхность вод. Установив координаты, «Моравия» продолжила свой путь без явных признаков аварии.

Но на что же наткнулся пароход? На подводную скалу или на какие-нибудь выброшенные морем громадные обломки разбитого корабля? Никто этого не знал. Однако при осмотре в доке оказалось, что сломана часть киля.

Этот случай, сам по себе очень важный, был бы скоро забыт, как бывали забыты другие важные происшествия, если бы то же самое снова не повторилось при тех же самых условиях три недели спустя. Судно, ставшее жертвой новой катастрофы, шло под английским флагом и принадлежало крупной паровой компании, поэтому событие получило широкую огласку.

Всем, вероятно, было известно имя знаменитого английского судовладельца Кюнарда. Этот удачливый промышленник учредил в 1840 году почтовое сообщение между Ливерпулем и Галифаксом

¹ *Морской узел* — единица измерения скорости, равная одной морской миле, т. е. 1,852 км/ч.

² *Кабельтов* — мера длины, служащая для измерения в море сравнительно небольших расстояний; длина его равна 0,1 морской мили, или 185,2 м.

с помощью трех деревянных колесных судов мощностью четыреста лошадиных сил и водоизмещением тысяча сто шестьдесят две тонны. Через восемь лет число судов увеличилось еще на четыре корабля мощностью шестьсот пятьдесят лошадиных сил и водоизмещением тысяча восемьсот двадцать тонн, а спустя два года к ним присоединены были еще два судна, которые мощностью и вместимостью превосходили прежние. В 1853 году компания Кюнарда возобновила право перевозить срочную почту и постепенно прибавила к своей флотилии корабли «Аравия», «Персия», «Китай», «Шотландия», «Ява», «Россия». Все эти суда отличались быстрым ходом и размерами уступали только знаменитому «Грет-Истерну». В 1867 году компания Кюнарда владела уже двенадцатью кораблями: восемью колесными и четырьмя винтовыми.

Я вдаюсь в такие подробности, желая яснее показать значение этой компании морских перевозок, которая своей аккуратностью и точностью приобрела мировую известность. Ни одно трансокеаническое навигационное предприятие не велось с таким умением, ни одно не увенчалось таким успехом. В течение двадцати шести лет корабли Кюнарда переплыли Атлантический океан две тысячи раз, и всегда все обходилось благополучно: не было случая, чтобы судно когда-нибудь опоздало, не было даже примера, чтобы какое-нибудь письмо затерялось. И теперь еще, несмотря на сильную конкуренцию Франции, пассажиры предпочитают компанию Кюнарда всем прочим компаниям, как это видно из официальных документов за последние годы. Принимая все это во внимание, легко можно понять, какой шум поднялся, когда приключилось несчастье с одним из самых лучших пароходов компании.

13 апреля 1867 года «Шотландия» находилась на 15°12' долготы и 45°37' широты; море было тихое, дул небольшой ветерок. Тысячесильный корабль шел со скоростью тринадцать узлов с лишним; колеса его равномерно рассекали морские волны. Осадка судна составляла шесть метров семьдесят сантиметров, а водоизмещение равнялось шести тысячам шестистам двадцати четырем кубическим метрам.

В четыре часа семнадцать минут пополудни пассажиры сидели в кают-компании за завтраком. Вдруг что-то ударилось о

корпус корабля; удар, впрочем, не произвел значительного сотрясения — он пришелся на корму позади левого колеса.

По характеру толчка можно было предположить, что «Шотландия» наткнулась на какое-то острое орудие. Столкновение казалось таким слабым, что никто на палубе не обратил бы на него особого внимания, если бы кочегары не прибежали с криками:

— Мы идем ко дну! Течь в трюме!

В первую минуту пассажиры, разумеется, перепугались, но капитан Андерсен сумел их успокоить. «Шотландия» разделялась на семь частей водонепроницаемыми переборками, значит, пробоина не грозила неминуемой опасностью.

Капитан Андерсен тотчас спустился в трюм. Оказалось, что пятый отсек залит водой, и по скорости, с которой вода прибывала, можно было судить, что течь довольно велика. К счастью, здесь не было паровых котлов, иначе огонь в топках потух бы в ту же минуту.

Капитан Андерсен отдал приказание немедленно остановить машины, и один матрос нырнул, чтобы осмотреть пролом. Через несколько минут уже все знали, что в подводной части парохода пробита дыра в два метра шириной. Такую пробоину невозможно было заделать, и «Шотландия» должна была продолжать свой путь с погруженными в воду колесами. Авария произошла в трехстах милях от мыса Клиэр, и после трехдневного опоздания, несказанно взволновавшего весь Ливерпуль, судно причалило к пристани компании.

«Шотландию» поставили на сухой стапель, и инженеры компании стали ее осматривать. Они не хотели верить своим глазам. В двух с половиной метрах ниже ватерлинии зияло правильное отверстие в виде равнобедренного треугольника. Листовое железо было пробито так ровно, словно его специально вырезали. Очевидно, пролом был сделан просверливающим орудием необыкновенной закалки.

Вероятно, оно было пущено с необычайной силой, пробило листовое железо толщиной четыре сантиметра, а затем каким-то возвратным движением само собой отодвинулось. Это было совершенно необъяснимо.

Приключение с «Шотландией» снова взволновало умы. С этих пор все морские катастрофы без определенной причины стали сваливать на чудовище. Фантастическому животному довелось отвечать за все кораблекрушения, число которых, к сожалению, значительно. В «Бюро Веритас» ежегодно сообщается о гибели трех тысяч кораблей, и из этих трех тысяч по меньшей мере двести считаются пропавшими без вести со всем грузом и экипажем.

Справедливо ли, нет ли, но исчезновение судов тоже приписывали чудовищу, и по его милости сообщение между различными материками становилось все более опасным, все более затруднительным. Наконец публика настоятельно потребовала, чтобы моря были во что бы то ни стало очищены от этого ужасного животного или плавающего рифа.

Глава вторая

ЗА И ПРОТИВ

Примерно в это время я возвращался из ученой экспедиции, которая была предпринята с целью исследовать негостеприимный штат Небраска в Соединенных Штатах Америки. Я был прикомандирован к этой экспедиции французским правительством как адъюнкт-профессор при Парижском музее естественной истории. Я провел шесть месяцев в Небраске и с собранными там драгоценнейшими коллекциями к концу марта прибыл в Нью-Йорк. Отъезд во Францию назначен был в первых числах мая. В ожидании этого я приводил в порядок свои минералогические, ботанические и зоологические богатства, когда приключилась с «Шотландией» вышеописанная напасть.

Вопрос о чудовище или плавающем рифе стоял на повестке дня, и я, разумеется, внимательно за ним следил. Я читал и перечитывал все американские и европейские журналы и газеты, но это чтение ничего не проясняло. Таинственное чудо сильно подстрекало мое любопытство. Я не мог определить, не мог составить собственного мнения и потому переходил от одной крайно-