

Жюль Верн

# Плавающий город



Жюль Верн

**Плавающий город**

«Public Domain»

1870

## Верн Ж. Г.

Плавающий город / Ж. Г. Верн — «Public Domain», 1870

«Я прибыл в Ливерпуль 18 марта 1867 года, чтобы запастись местом на „Грэйт-Истерне“, отправлявшемся в Нью-Йорк несколько дней спустя. Путешествие по Атлантическому океану в Северную Америку на этом гигантском судне мне казалось очень заманчивым, что и неудивительно, так как „Грейт-Истерн“ представляет собой шедевр судостроительного искусства. Это не корабль, а целый плавающий город, часть графства, отделившаяся от английской почвы, чтобы, переплыв через океан, пристать к американскому материку. Я заранее представлял себе, как эта громада будет бороться с волнами, какую стойкость выкажет она среди стихий и как спокойно встретит бури, которые разрушают корабли, подобные „Вариоре“ и „Сольферино“. „Грейт-Истерн“ был интересен и с другой стороны. Будучи не только мореходной машиной, а являясь как бы отдельным мирком, он представлял обширное поле деятельности для наблюдательного человека, который мог проследить тут за развитием различных инстинктов и страстей, комических и трагических сторон жизни его многочисленных пассажиров...»

© Верн Ж. Г., 1870

© Public Domain, 1870

## Содержание

Глава первая	6
Глава вторая	8
Глава третья	11
Глава четвертая	13
Глава пятая	15
Глава шестая	16
Глава седьмая	18
Глава восьмая	19
Конец ознакомительного фрагмента.	21

# **Жюль Верн**

## **Плавающий город**

*Файл создан по изданию: Спб.: Издательство П.П.Сойкина, 1902 г.*

\* \* \*

## Глава первая

Я прибыл в Ливерпуль 18 марта 1867 года, чтобы запастись местом на «Грэйт-Истерне», отправлявшемся в Нью-Йорк несколько дней спустя. Путешествие по Атлантическому океану в Северную Америку на этом гигантском судне мне казалось очень заманчивым, что и неудивительно, так как «Грэйт-Истерн» представляет собой шедевр судостроительного искусства. Это не корабль, а целый плавающий город, часть графства, отделившаяся от английской почвы, чтобы, переплыв через океан, пристать к американскому матерiku. Я заранее представлял себе, как эта громада будет бороться с волнами, какую стойкость выкажет она среди стихий и как спокойно встретит бури, которые разрушают корабли, подобные «Вариоре» и «Сольферино». «Грэйт-Истерн» был интересен и с другой стороны. Будучи не только мореходной машиной, а являясь как бы отдельным мирком, он представлял обширное поле деятельности для наблюдательного человека, который мог проследить тут за развитием различных инстинктов и страстей, комических и трагических сторон жизни его многочисленных пассажиров.

Со станции я отправился в гостиницу «Адельфи», так как «Грэйт-Истерн» отправлялся в путь только 20 марта. Заинтересованный, однако, последними приготовлениями на корабле, я обратился к капитану Андерсону с просьбой разрешить мне тотчас же перебраться туда, на что тот дал свое полное согласие. На следующий день я добрался по разводным мостам до набережной Нью-Принца, где производится разгрузка многочисленных судов, приходящих из Беркенхеда, который расположен на левом берегу реки Мерси. Река эта, как и Темза, незначительна по протяженности, но очень глубока, так что в нее могут заходить самые большие грузовые суда, как, например, «Грэйт-Истерн», для которого вход в большую часть портов земного шара невозможен. Только благодаря глубине этих рек в их устьях и могли расположиться два огромных торговых города: Лондон и Ливерпуль, У пристани Нью-Принц стоял небольшой пароход, предназначенный для перевозки пассажиров на «Грэйт-Истерн». Я поместился на палубе вместе с рабочими и мастеровыми, отправлявшимися на корабль. Ровно в семь часов утра пароход полным ходом пошел вверх по Мерси. Не успели мы отойти от берега, как я увидел на пристани высокого молодого человека, наминавшего своей внешностью английского офицера. Мне показалось, что это один из моих друзей, капитан английского корпуса в Индии, которого я не видел уже несколько лет. Но я, конечно, ошибся, так как капитан Мак-Эльвин не мог уехать из Бомбея, не известив меня об этом. К тому же Мак-Эльвин был человек беззаботный и веселый; этот же незнакомец, хотя и походил на него, но был грустен и, казалось, глубоко страдал. Мне не удалось рассмотреть его повнимательнее, так как тендер быстро удалялся, и впечатление, произведенное на меня этим сходством, скоро изгладилося.

«Грэйт-Истерн» стоял на якоре почти в трех милях от Ливерпуля, вверх по реке. С набережной Нью-Принц его не было видно. Только когда мы обогнули берег в том месте, где река делает поворот, он вновь появился перед нами. Казалось, это был небольшой остров, наполовину окутанный туманом. Сначала мы увидели только носовую часть корабля, но когда пароход повернул, «Грэйт-Истерн» предстал перед нами во всю свою величину и поразил нас своей громадностью. Около него стояли три или четыре «угольщика», которые сыпали ему свой груз. Перед «Грэйт-Истерном» эти трехмачтовые суда казались небольшими барками. Гиганту ничего не стоило взять их в качестве паровых шлюпок. Тендер приближался к «Грэйт-Истерну» и, наконец, подойдя к бакборту остановился около широкой лестницы, спускавшейся с него. Палуба тендера пришлась на уровень ватерлинии «Грэйт-Истерна», на два метра поднимавшейся над водой вследствие его неполной загрузки.

Рабочие быстро взбирались по лестнице, я же, подобно туристу, рассматривающему здание, закинув голову, любовался огромными колесами «Грэйт-Истерна». Сбоку колеса эти казались недостаточно массивными, несмотря на то, что длина их спиц равнялась четырем метрам,

зато спереди они имели вид монумента. Арматура их была необыкновенно изящна, а устройство ступиц этой главной точки опоры всей системы и вообще весь этот сложный механизм, наполовину скрытый огромными барабанами, буквально поражал ум и вызывал мысль о какой-то страшной, таинственной силе. С какой энергией эти деревянные лопасти, приведенные в движение, должны рассекают волны, разбивающиеся теперь о них! Какой ужасный грохот раздастся, когда «Грейт-Истерн» на полном ходу будет работать колесами в пятьдесят три фута в диаметре и сто шестьдесят футов в окружности, причем каждое из них весит девяносто тонн и делает одиннадцать оборотов в минуту! Почти все пассажиры высадились с тендера. Я, в свою очередь, стал подниматься по железной лестнице и через несколько минут был на палубе парохода.

## Глава вторая

На палубе еще кипела работа. Трудно было представить себе, что творится на корабле, такая масса народу была там. Рабочие, механики, офицеры, экипаж, мастеровые и посторонние посетители сновали взад и вперед, бесцеремонно толкая друг друга. Одни возились на палубе, другие в машинном отделении, третьи взбирались на мачты; словом, происходила суматоха, не поддающаяся никакому описанию. Тут подвижные краны поднимали чугунные массы, там, с помощью парового ворота, втаскивались тяжелые дубовые доски. Над машинным отделением, как металлическое бревно, раскачивался медный цилиндр. Спереди по мармовым мачтам со скрипом поднимались реи, сзади громадные леса скрывали какое-то недостроенное здание. Кто плотничал, кто строил, кто красил среди страшного шума и полнейшего беспорядка. Наконец принесли мой багаж. Я хотел видеть капитана Андерсона, но мне сказали, что его еще не было на корабле. Один из матросов позаботился о моем размещении и велел отнести мои вещи в одну из нижних кают.

– Послушайте, любезный, – сказал я ему, – отплытие корабля назначено на двадцатое марта, но все эти работы ведь немислимо окончить за сутки. Когда же, наконец, мы выйдем из Ливерпуля?

Но он ушел, не ответив на мой вопрос, так как знал столько же, сколько и я. Оставшись один, я решил ознакомиться с этим гигантским муравейником и, подобно путешественнику, попавшему в чужой город, стал осматривать все его закоулки.

На палубе была черная грязь, та британская грязь, которая обыкновенно покрывает улицы английских городов. Местами извивались зловонные ручейки. Словом, все напоминало один из грязнейших кварталов, находящихся на окраинах Лондона. Я шел вдоль палубных кают, тянувшихся по кормовой части корабля; между ними и сетками по обеим сторонам были две широкие улицы, или, вернее, два бульвара, на которых толпилась масса народу.

Этим путем я дошел до центра корабля и очутился между барабанами, соединенными двойной системой мостов.

Здесь передо мной открылась бездна, предназначенная для машинных приборов колесного механизма. Полсотни человек работали там, наполняя воздух оглушительным шумом и непрерывным стуком.

Бросив беглый взгляд на производившиеся работы, я отправился дальше, на переднюю часть корабля. Тут обойщики отделявали великолепное помещение в четырнадцать окон, называвшееся «smoking room», то есть курительная комната, и представлявшее собой изящное кафе этого плавающего города. Миновав треугольную площадку, я очутился у самого форштевня, отвесно спускавшегося на поверхность воды; тут я оглянулся и увидел сквозь туман противоположный конец корабля на расстоянии более двухсот метров.

Медленно пробирался я назад, остерегаясь раскачивавшихся блоков, подвижных кранов и целого фейерверка вылетающих из кузницы искр. Среди тумана и черного дыма «угольщиков» едва виднелись верхушки мачт, достигавших двухсот футов высоты. Пройдя мимо спуска в машинное отделение, я увидел влево от себя небольшую гостиницу, далее тянулся боковой фасад великолепного здания, крыша которого представляла собой террасу с неоконченными еще перилами. Наконец, я добрался до задней части корабля, где механики устанавливали паровую машину. Машина эта состояла из двух горизонтальных поршней. Она показалась мне очень сложной, и хотя я не совсем хорошо понимал ее назначение, тем не менее пришел к заключению, что здесь, как и в других местах, было еще очень много работы.

Теперь объясню в нескольких словах, почему на «Грейт-Истерне» производились все эти работы и перестройки.



Сделав двадцать рейсов между Англией и Америкой и получив в одном из них значительные повреждения, этот огромный корабль, предназначенный для перевозки путешественников, казался более ни на что не годным и был окончательно заброшен. Но когда первые попытки проложить кабель для подводного телеграфа не удались вследствие недостаточной тоннажности судов, на которых его перевозили, то инженеры вспомнили о «Грейт-Истерне». Только он мог вместить три тысячи четыреста километров проволоки, весившей четыре с половиной тонны. Он один благодаря своей устойчивости мог исправно погрузить и проложить этот кабель по дну океана. Но чтобы приспособить его для этой операции, нужно было сделать некоторые изменения в его устройстве; так, из шести котлов пришлось уничтожить два и удалить одну из трех палуб. На освободившиеся места поставлены были огромные резервуары с водой, которая предохраняла опущенный туда кабель от соприкосновения с воздухом. Таким образом, проволока, переходя из этих плавучих озер прямо в океан, не подвергалась влиянию атмосферы.

Когда работы по прокладке кабеля благополучно окончились, «Грейт-Истерн» снова был предан забвению. Но вот, с открытием Всемирной выставки 1867 года французская компания под названием «Общество эксплуатации „Грейт-Истерна“» с основным капиталом в два миллиона франков решила воспользоваться этим судном для перевозки пассажиров через океан. Корабль снова пришлось перестраивать. Впервые, надо было, убрав резервуары, поставить на прежнее место паровые котлы и трубы. Затем устроить помещения для нескольких тысяч путешественников, выстроить новые помещения для залов и столовых и, наконец, приготовить три тысячи коек в недрах его гигантского корпуса.

«Грейт-Истерн» был зафрахтован за двадцать пять тысяч франков в месяц. С фирмой «Ж. Форрестер и К<sup>о</sup>» в Ливерпуле были заключены два контракта: один на сумму в пятьсот тридцать восемь тысяч семьсот пятьдесят франков за установку новых котлов и трубы; другой же, в шестьсот шестьдесят две тысячи пятьсот франков, – за устройство помещений и капитальный ремонт корабля.

Прежде всего был тщательно освидетельствован и отремонтирован корпус. Затем приступили к установке котлов и переделке колес и, наконец, для управления рулем посредством пара в задней части корабля устанавливалась машина, над которой и работали механики. Устройство ее было таково, что рулевой, стоя на центральном мостике и наблюдая за стрелкой циферблата, которая во всякое время определяла курс судна, мог легко изменить его, стоило лишь протянуть руку и повернуть небольшое вертикальное колесо. Все клапаны тотчас открывались, пар из котлов, быстро проходя по трубам, наполнял оба цилиндра, поршни начинали двигаться, и руль послушно повиновался. При исправном действии всей системы один человек мог легким движением руки управлять всей колоссальной массой «Грейт-Истерна».

В течение пяти дней работы производились с лихорадочной поспешностью, так как проволока наносила значительные убытки предпринимателям. Отплытие было окончательно назначено на 20 марта, а между тем еще накануне 20-го палуба корабля была загромождена лесами.

Но вот мало-помалу все стало приводиться в порядок. Леса были сняты, подвижные краны убраны, последние болты загнаны, гайки ввинчены и резервуары наполнены маслом. Главный инженер приступил к пробе паровиков. Огромные клубы пара наполнили машинное отделение. Стоя около люка, весь окутанный этими горячими испарениями, я не мог ничего видеть из того, что там происходило, но в ушах моих раздавался шум приведенных в действие длинных поршней и огромных цилиндров. Под барабанами слышалось клокотание, колеса медленно поворачивались и пенили воду. Сзади работал гребной винт. Обе машины, несколько не зависящие друг от друга, были в полной исправности.

Около пяти часов вечера к нам подошел паровой катер, предназначенный для «Грейт-Истерна». Сначала подняли на палубу все подвижные части этого катера, но когда дело дошло

до него самого, то оказалось, что вследствие необычайной тяжести стального корпуса поднять его на корабль не было никакой возможности, и от катера пришлось отказаться. Впрочем, на баканцах «Грейт-Истерна» в виде ожерелья висели уже шестнадцать шлюпок.

Итак, к вечеру почти все было готово. На палубе не осталось и следа вчерашней грязи. Погрузка тоже была окончена. Погреба, люки и кладовые наполнились съестными припасами, каменным углем и товарами, но корабль все еще не сидел на девять метров в воде; это обстоятельство хотя и значительно ослабляло работу колес, но не мешало двинуться в путь, а потому я лег спать в полной надежде оказаться на следующий день в открытом море. И не ошибся. 20 марта на рассвете на мачтах «Грейт-Истерна» развевались американский, английский и французский флаги.

## Глава третья

«Грейт-Истерн» отправлялся в путь. Дым поднимался уже из всех труб. Несколько матросов суеились около пушек, которые должны были салютовать Ливерпулю. Марсовые караульные взбирались на реи и отвязывали снасти. Около 11 часов обойщики и мастеровые окончили работу и перебрались на тендер, который должен был доставить их на берег.

Погода была очень хорошая, солнце часто выглядывало из-за быстро несущихся облаков. На море был, вероятно, сильный ветер, вызывающий волнение, но «Грейт-Истерн» не боялся его.

Все служащие были на своих местах. Во главе команды корабля находились капитан, его помощник, два старших лейтенанта и пять младших, из которых один был француз М. Г. и один волонтер, тоже француз.

Капитан Андерсон был известен в английском коммерческом флоте как отличный моряк. Кроме того, ему удалось проложить кабель, чего не могли сделать его предшественники. За успех в этом деле, которому в значительной степени способствовал «Грейт-Истерн», он был награжден королевой титулом «сэр». Это был очень симпатичный мужчина, лет пятидесяти. Рыжеватый блондин, высокого роста, с круглым, улыбающимся лицом. Как истый англичанин, он отличался невозмутимым спокойствием; голос у него был приятный, держался он всегда прямо, никогда не ходил заложив руки в карманы, всегда был аккуратно одет и в свежих перчатках. Из кармана его синего сюртука с тройным золотым галуном в виде особой приметы всегда выглядывал кончик белого носового платка.

Его помощник совсем не походил на него. Это был маленький, подвижный человек, очень загорелый, со слегка слезящимися глазами, с черной бородой и кривыми ногами, твердо ступающими во время самой сильной качки. Энергичный, живой, он громко и отрывисто отдавал приказания, которые хриплым голосом повторял шкипер. Помощник, как мне казалось, был флотский офицер, на время прикомандированный к «Грейт-Истерну», настоящий «морской волк», прошедший, вероятно, школу опытного французского адмирала, который не отступал ни перед какой опасностью.

Кроме вышеупомянутых лиц на корабле были главный инженер и от восьми до десяти офицеров, в ведении которых находилась механическая часть. В распоряжении у них был целый батальон из двухсот пятидесяти кочегаров, смазчиков и прочих.

Этот батальон работал день и ночь, так как на корабле было десять котлов и каждый из них нагревался десятью печами.

Экипаж корабля состоял из ста человек. Тут были шкиперы, подшкиперы, марсовые караульные, рулевые, матросы и юнги. Кроме того, двести человек прислуживали пассажирам.

Итак, каждый был на своем посту.

Лоцман, который должен был вывести «Грейт-Истерн» из Мерси, еще накануне прибыл на корабль. Тут же был и другой лоцман, француз, который отправлялся с нами в Нью-Йорк и был обязан на обратном пути ввести «Грейт-Истерн» в Брестский рейд.

– Наконец я начинаю верить в то, что мы сегодня двинемся в путь, – сказал я лейтенанту М. Г.

– Задержка только за пассажирами, некоторые из них до сих пор не прибыли на корабль, – ответил мой соотечественник.

– Сколько всего пассажиров на «Грейт-Истерне»?

– Тысяча двести или тысяча триста. «Население большого предместья!» – подумал я. Около половины двенадцатого показался тендер, переполненный пассажирами. Тут были, как оказалось, и калифорнийцы, и канадцы, и перуанцы, и южные американцы, и англичане, и немцы, и, наконец, два-три француза.

Как на самых замечательных из числа прибывших мне указали на знаменитого Цирува Филда из Нью-Йорка, на уважаемого Джона Розе из Канады и на некоторых других. Основатель «Общества эксплуатации „Грейт-Истерна“» некий Жюль Д., внесший в предприятие двадцать тысяч франков, тоже был на пароходе.

Подойдя к трапу штирборта, тендер остановился. Началась высадка пассажиров и переноска багажа; это происходило, однако, без всякой суеты, словно каждый входил в свою собственную квартиру.

Поднявшись на палубу, каждый пассажир первым делом отправлялся в столовую, чтобы положить на один из приборов свою визитную карточку или просто клочок бумаги, на котором карандашом было написано его имя. Этого было достаточно, чтобы удержать постоянное место за столом. Кстати, в это время подавали завтрак, и через несколько минут все места были заняты.

Я остался на палубе, чтобы проследить подробности отплытия. К половине первого весь багаж был перегружен. Огромные ящики и тюки с товарами лежали рядом с изящными саквояжами; тут были и мешки всевозможной величины, и английские или американские чемоданы, которые отличаются своей роскошью, блеском медных украшений и толстыми парусиновыми чехлами с большими инициалами. Но вскоре все это было убрано; рабочие и носильщики спустились на тендер, который тотчас отчалил от «Грейт-Истерна», осыпав его борта потоком брызг.

Я направился на носовую часть корабля, как вдруг увидел того самого молодого человека, который привлек мое внимание на пристани Нью-Принца. Заметив меня, он остановился и подал мне руку.

– Фабиан! – воскликнул я, здороваясь с ним. – Вы ли это?

– Я, дорогой мой друг!

– Значит, это вас я видел на пристани несколько дней тому назад?

– Вероятно, – сказал он, – только я вас не заметил.

– Вы отправляетесь в Америку?

– Да. Я решил, что лучше этого путешествия ничего нельзя придумать для отпуска в несколько месяцев.

– Какая счастливая случайность, что для своего путешествия вы выбрали «Грейт-Истерн»!

– Это вовсе не случайность, дорогой друг. Прочтя в газетах ваше имя в числе пассажиров «Грейт-Истерна», я решил попутешествовать в вашем обществе, тем более что мы с вами не виделись уже несколько лет.

– Вы прямо из Индии?

– Да, третьего дня я прибыл в Ливерпуль на «Годи-вере».

– Какова же цель вашего путешествия, Фабиан? – спросил я, всматриваясь в его бледное и грустное лицо.

– Немножко развлечься, если это возможно, – ответил капитан Мак-Эльвин, с чувством пожимая мне руку.

## Глава четвертая

Расставшись со мной, Фабиан отправился посмотреть каюту Э 73, обозначенную на его билете, я же продолжал свои наблюдения.

Из широких труб парового корабля клубился густой дым; пар, вырывавшийся с оглушительным свистом из выводных труб, в виде мельчайших капель падал на палубу. Шум воды показывал, что производилась проба машин. Инженер объявил, что давление достаточное и что можно двинуться в путь.

Когда пришло время поднимать якоря, то оказалось, что сделать это чрезвычайно трудно, так как корабль под влиянием прилива и сильного юго-западного ветра крепко натянул цепи. Якорная лодка подошла к цепям, но ее кабестанов было недостаточно, и пришлось пустить в ход механические приспособления, которыми располагал «Грейт-Истерн».

На передней части корабля находилась машина в семьдесят лошадиных сил, специально предназначенная для поднятия якорей. Стоило только наполнить цилиндры паром, чтобы тотчас же получить сильное давление, непосредственно направленное на кабестаны. Но эта машина, несмотря на всю свою силу, не могла ничего сделать без посторонней помощи. Капитан Андерсон поставил около пятидесяти матросов, которые должны были вертеть шпиль. Якоря стали медленно подниматься.

В это время я был в числе других пассажиров на рангоуте. Мы внимательно следили за всеми подробностями этой процедуры. Стоявший возле меня путешественник был, по-видимому, чрезвычайно недоволен той медлительностью, с которой производилась работа. Он то и дело пожимал плечами и подсмеивался над несостоятельностью машины. Небольшого роста, худой, нервный, с крошечными глазками, человек этот обладал необыкновенной способностью во всем подмечать смешную сторону, вследствие чего ироническая улыбка не сходила с его лица. Когда я узнал его ближе, он оказался приятным собеседником.

– Ведь я думал до сих пор, – сказал он, обращаясь ко мне, – что машины существуют для облегчения работы людей, а тут, оказывается, люди помогают машинам!

Я собирался ему ответить, как вдруг раздался страшный крик.

Собеседника моего и меня с силой отбросило вперед. Матросы, работавшие у шпиля, все до единого были сбиты с ног; одни поднимались, а другие лежали без движения на палубе.

Оказалось, что шестерня колеса лопнула, а кабестан, под тяжестью цепей повернувшись назад, сбил с ног матросов, нанеся им сильные удары в грудь и в голову; четверо матросов были убиты и двенадцать ранены. В числе последних оказался и начальник экипажа, шотландец из Данди. Все бросились на помощь к несчастным. Раненые были перенесены в лазарет, устроенный в задней части корабля, четверых же убитых нужно было перевезти на берег. По сигналу, данному с «Грейт-Истерна», тендер повернул обратно и через несколько минут снова пристал к кораблю. На «Грейт-Истерне» эта катастрофа не произвела сильного впечатления, так как англосаксы, вообще довольно равнодушно относящиеся к смерти людей, в погибших матросах видели не что иное, как сломанные спицы колеса, которые можно заменить другими.

Я подошел к борту. Лестница была еще спущена, Четыре трупа, обернутые в одеяла, были положены на палубу тендера. Один из докторов, служивших на корабле, должен был проводить их до Ливерпуля и как можно скорее вернуться обратно.

Как только тендер отошел, матросы принялись за мытье палубы, забрызганной кровью.

Один из пассажиров, слегка раненый осколком вымбовки, тоже высадился на тендер, не желая далее оставаться на «Грейт-Истерне».

– Хорошее начало, нечего сказать, – промолвил господин с иронической физиономией, стоя позади меня.

– Напротив, очень плохое, – ответил я ему. Затем я спросил, с кем имею честь говорить.

– Я доктор Питферж, – сказал он, и таким образом мы познакомились.

## Глава пятая

Снова приступили к поднятию якорей. С помощью лодки, предназначенной для этого, их удалось наконец сдвинуть с места. На башне Беркенхеда пробило четверть второго. Надо было торопиться с отплытием, чтобы воспользоваться приливом. Капитан и лоцман поднялись на мостик. Один из лейтенантов встал у сигнального винтового аппарата, другой у сигнального аппарата колес, штурман поместился между ними около маленького колеса, приводящего в движение руль.

Кроме того, еще четыре штурмана были приставлены к большим рулевым колесам, чтобы пустить их в ход в случае слабого действия паровой машины.

Наконец раздалась команда к отплытию. Медленно стали работать колеса, вода позади заволновалась, зашумела от действия гребного винта, и огромный корабль двинулся вперед.

Передний рангоут был занят пассажирами, рассматривавшими окрестности.

Река Мерси была загромождена стоящими на якорях и снующими взад и вперед судами, но, руководимый опытным кормчим, корабль умело лавировал между ними. Был момент, когда мне казалось неизбежным столкновение с трехмачтовым судном, однако все обошлось благополучно, к счастью для него, так как в сравнении с «Грейт-Истерном» оно казалось одной из тех маленьких лодочек, которые дети обыкновенно спускают в бассейнах Грин-парка или Серпентейн-Ривер.

Вскоре мы поравнялись с ливерпульской пристанью, но прощального салюта не последовало из уважения к только что погибшим матросам, трупы которых в это время переносили на берег. Громкие крики «ура» заменили выстрелы, выражающие обыкновенно последний национальный привет. На пароходе все засуетились. Одни хлопали в ладоши, другие махали руками и платками, полные энтузиазма, проявляемого англичанами при отплытии всякого судна, иногда даже простой яхты, отправляющейся на прогулку. Надо было видеть, с каким увлечением тысячи любопытных, находившихся на улицах Ливерпуля и Беркенхеда, отвечали на эти приветствия. Шлюпки, переполненные пассажирами, то и дело сновали по реке. Матросы «Лорда Кнайда», стоявшего на якоре, взбирались на высокие реи и оттуда приветствовали великана. Флаги беспрестанно поднимались и опускались в честь «Грейт-Истерна». На всех кораблях гремела музыка, которую не в состоянии были заглушить неистовые крики «ура», раздававшиеся с берега. Но вот крики эти стали слышаться все слабее, дома встречались реже, потянулись дачи, и наконец с левого берега Мерси, где находились платформа маяка и бастионный вал, раздалась последние приветствия.

В три часа «Грейт-Истерн» вошел в пролив Святого Георга. Дул сильный юго-западный ветер. На море поднималась качка, но на корабле она совсем не ощущалась.

Около четырех часов капитан Андерсон приказал остановиться, так как нас нагонял на всех парах тендер. Возвратившийся на нем доктор с величайшим трудом взобрался на палубу по веревочной лестнице, спущенной с корабля. Гораздо ловчее его оказался кормчий, который вывел корабль. Он быстро спустился в шлюпку и через несколько минут был уже на прелестной маленькой шхуне, предназначенной для его возвращения в Ливерпуль.

Мы снова двинулись в путь, увеличив ход. Несмотря на сильный ветер, корабль не поддавался ни боковой, ни килевой качке. Стало темнеть, и с наступлением ночи берег Валлийского графства совершенно исчез из виду.

## Глава шестая

На следующий день, 27 марта, «Грейт-Истерн» шел вдоль неровного берега Ирландии.

Моя каюта находилась в первом этаже носовой части корабля. Это была маленькая комната, очень светлая, благодаря двум широким люкам. Каюты второго этажа отделяли ее от общего зала, так что мне не было слышно ни шума голосов, ни звуков роялей, на которых всегда кто-нибудь брэнчал. Комната эта походила на уединенную хижину, находящуюся на окраине шумного города. Обстановка ее состояла из диванчика, кушетки и умывальника.

В семь часов утра я вышел на палубу. Там было уже несколько пассажиров. Нас слегка покачивало. Несмотря на сильный ветер, море, однако, не могло чересчур разыгаться, так как в этом месте оно было защищено берегом.

Поднявшись на рангоут, я стал любоваться длинным профилем этого берега, названного изумрудным благодаря покрывавшей его зелени. Несколько уединенных домиков и белый дымок проходившего между холмами поезда оживляли ландшафт.

Море, отделявшее нас от суши, было грязно-зеленого цвета. Ветер усиливался. «Грейт-Истерн», не будучи еще на полном ходу, то и дело обгонял пароходы, из труб которых клубился густой черный дым.

Вскоре мы увидели Квин-Таун, маленький порт с целой флотилией рыбаков.

Все проходящие мимо пароходы и корабли сдают здесь почту, которая через несколько часов доставляется поездом в Дублин. Там ее ожидает пакетбот, проходящий пролив с быстротой восемнадцати миль в час и сдающий ее в Ливерпуль. Отправленная таким способом корреспонденция приходит на день раньше той, которую доставляют самые быстроходные трансатлантические суда.

Не успел я спуститься на палубу, как увидел капитана МакЭльвина. С ним шел молодой человек, высокого роста, блондин, по походке и по манерам типичный английский офицер.

– Позвольте представить вам моего друга, Арчибальда Корсикана, капитана Двадцать второго полка английского корпуса в Индии, – сказал мне Фабиан.

Мы раскланялись.

– Нам так и не удалось поговорить с вами, Фабиан, – сказал я капитану Мак-Эльвину, пожимая ему руку. – Я только успел узнать, что вы здесь отчасти благодаря мне, и если это действительно так...

– Без сомнения, мой друг, – прервал меня Фабиан. – Прибыв в Ливерпуль, мы с капитаном решили ехать на, пароходе «Китай», как вдруг нам сообщили, что «Грейт-Истерн» опять отправляется в Америку и что вы находитесь в числе его пассажиров. Таким образом случай давал мне возможность попутешествовать на великолепном корабле в вашем обществе, которого я был лишен в течение трех лет. Изменив свое решение, я тотчас же взял место на «Грейт-Истерне», капитан Корсикан последовал моему примеру, и через некоторое время тендер доставил нас сюда.

– Я уверен, – сказал я, – что ни вы, ни капитан Корсикан не будете раскаиваться в том, что променяли «Китай» на «Грейт-Истерн». Путешествие по океану на этом огромном пароходе, несомненно, понравится вам. Ну а теперь поговорим о вас. Полтора месяца тому назад я получил ваше последнее письмо со штемпелем Бомбея и был убежден, что вы до сих пор там.

– Вот уже три недели, как мы выехали оттуда, – ответил Фабиан. – Последнее время мы занимались охотой больше, чем службой. Капитан Арчибальд даже прославился как ярый истребитель тигров. Но вот, сжалившись над этими несчастными животными и решив дать им немножко отдохнуть от нашего преследования, мы взяли годовой отпуск и отправились в путь. Проехав Красное море, Суэц и Францию, мы очутились наконец в нашей старой Англии.



– Ну, теперь-то уже мы не в «нашей старой» Англии, – сказал, улыбаясь, капитан Корсикан. – Хоть это и английский корабль, но он зафрахтован французской компанией и везет нас в Америку. Три флага различных национальностей, развеваясь над нами, напоминают о том, что мы стоим на франко-англо-американской почве.

– Все равно, – сказал Фабиан, лицо которого вдруг сделалось грустным. – Все равно, лишь бы как можно лучше провести время отпуска, забыть все старое и запастись новыми впечатлениями. Через несколько дней я буду в Нью-Йорке, где меня ждет сестра. Я не видел ее уже несколько лет. Затем мы отправимся к Великим озерам, спустимся по Миссисипи до Нового Орлеана, поохотимся на Амазонке, а потом из Америки переправимся в Африку, где львы и слоны, вероятно, уже собираются праздновать прибытие капитана Корсикана; оттуда же отправимся обратно к сипаям предписывать им законы метрополии.

Все это Фабиан произнес с принужденной веселостью, он заметно волновался. Казалось, у него на душе было какое-то горе, которое он старался забыть и о котором я ничего не знал. Капитану Корсикану, как я заметил, все было известно, и он глубоко сочувствовал Фабиану. Преданность этого английского капитана Мак-Эльвину, который был несколькими годами моложе его, носила чисто братский характер и в случае надобности могла дойти до героизма.

Наш разговор был прерван звуками трубы, которые напоминали пассажирам о том, что через четверть часа будет завтрак. Четыре раза в день раздавались эти звуки, к удовольствию публики: перед завтраком, в половине девятого, перед полдником, в половине первого, перед обедом, в четыре, и, наконец, в половине восьмого, перед чаем. В несколько минут палубы опустели. Пассажиры перешли в большие столовые. Мне удалось поместиться между Фабианом и капитаном Корсиканом.

На корабле не ощущалось ни малейшей качки. Официанты обходили всех, подавая вкусные, прекрасно приготовленные кушанья. По особому требованию и за отдельную плату можно было получить вина, ликеры и эль. Калифорнийцы пили много шампанского. Молодые мисс, худенькие и бледные, с жадностью уничтожали кровавый ростбиф. Длинные миссис ели яйца всмятку. Аппетит у всех был прекрасный, и все чувствовали себя как нельзя лучше. Трудно было представить себе, что находишься в открытом море, а не в ресторане одного из парижских бульваров.

После завтрака все разошлись по залам. Дети бегали, играли в мячик, в серсо и чувствовали себя так, как будто они были в Тюильри, а не на корабле. Мужчины курили, беседуя между собой, дамы же занимались рукоделием, читали или разговаривали. Несколько полных американцев с большими животами лениво покачивались в креслах-качалках. Корабельные офицеры ходили взад и вперед. Аккорды рояля, как бы старавшиеся заглушить друг друга, смешивались с шумом ветра и со звуками органа, находившегося в большом кормовом зале.

Около трех часов раздались громкие крики «ура». Пассажиры поднялись на рангоут. «Грейт-Истерн» догонял «Пропонтис», отправлявшийся в Нью-Йорк. Пароходы салютовали друг другу.

В половине пятого земля еще виднелась сквозь густой туман. Вдали показался огонек. Это был Фастенетский маяк, устроенный на уединенном утесе. Наконец стадо темнеть, и последнюю, выдающуюся часть Ирландии, мыс Клир, мы обогнули уже ночью.

## Глава седьмая

«Грейт-Истерн», как я уже сказал, имел более двухсот метров в длину и, таким образом, он был вдвое длиннее самого большого трансатлантического парохода. Ширина его достигала тридцати шести метров.

Двойная обшивка его могла выносить самые сильные бури. Она состояла из клеток вышиной в 86 сантиметров, расположенных между бортом и внутренней обшивкой. Тринадцать отделений, перегороденных крепкими переборками, предохраняли корабль в случае течи или пожара. На постройку его корпуса пошло десять тысяч тонн железа; три миллиона кованных заклепок прочно соединяют все составные части его обшивки.

«Грейт-Истерн» мог перевозить по десять тысяч пассажиров. Из трехсот семидесяти трех главных городов в округах Франции двести семьдесят четыре имеют меньше населения, чем эта плавучая супрефектура с ее минимальным количеством пассажиров.

Правый форштевень корабля прорезан шлюзами, через которые проходят якорные цепи. Нос его очень острый, корма крутая.

На палубе возвышались пять труб и шесть мачт. Паруса, поверхность которых заключала в себе пять тысяч четырехста квадратных метров, были сделаны из лучшего холста эдинбургской фабрики. На обширных марсах второй и третьей мачты целая рота солдат свободно чюгла бы производить учения. Из шести мачт, укрепленных винтами и металлическими бакштагами, три сделаны из листового железа.

Вышина самой большой мачты равнялась двумстам семи французским футам. Что касается труб, то две из них предназначены для машины, действующей гребными колесами, а три задние – для машины, приводящей в движение винт; трубы эти имели вид громадных цилиндров в тридцать метров вышины, прикрепленных громадными цепями.

Внутренность корпуса была устроена очень хорошо. В носовой части помещались паровые прачечные и экипаж. Затем шла дамская общая каюта и большой зал с люстрами, лампами и картинами. Эти великолепные комнаты освещались через боковые отверстия, находившиеся между изящными позолоченными колоннами. Широкая лестница с металлическими ступеньками и перилами из красного дерева вела из этих комнат на верхнюю палубу. Далее шли четыре ряда кают, разделенных коридором. Одни каюты сообщались между собой площадкой, другие лестницей. В корме помещались три огромные столовые.

Машины этого корабля были поразительны в том отношении, что громадные части их действовали с точностью и плавностью часового механизма.

Номинальная сила колесного двигателя считалась в тысячу лошадиных сил; он состоял из четырех качающихся цилиндров, имевших в диаметре два метра и двадцать шесть сантиметров. Поршни этих цилиндров прилепали к рычагам, и каждый толчок их продвигал судно на четыре метра двадцать семь сантиметров. Среднее давление равнялось двадцати фунтам на дюйм, значит, около килограмма семидесяти шести граммов на квадратный сантиметр, что составляет давление 1,5 атмосферы. Поверхность топки четырех соединенных паровиков равнялась семистам восьмидесяти четырем квадратным метрам. Машина эта работала с величайшей плавностью и составляла контраст с винтовой, которая страшно пыхтела и шумела.

Кроме этих двух главных машин на корабле было еще шесть вспомогательных, так что пар играл здесь очень важную роль.

Вот как был устроен этот несравненный паровой корабль, резко отличавшийся от всех кораблей такого же типа.

Однако нашелся один французский капитан, который все-таки его не узнал и занес в судовой журнал следующую наивную отметку: «встретили судно с шестью мачтами и пятью трубами»; предполагаем, что это «Грейт-Истерн».

## Глава восьмая

Ночь со среды на четверг была довольно бурная. Койку мою так качало, что я должен был цепляться руками и ногами, чтобы не упасть с нее. Саквояжи и чемоданы кидало из стороны в сторону. В соседнем помещении огромные тюки с товарами перекатывались от одного борга к другому и производили ужасный шум, ударяясь о столы и скамейки. Двери хлопали, доски скрипели, перегородки трещали, бутылки и стаканы стукались друг о друга. Посуда грудами летела на пол и разбивалась. Слышно было, как стучали колеса и визжал винт. Очевидно, ветер усилился и поднялась страшная качка, которой не мог противостоять даже такой великан, как «Грейт-Истерн».

Всю ночь я не спал и в шесть часов утра уже поднялся с постели.

Держась одной рукой за койку, я кое-как оделся; особенно долго пришлось мне возиться с пальто: надевая его в рукава, я терял точку опоры и вследствие этого с трудом держался на ногах. Затем я вышел из своей каюты и, лавируя между огромными тюками, перекатывающимися с места на место, добрался наконец до лестницы, ведущей на палубу. Будучи не в состоянии подняться по этой лестнице обыкновенным способом, я пополз на четвереньках и, достигнув палубы, крепко уцепился за крьюсель.

Суши не было видно. Кругом виднелось только небо да море, на поверхности которого вздымались свинцовые волны. «Грейт-Истерн» шел, спустив паруса, и его немилосердно качало. Мачты, подобно стрелкам огромного компаса, описывали в воздухе дугу. Килевая качка была незначительна, но боковая – положительно нестерпима. Держаться на ногах не было никакой возможности. Вахтенный офицер, ухватившись за мостик, раскачивался как на качелях.

Кое-как я добрался до бортов правой стороны корабля. Вследствие тумана на палубе было ужасно сыро и скользко. Только я хотел пристроиться около стойки мостика, как вдруг к моим ногам скатилось какое-то тело.

Это был доктор Питферж. Привстав на колени и глядя на меня, он сказал:

– Так и есть, боковые стены корабля описывают дугу в сорок градусов – то на двадцать градусов ниже горизонтальной линии, то на двадцать градусов выше.

– Неужели? – воскликнул я, смеясь над условиями, при которых было сделано это замечание.

– Уверяю вас, – ответил доктор. – Во время такой качки стены движутся с быстротой метра ста сорока четырех миллиметров в секунду. Менее широкое судно черпало бы воду обоими бортами.

– Такое быстрое возвращение корабля в перпендикулярное положение доказывает значительную его устойчивость.

– Этого корабля – да, но не его пассажиров, которые, как я вам только что доказал, придутся в горизонтальное положение гораздо скорее, чем они этого желали бы.

Довольный своей остротой, он поднялся, и мы добрались до скамейки, на ходу помогая друг другу. Дэн Питферж отделался несколькими легкими ушибами, с чем я его и поздравил, так как, падая с лестницы, он мог сломать себе шею.

– О, это еще не все, – сказал он, – подождите немножко, и вы увидите, что с нами непременно случится какое-нибудь несчастье.

– С нами?

– С кораблем, а следовательно и с нами, и со всеми пассажирами.

– Если вы так думаете, то зачем же поехали?

– Чтобы посмотреть, как все это случится. Я ничего не имею против кораблекрушения.

– Вы в первый раз едете на «Грейт-Истерне»?

– Нет. Я уже несколько раз путешествовал на нем просто из любопытства и всегда с нетерпением ждал какой-нибудь катастрофы.

Смеялся он, что ли, надо мной? Я положительно не мог его понять, а потому попробовал заставить его высказаться откровеннее.

– Доктор, – сказал я, – по-моему, ваши печальные предположения относительно «Грейт-Истерна» ни на чем не основаны. Ведь он уже раз двадцать благополучно пересекал Атлантический океан.

– Ну так что ж, – возразил Питферж. – Тем не менее корабль этот очень несчастливый. Все это знают и относятся к нему недоверчиво. Вспомните только, каких трудов стоило инженерам спустить его на воду! Мне кажется, что Бруннель, построивший его, умер «от последствий операций», как говорят врачи.

– Доктор, да неужели же вы так суеверны? – спросил я, смеясь.

– Прежде чем смеяться, вы выслушайте меня, «Грейт-Истерн» разорил уже многих предпринимателей. Предназначенный для перевозки эмигрантов и товаров в Австралию, он никогда там не был.

– Из этого только следует...

– Позвольте, позвольте, – прервал меня доктор. – Один из опытнейших капитанов этого парохода, умевший прекрасно управлять им во время бури, погиб.

– Это очень печально, но все-таки это ничего не доказывает.

## **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.