

Жюль Верн
ПУТЕШЕСТВИЕ
И ПРИКЛЮЧЕНИЯ
КАПИТАНА ГАТТЕРАСА



Жюль Верн и Андре Лори

НАЙДЕНЬШ
С ПОГИБШЕЙ
«ЦИНТИИ»



Санкт-Петербург

УДК 821.133.1
ББК 84(4Фра)-44
В 35

Jules Verne
VOYAGES ET AVENTURES DU CAPITAINE HATTERAS

Jules Verne, André Laurie
L'ÉPAVE DU CYNTHIA

Перевод с французского
Евгении Бируковой, Евгения Брандиса и Элеоноры Шрайбер

Серийное оформление Вадима Пожидаева

Оформление обложки Вадима Пожидаева-мл.

Иллюстрации
Николая Кочергина, Петра Луганского, Георгия Фитингофа,
Венцеслава Черны, Вацлава Чутты

ISBN 978-5-389-31863-2

© Б. Н. Бирукова (наследник), перевод, 2026
© Г. П. Фитингоф (наследник), иллюстрации, 2026
© Н. М. Кочергин (наследник), иллюстрации, 2026
© Издание на русском языке, оформление.
ООО «Издательство АЗБУКА», 2026
Издательство Азбука®

Жюль Верн

ПУТЕШЕСТВИЕ
И ПРИКЛЮЧЕНИЯ
КАПИТАНА ГАТТЕРАСА



Часть первая

АНГЛИЧАНЕ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

Глава первая «ФОРВАРД»

«Завтра, с отливом, бриг „Форвард“, под командой капитана К. З., при помощнике капитана Ричарде Шандоне, отойдет из Новых доков Принца по неизвестному назначению».

Вот что можно было прочесть в газете «Ливерпуль Геральд» от 5 апреля 1860 года.

Отплытие простого брига не составляет важного события для самого крупного торгового порта в Англии. Кто приметит этот корабль среди множества судов всех размеров и национальностей, которые едва вмещаются в громадных доках, простирающихся на две мили в длину?

Однако 6 апреля с самого утра изрядная толпа теснилась на набережной Новых доков; казалось, там собралась чуть ли не вся многолюдная корпорация ливерпульских моряков. Грузчики окрестных верфей побросали свою работу, коммерсанты — свои мрачные конторы, купцы — свои опустевшие магазины. Разноцветные омнибусы¹, курсирующие вдоль доков, ежеминутно высаживали на бережную все новые партии любопытных; казалось, весь город был охвачен одним желанием: присутствовать при отплытии брига «Форвард».

«Форвард» представлял собою винтовой бриг в сто семьдесят регистровых тонн, с машиной в сто двадцать лошадиных сил. По внешнему виду он мало чем отличался от других стоявших в порту бригов. Но если он не представлял ничего

¹ *Омнибус* — многоместная карета, запряженная лошадьми. Вышедший из употребления вид городского транспорта.

необычного в глазах простой публики, то знатоки замечали в нем некоторые особенности, относительно которых моряк никогда не ошибется.

На борту «Наутилуса», стоявшего невдалеке на якоре, несколько человек матросов перебрасывались словами, делая самые разнообразные догадки о назначении брига.

— На что бы ему такие мачты? — спрашивал один из матросов. — Где это видано, чтобы паровое судно несло так много парусов?

— Должно быть, — ответил широколицый краснощекий боцман, — этот бриг больше надеется на ветер, чем на свою машину, и если его верхние паруса так велики, то это потому, что нижним придется частенько бездействовать. Я уверен, что «Форвард» отправляется в северные или южные полярные моря, а там ледяные горы зачастую задерживают ветер, и тогда плохо приходится судну.

— Ваша правда, мистер Корнгиль, — подхватил третий матрос. — А заметили вы совершенно отвесный форштевень?¹

— К тому же, — прибавил Корнгиль, — форштевень снабжен острой как бритва стальной наделкой, которая может разрезать надвое трехпалубный корабль, если «Форвард» на полном ходу налетит на него.

— Без всякого сомнения, — подтвердил плававший по реке Мерсей лоцман, — ведь при помощи винта бриг преисправно отмахивает по четырнадцати миль в час. А как он поднимался против течения во время пробного плавания — просто загляденье! Поверьте мне, это судно — отменный ходок.

— Да и под парусами бриг не ударит в грязь лицом, — продолжал Корнгиль, — он хорошо ходит против ветра и отлично слушается руля. Я буду не я, если бриг не махнет в полярные моря! И еще одна особенность! Заметили вы, как широк у него гельмпорт², в который проходит головка руля?

¹ *Форштевень* — деревянная или стальная балка в носу корабля, на которой закреплена наружная обшивка носовой оконечности корпуса и которая в нижней части переходит в киль.

² *Гельмпорт* — отверстие в наружной обшивке кормы судна для пропуска сквозь него баллера (оси) руля к рулевому приводу.

— Что правда, то правда, — согласились собеседники Корнгилья. — Но что же все это означает?

— А то, голубчики мои, — с презрительным самодовольством бросил Корнгиль, — что у вас и глаз во лбу нет, да и смекалки не хватает. Это означает, что рулю хотели дать побольше простора, чтобы его легко можно было снять и снова поставить на место. А среди льдов, сами знаете, это случается частенько.

— Правильно! — воскликнули хором матросы «Наутилуса».

— Да и сам груз брига, — прибавил один из них, — говорит за то, что мистер Корнгиль прав. Я узнал от Клифтона, который очертя голову нанялся на бриг, что «Форвард» берет на пять или на шесть лет продовольствия и огромный запас угля. Уголь, съестные припасы — вот весь его груз, да еще шерстяная одежда и тюленьи шкуры.

— Ну, значит, — сказал Корнгиль, — тут и сомневаться нечего. Но раз уж ты, молодчик, знаешь Клифтона, то не говорил ли он тебе, куда отправляется судно?

— Ничего не сказал, потому что и сам того не знает. Так завербован и весь экипаж. Куда идет судно — узнает каждый, когда придут на место.

— Узнают, как же! К черту в зубы — вот куда! — заметил какой-то скептик.

— Но зато какое жалованье, — продолжал, воодушевляясь, приятель Клифтона, — какое славное жалованье! В пять раз больше обыкновенного! Да если бы не такая плата, Ричард Шандон не завербовал бы ни одной души. И то сказать, какое-то чудное судно, идет бог весть куда и как будто не очень-то собирается вернуться назад! Нет, я ни за что бы не согласился!

— Согласился бы ты или нет, дружище, — возразил Корнгиль, — тебя все равно не взяли бы на «Форвард».

— Это почему?

— Да потому, что ты не отвечаешь поставленным условиям. Мне говорили, что женатые не принимаются на бриг,

а ведь ты уже среди них. Поэтому тебе нечего задирать нос, он и без того у тебя курносый.

Все расхохотались, даже матрос, получивший щелчок.

— Да и самое название брига что-то уж больно смелое, — продолжал Корнгиль. — «Форвард» — «Вперед»! Но до каких же это пор вперед? И в довершение всего никто не знает, кто его капитан.

— Как не знать — знают, — сказал молодой, наивный на вид матросик.

— Что ты сказал? Его знают?

— Да, знают.

— Слушай, молодчик, — сказал Корнгиль, — уж не считаешь ли ты Шандона капитаном брига?

— Но... — начал было матросик.

— Так знай же, что Шандон — помощник капитана, и ничего больше. Это бравый и смелый моряк, китобой, он хорошо себя зарекомендовал, парень надежный и во всех отношениях достойный командовать судном. Но как бы то ни было, он не командует бригом; он такой же капитан, как ты или я, не в обиду мне будь сказано. Что же касается человека, который после Бога должен быть первым на корабле, то о нем ничего не известно даже самому Шандону. В свое время настоящий капитан должен явиться, только неизвестно, когда это произойдет и на каком побережье — в Новом или Старом Свете. Ричард Шандон не говорил, да и не имеет права говорить, куда направит бриг.

— Уверяю вас, мистер Корнгиль, — возразил молодой матрос, — что кое-кто уже объявлен капитаном на бриге, о нем говорится в письме, которое получил Шандон и в котором ему предлагалась должность помощника капитана.

— Как так! — воскликнул Корнгиль, хмуря брови. — Ты будешь меня уверять, будто на бриге имеется капитан?

— Так оно и есть, мистер Корнгиль.

— Кому ты это говоришь? Мне?

— Ну да, потому что так сказал мне тамошний боцман Джонсон.

- Мистер Джонсон?
- Ну да, он сам мне это сказал.
- Сам Джонсон?
- И не только сказал, но даже показал мне капитана.
- Показал капитана? — переспросил ошеломленный Корнгиль.
- Да, показал!
- И ты его видел?
- Собственными глазами.
- Кто же это такой?
- Собака.
- Собака?..
- Собака о четырех ногах?
- Да!

Велико было изумление матросов «Наутилуса». При других обстоятельствах они просто бы расхохотались. Собака — капитан брига в сто семьдесят тонн! Просто умора! Но «Форвард» был такой чудной корабль, что прежде, чем смеяться или что-нибудь отрицать, следовало хорошенько поразмыслить. Даже Корнгилью было не до смеха.

— И Джонсон показал тебе этого диковинного капитана-собаку? — обратился он к матросику. — И ты его видел?

— Как вижу вас, не в обиду вам будь сказано.

— Ну, что вы скажете? — спросили матросы Корнгилья.

— Ничего не скажу, — резко ответил он, — решительно ничего, разве только, что «Форвардом» командует или сам сатана, или сумасшедшие, которых следовало бы засадить в Бедлам.

Матросы молча смотрели на бриг, где уже заканчивались приготовления к отплытию; никому из них и в голову не приходило, что боцман Джонсон мог подшутить над молодым матросом.

Молва о собаке облетела уже весь город, и в толпе любопытных многие отыскивали глазами собаку-капитана, едва ли не считая ее каким-то сверхъестественным существом.

Впрочем, уже давно «Форвард» обращал на себя всеобщее внимание: его необычная конструкция, таинственность пред-

приятия, отсутствие капитана, самый способ, каким Ричарду Шандону было предложено наблюдать за постройкой брига; тщательный подбор экипажа; неизвестное назначение корабля, о котором лишь немногие догадывались, — все это окружало бриг атмосферой тайны.

Ничто так не волнует мечтателя, поэта, а в особенности философа, как отплывающее судно. Мысль летит за кораблем, представляя себе его во время борьбы с волнами и ветром, во время его отважных странствий, которые далеко не всегда заканчиваются возвращением в порт. Подвернись тут какое-нибудь необычное обстоятельство, и корабль предстанет в фантастическом образе даже перед людьми с очень ленивым воображением.

Так было и с «Форвардом». Конечно, большинство зрителей не могли делать авторитетных замечаний, подобно Корнгилю, но каждый высказал свое мнение, и за три месяца распространилось немало всяких слухов; в городе только и было толков что о «Форварде».

Бриг был заложен на верфи в Бёркенхеде, предместье Ливерпуля, находящемся на левом берегу реки Мерсей; Бёркенхед связывали с портом беспрестанно сновавшие взад и вперед паровые катера.

Верфи «Скотт и К°» — одни из лучших судостроительных фирм в Англии — получили от Шандона смету и подробный проект, где с величайшей точностью были указаны водоизмещение, размеры и приложены тщательно выполненные чертежи судна. Все говорило о проницательности и опытности разработавшего проект инженера. Шандон располагал значительными средствами; работы начались немедля и по требованию неизвестного судовладельца выполнялись быстро.

Конструкция брига давала полную гарантию его прочности; очевидно, он должен был выдерживать громадное давление, потому что его корпус, сделанный из индийского дуба, отличающегося чрезвычайной твердостью, был связан железными креплениями. Некоторые моряки задавали вопрос: почему корпус корабля, снабженный такими креплениями, не

был сделан целиком из железа, как у многих паровых судов? На это получался один и тот же ответ: у таинственного инженера имелись на то свои особые основания.

Мало-помалу бриг принимал на верфи определенную форму; его прочность и плавные обводы восхищали знатоков. Как это заметили матросы «Наутилуса», форштевень брига, составлявший прямой угол с килем¹, был снабжен не волнорезом, а стальной наделкой, отлитой в мастерских Хоторна в Ньюкасле. Форштевень придавал бригу необычный вид, хотя у него не было ничего общего с военными судами. Все же у него на шканцах² стояла шестнадцатифунтовая пушка; укрепленная на вертикальной оси, она легко поворачивалась во все стороны. Впрочем, несмотря на пушку и форштевень, вид у брига был далеко не воинственный.

5 февраля 1860 года странный корабль был благополучно спущен на воду при огромном стечении зрителей.

Но если бриг не был ни военным, ни торговым судном, ни увеселительной яхтой, — ибо никто не совершает прогулок с запасом продовольствия на шесть лет, — то что же это был за корабль?

Быть может, он отправлялся на поиски сэра Джона Франклина и его кораблей «Эребуса» и «Террора»? Но ведь в предыдущем, 1859 году лейтенант Мак-Клинтон вернулся из плавания в полярные моря, представив неопровержимые доказательства гибели этой злополучной экспедиции.

Быть может, «Форвард» собирался сделать новую попытку открыть пресловутый Северо-Западный проход? Но капитан Мак-Клур открыл его еще в 1853 году, а его лейтенанту Кресуэлу выпала честь первым обогнуть Американский материк от Берингова до Девисова пролива.

Однако для людей компетентных было очевидно, что «Форвард» готовится к плаванию в полярные моря. Уж не направляется ли он к Южному полюсу, намереваясь пройти

¹ Киль — подводная часть судна.

² Шканцы — часть верхней палубы между средней и задней мачтами.

дальше китобоя Уэделя и капитана Джемса Росса? Но зачем, с какой целью?

Хотя можно было о многом догадаться по конструкции брига, — каких только не строили предположений!

На другой день после спуска брига на воду машина была доставлена из мастерских Хоторна, находившихся в Ньюкасле.

Машина эта, в сто двадцать лошадиных сил, с качающимися цилиндрами, занимала немного места. Мощность ее была весьма значительна для судна в сто семьдесят тонн, несшего много парусов и весьма быстроходного.

Бриг блестяще выдержал испытания, и боцман Джонсон по этому поводу нашел нужным сказать приятелю Клифтона:

— Когда «Форвард» одновременно идет под парусами и под паром, то под парусами он идет быстрее.

Приятель Клифтона, по правде сказать, не слишком-то понял смысл этой сентенции, но ему казалось, что всего можно ожидать от корабля, которым командует собака.

После установки машины стали грузить продовольствие; это заняло немало времени, ибо корабль запасался припасами на целых шесть лет. Продовольствие состояло из соленого и вяленого мяса, копченой рыбы, сухарей и муки; погрузили мешки с кофе и ящики с чаем, и в трюме выросли настоящие горы. Ричард Шандон тщательно следил за погрузкой этого драгоценного товара. Все было размещено, снабжено ярлыками и занумеровано в строжайшем порядке; погрузили также в большом количестве так называемый пеммикан, компактный продукт, изобретенный индейцами, содержащий очень много питательных веществ.

Самый подбор съестных припасов доказывал, что плавание будет продолжительным. При виде бочонков с лимонным соком, пакетов с горчицей, известковых препаратов, щавельного семени и ложечной травы, словом, сильных противочинготных средств, столь необходимых при плавании в южных и северных полярных морях, человек смысленный сразу же догадывался, что «Форвард» отправляется в области вечного льда. Без сомнения, Шандону наказали обратить особенное внима-

ние на эту статью груза, так как он позаботился о нем не меньше, чем об аптеке.

Если на бриге было немного оружия, — что успокаивало людей робкого десятка, — то его пороховой погреб был переполнен, а это не обещало ничего хорошего. Единственная, стоявшая на полубаке пушка не могла претендовать на такое количество пороха, — следовательно, и тут было над чем задуматься. На бриге находились также огромные пилы, различного рода мощные механизмы, рычаги, свинцовые кувалды, ручные пилы, большие топоры и т. д., а также множество цилиндров со взрывчатым веществом, которого хватило бы, чтобы взорвать Ливерпульскую таможню. Все это было очень странно, если не страшно. Само собой разумеется, корабль был снабжен ракетами, сигнальными аппаратами и фонарями.

Зрители, толпившиеся на набережных доков, любовались также длинным вельботом из красного дерева, пирогой из жести, обтянутой гуттаперчей, и надувными лодками: это были резиновые мешки, которые легко можно было надуть и превратить в байдарки. В этот день толпою владело особенное любопытство и волнение, ибо с началом отлива «Форвард» должен был отправиться в свой неведомый рейс.

Глава вторая НЕОЖИДАННОЕ ПИСЬМО

Вот текст письма, полученного Ричардом Шандоном восемь месяцев тому назад:

*«Абердин, 2 августа 1859 года.
Ричарду Шандону.
Ливерпуль.*

Милостивый государь!

Настоящим письмом уведомляю Вас о передаче шестнадцати тысяч фунтов в банкирскую контору „Маркуарт и К^о“ в Ливерпуле. Прилагаемые при сем и подписанные мною ор-

дера позволяют Вам располагать кредитом в указанном банке всего на сумму в шестнадцать тысяч фунтов.

Вы меня не знаете. Это не важно. Но я Вас знаю. А это главное.

Предлагаю Вам место помощника капитана на бриге „Форвард“, которому предстоит, быть может, продолжительное и опасное плавание.

Если Вы откажетесь, то все отпадает. Если же согласитесь, то будете ежегодно получать пятьсот фунтов стерлингов, а по истечении каждого года в течение всей кампании размер Вашего оклада будет увеличиваться на одну десятую.

Бриг „Форвард“ еще не существует. Он должен быть построен под Вашим наблюдением с таким расчетом, чтобы не позже чем в первых числах апреля 1860 года мог выйти в море. При сем прилагается подробный проект и смета. Вы должны будете строго их придерживаться. Бриг будет построен на верфи гг. Скотт и К°, с которыми Вы и войдете в соглашение.

В особенности обращаю Ваше внимание на экипаж „Форварда“; он будет состоять из меня — капитана, вас — помощника капитана, второго помощника, боцмана, двух механиков, ледового лоцмана, восьми матросов и двух кочегаров, всего — из восемнадцати человек, в том числе и доктора Клоубонни, который явится к Вам в свое время.

Желательно, чтобы лица, отправляющиеся на бриге „Форвард“, были англичане, люди независимые, бессемейные, неженатые, выносливые и готовые ко всему, к тому же воздержанные, ибо употребление крепких напитков, даже пива, не будет допускаться на бриге. Вы преимущественно будете выбирать людей сангвинического темперамента, обладающих большим запасом жизненной энергии.

Вы предложите им плату, в пять раз превышающую обычную; по истечении каждого служебного года она будет увеличиваться на одну десятую. По окончании плавания каждому из матросов будет выдано по пятьсот, а вам — две тысячи фунтов стерлингов. Необходимые для этого суммы будут внесены в банк вышеупомянутых гг. Маркуарт и К°.

Поход будет продолжительным и трудным, но он принесет Вам славу. Итак, Вам нечего колебаться, мистер Шандон!

Отвечайте по адресу: Гётеборг (Швеция), до востребования К. З.

P. S. 15 февраля текущего месяца Вы получите большого датского дога, с отвислыми губами, темно-бурого, с поперечными черными полосами. Вы примете его на борт и распорядитесь кормить ячменным хлебом и наваром из брикетов говяжьего сала. О прибытии собаки потрудитесь уведомить в Ливорно (Италия) вышеуказанного адресата К. З.

Капитан „Форвард“ явится в надлежащее время. В момент отплытия Вы получите новые инструкции.

Капитан брига „Форвард“ К. З.»

Глава третья ДОКТОР КЛОУБОННИ

Ричард Шандон был заправский моряк; в течение долгих лет он командовал китобойными судами в арктических морях и во всем Ланкастере пользовался солидной репутацией. Подобное письмо, разумеется, удивило Шандона, но как человек, выдавший виды, он подошел к вопросу трезво и хладнокровно.

Шандон удовлетворял всем поставленным условиям: у него не было ни жены, ни детей, ни родственников, он был вольной птицей. Советоваться ему было не с кем, и он сразу же направился в банк «Маркуарт и К°».

«Если денежки налицо, — размышлял он, — остальное устроится само собой».

В банке его приняли с почтительностью, какую заслуживает человек, которого ожидают в кассе шестнадцать тысяч фунтов. Выяснив вопрос о деньгах, Шандон потребовал лист бумаги и размашистым почерком моряка написал по указанному адресу письмо, в котором выразил свое согласие.

В тот же день он вошел в соглашение с бёркенхедскими судостроителями; спустя сутки киль брига «Форвард» уже лежал на стапеле¹ верфи.

Ричард Шандон был человек лет сорока, сильный, энергичный и смелый; эти три качества необходимы каждому моряку и придают ему самоуверенность, мужество и хладнокровие. Его считали человеком завистливым и неуживчивым; матросы скорее боялись, чем любили его. Но такая слава не могла помешать Шандону успешно вербовать экипаж, так как всем было известно, что он умел выпутаться из любых трудностей.

Шандон опасался одного — как бы таинственная сторона предприятия не отпугнула моряков.

«Лучше всего, — сказал он себе, — держать язык за зубами. Всегда найдутся морские волки, которые захотят знать всю подноготную, зачем, мол, да почему; но так как я и сам толком ничего не знаю, то нелегко будет им отвечать. Этот „К. З.“ наверняка какой-нибудь чудак; но в конце концов он меня знает и рассчитывает на мою опытность, а этого достаточно. Что касается корабля, то мы отделаем его на славу, и не будь я Ричард Шандон, если бриг не отправится в полярные моря. Однако все это останется в тайне между мной и моими помощниками».

Затем Шандон занялся вербовкой экипажа, придерживаясь требований капитана относительно семейного положения матросов и состояния их здоровья.

Он знал одного славного молодца, весьма надежного и опытного моряка по имени Джеймс Уолл. Уоллу было лет под тридцать, и он уже не раз побывал в северных морях. Шандон предложил ему место второго помощника. Джеймс Уолл ни минуты не колебался, потому что страстно любил свое ремесло и желал только одного — поскорее отправиться в море. Шандон рассказал ему, а также некоему Джонсону, нанятому на бриг боцманом, все, что знал сам.

¹ *Стапель* — основание, на котором строят судно.

— Что ж, попытаем счастья, — сказал Уолл, — не все ли равно, куда плыть? Если даже речь идет о Северо-Западном проходе... ну что ж, возвращались люди и оттуда!

— Не всегда, — возразил Джонсон. — Из этого, впрочем, не следует, что туда нельзя идти.

— Можно смело сказать, — начал опять Шандон, — что это плавание предпринимается в благоприятных условиях. «Форвард» — отличное судно и с помощью своей машины может уйти далеко. Восемнадцать человек экипажа — больше нам и не надо.

— Восемнадцать человек! — сказал Джонсон. — Как раз столько было на корабле американца Кейна, когда он отправился в свое знаменитое плавание к Северному полюсу.

— А все-таки странно, — продолжал Уолл, — что находится еще желающий пройти из Девисова пролива в Берингов. Экспедиции, посланные на поиски адмирала Франклина, обошлись Англии больше семисот шестидесяти тысяч фунтов, а между тем не дали никаких практических результатов. Черт возьми, интересно знать, кто это решается рискнуть своим состоянием для такой затеи?

— Имейте в виду, Джемс, — ответил Шандон, — что все это одни предположения. Куда мы пойдем — в северные или южные моря, — я и сам не знаю. Быть может, дело идет о каких-нибудь открытиях. Впрочем, на днях должен явиться некий доктор Клоубонни, который наверное знает больше нас и все разъяснит. Поживем — увидим.

— Ладно, увидим, — сказал Джонсон. — А я тем временем постараюсь подыскать надежных ребят. Что до их жизненной энергии, как выражается капитан, то за это я ручаюсь вам наперед. В этом отношении можете вполне на меня положиться.

Джонсон был прямо бесценный человек; он приобрел большой опыт в арктических плаваниях. Он был боцманом на корабле «Феникс», входившем в состав экспедиций, отправлявшихся в 1853 году на поиски Франклина. Этот отважный моряк был свидетелем смерти французского лейтенанта Белло, которого он сопровождал во время его переходов по льдам.

Джонсон знал чуть ли не всех моряков в Ливерпуле, и он немедленно приступил к вербовке экипажа.

Шандон, Уолл и Джонсон действовали так успешно, что в первых числах декабря экипаж был уже в полном составе. Однако дело не обошлось без трудностей: многих соблазняла высокая плата, но вместе с тем страшила судьба экспедиции; иной матрос, смело приняв предложение, через некоторое время брал слово назад и возвращал задаток, так как друзья отговаривали его от участия в таинственной экспедиции. Но все как один старались проникнуть в тайну и надоедали расспросами Шандону, который всякий раз спроваживал их к Джонсону.

— Что я могу тебе сказать, друг мой? — неизменно отвечал Джонсон. — Я знаю не больше твоего. Во всяком случае, ты будешь в хорошем обществе, среди молодцов не робкого десятка, а это что-нибудь да значит! Поэтому тут нечего долго раскидывать умом: согласен или нет?

И большинство матросов соглашалось.

— Пойми же наконец, — добавлял иногда боцман, — что у меня большой выбор. Такой платы еще не получал ни один матрос. А как вернешься, получишь вдобавок кругленький капиталец. Штука, братец ты мой, лакомая!

— Что и говорить, лакомая, — соглашался матрос. — Будешь обеспечен на всю жизнь!

— Не скрою от тебя, — продолжал Джонсон, — что плавание будет долгое, трудное и опасное. Так и сказано в наших инструкциях. Ты должен знать, за что берешься. Работать на верняка придется изо всех сил, а может, и сверх силы. Поэтому, если ты не из храбрых, если не прошел огонь, воду и медные трубы, если у тебя нет дьявольской выдержки, если ты не готов ко всему на свете, — ну, словом, если дрожишь за свою шкуру, то поворачивай оглобли и дай место молодцам посмелее тебя.

— Но, мистер Джонсон, — говорил припертый к стене матрос, — вы-то хоть знаете капитана?

— Пока что наш капитан — Ричард Шандон.

Надо сказать, что так думал и сам Шандон; он легко поддавался мысли, что в последнюю минуту поступят точные указания о маршруте путешествия и он останется капитаном «Форварда». Он не раз высказывал такое мнение в беседе с помощниками или с приятелями на бёркенхедской верфи, следя за работами по постройке брига, шпангоуты¹ которого уже торчали на стапелях, напоминая скелет кита.

Шандон и Джонсон строго придерживались инструкций относительно выбора матросов. Вид у завербованных был вполне надежный, и они обладали жизненной энергией в количестве, достаточном, чтобы двигать машину «Форварда». Все говорило за то, что они смогут противостоять лютой службе. Это были уверенные в себе, энергичные, решительные, крепкого сложения люди. Однако не все они были богатырского телосложения. Шандон даже сперва не решался принять некоторых из них, например матросов Гриппера, Гарри и гарпунщика Симпсона, показавшихся ему несколько худощавыми. Но так как они были люди крепкие, смелые и сильные, то в конце концов их приняли.

Весь экипаж состоял из протестантов одного и того же толка. Во время экспедиций общая молитва и чтение Библии объединяют людей различного склада и подкрепляют их в минуты уныния; на корабле нельзя допускать разномыслия в вопросах веры. Шандон убедился на опыте, насколько полезны такие собрания и как они поддерживают дух экипажа; из этих соображений к ним всегда прибегают на судах во время продолжительных полярных плаваний.

Покончив с вербовкой экипажа, Шандон, Джонсон и Уолл занялись заготовкой продовольствия, строго придерживаясь инструкций капитана, инструкций точных, ясных, подробных, определяющих как количество, так и качество любого из продуктов. Благодаря ордерам, которые имел Шандон, все оплачивалось чистоганом, со скидкой восьми процентов, добросовестно отмечавшейся всякий раз Шандоном.

¹ *Шпангоут* — ребро корпуса корабля.

Верн Ж.

В 35 Путешествие и приключения капитана Гаттераса : роман / Жюль Верн ; пер. с фр. Е. Бируковой. Верн Ж., Лори А. Найденыш с погибшей «Цинтии» : роман / Жюль Верн, Андре Лори ; пер. с фр. Е. Брандиса, Э. Шрайбер. — СПб. : Азбука, Издательство АЗБУКА, 2026. — 704 с. : ил. + вкл. (64 с.). — (Мир приключений. Большие книги).

ISBN 978-5-389-31863-2

Жюль Верн, один из самых популярных французских авторов, является создателем жанра научно-фантастического романа. По количеству переизданий немногие опережают этого удивительного писателя. Сегодня трудно найти человека, который не читал бы книги «Дети капитана Гранта», «Таинственный остров» или «Пятнадцатилетний капитан».

В настоящее издание вошли два великолепных романа Жюль Верна о путешествиях на Северный полюс: «Путешествие и приключения капитана Гаттераса» и «Найденыш с погибшей „Цинтии“» (написанный Жюлем Верном в соавторстве с Андре Лори). Невероятные приключения на суровых просторах Северных морей оживают благодаря рисункам пяти замечательных художников: Николая Кочергина, Георгия Фитингофа, Петра Луганского, Венцеслава Черны и Вацлава Чутты.

УДК 821.133.1

ББК 84(4Фра)-44

ЖЮЛЬ ВЕРН
ПУТЕШЕСТВИЕ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ
КАПИТАНА ГАТТЕРАСА

•
ЖЮЛЬ ВЕРН И АНДРЕ ЛОРИ
НАЙДЕНЬШ С ПОГИБШЕЙ «ЦИНТИИ»

Ответственный редактор Кирилл Красник
Художественный редактор Вадим Пожидаев-мл.
Технический редактор Мария Антипова
Подготовка иллюстраций Дмитрия Кабакова, Валерия Макарова
Корректоры Маргарита Ахметова, Татьяна Бородулина

Подписано в печать / Баспаға қол қойылды 12.02.2026.
Формат издания 60 × 88 1/16. Печать офсетная. Тираж 3000 экз.
Усл. печ. л. 46,06 (вкл. вклейку). Заказ № .

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

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

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



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

