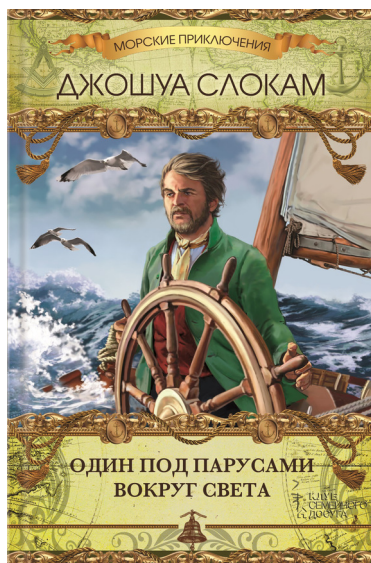




Джошуа Слокам

Один под парусами вокруг света (сборник)

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17204570

*Один под парусами вокруг света (сборник): Клуб Семейного Досуга; Харьков; 2016
ISBN 978-617-12-0303-7, 978-617-12-0299-3, 978-617-12-0302-0, 978-5-9910-3456-2, 978-617-12-0303-1*

Аннотация

«...Кто же такой этот капитан Слокам? О нем часто пишут как о канадском моряке, но сам он представлялся натурализованным янки. Принял гражданство в Сан-Франциско во время службы на флоте. Более 40 лет плавал по морям, вырос от корабельного повара до капитана и судовладельца, вся жизнь которого прошла вдали от суши. Даже оба его сына родились на борту его кораблей: один в Сан-Франциско, а другой в Гонконге – Слокамы жили в море всей семьей. (Это вам к вопросу, есть ли у англосаксов суеверия относительно женщин на борту.) Поэтому потеря барка «Аквиднек» у берегов Бразилии в одночасье лишила их не только судна, но и дома. Именно перипетиям этого несчастливого рейса и возвращению в США на собственноручно построенном каноэ «Либертад» и посвящена прелюдия к кругосветному вояжу яхтсмана-одиночки. Тогда капитан Слокам убедился, что даже маленькое суденышко имеет все шансы счастливо завершить путешествие, если им управляет отважный экипаж...»

Содержание

Весь Слокам	5
Один под парусами вокруг света	7
Глава I	7
Глава II	11
Глава III	16
Глава IV	22
Глава V	28
Глава VI	34
Глава VII	40
Глава VIII	47
Конец ознакомительного фрагмента.	49

Джошуа Спокам

Один под парусами вокруг света

© Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга», 2016

* * *

Весь Слокам

Основная загадка этой книги для меня в том, как она сама находит себе людей, которые будут с ней носиться. Как, собственно, сама когда-то нашла меня. Достаточно было мне поговорить о капитане Слокаме с одним американским журналистом, как после следующего его визита в Бостон я уже имел на руках ее оригинальное издание. Я даже не заикался о том, чтобы мне привезли ее из-за океана, потому что просто не представлял, что книжку 1900 года издания до сих пор можно купить в книжном магазине «Barnes & Noble». Но оказалось, что «Sailing Alone Around The World» вот уже сто лет регулярно переиздают, и мой заморский друг просто сделал мне сюрприз, а не грабил библиотеку Конгресса.

Кроме всемирно известного бестселлера и лонгселлера в одном флаконе, беспокойный американский капитан написал еще два произведения: «Путешествие «Либертада»» и «Путешествие «Дестройера» из Нью-Йорка в Бразилию», которые я не преминул включить в серию «Морские приключения». Это их первый перевод для наших читателей. Причем первый рассказ написан даже раньше бестселлера и, собственно, сделал капитана Слокама достаточно известным для того, чтобы за ним пристально следили газеты всего мира, стоило ему объявить о своих планах обойти вокруг света в одиночку на небольшой яхте «Спрей». Второй же написан уже на «Спрее» во время путешествия и перекликается с определенными главами «главной» книги в части посещения бразильских портов. Своего рода приквел – как капитан Слокам дошел до такой жизни. Таким образом, читателю впервые предлагается «весь Слокам» под одной обложкой, три в одном. Впрочем, мы расположили произведения не в хронологическом порядке, а, скорее, по популярности.

Кто же такой этот капитан Слокам? О нем часто пишут как о канадском моряке, но сам он представлялся натурализованным янки. Принял гражданство в Сан-Франциско во время службы на флоте. Более 40 лет плавал по морям, вырос от корабельного повара до капитана и судовладельца, вся жизнь которого прошла вдали от суши. Даже оба его сына родились на борту его кораблей: один в Сан-Франциско, а другой в Гонконге – Слокамы жили в море всей семьей. (Это вам к вопросу, есть ли у англосаксов суеверия относительно женщин на борту.) Поэтому потеря барка «Аквиднек» у берегов Бразилии в одночасье лишила их не только судна, но и дома. Именно перипетиям этого несчастливой рейса и возвращению в США на собственноручно построенном каноэ «Либертад» и посвящена прелюдия к кругосветному вояжу яхтсмена-одиночки. Тогда капитан Слокам убедился, что даже маленькое суденышко имеет все шансы счастливо завершить путешествие, если им управляет отважный экипаж.

Уже тогда Слокам попал на передовицы многих газет, а издание книги после окончания плавания позволило ему хоть как-то свести концы с концами и осесть на суше. Семейные неурядицы, безработица и трагическая смерть жены подтолкнули его к бегству под парусом в океаны, в котором прочитывается всепобеждающее желание старого моряка доказать всем клеркам пароходных компаний, что рано списывать со счетов и его, и парусники. После ремонта и переоснащения старого китобойного шлюпа «Спрей», доставшегося Слокаму даром, ему потребовалось всего двадцать долларов, вырученных за продажу хронометра, чтобы обойти вокруг Земного шара водами трех океанов.

Слокама по праву можно назвать первым медиа-персонажем планетарного масштаба. Его историческое плавание пришлось на времена расцвета телеграфных линий и газет (радио еще не изобрели). На самом крайнем юге человеческого ареала, в чилийском порту Пунта-Аренас на Огненной Земле, выходило четыре газеты. В заштатном курорте Новой Зеландии, который почтил своим визитом «Спрей», выходило две – утренняя и вечерняя. Чем Слокам и пользовался, даже если анонс его лекции о своем путешествии (так он собирал

средства на его продолжение) выходил днем позже его отхода из гостеприимного городка, а газету ему уже в море передавал почтовый пароход. Наиболее расторопные же газетчики, оповещенные телеграфом, дежурили на маяках в Южной Африке, чтобы первыми дать в номер новость о прибытии «Спрея». В Кейптауне уже отпечатанную экстренную газету с этой новостью бросили на палубу «Спрея», едва он подал концы на причал.

Не стоит в предисловии ни пересказывать маршрут «Спрея», ни как-то еще представлять читателю автора. Капитан Слокам со всей тщательностью делает это сам, не забывая при этом о том, что джентльмен должен о чем-то умолчать. Что посчитал важным – изложил читателю. Строгая, выдержанная, застегнутая на все пуговицы викторианская путевая проза. Недаром из числа своих любимых писателей, чьими книгами наполнена библиотека «Спрея», Слокам прежде всего выделяет Роберта Льюиса Стивенсона и специально прокладывает курс через Тихий океан таким образом, чтобы посетить вдову и пасынка классика на островах Самоа. Роберт Льюис умер за четыре года до начала путешествия Слокама. В имении Сказочника, как островитяне называли Стивенсона, Слокаму подарили бамбуковые шесты для оснастки парусов «Спрея» и лоцию Южных морей с отметками Р. Л. Стивенсона и дарственной надписью от Фанни Стивенсон, утверждающей, что сам хозяин завещал подарить эту книгу какому-нибудь моряку, который посетит его плантацию на Самоа. Вряд ли можно было передать эту старинную лоцию в лучшие руки.

После завершения своего кругосветного плавания и успеха книжки мечта капитана Слокама о ферме на берегу моря и спокойном выращивании картофеля сбылась в полной мере. Однако зиму он предпочитал проводить на «Спрее» на Карибских островах. Во время одного из таких зимних плаваний в 1909 году «Спрей» исчез в море. По одной из версий – попал ночью под почтовый пароход, который утаил факт столкновения. По другой – для романтиков – пропал в Бермудском треугольнике.

И теперь, собственно, о долге всех моряков мира перед Джошуа Слокамом. Он спас неисчислимо число жизней, особенно во время обеих мировых войн, когда торговые суда часто затапливали, а моряки оказывались в крохотных спасательных шлюпках посреди огромного океана. Спас своим примером. Моряки говорили себе: «Раз он смог, сможем и мы» – и правили к земле в тысячах миль, не теряя присутствия духа. Это дорогого стоит. А для меня нестигаемость капитана Слокама – еще и в литературе. Литература ведь о том, как даже сокрушительное поражение превратить в победу.

Антон Санченко, писатель-маринист.

Один под парусами вокруг света

Глава I

Моя родословная. Юношеская любовь к морю. Капитан судна «Северное Сияние». Крушение «Аквиднека». Возвращение домой из Бразилии на судне «Либертад». Корабль в подарок. Восстановление «Спрея». Трудности с финансированием и сомнения при конопачении. Спуск на воду.

На прекрасной земле Новой Шотландии, на ее морском побережье, лежит горный хребет под названием Северный. Он обращен одной стороной к заливу Фанди, а другой – к плодородной долине Аннаполис. На северном склоне хребта растет отличный канадский корабельный лес, из которого построено немало судов различных классов.

Дюжие и отважные обитатели побережья были всегда готовы оспаривать первенство в мировой торговле, и ничего нельзя было возразить против капитана торгового судна, в документах которого указывалось, что он родился в Новой Шотландии.

Я родился в самом холодном месте этой холодной горной гряды в холодный день 20 февраля и являюсь гражданином Соединенных Штатов – вернее, натурализовавшимся американцем, так как уроженцы Новой Шотландии не считаются подлинными янки. По отцовской и материнской линии мои предки были моряками; и если вдруг какой-то Слокам не становился мореплавателем, то он, по крайней мере, имел склонность к моделированию или строительству кораблей и мечтал о путешествии к дальним берегам.

Отец принадлежал к тем людям, которые, если бы потерпели крушение на необитаемом острове, смогли бы найти возможность вернуться домой, имея всего лишь раскладной нож в кармане и подходящее дерево на берегу. Он был хорошим знатоком судов, хотя в силу обстоятельств старый фермерский глинобитный дом стал его якорем. Он не боялся шторма и никогда не пас задних на работе в поле или на хорошей старомодной гулянке.

Что касается меня, то море очаровало меня сразу же. Уже с восьми лет я плавал вместе с другими мальчишками по заливу, постоянно рискуя утонуть. Став подростком, я занял важный пост повара на рыбацкой шхуне. Но я недолго оставался на камбузе – экипаж взбунтовался, попробовав впервые мои блюда, и меня вышвырнули прежде, чем я успел проявить свое кулинарное мастерство. Следующий шаг на пути к заветной цели я сделал уже матросом на полностью оснащенном корабле, ходившем в дальние рейсы. Так постепенно я продвигался от палубы к капитанскому мостику.

Лучшим кораблем, которым мне пришлось командовать и совладельцем которого я стал, было судно «Северное Сияние». Я имел все основания им гордиться, потому что в те времена – в восьмидесятые годы – оно было лучшим из американских парусных судов. После этого я владел и плавал на небольшом суденышке «Аквиднек», которое мне казалось едва ли не совершенным творением рук человеческих: когда дул попутный ветер, по скорости «Аквиднек» не уступал даже пароходам. Почти двадцать лет я был его капитаном, и только после крушения у берегов Бразилии я покинул его палубу. Без происшествий вместе со своей семьей я вернулся в Нью-Йорк на судне «Либертад».

Все мои путешествия были дальними: я плавал на грузовых и торговых судах в основном в Китай, Австралию, Японию и среди Молуккских островов. Не по мне была жизнь, когда причальный канат намертво обмотан вокруг кнехта на берегу, и постепенно я стал забывать сухопутный образ жизни. Поэтому, когда для грузовых парусников наступили плохие времена и море надо было оставить в прошлом, что мне, старому моряку, оставалось делать? Я родился под бризом и изучил море, как, пожалуй, мало кто на свете. После море-

плавания следующим по привлекательности занятием для меня было судостроение. Я жаждал стать мастером в профессии и по прошествии времени отчасти исполнил свое желание.

На палубах прочных кораблей в самые сильные штормы я делал расчеты, вычисляя размеры и класс корабля, плавание на котором было бы безопасно в любую погоду и на всех морях. Таким образом, путешествие, о котором я начну рассказывать, стало естественным следствием не только моей любви к приключениям, но и моего жизненного опыта.

В один из зимних дней 1892 года в Бостоне, куда, если можно так сказать, год или два назад меня выбросил океан, я размышлял, стоит ли мне собрать команду и снова попытаться заработать свой кусок хлеба на море или пойти работать на судостроительную верфь. И тут я встретил старого знакомого – капитана китобойного судна, который сказал мне:

– Приезжайте в Фэрхейвен, и я дам вам корабль.

Но, – добавил он, – корабль требует некоторого ремонта.

Предложенные капитаном условия для меня были более чем удовлетворительными. Они подразумевали помощь, если мне потребуется оснастить корабль всем необходимым для плавания. Я с радостью согласился, ибо уже понял, что не смогу получить работу в судостроительной верфи, не заплатив взнос пятьдесят долларов обществу судостроителей, а о командовании кораблем вообще можно было забыть – слишком мало на плаву их осталось. Почти все наши прекрасные грузовые парусники были переоснащены под угольные баржи, их позорно буксировали из порта в порт, в то время как многие достойные капитаны стали простыми матросами и искали себе другой судьбы.

На следующий день я высадился в Фэрхейвене, напротив Нью-Бедфорда, и обнаружил, что мой друг сыграл со мной злую шутку. Хотя он и сам был жертвой этой шутки уже лет семь. Корабль оказался давным-давно устаревшим шлюпом под названием «Спрей», а местные жители утверждали, что построен он был за год. Он стоял посреди поля, бережно при-держиваемый подпорками, подальше от морской воды и был накрыт парусиной. Думаю, излишне говорить, что жители Фэрхейвена были бережливыми и внимательными. В течение семи лет они спрашивали себя: «Интересно, что же капитан Эбен Пирс собирается делать со стариной Спреем?»

В день, когда я там появился, начался настоящий ажиотаж: не смолкали разговоры, что наконец приехал человек, который в самом деле намеревается сделать что-то со старым «Спреем».

– Сломаете его, наверное, да?

– Нет, собираюсь восстановить.

Все замерли в изумлении.

– А стоит ли? – последовал вопрос, на который потом я год или больше отвечал, что стоит.

Неподалеку я срубил толстый дуб для кия, а фермер Говард за небольшую сумму привез мне не только его, но и достаточно древесины для остова нового судна. Я соорудил паровую камеру и котел. В качестве заготовок для поперечных ребер я брал прямые саженцы, обтесывал и пропаривал их до тех пор, пока они не становились гибкими, а затем выгибал так же, как и остальные бревна, предназначенные для шпангоутов. Ежедневно плоды моего труда были все заметнее, а навещавшие соседи не давали мне скучать во время работы. Наконец наступил великий день в строительстве «Спрея»: его форштевень был изготовлен и прикреплен к новому килю. Чтобы посмотреть на него, капитаны-китобои съехались изда-лека. И все в один голос заявили, что работа отличная и, по их мнению, «корабль годится даже для плавания во льдах». Старейший из капитанов тепло пожал мне руку, когда посмотрел на закрепленный брештук, заявив, что он не видит причин, почему бы «Спрею» пока «не смочить свой нос» у побережья Гренландии. Особенно оценили форштевень, сделанный из нижней части ствола дуба, росшего в поле. Уже позже, когда я плавал у Кокосовых остро-

вов, он расколол пополам коралловый выступ, не получив никаких повреждений. Воистину нет лучшего дерева для судна, чем дуб, растущий в открытом поле. Шпангоут, а также все брештуки я выполнил из него же и согнул редакт в требуемую форму. Трудно стало в марте, когда я начал работать всерьез. Погода стояла холодная, но тем не менее у меня за спиной всегда было немало советчиков. Когда в поле зрения появлялся какой-нибудь капитан-китобой, я на некоторое время откладывал работу, чтобы пообщаться с ним.

Нью-Бедфорд – родина китобоев – связан с Фэрхейвеном мостом, пройти по которому – истинное удовольствие. Капитаны не докучали мне на верфи слишком частыми визитами. Именно их не лишённые очарования рассказы об арктическом китобойном промысле вдохновили меня установить двойной набор брештуков на «Спрее», чтобы он мог раскалывать лед.

Времена года быстро сменяли друг друга, а я всё работал. Во время цветения яблонь шпангоуты судна уже заняли причитающееся им место. Потом зацвели ромашки и вишни. Рядом с местом, где лежал разобранный старый «Спрей», покоился прах Джона Кука, одного из первых колонистов. Таким образом, новый «Спрей» возрождался на освященной земле. С палубы моего нового корабля я мог протянуть руку и сорвать вишни, которые росли рядом у могилы. Сосна из Джорджии пошла на изготовление полуторадюймовых досок для обшивки моего нового судна. Работа по их установке была весьма утомительной, но зато конопачение пошло легко. Внешние края досок имели небольшой зазор для конопачения, но внутренние края прилегали так плотно, что между ними не было видно дневного света. Все торцы были скреплены сквозными болтами с гайками, затянутыми до упора. Множество болтов с гайками я использовал в других частях конструкции, всего около тысячи штук. Моей целью было построить прочный и выносливый корабль.

Закон Ллойда гласит, что если старое судно именовалось «Джейн», то и после полного ремонта новое судно будет именоваться тоже «Джейн». В «Спрее» все изменения производились настолько постепенно, что трудно было сказать, в какой момент умер старый и родился новый «Спрей», но это и не важно. Фальшборт я соорудил на стойках из белого дуба тридцати пяти сантиметров в высоту и обшил 7–8 дюймовыми досками из сосны. Эти стойки я пропустил в планшир, толщиной в два дюйма и расклинил их дюймовыми кедровыми клиньями. Они прекрасно держались все это время. Палубу я сделал из флоридской сосны, из досок полтора на три дюйма в сечении, и прикрепил их шипами к балкам из желтой сосны сечением шесть на шесть дюймов, размещенным друг от друга на расстоянии трех футов. Палубные надстройки находились одна над проемом главного люка, размером шесть на шесть футов, камбуз – для приготовления пищи, и каюта ближе к корме, размером около десять на двенадцать футов, за рубкой. Оба помещения возвышались над палубой фута на три и были утоплены достаточно глубоко в трюм, чтобы я мог выпрямиться там в полный рост. По бокам каюты вдоль бортов под палубой нашлось место для койки и полки для хранения небольших вещей, а также для лекарств. В средней части судна, то есть под палубой, в пространстве между каютой и камбузом, я выделил место для запасов воды, соли, солонины и прочего, чтобы можно было запасти все это в достаточном количестве для многомесячного путешествия.

Трюм моего судна был сколочен настолько крепким, насколько это позволяли дерево и железо, и, установив все перегородки, я приступил к конопачению корпуса. Было высказано много серьезных опасений, утверждали, что именно здесь я потерплю неудачу. Я и сам подумывал, насколько было бы целесообразнее пригласить «профессионального конопатчика». Стоило мне нанести первый удар молотком, чтобы загнать в пазы хлопок, который считал подходящим для этого материалом, как со всех сторон посыпались протесты.

– Это вылезет! – крикнул проходивший мимо с корзиной моллюсков за плечами житель Мериона.

– Набивка вылезет! – тут же подхватывал другой с Уэст-Айленда, увидев, как я заполняю швы хлопком. Пес Бруно завилял хвостом.

Даже мистер Бен Джи – известный авторитет среди китобоев – засомневался и тихо спросил, не думаю ли я, что хлопок вылезет.

– Как быстро он вылезет? – крикнул мой старый друг капитан, которого много раз относили в море взятые им на гарпун киты. – Скажите, как быстро? – снова крикнул он. – Может быть, за это время мы уже доберемся до порта?

Тем не менее поверх хлопка я положил слой пакли, как планировал сделать с самого начала. И Бруно снова завилял хвостом. Впоследствии хлопок ни разу не вылез. Когда с конопачением было покончено, я покрыл дно двумя слоями медной краски, а палубу и фальш-борт свинцовыми белилами. Затем поставил на место руль и покрасил, а на следующий день «Спрей» был спущен на воду. Качаясь на мелкой волне, стоя на старом ржавом якоре, он напоминал лебедя.

По окончании работ «Спрей» имел в длину тридцать шесть футов девять дюймов, самая широкая его часть была четырнадцати футов двух дюймов, а осадка составляла четыре фута два дюйма. Его вместимость составляла 9 регистровых тонн нетто и 12,71 тонн брутто.

Затем я оснастил его мачтой из прекрасной ньюгэмпширской ели, а также всевозможными мелочами, необходимыми для небольшого путешествия. Паруса были поставлены, и «Спрей» птицей полетел в пробное плавание вдоль берегов залива Баззардс со мной и моим другом капитаном Пирсом на борту. Все было в полном порядке! Единственное, что беспокоило моих друзей, оставшихся на побережье, – окупятся ли мои затраты. Стоимость нового судна состояла из двух частей: я потратил на материалы пятьсот пятьдесят три доллара шестьдесят два цента и тринадцать месяцев собственного нелегкого труда. Пробыв в Фэрхейвене на несколько месяцев дольше, я время от времени получал работу по оснастке китобойных судов, находящихся в гавани, что давало мне дополнительный заработок.

Глава II

Несостоявшийся рыбак. Планирование кругосветного путешествия. От Бостона до Глостера. Снаряжение океанской экспедиции. Половина рыбацкой плоскодонки вместо судовой шлюпки. От Глостера до Новой Шотландии. В домашних водах. В кругу старых друзей.

Целый сезон я провел у побережья, осваивая новое для себя ремесло рыбака только для того, чтобы убедиться, что я не умею правильно насаживать наживку. И вот наконец наступил момент сняться с якоря и отправиться в настоящее плавание. Я решил отправиться в кругосветное плавание и, воспользовавшись попутным ветром, в полдень 24 апреля 1895 года снялся с якоря, поставил паруса и отошел от Бостона, где всю зиму был пришвартован «Спрей». Полуденные фабричные свистки раздались именно в тот момент, когда мой шлюп с полным парусным вооружением взял курс в открытое море. Осуществив в гавани небольшой маневр и бодро пройдя левым галсом мимо паромов, судно устремилось вперед. Фотограф, находившийся в этот момент на внешнем пирсе Ист-Бостона, успел сфотографировать проносящийся мимо «Спрей» с поднятым флагом и расправленными парусами.

Я ощущал лихорадочное возбуждение, оглушительное биение пульса, шагая по палубе и вдыхая свежий воздух. Понимая, что пути назад нет, я в полной мере осознал важность путешествия, которое решил предпринять. Я ни с кем не советовался, ибо полагался на свое собственное мнение и опыт в вопросах, относящихся к мореходству. Доказательством тому, что даже лучшие моряки могут совершать худшие ошибки, чем я, одинокий мореплаватель, был большой пароход, полностью укомплектованный экипажем, офицерским составом и лоцманами, скрученный и переломанный, лежавший на берегу невдалеке от бостонского порта. Это был «Венецианец». Он напоролся на рифы и раскололся надвое. Вот так в первый час моего одиночного плавания у меня появилось доказательство, что «Спрей», по крайней мере, может плавать лучше некоторых больших пароходов, ибо я уже проплыл дальше, чем он.

– Будь внимательным, «Спрей», и берегись! – громко произнес я вслух, когда в сказочной тишине мы плыли по заливу.

Ветер посвежел, а «Спрей» тем временем на скорости семь узлов обогнул маяк на острове Дир.

Миновав его, я направился в Глостер, чтобы приобрести там кое-какие рыболовные снасти. Волны, радостно танцующие поперек залива Массачусетс, встретили выходящего из гавани «Спрея» мириадами рассыпающихся вокруг него сверкающих камней при каждом ударе волны. День был идеальным, ясным и солнечным. Каждая подброшенная в воздух частица воды превращалась в жемчужину, и «Спрей», несущийся вперед, выхватывал у моря одно ожерелье за другим, постоянно меняя их. Мне часто приходилось видеть миниатюрную радугу вокруг носа корабля, но того, что сейчас происходило вокруг «Спрея», мне прежде видеть не доводилось. По-видимому, сам добрый ангел путешествовал вместе с нами; так я понял море.

Вскоре впереди появился высокий берег Наханта, а Марблхед остался далеко за кормой. Все другие суда предпочитали более мористые воды, но ни один из них не шел попутным со «Спреем» курсом. Я услышал заунывный звон колокола на горе Нормана, когда мы проходили совсем близко от рифа, на котором разбилась шхуна «Гесперус». Его обломки, словно кости, белели на берегу. Ветер становился все свежее, и я решил убавить грот, чтобы облегчить управление шлюпом, ибо я с трудом мог удерживать его с поднятыми парусами. Шхуна впереди меня спустила все паруса и направлялась в порт, пользуясь попутным ветром. Как только «Спрей» поравнялся с незнакомцем, я увидел, что некоторых парусов на нем

нет вовсе, а рваные клочья других просто болтаются на снастях. Похоже, что это были последствия перенесенной грозы.

Для стоянки я выбрал мелкую бухточку в прекрасной глостерской гавани, чтобы еще раз осмотреть «Спрей», снова все взвесить, проверить свои чувства и все то, что связано с предстоящим путешествием. Весь залив был покрыт белоснежной пеной, и мое небольшое судно прямо-таки утопало в ней. Это был мой первый опыт захода в порт на корабле, не имеющем экипажа. Старые рыбаки побежали вниз к пристани, куда направлялся «Спрей», по-видимому решив, что он точно разобьет там себе «голову». Не знаю, как удалось предотвратить это бедствие, но сердце мое будто колотилось у меня в горле, когда я, отпустив руль, быстро шагнул вперед и стал спускать кливер.

Шлюп с приспущенными парусами продолжал медленно двигаться вперед и пристал бортом к причальной свае на подветренной стороне причала с такой осторожностью, при которой даже не разбилось бы яйцо. Неторопливо я обмотал трос вокруг причального столба, и «Спрей» был пришвартован. Тогда маленькая толпа на пристани поприветствовала меня.

– Лучше вы бы и не сделали, – вскричал старый шкипер, – даже если бы весили тонну!

Сейчас мой вес был значительно меньше одной пятнадцатой тонны, но я ничего не сказал, только напустил на себя вид небрежного равнодушия, говоривший: «О, пустяки!» В глазах одного из самых талантливых в мире моряков, я не хотел выглядеть зеленым новичком, тем более что намеревался остановиться в Глостере на несколько дней. Если бы я произнес хоть слово, то, конечно, выдал бы себя, ибо до сих пор был довольно таки взволнованным и прерывисто дышал.

Я пробыл в Глостере около двух недель, приобретая различные вещи для предстоящего плавания. Владельцы пристани позволили мне пришвартоваться, а местные с рыболовных судов снабдили меня огромным количеством сушеной трески, а также баррелем нефти, чтобы успокаивать волны. Будучи опытными капитанами, они проявили большой интерес к моему путешествию. Они также преподнесли «Спрею» в подарок «собственный рыбацкий» фонарь, который отбрасывал свет на весьма большое расстояние вокруг. Действительно, корабль, который способен налететь на судно с таким светом на борту, может наскочить и на плавающий маяк. Багор и прочие рыболовные снасти, без которых, как утверждал один старый рыбак, я не мог пуститься в плавание, были также помещены на борт. Затем в бухту спустили ящик медной краски – известное средство против обрастания дна, которое после этого не раз меня выручало. Я нанес два слоя этой краски на нижнюю часть «Спрея», пока он во время отлива находился на грунте.

Захваченную с собой плоскодонную лодку я немного перестроил: вырезал новую корму, распилил лодку поперек и вот так превратил плоскодонку в палубную спасательную шлюпку. Такую половину лодки я мог поднять достаточно легко, зацепив фалы за крюки, приспособленные именно для этой цели. Целая же лодка была достаточно тяжела и с ней трудно было справиться в одиночку. Да и на палубе явно хватало места только для половины лодки. Поэтому я решил, что это лучше, чем ничего, и более чем достаточно для одного человека. Тем более что я представлял, как прекрасно подойдет сооруженная мною лодка в качестве корыта для стирки или ванной для мытья. В действительности такое применение плоскодонки напрашивалось само собой, и когда на Самоа у меня появилась прачка, то она приняла это соображение без возражений. Она заметила, что это совершенно новое изобретение, несравнимое ни с одним предметом, которые когда-либо американские миссионеры доставляли на острова, и оно очень необходимо мне.

Однако сейчас меня больше всего беспокоило отсутствие хронометра. В наших новых понятиях о навигации предполагалось, что моряк не может найти свой путь без него; и я должен признать, что сам дал убедить себя в этом. Мой отличный старый хронометр

уже давно не использовался. А чистка и регулировка его обошлась бы в пятнадцать долларов. Пятнадцать долларов! По веским причинам я оставил хронометр дома, подобно тому, как «Летучий голландец» оставил дома свой якорь. У меня был большой фонарь – одна бостонская дама прислала мне денег на покупку большого салонного светильника с двумя горелками, который освещал по ночам каюту, а днем при небольших ухищрениях служил плитой.

Вооружившись подобным образом, я снова был готов к отплытию и седьмого мая вышел в море. Выходя из маленькой бухты, «Спрей», набирая обороты, по пути содрал краску со старого прогулочного судна, которое шпаклевали и красили для летнего вояжа.

– А кто за это заплатит? – проворчал один из маляров.

– Я заплачу, – ответил я.

– Грот-шкотом... Разве что им одним... – отозвался капитан проплывавшего рядом «Блюберда», таким способом намекая, что я отплываю. Да и не за что было платить, эта краска вряд ли стоила больше пяти центов, но тут поднялся такой гам между малярами со старой калоши и капитаном «Блюберда», который вдруг встал на мою сторону, что изначальная причина конфликта была вовсе забыта. Во всяком случае, ни одного счета на возмещение ущерба я не получал.

День моего отплытия из Глостера выдался тихим. На выходе из бухты, откуда отплыл «Спрей», я увидел живую картину: вдоль высокого фасада фабрики трепетали платки и шапки. Приветливые лица выглядывали из всех окон здания, улыбаясь, все желали мне счастливого пути. Некоторые окликали меня, чтобы узнать, куда я плыву и почему в одиночку. Почему?

Когда я сделал вид, что хочу причалить, ко мне потянулись сотни пар рук, но берег был слишком опасен! Шлюп вышел из залива под легким юго-западным ветром, и около полудня я проплыл мимо Истерн-Пойнт, получив сердечный привет – последнее из всего того доброго, что было в Глостере.

Ветер посвежел, и, рванув вперед, «Спрей» скоро очутился на траверзе маяка Тетчерс-Айленд. Взяв курс на восток и пройдя к северу от банки Каш-Ледж и скал Амен Роке, я раз за разом задавал себе вопрос, не лучше ли держаться подальше от скал и баров. Я пообещал себе, что обязуюсь совершить на «Спрее» кругосветное путешествие вопреки опасностям, таящимся в море, и пообещал это со всей серьезностью. Таким образом, застраховав себя от самого себя, я отправился в плавание. Вечером недалеко от банки Каш-Ледж я привел «Спрей» к ветру, насадил наживку и, опустив ее на тридцать морских саженей, принялся ловить глубоководную рыбу. С переменным успехом я рыбачил до наступления темноты, вытащив на палубу три трески, двух пикш, одного хека и, приятнее всего, небольшого, но жирного и юркого палтуса. Я подумал, что нахожусь в таком месте, где хорошо бы пополнить запасы провизии, поэтому бросил плавучий якорь, который должен был удерживать нос моего судна против ветра. Юго-западное течение также было против ветра, я чувствовал уверенность, что утром «Спрей» будет находиться на этом же месте или где-то рядом. Затем я выставил большой сигнальный фонарь и впервые в полном одиночестве среди морского простора улегся, но не спать, а лишь дремать и мечтать.

Я где-то читал о рыбацкой шхуне, которая якорем зацепила кита, и тот на большой скорости отбуксировал ее далеко в море. То же самое случилось и со «Спреем» – в моем сне! Я не мог отделаться от этого впечатления, даже когда проснулся и обнаружил, что ветер разгулялся вовсю и что именно разошедшееся море потревожило мой краткий отдых. Гонимые ветром облака освещала Луна. Надвигался шторм; на самом деле шторм уже начался. Я зарифил паруса, затем втянул плавучий якорь и направился к маяку на острове Монхеган, которого достиг на рассвете 8 мая. Идя под всеми парусами, я вошел в гавань Раунд-Понд – маленький порт к востоку от Пемакуид. Здесь я пробыл весь день, пока ветер буше-

вал среди прибрежных сосен. На следующий день погода немного успокоилась и я вышел в море, сделав в своем журнале первые записи, не опуская полный отчет о «моих приключениях с китом».

«Спрей» взял курс на восток, идя вдоль берега по спокойной глади воды среди множества островов. 10 мая к вечеру он достиг большого острова, который я всегда буду называть Лягушачьим, потому что он пытался покорить «Спрея» миллионами лягушачьих голосов. От Лягушачьего острова мы направились к птичьему острову, называемому остров Бакланов, а иногда скалами Геннета. С маяка, установленного там, яркий, мигающий свет прерывисто скользил вдоль палубы «Спрея», то освещая, то снова погружая ее в темноту. Отсюда я направился к острову Брайер и на следующий день подплыл к судам на западных промысловых угодьях, а после того, как я переговорил со стоявшим на якоре рыбаком, который дал мне неправильный курс, «Спрей» поплыл прямо вдоль юго-западного выступа через наихудшую быстрину в заливе Фанди и попал в Уэстпорт-Харбор в новой Шотландии, где я провел восемь лет своей жизни, будучи еще подростком.

Может, рыбак сказал «ост-зюйд-ост», подтвердив курс, которым я шел, когда окликнул его, а я подумал, что он говорит «ост-норд-ост» и, соответственно, изменил направление. Прежде чем отвечать на мои вопросы, он, пользуясь случаем, решил удовлетворить собственное любопытство, чтобы узнать, откуда плыву, почему один и почему на борту нет ни кота, ни собаки.

В первый раз за всю свою морскую жизнь вместо ответа на свой вопрос я получил целый град вопросов. Думаю, что парень был не местным. Было одно обстоятельство, которое убедило меня, что он точно не с острова Брайер, потому как, увернувшись от волн, которые плескались через перила, и, остановившись, чтобы смахнуть брызги с лица, он упустил треску, почти было пойманную. Островитянин так никогда не поступил бы. Известно, что житель острова Брайер, независимо от того, есть на крючке рыба или нет, никогда не увернется от волн. Этот же просто суетился и невнимательно выбирал снасти. Вспоминаю своего старого друга диакона – славного человека с этого острова, – который, даже слушая проповедь в маленькой церкви на холме, мог руками выбирать кальмаров из воображаемой рыболовной снасти, к большому удовольствию молодых людей, которые не понимают: чтобы поймать хорошую рыбу нужно иметь хорошую приманку, чем в основном и был озабочен диакон.

Я был рад добраться до Уэстпорта. Вообще любой порт привел бы меня в восторг после страшной трепки, которую я получил от жестокого зюйд-оста, а еще и оказаться среди своих старых одноклассников вообще было чудесно. Это произошло тринадцатого мая, а тринадцать – мое счастливое число. Этот факт установлен задолго до того, как доктор Нансен отправился на поиски Северного полюса во главе экипажа, состоявшего из тринадцати человек. Возможно, он слышал о моем успешном рейсе в Бразилию на весьма необычном корабле и с экипажем такой же численности.

Как же я был рад снова увидеть камни острова Брайер, которые знал наперечет! Маленький магазин на углу, в котором я не был тридцать пять лет, остался таким же, за исключением того, что мне показался гораздо меньшим. На нем была та же черепица – я в этом уверен, ибо узнал ту самую крышу, на которой мы, мальчишки, темными ночами охотились за шкурой черной кошки, чтобы сделать пластырь для бедного хромого. Тогда же здесь жил портной Лоури. В свое время он увлекался оружием. Он всегда носил порох в кармане своего пальто. Обычно в зубах он держал короткую трубочку из глины, но в тот злополучный момент он положил ее, зажженную, в карман с порохом. Господин Лоури всегда был эксцентричным человеком.

На острове Брайер я планировал отремонтировать «Спрей», но, осмотрев внимательно швы, обнаружил, что испытание свирепым зюйд-остом мой кораблик выдержал успешно –

ничего не было повреждено. Из-за плохой погоды и встречного ветра я не торопился обогнуть мыс Соболя. Зато совершил короткую экскурсию с друзьями в залив Сент-Мэри. Потом я вышел в море, а на следующий день из-за сильного тумана и встречного ветра подошел к Ярмуту Там я провел несколько беззаботных дней, купил запас масла для плавания, также бочку картошки, шесть бочек воды и разместил все это под палубой. В Ярмуте я купил свои знаменитые оловянные часы – единственные часы, которые я носил на протяжении всего путешествия. Цена их была полтора доллара, но так как корпус был немного помят, то продавец отдал мне их за один доллар.

Глава III

Прощай, американский берег! В тумане, недалеко от острова Сейбл. В открытом море. Госпожа Луна проявляет интерес к моему плаванию. Первый приступ одиночества. «Спрей» встречается с «Ла Вагизой». Бутылка вина от испанца. Словесный поединок с капитаном «Явы». Разговор с пароходом «Олимпия». Прибытие на Азорские острова.

Я надежно сложил весь мой груз, ведь меня ожидал бурный Атлантический океан, и, опустив топ-марс, придал тем самым «Спрею» большую устойчивость. Затем я подтянул и закрепил талрепы и проверил все найтовы и надежность скрепления бушприта с водорезом, так как при переходе через океан даже в летнее время можно повстречаться с плохой погодой.

В течение нескольких недель преобладала плохая погода. Однако 1 июля после сильного шторма прояснилось, задул благоприятный для комфортного выхода в море северо-западный ветер. На следующий день, когда волны уменьшились, я отплыл из Ярмута, бросив последний взгляд на Америку.

Запись в судовом журнале о первом дне моего плавания у берегов Атлантического океана гласит:

«В 9:30 утра отплыл из Ярмута. В 4:30 пополудни прошел мыс Сейбл, расстояние составляло три кабельтова от берега. Шлюп делает восемь узлов. Ветер северо-западный».

Прежде чем зашло солнце, я поужинал и выпил чай с клубникой, «Спрей» в это время неторопливо скользил по гладкой воде вдоль береговой линии, уходящей на восток.

В полдень 3 июля я был на траверзе острова Айронбаунд. «Спрей» снова был на высоте. Утром я повстречал большую шхуну, которая вышла из Ливерпуля, Новая Шотландия, и шла в восточном направлении. Спустя пять часов «Спрей» оставил ее корпус за кормой. Вечером в 6:45 я был вблизи маяка на Чебукто-Хэд, недалеко от Галифакса. Подняв свой флаг и стараясь преодолеть опасные воды до наступления темноты, чтобы плыть к востоку от Соболиного острова, я воспользовался ветром, дувшим прямо в корму, и миновал остров Джордж. Вдоль всего побережья стояли маяки. На Самбро, называемом еще Скалой Плача, стоит сильный маяк, который тем не менее не был замечен лайнером «Атлантик» в ночь его страшного крушения. Я смотрел, как один сигнальный огонь за другим тонули за кормой, в то время как корабль плыл в открытое море, покуда и Самбро, последний из маяков, не исчез за горизонтом. «Спрей» резво шел под парусами своим курсом.

4 июля в 6 утра я взял вторые рифы, а в 8:30 полностью подобрал все паруса и дальше шел полностью зарифленным. И только в 9:40 вечера я заметил проблеск маяка на западной стороне острова Сейбл, который еще называют островом трагедий. Туман, который до этого момента просто был густым, теперь плотным пологом опустился над морем. Я оказался в мире тумана, отрезанным от Вселенной. Огней маяков больше не было видно. Я часто забрасывал лот и обнаружил, что после полуночи прошел мимо восточной оконечности острова и в скором времени должен очутиться вдали от опасностей суши и мелководья. Ветер был свежим, хотя и по направлению юг-юго-запад. Рассказывали, что за последние несколько лет остров Сейбл уменьшился с сорока миль до двадцати и что из трех маяков, построенных здесь с 1880 года, два полностью смыты, а третий скоро будет затоплен.

Вечером 5 июля «Спрей», после того как целый день плыл по разгулявшимся волнам, решил дальнейший путь осуществить без помощи рулевого. Я держал курс на юго-восток, и ветер пусть был слабым, но попутным, поэтому «Спрей», попав в эту полосу, направлялся теперь на юго-восток, делая около восьми узлов в час, – отличная для него скорость. Я увеличил парусность, чтобы без потери времени пересечь пути, по которым следуют лайнеры, и достичь как можно скорее благоприятного Гольфстрима. Туман к вечеру рассеялся, и я

смог посмотреть на прекрасный заход солнца. Я провожал его взглядом, пока оно не скрылось за горизонтом. Затем я, обратившись лицом на восток, обнаружил на самом конце бушприта улыбающуюся полную луну, встающую из моря. Даже если бы мне явился сам Нептун, это не удивило бы меня больше.

– Добрый вечер, Луна! – вскричал я. – Я рад тебя видеть!

После я много раз беседовал с луной, которую посвятил во все подробности своего путешествия.

Около полуночи все снова укутал плотный туман. Казалось, на нем можно было просто стоять. И так продолжалось в течение нескольких дней, пока не поднялся штормовой ветер. Волны поднимались все выше, но у меня был хороший корабль. Все-таки в густом унылом тумане я чувствовал себя маленьким насекомым, дрейфующим в одиночестве на соломинке. Я закрепил штурвал, и мой корабль пошел заданным курсом, а пока он плыл, я спал.

В течение этих дней меня охватывало чувство страха. Моя память работала с поразительной силой. Зловещее, незначительное, большое, маленькое, замечательное, банальное – все предстало пред моим умственным взором в магической преемственности. Страницы моего позабытого прошлого были подняты, казалось, что они принадлежат какой-то прошлой жизни. Я слышал, как смеющиеся и плачущие голоса рассказывали мне, что я узнал в различных уголках земного шара.

Чувство одиночества покидало меня только во время шторма, когда было много работы. Когда же хорошая погода возвращалась, оно приходило вновь и я не мог его с себя стряхнуть. Я часто сам себе громким голосом отдавал какой-то приказ по управлению судном, ибо мне сказали, что от долгого молчания я могу потерять голос. Когда солнце стояло в зените, я кричал: «Восемь склянок!» – по всем морским правилам на корабле. А из своей каюты я кричал воображаемому рулевому: «Как на румбе?» или «Какой курс?» Но ответа не получал, а чувство одиночества напоминало о себе с новой силой. Мой голос глухо звучал в пустом воздухе, и я прекратил разговаривать сам с собой. Впрочем, это случилось незадолго до того, как меня посетила мысль, что когда я был подростком, то любил петь; почему бы не попробовать снова, тем более что здесь я точно никого не побеспокою? Мой музыкальный талант никогда не вызывал зависти у окружающих, но, чтобы понять, что это значит, надо было услышать, как я пою, здесь, в Атлантике.



Видели бы вы прыжки дельфинов, когда раздавался мой голос, предназначенный для моря, волн и всего того, что было в нем. Старые черепахи с вытаращенными глазами высовывали свои головы из воды, когда я пел «Джонни Бокер», или «Мы заплатим Дарби Дойлу за его сапоги», или еще что-то подобное. Но в целом дельфины были более благодарными слушателями, чем черепахи: они прыгали гораздо выше. Однажды, когда я напевал любимый псалом о рухнувшем Вавилоне, один дельфин прыгнул выше бушприта. Если бы «Спрей» шел немного быстрее, то он оказался бы прямо на палубе. Морские же птицы испуганно летали вокруг.

К 10 июля прошло ровно восемь дней, как я находился в море, и «Спрей» был в тысяче двухстах милях к востоку от мыса Сейбл. Сто пятьдесят миль в день, должен признаться, отличный показатель для такого маленького судна. Это был самый большой пробег на «Спрее», который когда-либо делали на нем прежде или во время плавания.

Вечером 14 июля, находясь в более приподнятом настроении, чем раньше, я получил возможность крикнуть: «Эй, кто под парусом?» На горизонте появился парус неведомой баркентины, три румба по наветренной стороне. А потом наступила ночь. Мой корабль плыл дальше, не обращая внимания на румпель. Ветер был южный, и «Спрей» направлялся на восток. Его паруса были закреплены, как паруса «Наутилуса». Он шел стабильным ходом

всю ночь. Я часто поднимался на палубу но находил все в полном порядке. Веселый ветерок продолжал дуть с юга. Рано утром 15 июля «Спрей» подошел близко к борту незнакомой баркентины, которая называлась «Ла Вагиза» и уже двадцать три дня находилась в плавании, направляясь из Филадельфии в Виго. Вахтенный заметил «Спрей» накануне вечером. Капитан, когда я подошел достаточно близко, бросил мне конец и послал по нему бутылку отличного вина. Он также послал свою карточку, в которой я прочитал, что его имя Хуан Гантес. Думаю, он был хорошим человеком, как большинство испанцев. Но, когда я решил представиться и рассказать, что у меня «все хорошо» (оживленно жестикулируя в присущей мне манере со «Спрея»), он так пожал плечами, что те оказались гораздо выше его головы; и, когда его приятель, который знал о моей экспедиции, сказал ему, что я плыву один, он перекрестился и спустился в свою каюту. Больше я его не видел. К закату он был на таком же расстоянии за кормой, как был впереди накануне вечером.

Теперь в моей жизни было все меньше и меньше однообразия. 16 июля подул северо-западный ветер, погода была ясной, а море спокойным. На горизонте показался крупный корабль, а в половине третьего пополудни я уже разговаривал с незнакомцем. Корабль из Глазго назывался «Ява» и шел из Перу в Квинстаун за распоряжениями. Его старый капитан напоминал медведя, хотя я когда-то встречал на Аляске медведя, который выглядел гораздо приветливей. По крайней мере, тот медведь казался довольным встречей со мной, чего нельзя было сказать про этого старика-гризли! Полагаю, мое приветствие нарушило его сиесту, а мой маленький шлюп, проходя мимо его большого корабля, в какой-то мере подействовал на капитана так, как красная тряпка на быка. «Спрей» имел значительные преимущества перед более тяжелыми кораблями в дни, когда ветер был слабым. Последние два дня тяжелый корабль капитана будто стоял на одном месте, а «Спрей» с поднятым и надувшимся от слабого ветра гротом настолько проворно скользил по воде, что лучшего нельзя было желать.

– И как давно здесь затишье? – проревел капитан «Явы», когда я подплыл поприветствовать его.

– Не знаю, кэп! – крикнул я в ответ так громко, как только мог. – Я здесь только появился.

При этих словах на лице помощника капитана, который находился на баке, появилась широкая ухмылка.

– Я покинул мыс Сейбл четырнадцать дней назад, – добавил я («Спрей» направлялся в сторону Азорских островов).

– Приятель, – прорычал капитан своему подшкиперу, – иди сюда и послушай, что говорит этот янки. Спустить флаг, спустить флаг!

И в конце концов «Ява» капитулировала перед «Спреем».

Острая боль одиночества, которую я испытывал вначале, так и не вернулась. По-видимому, пока я плыл сквозь туман, я постиг какое-то таинство. Я встретился с Нептуном в момент его гнева, но он увидел, что я не отношусь к нему с презрением, и поэтому позволил мне идти дальше и продолжать путешествие.

В журнале за 18 июля имеется такая запись:

«Хорошая погода, ветер юго-западный. Вокруг резвятся дельфины. Пароход «Олимпия» прошел в 11:30 утра на 34°50' западной долготы».

– Без трех минут половина двенадцатого, – прокричал капитан, сообщая мне долготу и время. Я восхищался постановкой дел на «Олимпии», но мне еще показалось, что ее капитан был чрезмерно педантичен в своих расчетах. Это, конечно, неплохо, потому как чрезмерная уверенность, я считаю, была причиной катастрофы с лайнером «Атлантик» и многими другими подобными судами. Этот капитан слишком уж хорошо знал, где он находится.

Вокруг «Олимпии» вообще не было дельфинов. Они предпочитают парусные корабли. Капитан был молод, и, надеюсь, со временем у него будет отличный послужной список.

Земля! Наутро 19 июля впереди по курсу показался мистический купол, напоминающий одинокую серебряную гору. Земля была полностью скрыта за белой сверкающей дымкой, которая сияла на солнце, как отполированное серебро, я был вполне уверен, что это остров Флорес. В половине пятого пополудни «Спрей» был на его траверзе. Дымка тем временем исчезла. Флорес находится в ста семидесяти четырех милях от острова Фаял, и, хотя он гористый, тем не менее оставался много лет не открытым, в то время как основная группа островов была давно колонизирована.

Ранним утром 20 июля я увидел по правому борту вершины гор, торчащие над облаками. А как только солнце разогнало утренний туман, остров за островом стали возникать передо мной. Когда я подошел ближе, показались возделанные поля, «ох, какая зеленая кукуруза!» Только те, кто видел Азорские острова с палубы судна, могут представить истинную красоту этой океанской картины.

В 4:30 пополудни я бросил якорь у острова Фаял – прошло ровно восемнадцать дней от того мига, когда я оставил позади мыс Сейбл. Прежде чем «Спрей» достиг волнолома, на нарядном теплоходе подплыли американский консул и молодой морской офицер, который, опасаясь за безопасность моего корабля, поднялся на борт и предложил свои услуги в качестве лоцмана. У меня нет оснований сомневаться, что молодой офицер мог справиться с большим военным кораблем, но «Спрей» был слишком мал для военного мундира, который тот носил. Однако после того, как мы практически чуть не задели все портовые суда и потопили баржу, «Спрей» без особого ущерба для себя был пришвартован. Этот замечательный лоцман ожидал моей благодарности, хотя я так и не понял, за что: то ли по той причине, что его правительство, а не я, должно будет оплатить расходы по поднятию баржи, то ли потому, что он не потопил «Спрей». Но я его прощаю.

Когда я прибыл на Азорские острова, был сезон фруктов, и вскоре борт был так переполнен всеми их видами, что я не знал, что с ними делать. Островитяне повсюду самые добрые люди в мире, но я не встречал никого радушнее и добросердечнее этих аборигенов. Жители Азорских островов не очень зажиточны. Тяжелое бремя налогов, скудные заработки в обмен на воздух, которым они дышат, наверное, единственное, что не облагается налогом. Португалия даже не позволяет им построить порт для захода иностранных почтовых судов. Пакетбот, доставляющий почту для Орты, должен доставить ее сначала в Лиссабон, якобы для проведения дезинфекции, но в действительности – для взыскания портовых сборов. Мои личные письма, отправленные из Орты, попали в Соединенные Штаты на шесть дней позже, чем мое письмо из Гибралтара, которое я отправил спустя тринадцать дней.

На следующий день после моего прибытия в Орту был праздник какого-то великого святого. С других островов приплывали лодки, перегруженные людьми, которые хотели отпраздновать в Орте, столице, или, иначе говоря, «Иерусалиме», Азорских островов. С утра до ночи палуба «Спрея» была переполнена мужчинами, женщинами и детьми.

Назавтра после праздника добрейшей души местный житель запряг коляску и катал меня целый день по красивым дорогам острова Фаял.

– Потому что, – сказал он мне на ломаном английском, – когда я был в Америке и ни слова не знал по-английски, мне было очень тяжело. Однако я встретил одного человека, у которого нашлось время, чтобы выслушать мою просьбу, и я пообещал моему доброму святому, что если когда-нибудь встречу в своей стране какого-то незнакомца, то обязательно постараюсь доставить ему радость.

К сожалению, этот джентльмен привез с собой переводчика, чтобы я мог «узнать больше о стране». Парень до смерти мне надоел, рассказывая о кораблях и дальних плава-

ниях, об управлении лодками, обо всем том, о чем я хотел бы меньше всего услышать в этом мире. Он, по его словам, отплыл из Нью-Бедфорда.

Мой друг и хозяин с трудом находил момент, чтобы вставить хоть слово. Перед тем как мы расстались, он угостил меня таким обедом, который мог бы порадовать сердце принца, хотя он жил один в своем доме.

– Моя жена и дети покоятся там, – сказал он, указывая на кладбище, находившееся через дорогу. – Я переехал в этот дом издалека, – добавил он, – чтобы быть рядом с тем местом, где я молюсь каждое утро.

В Фаяле я пробыл четыре дня – на два дня больше, чем планировал. Всему причиной доброта островитян и их трогательная простота. В один из дней некая девица, невинная, как ангел, пришла ко мне и сказала, что хочет плыть со мной на «Спрее», если я обещаю довезти ее до Лиссабона. Она сказала, что могла бы готовить летающих рыб, но ее коронным блюдом была готовка «bacalhao», как они называют треску. Ее брат Антонио, который выступал в качестве переводчика, намекнул, что, во всяком случае, он не прочь сам совершить эту поездку. Антонио всем сердцем хотел повидать своего старого друга, некоего Джона Уилсона, и готов был для этого даже обогнуть два мыса.

– Ты знаешь Джона Уилсона из Бостона? – спросил он.

– Я знаю Джона Уилсона, – ответил я, – но он не из Бостона.

– У него есть дочь и сын, – уточнил Антонио по поводу своего друга.

Если этот разговор дойдет до того самого Джона Уилсона, то хочу ему сказать, что Антонио из Пику помнит о нем.

Глава IV

Шквалистая погода на Азорских островах. Бред, вызванный сыром и сливами. Рулевой с «Пинты». Роскошная жизнь. Гибралтар. Обмен комплиментами с британским военно-морским флотом. Пикник на Марокканском побережье.

Я отплыл из Орты на рассвете 24 июля. Дул слабый юго-западный ветер, который с восходом солнца стал шквалистым. Я был очень рад, что еще не отплыл на милню, и могу сейчас зарифить мои паруса. Не успел я поднять дважды зарифленный грот, как с гор налетел такой порыв ветра и ударил шлюп с такой силой, что я подумал: мачта сломается. Однако быстрый поворот привел судно к ветру. К сожалению, один из талрепов сорвался, а другой лопнул. Мой оловянный тазик, подхваченный ветром, полетел в проходивший с подветренной стороны французский учебный корабль. Более или менее шквалистая погода стояла весь день, я плыл под прикрытием высокого берега. Огибая почти вплотную скалу, я нашел возможность починить поврежденные шквалом талрепы. Не успел я опустить паруса, как из-за скалы вылетела прямо на меня четырехвесельная шлюпка с таможенным офицером на борту, который думал, что вышел на контрабандиста. С некоторыми затруднениями я смог объяснить ему ситуацию.

Однако один из гребцов, настоящий моряк, который понял в чем дело, пока я отвечал на вопросы чиновника, прыгнул на борт «Спрея» и закрепил подготовленные мною новые талрепы, а также по-дружески помог мне привести в порядок такелаж. Этот инцидент пошел мне на пользу. Моя история на тот момент была известна всем. С поддержкой можно обойти весь свет. Пусть кто-то попробует это осуществить без друзей и увидит, что получится!

После того как такелаж был отремонтирован, «Спрей» миновал остров Пику и ранним утром 26 июля при сильном ветре с подветренной стороны обогнул остров Св. Михаила (Сен-Михель). К вечеру того же дня я повстречал паровую яхту принца Монако, которая шла в Фаял, где в прошлый свой рейс принц отказался подойти к берегу, избегая «торжественного приема», который падре острова пожелал устроить в его честь. Почему он так боялся «почестей», я так и не смог разобрать. В Орте этого тоже не знали.

С момента моего прибытия на остров я вел роскошный образ жизни, питаюсь свежим хлебом, сливочным маслом, овощами и фруктами всех видов. Больше всего на «Спрее» оказалось слив, и я ел их до изнеможения. А ранее, тоже на острове Пику, американский генеральный консул Мэннинг, подарил мне много местного белого сыра, который непременно должен был быть съеден, и я усиленно заедал его сливами. Увы! К вечеру у меня скрутило живот.

Легкий ветер усилился, а на юго-западе небо затянули тяжелые облака. Я должен был снова зарифить паруса. В перерыве между спазмами я спустил грот вниз и как мог закрепил один за другим дважды зарифленные паруса. Корабль был в открытом море. Сделав все необходимое, я посчитал благоразумным снова укрыться в каюте.

В море я очень осторожен, но этой ночью, в шторм, я не проследил за тем, что поднял слишком много парусов в такую плохую погоду. Одним словом, мне надо было сделать совсем не то, а вместо этого я, подняв дважды зарифленные грот и кливер, лег на курс. После я спустился в каюту и бросился на пол от дикой боли. Как долго я так лежал, не могу сказать, ибо впал в беспамятство.

Когда я пришел в себя, то понял, что «Спрей» плывет в бушующем море, а выглянув в проход, я, к своему изумлению, увидел высокого мужчину у руля. Его твердая рука, ухватившись за ручки штурвала, держала их, как в тисках. Можете представить себе мое удивление. На нем была одежда иностранного моряка, большая красная шапка свисала над его левым ухом, словно гребень у петуха, а лицо обрамляли черные бакенбарды. Его могли бы

принять за пирата в любой части земного шара. Пока я рассматривал его угрожающий облик, я позабыл про бурю и только спрашивал сам себя, пришел ли он перерезать мне горло. Кажется, он угадал мои мысли.

– Сеньор, – сказал он, приподнимая свою шапку, – я не причиню вам никакого вреда. – И улыбка, едва заметная, но все же улыбка, заиграла на его лице, которое, сразу стало приветливым. – Я пришел, чтобы помочь. Я вольный моряк и не сделал ничего худого, кроме контрабанды. Я один из членов экипажа Колумба, – продолжал он. – Я рулевой с «Пинты» и пришел помочь вам. Лежите спокойно, сеньор капитан, – добавил он, – я поведу ваш корабль сегодня ночью. У вас лихорадка (calentura), но завтра к утру вы будете в полном порядке.

Я подумал: «Наверное, он дьявол, чтобы плыть под всеми парусами». И снова, как будто читая мои мысли, он воскликнул:

– Вот впереди «Пинта», мы должны ее нагнать. Надо плыть, скорее плыть!

Откусив большой кусок черного сухаря, он сказал:

– Вы поступили опрометчиво, капитан, когда решили смешать сыр со сливами. Белый сыр (то есть брынза) – это небезопасно, если вы не знаете, кто и когда его сделал. Может быть, это был сыр из козьего молока, а он бывает плохо выдержан и быстро портится.

– Остановись! – взмолился я. – У меня нет сил слушать твои нотации.

Я расстелил матрас, чтобы лежать в этот раз не на твердом полу, мои глаза все время останавливались на моем странном госте, который, заметив еще раз, что у меня только лихорадка и спазмы, усмехнулся и запел какую-то дикую песню:

Высокие волны, свирепый гром, бури рев! В Вышине безумно птица кричит! Вперед, Агоры!

Думаю, дела мои пошли на поправку, ибо я с раздражением пожаловался:

– Ненавижу ваши песни. Да будут прокляты ваши Азорские острова и их прекрасные птицы!

Я умолял, чтобы он заканчивал со своими песнями, ибо приступы болезни возобновились. Меня все еще лихорадило. «Спрей» тем временем неся по волнам, но в моем воспаленном мозгу появлялись лодки, падающие на палубу, и казалось, что «Спрей» теперь пришвартован неведомым способом и начисто лишен кранцев.



– Вы разобьете лодки! – взывал я снова и снова, пока волны разбивались о крышу каюты над моей головой. – Вы сломаете свои лодки, но не сможете навредить «Спрею». Он крепкий! – Я плакал.

Когда мои боли и лихорадка прошли, я осмотрел палубу, которая теперь сверкала, как белый зуб акулы, все движимое было смыто с нее волнами. Среда бела дня я, к своему изумлению, обнаружил, что «Спрей» все еще резво мчится по заданному курсу, как скаковая лошадь. Сам Колумб не мог бы удерживать его более точным курсом. За прошедшую ночь судно прошло сто сорок километров по бурной поверхности моря. Я был признателен старому рулевому, но был несколько удивлен, почему он не убрал кливер. Шторм понемногу стихал, и уже к полудню светило солнце. Меридиональная высота и показания лага, который оставался опущенным все это время, показывали, что «Спрей» шел правильным курсом в течение последних двадцати четырех часов. Понемногу мое самочувствие улучшалось, но я был еще очень слаб и не мог отдать рифы ни в этот день, ни в следующую ночь, хотя ветер утих; я просто разложил мою мокрую одежду на солнце, а сам лег спать. Как думаете,

кто мог навестить меня снова? Конечно же, мой старый друг, который помог мне накануне вечером, но на этот раз все происходило во сне.

– Вы поступили правильно, воспользовавшись прошлой ночью моим советом, – произнес он, – и, если хотите, я мог бы часто вас посещать на протяжении плавания, хотя бы из любви к приключениям.

Закончив говорить, он еще раз снял шапку и исчез так же таинственно, как и пришел, я полагаю, перенесся на фантомную «Пинту».

Я проснулся бодрым и отдохнувшим, с чувством, что побывал в обществе друга и опытного моряка, собрал свою одежду, которая к этому времени полностью высохла, а потом с воодушевлением выбросил за борт все сливы, какие только были на борту.

28 июля погода была исключительно хорошей. Воздух был теплым, а с северо-запада дул легкий ветерок. Основательно покопавшись в своем гардеробе, я достал белую рубашку, готовясь к встрече с приближающимися каботажными пакетботами и находящимися на них благовоспитанными пассажирами. Я также выстирал кое-что из своей одежды, чтобы выполоскать из нее соль. После всего этого я ощутил острое чувство голода, поэтому разжег костер и с предельной тщательностью сварил компот из груш, аккуратно отставив его в сторону, пока заваривался вкуснейший кофе, к которому я мог себе позволить и сахар и сливки. Но коронным блюдом был жареный рыбный фарш, которого вполне хватило бы для двоих. Я снова пребывал в добром здравии, а мой аппетит был просто волчий. Пока я обедал, у меня на керосиновой лампе тушилась большая луковича, которую я намеревался съесть позже в тот же день. Роскошная жизнь у меня сегодня!

Во второй половине дня «Спрей» наткнулся в море на большую спящую черепаху. Она проснулась от моего гарпуна, пробившего ей шею, если проснулась вообще. У меня возникли проблемы с погрузкой ее на палубу, но наконец мне удалось зацепить ее гафелем за одну из лап. Она была почти такой же тяжелой, как мое судно. Я видел еще черепах и поставил снасти, чтобы быть готовым вытаскивать их из воды; для этого мне пришлось опустить грот. Поднять его снова тоже было делом не из легких, потому как снасти были использованы для поднятия черепах. Но стейки из черепах были прекрасны.

С поваром на «Спрее» у меня не было никаких разногласий на протяжении всего рейса. Что бы ни было приготовлено, это было съедено. Я еще не встречал такого единодушия среди экипажа. В тот же день вечером на ужин были стейки из черепахи, чай с тостами, жареный картофель, тушеный лук, а на десерт компот из груш и сливки.

Где-то в полдень я заметил на воде сорванный плавучий буй. Он был покрашен в красный цвет и имел шток высотой около шести футов в качестве отличительного знака. Внезапное изменение погоды повлияло на исчезновение черепах и рыбы, мне теперь не на что было рассчитывать до прибытия в какой-либо порт.

31 июля с севера неожиданно налетел шторм с тяжелыми волнами, и мне пришлось убрать паруса. В этот день «Спрей» прошел только пятьдесят одну милю.

1 августа шторм продолжался и волны были очень сильными. Всю ночь судно шло с полностью зарифленным гротом и подтянутым кливером. В три часа пополудни кливер был сорван с бушприта и разорван ветром в клочья. Я сохранил эти обрывки, которые позже пошли на кухонные тряпки.

3 августа штормовой ветер стал стихать и я увидел много признаков близости земли. Плохая погода дала о себе знать и на камбузе, где я намеревался попробовать свои силы в пекарском ремесле, поэтому я развел огонь на палубе, и вскоре испеченный каравай стал свершившимся фактом. Одной интересной особенностью приготовления пищи на судне является то, что аппетит на море всегда отменный, – факт, который я понял еще в те времена, когда в юности готовил для экипажа рыбаков. Отобедав, я просидел несколько часов,

читая описание жизни Колумба. День клонился к закату, и я, наблюдая, как все птицы летят в одном направлении, воскликнул:

– Там земля!

Рано утром на следующий день, 4 августа, я обнаружил, что нахожусь у берегов Испании. Я увидел костры на берегу и понял, что страна заселена. «Спрей» продолжал идти своим курсом, миновав место Трафальгарского сражения. Затем, отдаляясь, он прошел через Гибралтарский пролив, где в три часа того же дня бросил якорь, после двадцати девяти дней плавания, если считать отправной точкой мыс Сейбл.

По завершении первого этапа путешествия я чувствовал себя прекрасно, не ощущая себя уставшим или больным, но, как и всю свою жизнь, был таким же тощим, как самый тонкий из рифовых концов.

Еще на рассвете я обогнал два итальянских парусника, которые, как я мог видеть, уже стоя на якоре, вместе пошли вверх по проливу вдоль африканского берега. «Спрей» обогнал их, прежде чем они достигли мыса Тарифе. Так что могу сказать, что «Спрей» обогнал всех на своем пути через Атлантику, за исключением пароходов.

Все шло хорошо, но я забыл привезти из Орты карантинное свидетельство, и поэтому, когда на борт прибыл суровый пожилой портовый врач, чтобы все осмотреть, поднялся шум. Что, впрочем, было очень кстати. Если вы хотите поладить с настоящим англичанином, то сначала необходимо поспорить с ним. Я это прекрасно знал, и поэтому я отвечал на каждый его выпад, как мог.

– Ну, хорошо, – признал наконец доктор, – ваш экипаж настолько здоров, что его состояние не вызывает у меня сомнений, но кто знает, какие заболевания имеются в порту, где вы побывали? – резонно заметил он. – Мы должны доставить вас в крепость, сэр! – прогремел он. – Ну да ладно, можете иметь свободное сообщение с берегом, сэр! Отчалить!

Это был первый и последний раз, когда я видел портового врача.

На следующее утро к «Спрею» подошел большой паровой катер и встал рядом (точнее говоря, настолько рядом, насколько позволяли его размеры) с приветом от старшего морского офицера, адмирала Брюса, сообщив, что для «Спрея» отведено место для причала в арсенале. Оно находилось за новым молом.

Я стоял на якоре у старого мола среди местных судов, где было очень беспокойное и неудобное место. Конечно, я был бы рад побыстрее убраться, что и сделал в ближайшее время, попав в компанию больших линейных кораблей вроде «Коллингвуда», «Бальфлера» и «Корморента», на борту которых позже меня принимали почти по-царски.

– Швартуйся! – как говорят американцы и как поприветствовал меня адмирал Брюс, когда я явился в адмиралтейство, чтобы поблагодарить его за любезно предоставленное место у причала и за предоставленный паровой баркас, который отбуксировал «Спрей» в доки.

– Если место около причала вас устраивает, то все в порядке, мы отбуксируем вас в открытое море, как только вы будете готовы к отплытию. Но, скажите, в каком ремонте нуждается «Спрей»? Может, с «Гебы» к вам прислать мастера по парусам? «Спрею» нужен новый кливер. Хотите, сейчас ремонтные мастерские осмотрят все на «Спрее»? Скажи, старик, ты, должно быть, дал жару «Спрею», чтобы добраться сюда в одиночку за двадцать девять дней! Но мы сделаем ваше пребывание здесь приятным!

Даже о британском корабле «Коллингвуде» не заботились лучше, чем о «Спрее» в Гибралтаре.

Позже в тот же день я услышал оклик:

– Эй, на «Спрее»! Миссис Брюс хотела бы попасть на борт и поприветствовать капитана «Спрея». Будет ли удобно, если она посетит вас сегодня?

– Очень! – радостно крикнул я.

На следующий день губернатор Гибралтара сэр Ф. Каррингтон, старшие офицеры гарнизона и командиры всех военных кораблей поднялись на борт «Спрея» и оставили свои подписи в судовом журнале. И снова оклик:

– На «Спрее»!

– Здравствуйте!

– Командир Рейнольде свидетельствует вам свое почтение. Вас приглашают на борт «Коллингвуда» в половине пятого, но не позднее половины шестого.

Вспоминая свой скудный гардероб, я намекнул, что во франты не гожусь.

– Вас ожидают в цилиндре и фраке, сэр!

– Тогда я не смогу прийти.

– Черт побери! Конечно же, приходите в том, что у вас есть.

– Хорошо, сэр!

Даже если бы я носил шелковый цилиндр высотой до самой луны, то не мог бы рассчитывать на лучший прием, чем тот, который был устроен в мою честь на «Коллингвуде». Англичане, приглашая человека к себе в гости, даже если это большой военный корабль, держатся без особых церемоний, и, когда они говорят «как дома», они это и имеют в виду.

Что еще нужно сказать о Гибралтаре? Как можно не любить столь гостеприимное место? Каждое утро из роскошных адмиральских владений мне доставлялось молоко, а два раза в неделю овощи.

– На «Спрее»! – раздавался оклик адмирала. – На «Спрее», эгей!

– Приветствую!

– Завтра ваш овощной день, сэр.

– Да, есть, сэр!

Я много бродил по старому городу, и сопровождавший меня артиллерист прошел со мной по пробитым в скалах галереях так далеко, насколько это разрешено иностранцам. Нет в мире подобных пещер и раскопок в военных целях, хотя бы отдаленно напоминающих гибралтарские по их замыслу или исполнению. Осматривая эти изумительные сооружения, тяжело себе представить, что это сделано на крохотном, как точка в азбуке Морзе, географическом пункте.

Перед отплытием я был приглашен на пикник с губернатором, офицерами гарнизона и командирами военных судов, расположенных здесь; все было просто по-королевски.

Миноносец номер девяносто один, идя на скорости двадцати двух узлов, прокатил нашу компанию к берегам Марокко и обратно. День был настолько прекрасен, что никто не пожелал выйти в Марокко на берег. Номер девяносто один, дрожащий как осиновый лист, мчал по морским просторам на максимальной скорости.

Младший лейтенант Буше, на вид еще юнец в своей команде, вел корабль с мастерством опытного моряка. На следующий день я завтракал с генералом Каррингтоном, губернатором, в здании Лайн-Уолл-Хауза, который был когда-то Францисканским монастырем. В этом интересном здании сохранились реликвии четырнадцати осад, которые видывал Гибралтар. На следующий день я ужинал у адмирала в его резиденции, дворце, который некогда был казармой наемных солдат. Повсюду я принимал дружеские рукопожатия, которые придавали мне жизненной силы, чтобы пройти предстоящие долгие дни плавания в одиночестве. Должен признаться, что идеальная дисциплина, порядок и заряд бодрости на Гибралтаре были вторым чудом этой великой крепости. Абсолютно всё делалось без особого волнения и суеты, словно в спокойном плавании на прекрасно оборудованном судне. Никто не разговаривал на повышенных тонах, за исключением боцмана.

Достопочтенный Горацио Дж. Спраг, консул Соединенных Штатов в Гибралтаре, посетив «Спрей» в воскресенье, 24 августа, был очень рад и приятно поражен отношением наших английских кузенов ко мне.

Глава V

Отплытие от Гибралтара с помощью английского буксира. «Спрей» изменил курс и направляется не к Суэцкому каналу, а к мысу Горн. Преследования мавританского пирата. Сравнение с Колумбом. Канарские острова. Острова Зеленого мыса. Морская жизнь. Прибытие в Пернамбуку. Счеты с бразильским правительством. Подготовка к штормовой погоде у мыса Горн.

В понедельник, 25 августа, «Спрей» отплыл от Гибралтара, щедро вознагражденный за отклонение от прямого курса, то есть первоначального маршрута экспедиции. Буксир, принадлежащий британскому военно-морскому флоту, вывел его в зону устойчивого бриза, тот наполнил паруса «Спрея» и понес его снова в Атлантику, где быстро поднялся до яростного шторма. Я планировал идти вниз вдоль этого побережья, настоящего дома для пиратов; но едва я достиг берегов, как увидел две шлюпки – фелуки, как их называют, – вышедшие из ближайшего порта и следовавшие за «Спреем». От Гибралтара я решил проследовать по Средиземному морю через Суэцкий канал вниз, в Красное море, все дальше на восток, но в конце концов я изменил свой курс и стал двигаться в западном направлении, послушавшись советов опытных моряков, плававших в здешних водах. Мне рассказывали, что здешние берега буквально кишат пиратами. Вскоре я действительно оказался среди пиратов и воров!

Я изменил курс; на фелуке сделали то же самое. Оба судна плыли очень быстро, но расстояние между нами сокращалось все быстрее. «Спрей» был на высоте; он делал даже больше, чем мог, но, несмотря на все это, передо мной стояла дилемма... «Спрей» нес слишком много парусов для безопасности. Я должен был либо взять рифы, либо проиграть и потерять всё. Я должен взять риф, даже если придется бороться с пиратами за свою жизнь.

Достаточно быстро я зарифил паруса, потратив на это около пятнадцати минут, но за это время фелука настолько сократила расстояние между нами, что я мог разглядеть чубы на головах экипажа, за которые, как говорят, Мухаммед (Магомет) будет тянуть злодеев на небо. Фелука приближалась со скоростью ветра. Теперь я четко мог разобрать, что мои преследователи – потомственные пираты, и я видел по их движениям, что они готовятся нанести удар. Однако в одно мгновение ликование на их лицах сменилось выражением страха и ярости. Фелука, несшая слишком много парусов, оказалась на гребне огромной волны, которая, как неожиданный пушечный выстрел, изменила весь дальнейший ход событий. Три минуты спустя эта же волна настигла «Спрей» и со всей силой ударила в каждую снасть на своем пути. В тот же момент она оборвала стропку гика-шкота и повредила грот-гик. Импульсивно я бросился к кливер-фалу и спустил кливер вниз. Лишившись переднего паруса, «Спрей» сразу же повернул по ветру. Дрожа я опустил грот и закрепил все, включая сломанный гик. Как я успел ухватить гик, прежде чем парус был порван, право, не знаю, но ни один стежок не был поврежден. Грот был закреплен, и я снова поднял кливер, затем, не оглядываясь, быстро спустился в каюту и схватил ружье с запасом патронов, прикинув в уме, что к этому времени пираты восстановили свой курс и находятся рядом с моим бортом. Я решил, что для меня будет лучше смотреть на них сквозь прицел ружья. Приклад был на моем плече, когда я всматривался в туман, но вокруг не было никаких пиратов. Та же волна и тот же шквал, которые повредили мой гик, снесли мачту на фелуке. Я наблюдал, как десяток, если не более, членов воровской команды, боролись за спасение своего тае-лажа. Аллах заставил их лица почернеть!

Дальше я плыл с полным комфортом под поднятым кливером и стакселем. Я скрепил гик и свернул парус, а чуть позже отвернул «Спрей» на два румба мористее, чтобы не попадать близко к береговому течению и уберечь его от прибоя. При таком курсе ветер дул с пра-

вого борта и наполнял ходовые паруса. К тому времени, как я все закончил, было уже темно, и тут на палубу упала летающая рыба. Я решил приготовить ее себе на ужин, но обнаружил, что слишком устал, чтобы заниматься готовкой или даже съесть то, что уже приготовлено. Я не помню, чтобы когда-нибудь прежде так уставал, ни до, ни после, за всю мою жизнь, как на исходе этого дня. Слишком уставший, чтобы спать, я повалился пластом, а около полуночи все-таки заставил себя встать, чтобы приготовить рыбу и заварить чашку чая. Я полностью осознал теперь, что в дальнейшем мое путешествие потребует от меня огромных усилий и напряжения.

27 августа не было видно ни марокканцев, ни их берегов, за исключением двух горных вершин, видневшихся вдали на востоке в прозрачном утреннем воздухе. Вскоре после того, как взошло солнце, они скрылись в дымке, к моему удовлетворению.

После моего спасения от пиратов в течение нескольких дней дул устойчивый, но умеренный ветер, а ходившие по морю волны, хоть и слагались в длинные пологие валы, были не слишком сильными или опасными. Сидя в своей каюте, я совершенно не ощущал качки, волны были легкими и плавно раскачивали шлюп. Все отвлекающие беспокойства и волнения остались позади, я вновь один на один с собой и могучим морем, полностью в руках стихии. Но я был счастлив, и мое путешествие становилось для меня все более интересным.

Колумб на своей «Санта Марии» плавал в этих местах более четырехсот лет назад и был не так счастлив, как я, и не так уверен в успехе своего предприятия. Его первые беды в море уже начались. То ли в результате нечестной игры, то ли по другой причине, но экипаж успел сломать руль корабля незадолго до того, как налетел ураган, какой только что выдержал «Спрей». К тому же на «Санта Марии» царили разногласия, чего не могло быть на «Спрее».

После трех дней плавания под шквалами и переменными ветрами я спустился вниз, чтобы отдохнуть и поспать, в то время как судно с закрепленным рулем продолжало плыть по заданному курсу.

1 сентября рано утром впереди появились облака, свидетельствовавшие о том, что мы приближаемся к Канарским островам. На следующий день погода поменялась: небо со всех сторон было затянуто грозowymi тучами; с востока, судя по всему, мог прийти лютый харматан, а с юга надвигался свирепый ураган. Любое направление по компасу угрожало диким штормом. Все мое внимание было обращено на рифление парусов, потому и не оставалось времени на то, чтобы испугаться еще чего-то – я отвернул шлюп на три румба, а может, и больше от его истинного курса, что дало ему возможность спокойно скользить по волнам. Я направил «Спрей» в пролив между Африкой и островом Фуэртевентура, самым восточным из Канарских островов, на которых я был. К двум часам пополудни погода неожиданно улучшилась и в моем поле зрения возник остров, на траверзе по правому борту не более чем в семи милях от меня. Горные вершины острова Фуэртевентура две тысячи семьсот футов высотой в хорошую погоду видно на много лиг отсюда.

Ночью ветер посвежел. «Спрей» отличным ходом шел через канал. Поутру 3 сентября он оставил в двадцати пяти милях позади себя все острова и попал в затишье, которое было предшественником нового шторма, вскоре пришедшего и несшего с собой пыль с африканского берега. Буря мрачно завывала, и, хотя сейчас был не сезон харматанов, море в течение часа изменило от пыли цвет на красновато-коричневый. Весь день воздух был пропитан летающей пылью, но к вечеру, когда ветер подул в северо-западном направлении и погнал ее обратно на землю, «Спрей» снова оказался под ясным небом. Теперь его мачты гнулись под сильным устойчивым ветром, и «Спрей», накренившись, благовоспитанно кланялся волнам... Эти набегающие волны приводили меня в волнение, когда, подбрасывая мой корабль, быстро проходили под его килем. Это было грандиозное плавание под парусами.

4 сентября ветер, все еще свежий, дул с северо-северо-востока и море так же играло со шлюпом. Около полудня на горизонте я увидел пароход, направлявшийся на северо-восток, в самый центр урагана. Я просигналил ему, но ответа не получил. Он погружался носом в море и шел таким странным образом, что можно было сказать, будто у руля стоит дикий бык.

Утром 6 сентября я нашел на палубе три летающие рыбы, а четвертую – внизу возле переднего иллюминатора, очень близко к сковородке. Пока это был лучший улов, он позволил мне роскошно позавтракать и пообедать.

Теперь «Спрей» был в полосе попутных пассатных ветров. Позже в тот же день я увидел другой пароход, который шел так же плохо, как и его предшественник. В этот раз я не сигнализировал, но, проходя мимо с подветренной стороны, составил о нем самое худшее мнение. На этом пароходе перевозили скот! Бедные животные, как они ревели!

Было время, когда экипажи кораблей, повстречав друг друга в море, закрепляли марселя, поднимались друг к другу на палубу, а на прощание давали залп из пушек, но эти добрые старые времена прошли. В наши дни у людей нет возможности поговорить даже на безбрежных просторах океана, где новости – это новости, а что касается салюта из пушек, то они не могут позволить себе тратить на это порох. Нет более на море поэзии, воспевающей грузовые корабли, есть будничная жизнь, когда у нас нет времени даже на то, чтобы пожелать друг другу доброго утра.

Мой кораблик, идущий сейчас полным ходом, предоставил мне возможность отдохнуть и восстановить свои силы. Я использовал это время для чтения книг и ведения записей, чинил паруса и приводил в порядок такелаж судна. Как всегда, приготовление пищи не требовало много времени, так как мое меню состояло преимущественно из летающих рыб, горячих булочек со сливочным маслом, картофеля, кофе и сливок – блюд, которые легко готовятся.

10 сентября «Спрей» проходил вблизи острова Св. Антонио, или Санту-Антан, северо-западного из островов Зеленого Мыса. Я подошел к суше абсолютно точно, хотя и не определял долготу места. Когда мое судно приблизилось к острову, дул шквалистый северо-восточный ветер, но я, зарифовав паруса, ушел в открытое море, подальше от берегов Санту-Антан. Когда острова Зеленого Мыса остались за кормой, я обнаружил, что снова очутился один в безбрежном океане и нахожусь в одиночестве посреди этой изумительной пустыни. Даже когда я спал, мне снилось, что я один. Это чувство не оставляло меня, но, во сне или наяву, мне всегда нужно было знать местоположение моего судна, поэтому картина перемещений моего «Спрея» все время стояла передо мной.

Однажды вечером, когда я сидел в каюте, окружающую меня глубокую тишину нарушили человеческие голоса! Я мгновенно выскочил на палубу, свой испуг я не в силах вам описать. Совсем близко с подветренной стороны, как призрак, шел белый барк под всеми парусами. Моряки на борту работали на реях и были слишком заняты, чтобы увидеть одинокую мачту шлюпа, которая пронеслась мимо. Никто из команды не пытался приветствовать «Спрей», но я услышал, как кто-то сказал, что видел огни на шлюпе и что все посчитали меня рыбаком. Долго я потом сидел на палубе под звездным небом, размышляя о кораблях и проделанных ими путешествиях.

Наследующий день, 13 сентября, большой четырех-мачтовый корабль прошел на каком-то удалении с наветренной стороны, направляясь к северу.

Шлюп сейчас стремительно приближался к экваториальной штилевой полосе, и сила пассатов явно уменьшилась. Я мог видеть рябь, которая показывала появление встречного течения. Я прикинул, и его скорость получалась примерно шестнадцать миль в день. В центре встречного потока скорость была больше, меня стало сносить к востоку.

14 сентября со своей мачты я увидел большой трехмачтовый корабль, идущий на север. Этот корабль, и тот, который я видел вчера, прошли от меня на слишком большом расстоянии, чтобы обменяться со мной сигналами, но мне было уже хорошо только от того, что я вижу их. На следующий день на юге показались тяжелые дождевые облака, заслонившие солнце – это был зловещий признак штилевой полосы вдоль экватора. 16 сентября «Спрей» вошел в эту мрачную область, где он мог либо бороться со шквалами, либо подвергнуться влиянию полного безветрия, ибо таков характер полосы, расположенной между областями северо-восточных и юго-восточных пассатов, где попеременно с каждого дует ветер, образовывая завихрения воздуха, дующие во всех направлениях. Чтобы досадить мореплавателям еще больше, поверхность моря покрывается мелкой рябью, которую образуют водовороты течений. И все-таки будто чего-то не хватает для завершения картины дискомфорта моряка, поэтому сверху и днем и ночью дождь льет как из ведра. Так на протяжении десяти дней «Спрей» боролся и метался, продвинувшись по курсу всего лишь на триста миль. Но я ему ничего не сказал!

23 сентября нам повстречалась шхуна «Нантакет» из Бостона, шедшая с грузом леса с реки Бир в устье Ла-Платы. Обменявшись несколькими словами с ее капитаном, мы поплыли дальше врозь. Так как днище шхуны «Нантакет» сильно обросло ракушками, то за ней ушла вся рыба, любящая следовать за такими судами. «Спрей» же не имел таких запасов рыбьего корма. Рыбы будут всегда преследовать обросший корабль. Только брошенный на произвол судьбы и волочившийся за «Спреем» лаг представлял интерес для глубоководных рыб. Одним из немногочисленных спутников «Спрея» был дельфин, который следовал за нами уже добрую тысячу миль и был доволен, получая объедки с моего стола, которые я выбрасывал за борт; будучи ранен, он не мог далеко уплыть в море, чтобы охотиться на других рыб. Я привык уже к этому дельфину, узнавал его по шрамам и был всегда рад, когда он после далеких прогулок возвращался ко мне. Однажды после нескольких часов отсутствия он вернулся в компании с тремя желтохвостками – дальними родственниками дельфинов. Эта маленькая компания держалась все время вместе, за исключением случаев, когда им угрожала опасность или когда уходили на охоту в море.

Их жизни часто угрожали голодные акулы, подходившие прямо к моему судну и не раз дельфины чудом спасались бегством. Их способы спастись от преследования меня очень заинтересовали, и я мог часами наблюдать за ними. Они бросались врассыпную так, что морской волк – акула, преследуя одного, теряла из виду остальных; затем через некоторое время они все возвращались под одну или другую сторону шлюпа. Дважды я обманывал их преследователей, направляя их за жестяной кастрюлей, которую тащил на буксире за кормой шлюпа и которую хищники ошибочно принимали за яркую рыбу, и, в то время как акула, разинув пасть, пыталась сожрать свою добычу, я стрелял ей в голову.

Их жалкая жизнь, казалось, очень мало занимала желтохвосток, если занимала вообще. Все живые существа, без сомнения, боятся смерти. Тем не менее я видел как некоторые виды рыб жмутся друг к другу, будто знают, что они созданы как пища для больших рыб и не желают создавать возможных неприятностей для своих пожирателей. Мне пришлось видеть, как киты окружали косяк сельди, сжимали его, образуя «кипящий котел», внутри которого, скучившись, билась мелкая рыбешка, и тогда один или другой из левиафанов делал выпад через центр с открытыми челюстями и одним махом заглатывал солидную порцию добычи. У мыса Доброй Надежды я видел стаи сардин и других мелких рыб, которых подобным образом преследовал косяк ставрид. У сардин не было ни малейшего шанса вырваться, а сардины кружили вокруг косяка, поедая его с краев. Интересно отметить, как стремительно исчезали сардины; и, хотя действие повторялось перед моими глазами снова и снова, я не смог заметить поимки ни одной сардины, так ловко это было сделано.

Вдоль экваториальной границы юго-восточных пассатов воздух сильно заряжен электричеством, и здесь наблюдаются частые грозы и молнии. Проходя совсем рядом, я вспомнил, что несколько лет назад американский корабль «Алерт» был уничтожен молнией. По счастливой случайности его пассажиры были спасены в тот же день и привезены в Пернамбуку, где я и встретился с ними.

25 сентября, находясь на 5° северной широты и 26°30' западной долготы, я разговаривал с судном «Полярная Звезда» из Лондона. Этот большой корабль вышел сорок восемь дней назад из Норфолка, штат Вирджиния, и направлялся в Рио-де-Жанейро, где мы снова встретились примерно через два месяца. Для «Спрея» пошел уже тридцатый день после отплытия из Гибралтара.

Следующим спутником «Спрея» стала рыба-меч, которая плыла рядом, показывая свой большой плавник из воды, пока я не поднял свой гарпун, – тогда плавник, напоминающий черный флаг, ушел вниз и исчез.

30 сентября в половине двенадцатого утра «Спрей» пересек экватор на 29°30' западной долготы. В полдень он был в двух милях к югу от линии экватора. Довольно легкие юго-восточные пассаты, встретившиеся нам примерно на четырех градусах северной широты, наполнили паруса «Спрея» и погнали его полным ходом в сторону побережья Бразилии, где 5 октября без особых происшествий мы прошли севернее мыса Олинда, а около полудня я бросил якорь в гавани Пернамбуко: сорок дней в пути от Гибралтара и все хорошо на борту. Устал ли я за время путешествия? Ничего подобного! За всю свою жизнь я не чувствовал себя лучше и с нетерпением ждал полного опасностей плавания вокруг мыса Горн.

Нет ничего странного в том, что моряк, который дважды уже пересек Атлантический океан и находится сейчас на полпути от Бостона к мысу Горн, вновь оказывается среди друзей. Моя решимость плыть от Гибралтара на запад не только позволила мне спастись от пиратов Красного моря, но и привела меня в Пернамбуку, где я сошел на знакомые берега. Я совершил много рейсов сюда, да и в другие порты Бразилии. В 1893 году я был нанят вести известный эрикссоновский корабль «Дестройер», направлявшийся из Нью-Йорка в Бразилию, чтобы пойти против повстанцев Мелло и его партии. На «Дестройере», кстати, везли пушки огромного размера.

В ту же экспедицию отправилось «Найктрой» – судно, приобретенное правительством США во время испанской войны и переименованное в «Буффало». «Дестройер» был во многих отношениях лучше, но бразильцы, с их своеобразной войной, затопили их в штате Байя. И с ними утонули мои надежды на получение вознаграждения за доставку судна и груза. Но теперь, спустя два года, водоворот политических событий привел к власти партию Мелло. И, хотя меня нанимало прежнее законное правительство, так называемые «повстанцы» не чувствовали себя чем-то мне обязанными, что меня не устраивало.

Во время прежних визитов в Бразилию я познакомился с доктором Перера – владельцем и редактором «Эль коммерсио журнал», – и вскоре после того, как «Спрей» был благополучно пришвартован в верхнем Марселе, врач, который был отчаянным яхтсменом, приехал меня поприветствовать и проводил меня до прохода в лагуну, где находилась его загородная резиденция. На подходе к его особняку на берегу стояла флотилия лодок, целая армада, в том числе китайский сампан, норвежская плоскодонка и шлюпка; последнюю он получил от «Дестройера». Врач часто угощал меня отменными блюдами бразильской кухни, чтобы я мог, как он сказал, «саль гордо», то есть набрать жирку для предстоящего плавания, но он обнаружил, что даже при самой лучшей кормежке я поправляюсь медленно.

К 23 октября были закончены все приготовления к предстоящему путешествию, были погружены фрукты, овощи и другая провизия и я был готов выйти в море. И тут я столкнулся с неумолимым представителем фракции Мелло в лице сборщика таможенных пошлин, который собрался снять со «Спрея» сбор за тоннаж, несмотря на то, что он плавал по лицензии

яхты и должен был быть освобожден от портовых сборов. Наш консул без особой дипломатии напомнил таможеннику о том факте, что это я привел «Дестройер» в Бразилию.

– О да, – с иронией произнес чиновник, – мы это помним очень хорошо... ибо слышали не раз.

Господин Лангрин, здешний купец, чтобы помочь мне выйти из создавшихся затруднений, предложил погрузить на «Спрей» груз парохода до Вайя-Бланка, что дало бы мне заработок. Но, когда страховые компании отказались брать страховку за груз, который повезет судно с экипажем, состоящим только из одного человека, он предложил, отправить его без страховки, принимая весь риск на себя. Это было для меня большой честью. Причина, по которой я не принял предложение, была в том, что при этом «Спрей» потеряет лицензию яхты и в дальнейшем будет облагаться еще большими сборами во всех портах мира, покрыть которые будет невозможно суммой, полученной за перевозку груза. На помощь пришел еще один мой старый приятель, купец, который заплатил за меня причитающуюся сумму.

А в Пернамбуко я уменьшил гик, который был сломан у берегов Марокко, удалив сломанный кусок длиной около четырех футов и убрав зажимы, или «усы», гика.

24 октября 1895 года, в прекрасный день, хотя в Бразилии все дни такие, «Спрей» отплыл, провожаемый наилучшими пожеланиями. Делая около ста миль в день, я проплыл вдоль побережья и 5 ноября без каких-либо осложнений прибыл в Рио-де-Жанейро. Около полудня я бросил якорь возле Вильганьона и стал дожидаться официального визита представителя порта. На следующий день я принялся обходить самых высокопоставленных лордов Адмиралтейства и министров, чтобы разузнать, как получить причитающееся мне жалование за службу на любимом «Дестройере». Встретивший меня высокопоставленный чиновник ответил:

– Капитан, насколько мне известно, вы можете получить это судно в собственность, и если вы принимаете это предложение, то мы вышлем с вами офицера, чтобы он показал вам, где оно.

Я и сам прекрасно знал, где корабль находился в этот момент. Верхушка его трубы торчала где-то в районе Байя, достаточно точно показывая место, где на дне морском покоится «Дестройер». Я поблагодарил любезного офицера, но отказался от его предложения.

Накануне выхода в море я пригласил на борт «Спрея» нескольких старых капитанов судов, и мы прошли по гавани Рио. Я принял решение дать «Спрею» парусное снаряжение для бурных вод у берегов Патагонии и разместил на корме полукруглую скобу – опору, поддерживавшую бизань. Старые капитаны осмотрели «Спрей» и его такелаж, и каждый из них постарался внести что-то свое. Капитан Джонс, который выступал в качестве моего переводчика в Рио, подарил ему якорь, а капитан одного из пароходов – канат, соответствующий якорю. «Спрей» ни разу за время путешествия не сорвал якорь, подаренный Джонсом, а канат не только выдерживал любое давление ветра у подветренных берегов, но и во время буксировки у мыса Горн помог преодолевать бурные волны за кормой, угрожающие «Спрею».

Глава VI

Отплытие из Рио-де-Жанейро. «Спрей» на берегу Уругвая. Спасшийся от кораблекрушения. Мальчик, который нашел шлюп. Поврежденный «Спрей» продолжает плавание. Знаки внимания от британского консула в Мальдонадо. Прием в Монтевидео. Экскурсия в Буэнос-Айрес. Укорачивание мачты и бушприта.

28 ноября «Спрей» отплыл из Рио-де-Жанейро и сразу же попал в штормовой ветер, который повредил много всего вдоль побережья и причинил значительный урон судоходству. Возможно, меня спасло то, что «Спрей» был далеко от берега. Продолжая путешествие, я заметил, что некоторые небольшие суда в дневное время обгоняли «Спрей», но оставались позади за его кормой ночью. «Спрей» и днем и ночью шел одинаково; в то время как у других подобных судов была явная разница. В один прекрасный день после выхода из Рио «Спрей» встретил пароход «Южный Уэльс» и его капитан сказал, что если можно полагаться на показания хронометра, то мы находимся на сорока восьми градусах западной долготы. По показаниям жестяных часов на «Спрее», мы находились там же. Я чувствовал себя в своей тарелке, используя примитивные способы навигации, но все же был немало удивлен, что смог определить свое местоположение так же точно, как и по судовому хронометру.

5 декабря в поле моего зрения попала баркентина, и в течение нескольких дней наши два судна плыли вместе вдоль побережья. Здесь течение устремлялось к северу заставляя прижаться ближе к берегу и вскоре «Спрей» оказался в опасной близости от песков и скал. Тут я должен признать и свою ошибку: я слишком близко подошел к берегу. Одним словом, на рассвете утром 11 декабря «Спрей» на полном ходу выскочил на береговую отмель. Это меня раздосадовало, но вскоре я обнаружил, что шлюп не в такой уж опасности, как казалось. Вероятно, освещенные луной песчаные холмы ввели меня в заблуждение, и теперь я сетовал, что доверился их обманчивому виду.

Море, хоть и в меру спокойное, еще несло волны, которые с силой бились о берег. Мне пришлось подготовить к спуску плоскодонную шлюпку, погрузить в нее якорь и канат; но было уже слишком поздно, чтобы заняться спасением с мели, – вода стала спадать. Тогда я решил завести якорь, что было нелегким делом, так как вес якоря и каната был слишком велик для лодочки, и поэтому мою хрупкую плоскодонку сразу же захлестнул бы прибой. Затем я разрезал канат и сделал вместо одного груза – два. К якорю я прикрепил восемьдесят ярдов каната и, уже окрыленный, даже смог пробраться за линию прибоя. Но моя лодка отчаянно текла, поэтому, когда я отплыл достаточно далеко, чтобы бросить якорь, она была полна до фальшбортов и могла вот-вот пойти ко дну. Нельзя было терять ни минуты, я ясно понимал, что если мой замысел сейчас не удастся, то все будет потеряно. Бросив весла, я вскочил на ноги и, подняв якорь над головой, швырнул его вперед именно в тот момент, когда лодка опрокинулась. Я успел ухватиться за фальшборт, сумел увернуться, когда лодка показала свое днище, но тут вдруг вспомнил, что не умею плавать.

Затем я попытался перевернуть плоскодонку, но взялся со слишком большим усердием: лодочка продолжала плыть вверх дном, а я, как и прежде, оставаясь всем телом в воде, цеплялся за ее борт. Когда на мгновение ко мне снова вернулось хладнокровие, я понял, что, хотя ветер дует в сторону берега, течение несет меня в море и что я должен что-то предпринять. Три раза я нырял, пытаясь перевернуть плоскодонку, а на четвертый просто сказал себе: «Теперь я иду на дно». Тем не менее я был полон решимости попробовать в последний раз, чтобы никто из людей, пророчивших гибель у меня за спиной, не смог бы заметить: «Я же говорил».

Не могу сказать, большой или малой опасности я в тот момент подвергался, но помню, что был рассудительным как никогда в жизни.

После четвертой попытки мне удалось перевернуть плоскодонку. С особой аккуратностью я влез в нее, затем смог поймать одно из весел, которым я стал грести к берегу, несколько потрепанный и промокший до нитки. Теперь меня беспокоила только судьба моего судна, сидевшего на мели. Все, о чем я думал и заботился, – как снова добиться того, чтобы «Спрей» вновь оказался на плаву. У меня не возникло сложностей, чтобы взять вторую часть каната и скрепить ее с первой, ведь я предпринял меры предосторожности, привязав к концу первой части буй, прежде чем положил его в лодку. Донести конец обратно в шлюп было еще проще, также меня порадовало, что во всех моих бедах здравый смысл или мой добрый гений добросовестно стояли рядом со мной. Длины каната было достаточно, чтобы от якоря на глубине достичь «Спрея» и даже сделать один виток на брашпилье. Якорь был брошен на нужном расстоянии от судна. Все, что я мог сделать, это полностью, до звона, выбрать трос и ждать наступления прилива.

Я уже проделал достаточно работы, утомительной даже для более выносливого физически человека, и был очень рад, когда смог улечься на песок и отдохнуть, – солнце было уже высоко и щедро одаривало землю теплом. Я обнаружил, что мое положение хуже, чем казалось: находясь на диком берегу в чужой стране, я не мог быть полностью уверенным в сохранности моей собственности, о чем вскоре и узнал. Недолго пробыв на берегу, я услышал приближающийся топот копыт, который прекратился, как только лошадь достигла песчаного холма, за которым я лежал, укрывшись от ветра. С опаской приподнявшись, я увидел сидевшего на кляче, вероятно, самого изумленного мальчика на всем побережье. Он нашел шлюп!

– Он должен стать моим, – наверняка думал он, – разве не я первый увидел его на пляже?

Конечно, ведь судно стояло на суше, выкрашенное в белый цвет. Он объехал вокруг него на лошади и, не найдя владельца, впряг клячу и попытался тащить шлюп, будто хотел увезти его домой. Конечно, «Спрей» был слишком тяжел для одной лошади и не сдвинулся с места. С моей плоскодонкой, однако, все было проще: парнишка оттащил ее на некоторое расстояние и спрятал за дюной в зарослях высокой травы. Он решил, не побоюсь предположить, привести больше лошадей и перетащить свою большую находку подальше, во всяком случае, не успел он двинуться в сторону поселения, которое находилось примерно в миле, как я появился рядом. Он казался недовольным и разочарованным.



– Буэнос диас, мучачо, – сказал я.

Он что-то проворчал в ответ и внимательно осмотрел меня с головы до ног. Затем разразился таким количеством вопросов, какое не могли бы задать даже шесть янки одновременно. Во-первых, он хотел знать, откуда мой корабль приплыл и сколько дней я здесь нахожусь. Затем он спросил, что я делаю здесь на берегу так рано утром.

– На твои вопросы легко ответить, – сказал я. – Мой корабль с Луны, целый месяц я плыл, чтобы прибыть сюда, погрузить и увезти с собой местных мальчиков.

Подобная шутка могла дорого мне обойтись, если бы я не был начеку, – все время, пока я говорил, этот ребенок из Кампо держал лассо, готовый к броску, и, вместо собственной поездки на Луну, он, видимо, думал отбуксировать меня за шиворот к себе домой.

Место, где я сел на мель, называлось Кастильо-Чикос, это примерно в семи милях к югу от границы Уругвая и Бразилии, и, конечно, местные жители там говорят по-испански. Чтобы примириться с моим ранним посетителем, я сказал, что на борту моего корабля есть печенье и что я хотел бы обменять его на масло и молоко. При этих словах широкая улыбка озарила его лицо и он показал, что чрезвычайно заинтересован моим предложе-

нием, – видимо, даже в Уругвае бисквит способен открыть путь к сердцу мальчика и сделать его своим закадычным другом. Парень почти улетел домой и быстро вернулся с маслом, молоком и яйцами. В результате я оказался среди изобилия. С мальчиком пришли другие, старые и молодые, с соседних ранчо, среди них немецкий поселенец, который оказал мне неоценимую помощь во многих отношениях.

Также появился солдат береговой охраны из форта Тереса, находящегося в нескольких милях отсюда.

– Чтобы защитить имущество от диких жителей прерий, – сказал он.

Я воспользовался случаем сказать, что лучше ему присматривать за жителями его деревни, а я возьму на себя защиту от тех, кто с прерий, при этих словах я указал на невзрачного «купца», который уже украл мой револьвер и несколько мелких вещей из моей каюты, которые я с трудом вернул себе. Парень не был уроженцем Уругвая. Здесь, как и во многих других местах, которые я посетил, не местное население портило репутацию своей страны.

Днем пришла депеша от капитана порта Монтевидео: береговой охране было велено предоставлять «Спрею» всяческую помощь. Однако это было лишним, ибо охрана была уже начеку и делала все, что могла, чтобы оказать помощь потерпевшему крушение пароходу с тысячей эмигрантов на борту. Тот же гонец привез послание от капитана порта, что сюда прибудет паровой буксир, чтобы отбуксировать «Спрей» в Монтевидео. Офицер был так же хорош, как его слово: мощный буксир прибыл на следующий день. Но, чтобы сделать длинную историю короткой, с помощью немецкого колониста, одного военнослужащего и одного итальянца, которого здесь называли «миланский ангел», я уже плыл на «Спрее», воспользовавшись попутным ветром. Это приключение стоило «Спрею» потери части ахтерштевня и фальшкиля, а также он получил другие повреждения, которые, впрочем, потом были быстро исправлены в доках.

На следующий день я встал на якорь в Мальдонадо. Британский консул в компании дочери и еще одной молодой дамы прибыл на борт, принес с собой корзинку свежих яиц, клубнику, несколько бутылок молока и большую буханку сладкого хлеба. На сушу выход был отличный, а прием намного лучше, чем тот, что я нашел когда-то в Мальдонадо, войдя в порт с экипажем пострадавшего барка «Аквиднек».

Воды залива Мальдонадо изобилуют многообразием рыб и морских котиков, располагающихся на острове в сезон размножения. Течение на этом побережье существенно зависит от преобладающих ветров, и приливные волны выше, чем обычно, ведь, кроме воздействия луны, здесь сильны и ветра. Приливная волна усиливается перед приходом юго-западных штормов, а при северо-восточном ветре приливная волна слабеет. Именно сейчас вода отступила из-за северо-восточного ветра, который нес «Спрей» в левый прилив. Здесь вдоль берега стояли оголенные скалы, облепленные устрицами. Было тут и множество других моллюсков, хотя и небольших по размеру, но отменного вкуса. Я собрал по паре пригоршней устриц и мидий на похлебку, а какой-то местный житель, расположившийся на отдельной стоящей скале, насаживал мидий на крючок в качестве наживки и ловил довольно крупных морских окуней.

Племянник рыбака, мальчик лет семи, заслуживает упоминания, как самый отчаянный богохульник среди всех мальчишек, с которыми я встречался за время своего путешествия. Он ругал своего старого дядю всеми существующими на свете мерзкими прозвищами только за то, что тот не помог ему перебраться через канаву. В то время как он самозабвенно на все лады упражнялся в склонениях и временах глаголов испанского языка, его дядя спокойно рыбачил, при каждом удобном случае обмениваясь с племянником подобными любезностями. Наконец богатый словарный запас мальчишки истощился, мальчишка убежал, но вскоре вернулся с букетом цветов и с улыбкой невинного ангела вручил их мне.

Я вспомнил, что за несколько лет до этого видел такие же цветы на берегу реки дальше. Пришлось спросить юного пирата, почему он принес их мне.

– Не знаю, мне просто захотелось сделать это, – сказал он.

Я подумал что независимо от причин, которые побудили дикого мальчика пампасов проявить такую любезность, они должны быть достаточно вескими.

Вскоре после этого «Спрей» отплыл в Монтевидео, куда он прибыл на следующий день и где был встречен таким огромным количеством пароходных гудков, что я даже почувствовал себя неловко и жалел, что не приехал незаметно. Путешествие в одиночку, к тому же такое далекое, возможно, показалось уругвайцам чем-то сродни подвигу, достойному соответствующего признания; но так много еще всего было впереди, столько трудностей, что любые проявления восторгов в те дни мне показались, мягко говоря, преждевременными.

Едва «Спрей» отдал якорь в Монтевидео, как я получил послание от представителей почтового пароходства «Ройял Мейл Стимшип Компани», господ Хемфри, что они в доке совершенно бесплатно отремонтируют шлюп. Кроме того, они передали мне двадцать фунтов стерлингов и обещали оказать еще ряд услуг. В Монтевидео специалисты постарались придать «Спрею» полную гидроизоляцию. Плотники починил киль и отремонтировали плоскодонку, раскрасив ее так, что я с трудом отличил ее от бабочки.

Рождество 1895 года «Спрей» встретил полностью переоборудованным, на нем даже появилась чудесная самодельная печка, которую смастерили из большой железной бочки, проделав в ней отверстия – это обеспечивало отличную тягу. Скажу честно, печкой это изображение можно было назвать только из вежливости. Это было постоянно голодное существо, пожирающее даже зеленое дерево; в холодные и дождливые дни у берегов Огненной Земли она сильно помогла мне в жизни. Ее дверца скрипела на медных петлях, которые один из подмастерьев с похвальной гордостью отполировал так, что они горели, как медный нактоуз на парходах.

Теперь «Спрей» был готов идти в море. Тем не менее, вместо того чтобы идти сразу в путь, он 29 декабря совершил экскурсию вверх по реке. Один мой старый друг, капитан Говард, чье имя было известно от Кейп-Кода до Ла-Платы, отправился со мной в Буэнос-Айрес, куда мы приплыли рано утром на следующий день: штормовой ветер и сильное течение позволили «Спрею» превзойти самого себя. Я был рад присутствию на борту такого бывалого моряка, как Говард, который мог засвидетельствовать способность «Спрея» плыть по курсу без стоящего у руля живого существа. Говард сидел рядом на нактоузе и следил за компасом, пока шлюп шел по курсу так уверенно, что можно было предположить: картушка приколочена прямо к парусам. Он не отклонился от курса даже на четверть румба. Мой старый друг, который в течение многих лет владел лоцманским шлюпом и плавал на нем, посмотрев, как «Спрей» использует ветер в своих парусах, под конец воскликнул:

– Пусть я сяду на мель Чико-Банко, если я когда-либо видел что-то подобное!

Возможно, он никогда не оставлял своему шлюпу возможности показать, на что тот способен. Здесь я сделал вывод, что «Спрей» отлично ведет себя на мелководе при сильном течении, а также в других трудных и необычных условиях. Капитан Говард согласился с таким моим мнением.

За все годы вдали от родного дома Говард не забыл искусство приготовления рыбы. В доказательство он прихватил несколько хороших окуней и приготовил блюдо, достойное королей. Когда пикантный суп из моллюсков был готов, мы надежно закрепили котелок между двумя ящиками, стоявшими на полу каюты так, чтобы он не мог перевернуться, пока мы обедали и развлекались беседой, а «Спрей» в темноте шел своим курсом по реке. Говард рассказывал мне о каннибалах Огненной Земли, а я рассказал ему о рулевом с «Пинты», который вел мой корабль во время шторма у берегов Азорских островов, и что я искал его

у руля в сегодняшнюю непогоду. Я не обвиняю Говарда в суеверии, никто из нас не суеверен, но, когда я заговорил о нашем возвращении в Монтевидео на «Спрее», капитан покачал головой и обратно отправился на пароходе.

Я не был в Буэнос-Айресе несколько лет. На месте, куда я раньше причаливал, уже построили великолепные доки. Огромные состояния были истрачены на переустройство гавани, о чем могли бы рассказать лондонские банкиры. Капитан порта, после предоставления «Спрею» безопасного места у причала, поздравил меня и сказал, что я могу обращаться к нему, если мне что-то понадобится за время стоянки в порту, и я был абсолютно уверен, что эти проявления дружбы были абсолютно искренними. В Буэнос-Айресе о моем судне хорошо позаботились: никаких портовых сборов, все было бесплатно, а городское яхтенное сообщество приветствовало его самым дружеским образом. В городе я нашел, что все не так уж сильно поменялось, как на пристани, и вскоре почувствовал себя как дома.

В Монтевидео я привез письмо от сэра Эдварда Хэйрбая к владельцу «Стандарта», мистеру Малхоллу, и в ответ он меня уверил, что я могу рассчитывать на самый теплый и сердечный прием даже за пределами Ирландии. Господин Малхолл приехал в доки в коляске, запряженной парой лошадей, и, как только «Спрей» встал у причала, мне сразу же предложили ехать к нему домой, где меня уже ждала комната. Это был Новый 1896 год. Ход путешествия «Спрея» опубликовали в колонках газеты «Стандарт».

Господин Малхолл любезно прокатил меня по городу, чтобы я мог увидеть множество улучшений, и мы искали что-то, оставшееся от старого города. Человека, который продавал лимонад на площади, еще во время моего первого посещения этого замечательного города я нашел по-прежнему продающим лимонад по два цента за стакан – он сделал состояние на этом. Его инвентарь состоял из ванны, стоящей у соседнего гидранта, умеренных запасов коричневого сахара и штук шести лимонов, которые плавали в подслащенной воде. Воду время от времени добавляли из колонки, но лимоны были навеки «обречены» плавать, и всего за два цента за стакан.

Мы тщетно пытались разыскать человека, который когда-то продавал в Буэнос-Айресе одновременно виски и гробы; наступление цивилизации раздавило его... только память цеплялась за его имя. Я бы охотно посмотрел на этого предприимчивого человека. Помню ряды бочек с виски, расставленные вдоль прилавка в одной стороне магазина, а на другой стороне, за тонкой перегородкой, находились гробы в том же порядке, всех размеров и в большом количестве. Уникальное сочетание казалось нормальным, по мере того как пустел боченок, один гроб мог быть заполнен. Кроме дешевого виски и многих других алкогольных напитков, этот человек продавал «сидр», который изготавливал из подгнившего винограда. В рамках его предприятия была также продажа минеральной воды, богатой микробами и болезнетворными бактериями. Этот человек, несомненно, хотел угодить вкусам всех своих клиентов.

Несмотря ни на что, в городе и дальше продолжал жить один хороший человек, который написал для мыслящих граждан на стене своего магазина следующее: «Этот нечестивый мир будет уничтожен кометой! Поэтому владелец этого магазина обязан продать весь товар по любой цене и избежать катастрофы». Мой друг господин Малхолл объехал вокруг, чтобы я смог посмотреть на страшную комету, хвост которой был изображен на стене магазина, где хозяин трясся от страха.

Не выходя из Буэнос-Айреса, я укоротил мачту «Спрея» на семь футов. Также я уменьшил длину бушприта на пять футов, но даже после этого я считал, что он слишком выдается вперед. Сколько раз потом, когда брал рифы у кливера, я сожалел, что не укоротил его еще на фут.

Глава VII

Поднятие якоря в Буэнос-Айресе. Бурный всплеск эмоций в устье Ла-Платы. Затоплены многие. Шторм при входе в пролив. У мыса Фроуард. Индейцы преследуют меня в бухте Фортескью. Промах при выстреле в «Черного Педро». Беру запас воды и дров в бухте Трех Островов. Жизнь животных.

26 января 1896 года «Спрей», переоборудованный и во всех отношениях хорошо подготовленный, отплыл из Буэнос-Айреса. На старте практически царило безветрие – поверхность большой реки была похожа на стекло, и я был рад воспользоваться буксиром из гавани, чтобы беспрепятственно выйти из порта. Но вскоре налетел шторм, изуродовав море, и зеркальная гладь реки стала грязной и взбаламученной. Ла-Плата – коварное место, оно весьма богато на бури. Тот, кто плавает здесь, всегда должен быть начеку и готов к шторму. Я бросил якорь еще до наступления темноты в самом лучшем месте, которое смог найти недалеко от земли, но проворочался всю ночь под шум бури. На следующее утро я поплыл с зарифленными парусами дальше по реке против встречного ветра. На ночь я остановился в том месте, где капитан Говард присоединился ко мне, чтобы плыть вверх по реке, я выбрал свой курс так, чтобы с одной стороны был мыс Индио, а с другой – банка Инглес.

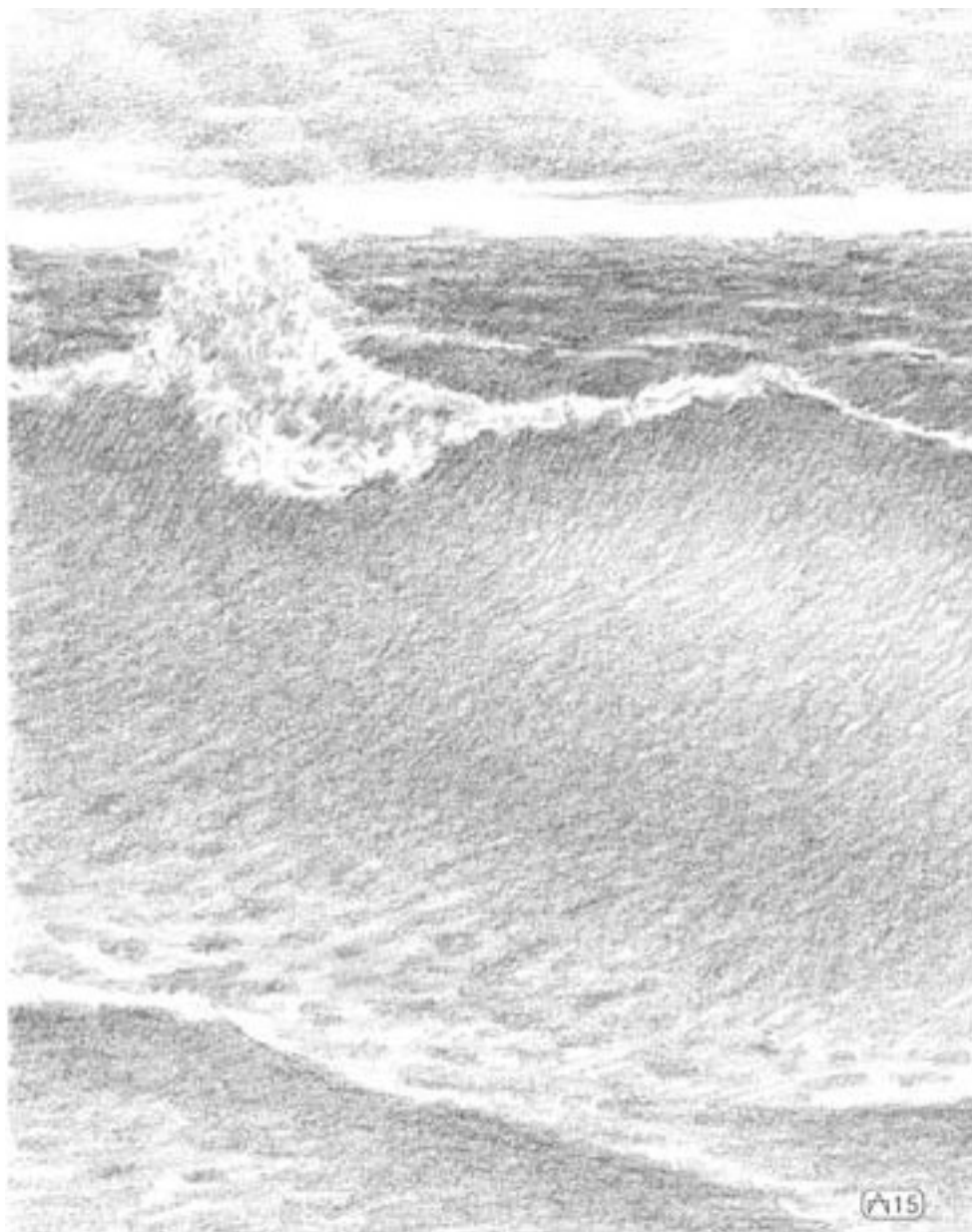
На протяжении многих лет я не плавал южнее этих регионов. Не скажу, что, держа курс на мыс Горн, я ожидал, что все будет легко, пока я управлял парусами и снастями и в мыслях гнал себя только вперед и вперед. Когда же я бросал якорь в уединенных местах, ко мне подкрадывалось чувство страха. А во время последней остановки на однообразной и мутной реке, я, как может показаться, проявил слабость и дал волю своим чувствам. Я решил тогда, что больше нигде не брошу якорь вплоть до пролива Магеллана.

28 января «Спрей» миновал мыс Индио и все прочие опасности устья Ла-Платы. С попутным ветром под всеми парусами он взял курс на Магелланов пролив, все дальше и дальше в сторону южной страны чудес, пока я не предал забвению достоинства нашего умеренного севера.

Мой корабль благополучно прошел залив Байя-Бланка, затем залив Св. Матиаса и могучий залив Сан-Хорхе. Я надеялся, что «Спрей» сможет держаться дальше от разрушительных приливных течений, которых боятся как большие, так и маленькие суда, идущие вдоль побережья, я обходил все мысы на расстоянии около пятидесяти миль, так как опасная область здесь выдается на много миль от земли. Но где шлюп избежал одной опасности, там столкнулся с другой. За один день пути до Патагонского побережья мое судно с зарифленными парусами настиг удар огромной волны, казалось, она состояла из множества волн, поднятых ревущим штормом. У меня было только мгновение, чтобы убрать все паруса и схватиться за фал. Мне показалось, что шлюп уже вне опасности, когда я увидел мощный гребень волны, возвышающейся над мачтой. Стена воды обрушилась на мой корабль с силой, под которой сотрясся и прогнулся каждый брус, но судно быстро вышло из-под нее и чинно понеслось по волнам. Возможно, в течение целой минуты я не мог разглядеть ни одной части своего «Спрея». Пожалуй, может это длилось не так долго, но это мгновение показалось вечностью: вся моя жизнь пронеслась у меня перед мысленным взором. Не только мое прошлое, как разряд электричества, промелькнуло передо мной – в этом опасном положении я успел прикинуть свои планы на будущее, которые потребуют много времени для их выполнения. Первое, о чем я подумал, что если «Спрей» пройдет и через эту опасность, то я хотел бы все свои силы приложить для постройки большего корабля таких же обводов – я надеялся, что это у меня еще впереди. Другие обещания, более легко исполнимые, я должен был дать себе из-под палки. Однако инцидент, который так напугал

меня, был еще одним тестом, испытавшим мореходные характеристики «Спрея». Теперь я меньше беспокоился о преодолении опасностей у мыса Горн.

Со времени, как «Спрей» захлестнула огромная волна, и до подхода к мысу Девственниц, ничего из того, что заставило бы участиться пульс и усилило бы кровообращение, не произошло. Наоборот, погода стала прекрасной, море ровным, а жизнь спокойной. Часто мне являлись миражи. Альбатросы, сидевшие на воде, представлялись большими кораблями. Два тюленя, дремлющих на поверхности моря, казались китами, а дымка вдали, я мог поклясться, не что иное, как гористый берег. На другой день калейдоскоп менялся и я вплывал в мир, состоящий из гномов.



11 февраля «Спрей» обогнул мыс Девственниц и вошел в Магелланов пролив. Сцена вновь была реальной и мрачной: ветер с северо-востока и шторм гнали к берегу белоснежную пену. Такое море для плохо оборудованных кораблей опасно, как болото. Как только судно приблизилось ко входу в пролив, я заметил две полосы приливного течения: одну очень близко к берегу, вторую — дальше от него. Между ними двумя, как по своего рода

каналу, через впадины и вершины волн я повел «Спрей» с зарифленными парусами. Но сильное течение, обойдя вокруг мыса, шло нам навстречу; «Спрей» преодолел все затруднения и вскоре очутился с подветренной стороны мыса Девственниц, с каждой минутой приближаясь к спокойной воде. Однако длинные водоросли, растущие на подводных скалах, зловеще тянулись к «Спрею» под его килем, а обломки большого парохода на берегу придавали еще более мрачный вид сцене.

Легко миновать это место мне не удалось. Девственницы хотели собрать дань даже со «Спрея», проходящего мимо мыса. Порывы дождя с северо-запада сменялись штормом с северо-востока. Я зарифил все паруса и уселся в каюте, чтобы хоть ненадолго сомкнуть веки, – я был так сильно впечатлен тем, что происходило в природе вокруг, будто сам воздух, которым я дышал, предупреждал меня об опасности. Вдруг мне послышалось, будто кто-то предупреждающе крикнул:

– Эй, на «Спрее»!

Я выскочил на палубу, недоумевая, кто бы это мог называть «Спрей» по имени, знающий его настолько, что узнал в кромешной темноте. Чернота ночи царила вокруг, за исключением видневшейся вдали на юго-западе знакомой белой дуги – ужасный признак шторма, быстро приближающегося от мыса Горн. У меня было только мгновение, чтобы спустить паруса и крепко все закрепить, когда он ударил, как выстрел из пушки. Он тяжело ревел на протяжении тридцати часов. Мое судно может нести только трижды зарифленный грот и фок-стаксель; при таких условиях оно крепко держалось на месте и не было выброшено из пролива. Когда ураганные шквалы достигали максимума, я убирал все паруса.

Ураган сменился сильным ветром, «Спрей» без происшествий прошел через пролив и 14 февраля 1896 года бросил якорь у Сэнди-Пойнт.

Сэнди-Пойнт, или Пунта-Аренас, – чилийский поселок, угольная станция, насчитывающая около двух тысяч жителей смешанной национальности, но в основном это чилийцы. Поселенцы на этой унылой земле оказались не в самом плохом положении: они преуспевали, занимаясь овцеводством, добычей золота и охотой. Однако с появлением недобросовестных торговцев жизнь патагонцев и огнеземельцев стала бедной. Большой процент в торговле занимала продажа «огненной воды». Если бы существовал закон, запрещающий продажу туземцам этой отравы, он бы все равно не соблюдался. Прекрасные представители патагонской расы, когда вечером встречали белого человека, так напивались, что поутру не могли даже вспомнить, кто украл у них пушнину.

Пунта-Аренас на тот момент был еще свободным портом, но таможенный пункт был в процессе строительства, и по его завершении будут портовые и таможенные сборы. Город охраняли солдаты полиции и своего рода народные дружинники, имевшие в руках оружие и взявшиеся за это дело на общественных началах, но, на мой взгляд, всякий раз, когда дело доходило до наказания, они убивали не того человека. Незадолго до моего приезда местный губернатор, находясь в веселом расположении духа, направил партию молодых головорезов совершить набег на поселение индейцев и уничтожить всех только за то, что где-то совершенно недавно напали на шхуну и вырезали на ней весь экипаж. В целом, место было довольно современным, и там выходили две газеты, думаю, даже ежедневно. Капитан порта, чилийский военно-морской офицер, посоветовал мне нанять людей, чтобы сражаться с индейцами, когда я отправлюсь дальше на запад по проливу, и советовал никуда не отплывать, пока не подойдет канонерское судно, которое поведет меня на буксире. Однако, переговорив в городе с людьми, я нашел только одного человека, готового присоединиться ко мне, и то при условии, что я должен найти еще одного компаньона и собаку. Но, так как никто больше не изъявил желания пойти со мной, а я не желал видеть на борту собаку, я больше не говорил на эту тему, а просто зарядил свои ружья. В этот момент на помощь пришел капитан Педро Замблих, австриец по национальности и человек с большим опытом, который

дал мне сумку обойных гвоздей, что было намного ценнее, чем любая охрана и все собаки Огненной Земли. Вначале я возражал, так как не видел, где на моем судне можно применить гвозди. Моя неосведомленность вызвала у него улыбку, и он настоял на том, что я найду им применение.

– Вы должны пользоваться ими с осторожностью, – произнес он, – главное, не наступайте на них сами.

Получив этот намек относительно их применения, я сразу понял, как сохранить палубу судна ночью, не прибегая к излишнему наблюдению.

Замблих проявил большой интерес к моему путешествию, и после мешка гвоздей он доставил на борт мешки с печеньем и большое количество копченой оленины, при этом заявив, что мой хлеб (это были обыкновенные легко ломающиеся морские галеты) не такой питательный, как его. Хотя тот был так тверд, что сломать я его мог только при помощи удара добротной киянкой. Затем он дал мне со своего шлюпа компас, который, безусловно, был лучше моего, и даже предложил собственный грот, если я приму этот его дар. Этот большой души человек принес мне сосуд с золотым песком и умолял меня взять его с собой, потому как золото может пригодиться мне в моем дальнейшем путешествии. Но я был уверен в успехе своего предприятия и без этого ощутимого расхода со стороны моего друга. Как оказалось, гвозди, подаренные Замблихом, оказались более ценными, чем золото.

Капитан порта, обнаружив, что я полон решительности продолжать свое путешествие в одиночку, не стал больше выдвигать никаких возражений, но посоветовал мне, в случае, если дикари попытаются окружить шлюп на своих каноэ, стрелять метко, начать делать это вовремя и без нужды никого не убивать, что я чистосердечно пообещал. После этих нехитрых предписаний офицер бесплатно выдал мне разрешение покинуть порт, и в тот же день, 19 февраля 1896 года, я отплыл. Не скрою, меня посещали странные и волнующие мысли относительно моего путешествия, в котором меня ждали неведомые приключения и встречи с жителями Огненной Земли.

Попутный ветер за один день довел меня из Сэнди-Пойнт до бухты Сан-Николае, где, как мне сказали, я мог повстречать дикарей; но, не видя никаких признаков жизни, я встал на якорь на глубине восьми саженей воды, где и простоял всю ночь под высокой горой.

Здесь я получил свой первый опыт борьбы с внезапными шквалами, называемыми «вилли-воуз», которые господствуют, начиная с этого места и дальше через пролив к Тихому океану. Это были концентрированные порывы ветра, которыми Борей трепал вершины окрестных гор. Мощный удар такого шквала способен опрокинуть корабль, даже если он без парусов, – эти бури возникают очень часто, но и на короткое время.

20 февраля – в день моего рождения – я оказался в полном одиночестве, если не считать летающих поодаль птиц. В этот день я миновал мыс Фроуард, самую южную точку американского континента. На рассвете «Спрей» готов был отправиться вперед.

Шлюп, гонимый попутным ветром, прошел тридцать миль дальше по курсу и оказался в бухте Фортеस्कью, где сразу же со всех сторон зажглись сигнальные костры туземцев. Облака летели над горой с запада весь день, ночью сопутствующий мне восточный ветер стих, и на смену ему с запада налетел сильный шторм. В полночь я бросил якорь с подветренной стороны небольшого острова, а затем приготовил себе чашку кофе, в котором катастрофически нуждался. Сказать по правде, нелегкая борьба с мощными шквалами и встречным течением вымотала все мои силы. Убедившись, что якорь хорошо держит, я выпил напиток и в честь этого назвал место моей стоянки Кофе-Айленд (Кофейным островом). Он лежит к югу от острова Чарльз и отделен от него узким проливом.

На следующее утро при дневном свете «Спрей» продолжил путь, но сильные порывы ветра вынудили его укрыться в одной из бухт острова, продвинувшись вперед всего на две с половиной мили. Здесь в течение двух дней он простоял, никем не тронутый, бросив оба

якоря на поросшее бурными водорослями дно. Тут он мог под прикрытием спокойно переждать, пока не стихнет ветер. В течение двух дней ветер дул так сильно, что ни одно судно не смогло бы выйти в пролив, а туземцы, судя по всему, находились в других отдаленных местах своей охоты, так что стоянка у острова была вполне безопасной. Наконец сильный ветер утих и наступила ясная погода, я поднял якоря и отправился вдоль пролива.

И сразу же из бухты Фортескью за мной погнались дикари на своих каноэ. Ветер стихал, и они подошли к «Спрею» на расстояние, с которого было слышно, что говорят. Когда они перестали грести, то какой-то кривоногий дикарь встал и прокричал мне:

– Яммершунер! Яммершунер!

Что означало «дай мне».

– Нет! – крикнул я в ответ.

Я быстро ушел в каюту и тут же вылез через передний люк, накинув другую одежду. Таким образом я дал понять, что нас уже двое. Затем я напялил одежду на отпиленный еще в Буэнос-Айресе кусок бушприта и привязал к чучелу веревку, чтобы, дергая за нее, придать третьему «матросу» подвижность. Нас теперь было трое, но туземцы стали приближаться еще быстрее, чем раньше. В ближайшем ко мне каноэ я увидел, помимо четверых гребцов, еще несколько человек, лежавших на дне лодки. Когда островитяне подплыли на 80 ярдов, я выстрелил в направлении передней лодки, что заставило гребцов на минуту остановиться. Увидев, что они продолжают грести, я выстрелил вторично, и пуля прошла так близко от кричавшего «Яммершунер», что он, изменив свои намерения, со страхом крикнул: «*Bueno ja via Isla!*» («Пошел быстро к острову!») – и, усевшись на место, время от времени проводил рукой по правому борту.

Нажимая спусковой крючок, я вспомнил о совете, который мне дал капитан порта, а потому целился очень тщательно. Но мой выстрел миновал Черного Педро, а это мог быть только он – главарь шайки, совершившей множество кровавых злодеяний. Теперь он повернул к берегу, а его сообщники последовали за ним. Я опознал Черного Педро по окладистой бороде (коренные жители Огненной Земли не носят бород) и манере изъясняться на испанском жаргоне. Этот мерзкий пришелец был самым злостным убийцей на Огненной Земле, где его на протяжении двух лет разыскивали местные власти.

Так закончился мой первый день пребывания здесь. К полуночи я отдал якорь в бухте Трех Островов, находящейся в двадцати милях от бухты Фортескью. На противоположном берегу я видел сигнальные огни, и до меня доносился лай собак. Но место стоянки было пустынно. Я давно заметил, что там, где птицы сидят спокойно, а морские котики лежат на скалах, людей не встретишь. В этих краях редко увидишь котиков, но в бухте Трех Островов я увидел одного на скале и обнаружил другие приметы, свидетельствующие об отсутствии людей.

На следующий день снова дул шквалистый ветер, и, хотя «Спрей» стоял с подветренной стороны, шлюп дрейфовал вместе с якорями и мне пришлось продвигаться дальше в бухту, в более спокойную заводь. В другое время или в ином месте выбор подобной стоянки можно было бы считать необдуманным шагом, но сейчас я понимал, что ветер, заставивший искать здесь убежища, воспрепятствует туземцам переправиться через пролив.

Захватив с собой ружье и топор, я без всяких опасений отправился на берег и наколот добрую меру дров, которые в несколько приемов перевез на моей плоскодонке. Хотя я и был уверен в отсутствии людей, я ни на минуту не разлучался с ружьем и чувствовал себя в безопасности, лишь имея перед собой открытое пространство 80 ярдов.

На этом острове растет редкий лес: какая-то разновидность бука и высокие кедры. И те и другие – отличное топливо. Даже зеленые ветви бука, содержащие много смолы, великолепно пылали в моей большой печке. Я так подробно описываю заготовку дров для того, чтобы мой читатель знал во всех подробностях, как осторожен я был на протяже-

нии всей поездки и какие меры мне приходилось предпринимать, чтобы обезопасить себя как от живых существ, так и от сил природы.

Утром, когда шторм стих, «Спрей» попытался выйти в плавание, но вновь поднявшийся ветер заставил его вернуться в прежнее убежище. Только на следующий день мне удалось отправиться дальше и достичь находившейся отсюда всего лишь в нескольких милях бухты Борджиа, где время от времени останавливаются разные корабли. Об их стоянках свидетельствовали прибитые к деревьям доски с написанными на них датами стоянок и наименованиями судов. Других признаков пребывания здесь людей я не обнаружил. Внимательно осмотрев это мрачное место в подзорную трубу я собрался съехать на плоскодонке на берег, но тут появилось чилийское военное судно «Хьюмель», и прибывшие в гости офицеры посоветовали не задерживаться здесь ни одного часа. Уговаривать меня не пришлось: я с радостью принял любезное предложение командира корабля отбуксировать меня на восемь миль, до следующей якорной стоянки, называемой «ущельем», где мог чувствовать себя в безопасности от обитателей Огненной Земли.

К месту новой стоянки я прибыл темной ночью, с гор дул резкий ветер. О том, что представляет собой погода в Магеллановом проливе, можно судить по тому, что «Хьюмель» – отлично оснащенное и мощное судно, пытавшееся на следующий день продолжить плавание, – было принуждено силой ветра вернуться на якорную стоянку и отстаиваться здесь до тех пор, пока шторм не стихнет. И «Хьюмелю» повезло – ему удалось благополучно вернуться.

Встреча с этим кораблем была для меня благодеянием. На «Хьюмеле» служили первоклассные офицеры, воспитанные как настоящие джентльмены, а устроенный на корабле импровизированный прием был непревзойденным. Мичман исполнял народные песни на французском, немецком и испанском языках, а одну песню спел, как он уверял, по-русски. А если слушатели и не понимали какого-либо из языков, то это никак не отражалось на общем веселье.

На следующий день я остался в одиночестве: «Хьюмель», воспользовавшись прекращением шторма, продолжил свое плавание. Я же провозился еще день, запасаясь водой и топливом. Установилась отличная погода, и, закончив работы, я покинул это унылое место.

Мне нечего добавить к тому, что здесь рассказано о моем путешествии через Магелланов пролив. Много раз «Спрей» отдавал и выбирал якорь, много дней он боролся со встречным течением, сносившим его на мили в сторону. В конце концов он достиг бухты Тамар, к востоку от мыса Пилар, где встал на якорь вблизи порта. Здесь я ощутил дыхание великого океана, лежавшего передо мной. Я знал, что оставляю позади целый мир и открываю новый, лежащий впереди. Миновали все грозившие мне опасности. Впереди виднелись громады черных и безжизненных гор, какой-то отпечаток бесконечно неизведанного лежал на этой земле. На вершине, находящейся позади бухты Тамар, виднелся небольшой береговой знак, свидетельствовавший о том, что здесь побывал человек. Кто знает, может быть, он умер от одиночества и горя! Это место, лишенное признаков растительности, вовсе не располагало к наслаждению прелестями одиночества.

На всем пути к западу от мыса Фроуард я не обнаружил каких-либо животных, кроме принадлежавших островитянам собак. Этих-то было достаточно – днем и ночью я слышал их лай. Крик дикой птицы, которую я считал полярной гагарой, зачастую выводил меня из равновесия своей пронзительностью. Иногда я видел уток особой породы. Они никогда не летают, но, спасаясь от опасности, шлепают крыльями по воде, словно по воздуху, и двигаются быстрее гребной лодки или каноэ. Несколько встреченных морских котиков были очень пугливы, а рыб я почти не видел. Правда, во время этого плавания мне было не до рыбной ловли. В проливе я обнаружил огромное количество великолепных двустворчатых раковин, и мой улов был отличным. Затем мне встретились лебеди размером меньше мускусной

утки. Их легко было подстрелить, но, находясь в одиночестве в этом мрачном крае, я не считал возможным уменьшать количество его обитателей, поскольку это далеко выходило за пределы необходимости самообороны.

Глава VIII

От мыса Пилар в Тихий океан. Буря отбрасывает «Спрей» к мысу Горн. Самое значительное морское приключение капитана Слокама. Снова в Магеллановом проливе после прохода через пролив Кокберна. Туземцы знакомятся с обойными звездами. Полоса жестоких ветров. Путь снова лежит на запад.

3 марта «Спрей» вышел из бухты Тамар в направлении мыса Пилар. Ветер дул с северо-востока и, пользуясь им, я рассчитывал отойти подальше от берега, но тут мне не повезло. Вскоре пошел дождь и тучи на северо-западе начали сгущаться, что не предвещало ничего хорошего. «Спрей» быстро приближался к мысу Пилар и вошел в Тихий океан, где надвигающийся шторм искупал его с головы до пят. О возвращении не могло быть и речи, как бы я ни желал этого: берег был скрыт покровом ночи. Ветер еще сильнее посвежел, и мне пришлось взять третий риф, к тому же волнение стало жестоким. При такой погоде даже старые рыбаки вызывают к небесам: «Не забудь, о Боже, как мало мое судно и как безбрежен океан...»

Единственное, что я видел вокруг, были мерцающие гребни волн, скалившие белые зубы на раскачивавшийся «Спрей».

– Надо сделать все, чтобы уйти мористее! – воскликнул я и поднял все имеющиеся паруса.

Всю ночь «Спрей» шел под парусами, но 4 марта ветер перешел на юго-западный, потом неожиданно переменялся на северо-западный и задул с невероятной силой. Пришлось «Спрею» идти дальше без парусов, с голыми мачтами: ни одно судно на свете не смогло бы выстоять при таком сильном шторме. Я понимал, что шторм может продолжаться несколько дней, что двигаться в западном направлении вдоль берегов Огненной Земли невозможно и что придется направиться к востоку. Безопасности ради мне оставалось идти по ветру, и «Спрей» двинулся к юго-востоку, как бы собираясь обогнуть мыс Горн. Вокруг вздымались и опускались огромные волны, рассказывавшие нескончаемую повесть о море. Судьба была на стороне «Спрея». Он шел вперед с зарифленным стакселем и с выбранными втутую шкотами. Я вытравил за кормой два длинных троса, чтобы лучше держаться на курсе, хоть немного разбивать гребни волн, набегающих на корму, и уменьшить килевую качку, а руль закрепил в положении «прямо». И как бы ни безумствовал шторм, мое судно шло замечательно, а я считал, что мореходные достоинства «Спрея» выше всяких похвал. Закончив все работы, какие только можно было сделать для безопасности судна, я сварил котелок кофе и приготовил тушеную баранину с луком и картошкой: я потерял слишком много сил, чтобы еще и лишиться себя горячей пищи. Правда, во время отчаянной бури в районе мыса Пилар мой аппетит сильно уменьшился и некоторое время я даже ничего не стряпал. Говоря между нами, я страдал морской болезнью.

Первый день шторма был для «Спрея» серьезнейшим испытанием. Нигде в мире не встретишь такого бурного моря, как в диких окрестностях мыса Горн, а особенно возле мыса Пилар – угрюмого часового мыса Горн. Дальше от берега, где расстилалось величественное море, опасность была значительно меньше, и «Спрей» устремил туда свой бег, напоминая то птицу на гребне волны, то щепку, погружающуюся в морскую бездну. Дни проходили один за другим, полные напряжения и наслаждения.

На четвертый день шторм приблизил «Спрей» к мысу Горн, и тут я решил подсчитать расстояние и наметить курс в Порт-Стэнли на Фолклендских островах, где я мог бы привести в порядок такелаж. Но именно тогда сквозь просвет в облаках я увидел высокую гору, находившуюся примерно в семи лигах по левому траверзу. Воспользовавшись тем, что ветер несколько затих, я вместо разорванного в клочья грота поднял прямой парус. В дополнение к этому неудобному зарифленному парусу я поднял стаксель, выбрал тросы из-за борта

и, пользуясь попутным ветром, направил «Спрей» к тому, что мне казалось открывшимся передо мной островом. Так оно и было, хотя случилось вовсе не то, что я предполагал.

Я даже обрадовался перспективе снова войти в Магелланов пролив и вновь пробраться в Тихий океан, но не плавать у внешних берегов Огненной Земли в бурном море, где «Спрей» при одном поставленном и зарифленном стакселе содрогался от киля до клотика. Малейшее пренебрежение к безопасности судна могло привести к получению пробоины, хотя за все время плавания мне ни разу не пришлось прибегать к помощи помпы.

Идя под самым маленьким парусом, который я только мог поставить, «Спрей», подобно рысистой лошади, помчался к берегу. Я стоял у руля и правил так, чтобы «Спрей» не споткнулся ни об один гребень волны. Ночь наступила раньше, чем «Спрей» подошел к берегу. Теперь дорогу надо было искать почти на ощупь – перед собой я видел только буруны. Я повернул обратно, чтобы держаться подальше от берега, и тут же услышал рев бурунов по подветренному борту. Меня это озадачило, так как я считал, что здесь не должно быть прибрежного волнения. Тогда я отплыл подальше, снова повернул и вновь очутился среди бурунов. Пришлось уйти мористее, и весь остаток ночи я провел среди опасностей. Град и снег с дождем хлестали всю ночь напролет. Но какое это могло иметь значение!

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.