

> МАГИСТРАЛЪ >



ЖЮЛЬ ВЕРН

Двадцать тысяч лье  
ПОД ВОДОЙ



Москва

УДК 821.133.1-311.3  
ББК 84(4Фра)-44  
В35

Jules Verne

VINGT MILLE LIEUES SOUS LES MERS



Школа перевода  
В. Баканова

Перевод с французского *Елены Савиной*

Литературная редакция *Олеси Царёвой*

Художественное оформление *Натальи Портяной*

Во внутреннем оформлении использованы иллюстрации  
Альфонса-Мари-Адольфа де Невиля (1836—1885)  
и Эдуарда Риу (1833—1900)

**Верн, Жюль.**

В35      Двадцать тысяч лье под водой / Жюль Верн ; [перевод  
с французского Е. Савиной]. — Москва : Эксмо, 2026. —  
640 с. : ил. — (Магистраль. Главный тренд).

ISBN 978-5-04-236275-0

«Двадцать тысяч лье под водой» — научно-фантастический роман о кругосветном плавании Капитана Немо и пассажиров подводной лодки «Наутилус». Невероятная и волнующая история приключений в подводном мире, полная самых захватывающих событий.

Капитан Немо и его корабль «Наутилус» превратились в легенду. Их фантастические приключения зовут читателя за собой! Каково это — жить под водой? Чем грозит встреча с невиданной подводной лодкой? Герои романа посещают острова Новой Гвинеи, добывают жемчуг, встречают акул в Индийском океане, находят загадочную Атлантиду...

УДК 821.133.1-311.3  
ББК 84(4Фра)-44

ISBN 978-5-04-236275-0

© Савина Е., перевод на русский язык, 2026  
© Издание на русском языке, оформление.  
ООО «Издательство «Эксмо», 2026

## ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

### ГЛАВА ПЕРВАЯ

#### УСКОЛЬЗАЮЩИЙ РИФ

Невероятным событием ознаменовался 1866 год, о котором, безусловно, помнят и по сей день. Оно породило немало слухов, волновавших жителей портовых городов и будораживших умы людей по всему миру, в особенности тех, кто связан с морем. Негоцианты, судовладельцы, шкиперы и кормчие из Европы и Америки, флотские офицеры разных стран, а также правительства государств на обоих континентах чрезвычайно заинтересовались этим необъяснимым и загадочным явлением.

Дело в том, что с некоторых пор многие корабли начали встречать в море некую «громადину» — длинный веретенообразный объект, гораздо больше и быстрее кита, и к тому же фосфоресцирующий.

Описание внешнего вида этого объекта или существа, его небывалой скорости, удивительной мощности движения и необыкновенной прочности, которой он, казалось, наделен, в записях судовых журналов почти полностью совпадало. Если это было морское животное, то размерами оно превосходило всех известных науке китообразных. Ни Кювье<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Жорж Леопольд де Кювье (1769—1832) — французский естествоиспытатель, натуралист. Открыл, определил и описал свыше 150 вымерших видов животных; Бернар Жермен де Ласепед (1756—1825) — французский ихтиолог, исследователь и государственный деятель; Андре-Мари Дюмериль (1774—1860) — французский зоолог, специалист по амфибиологии и ихтиологии; Жан-Луи Катрфаж (1810—1892) — французский зоолог и антрополог. (*Здесь и далее прим. перев.*)

ни Ласепед, ни Дюмериль, ни Катрфаж не поверили бы в существование подобного чудовища, не увидев его собственными глазами, то есть глазами ученых.

И если обобщить многочисленные наблюдения, отбросив скромные оценки, по которым таинственный объект достигал двухсот футов в длину, и отклонив явные преувеличения его ширины до тысячи футов и длины до целых трех, можно было с уверенностью утверждать, что это необыкновенное существо крупнее всех животных, известных современным ихтиологам. Если только оно и впрямь существовало.

Зная об извечной склонности человеческого ума ко всему чудесному и загадочному, легко представить, какой переполох произвело во всем мире это сверхъестественное явление. Однако животное все же существовало — сей факт уже не подлежал сомнению. Так что попытки определить эту историю в категорию слухов и выдумок провалились.

Дело в том, что 20 июля 1866 года пароход «Губернатор Хиггинсон», принадлежавший «Калькуттской и Бирманской пароходной компании», встретил огромную движущуюся массу в пяти милях от восточных берегов Австралии. Капитан Бейкер решил поначалу, что видит перед собой неизвестный риф; он даже принялся определять его точные координаты, но тут из загадочного объекта вырвались два водяных столба и со свистом взлетели на сто пятьдесят футов над уровнем моря. А значит, если только это был не подводный риф, подверженный извержениям гейзеров, «Губернатор Хиггинсон» имел дело с неизвестным науке морским млекопитающим, выпускающим из ноздрей фонтаны воды, смешанной с воздухом и паром.

Нечто похожее наблюдали 23 июля того же года в водах Тихого океана моряки «Христофора Колумба» — суда «Вест-Индской и Тихоокеанской пароходной компа-

нии». Стало очевидно, что удивительное китообразное способно перемещаться с невероятной скоростью, ведь «Губернатор Хиггинсон» и «Христофор Колумб», наблюдавшие его с разницей в три дня, находились друг от друга на расстоянии в семьсот морских лье<sup>1</sup>.

Две недели спустя, в двух тысячах лье от вышеупомянутого места, французское судно «Гельвеция» Национальной паровой компании и британский пароход «Шеннон» Королевской почтовой службы, которые шли встречным курсом на участке Атлантики, поделенном между Соединенными штатами и Европой, почти одновременно сообщили о встрече с «чудовищем» на  $42^{\circ}15'$  северной широты и  $60^{\circ}35'$  западной долготы по Гринвичскому меридиану. Благодаря этому двойному свидетельству удалось установить, что примерная длина морского млекопитающего составляет не менее трехсот пятидесяти английских футов<sup>2</sup>, поскольку размерами оно превосходило и «Шеннон», и «Гельвецию» — оба судна имели длину корпуса в сто метров от носа до кормы. Однако длина самых крупных китов, заплывающих в район Алеутских островов Куламмак и Умгуллик, никогда не превышала пятидесяти шести метров, — если вообще достигала такого значения!

Эти отчеты, полученные один за другим, а также новые наблюдения с борта трансатлантического судна «Перейра», столкновение чудовища с пароходом «Этна» судоходной линии Инман, доклады офицеров французского фрегата «Нормандия», а также весьма подробное описание, сделанное командором Фитц-Джеймсом на борту «Лорда Клайда», глубоко взволновали общественное мнение. В странах с более легкомысленным

---

<sup>1</sup> Старинная французская единица измерения расстояния, равная 5555,5 м (длина дуги одной двадцатой градуса земного меридиана).

<sup>2</sup> Около 106 метров. Английский фут составляет 30,4 см.

отношением к жизни феномен стал темой для шуток, но в странах серьезных и прагматичных — Англии, Америке, Германии — им занялись всерьез.

Во всех крупных городах планеты морское чудовище вошло в моду: о нем пели песенки в кафе, над ним глумились в газетах, его сделали героем театральных представлений. У газетных уток появился прекрасный повод нести яйца всех цветов. Журналисты стали вновь извлекать на свет всевозможных фантастических гигантов, от белого кита, грозного Моби Дика северных морей, до огромного Кракена, который мог обхватить своими щупальцами судно водоизмещением в пятьсот тонн и увлечь его в океанскую бездну. В доказательство газетчики даже приводили письменные свидетельства давних времен, в частности, слова Аристотеля и Плиния, допускавших существование подобных чудовищ, а также норвежские заметки епископа Пондопиддана, рассказы Поля Хеггеде и, наконец, отчеты господина Харрингтона, чья правдивость не вызывает сомнений. Последний утверждал, что в 1857 году, находясь на борту «Кастиллана», собственными глазами видел исполинскую змею, которая до той поры «заплывала» лишь на страницы приснопамятного «Конституционалиста»<sup>1</sup>.

В научных сообществах и специализированных изданиях разразились бесконечные споры между легковерными и скептиками. «Вопрос морского чудовища» будоражил умы. Журналисты научных изданий, ополчившиеся на адептов сверхъестественного, пролили во время той памятной баталии реки чернил, а кое-кто даже пару капель крови, поскольку от обсуждения морской змеи перешли к оскорбительным выпадам против соперников.

---

<sup>1</sup> Французский политический ежедневник, основанный в 1815 г.

Шесть месяцев продолжалась эта война; перевес оказывался то на одной, то на другой стороне. Статьи ученых из Бразильского географического института, Берлинской королевской академии наук, Британской ассоциации, Смитсоновского института в Вашингтоне, дискуссии в периодических изданиях «Индиан аршипелаго», «Космос» аббата Муаньо, «Миттейлунген» Петерманна, научные хроники, опубликованные в солидных газетах Франции и других стран, неизменно встречали пылкий отпор на страницах бульварной прессы. Пародируя слова Линнея, процитированные кем-то из противников чудовища, остроумные писаки заявляли, что «природа не делает глупцов»<sup>1</sup> и призывали современников не клеветать на природу, приписывая ей создание кракенов, морских змей, «моби диков» и прочих неправдоподобных существ. Наконец, одна крайне воинственная сатирическая газета опубликовала статью известного писателя, в которой тот, подобно Ипполиту, уложил монстра на лопатки, нанеся ему смертельный удар своим пером под взрывы всеобщего хохота. Остроумие победило науку.

В первые месяцы 1867 года тема была окончательно похоронена и, казалось, уже не возродится, как вдруг до сведения публики дошли новые факты. Теперь уже речь шла не о научной загадке, а о реальной угрозе, которую требовалось устранить. Дело приняло совсем иной оборот. Чудовище превратилось в островок, скалу, риф, — но риф ускользающий, загадочный, неуловимый.

Ночью 5 марта 1867 года пароход «Моравиан» Монреальской океанической компании, оказавшись в точке с координатами 27°30' северной широты и 72°15' западной долготы, ударился правым бортом о скалу, кото-

---

<sup>1</sup> На французском эта фраза (la nature ne fait pas de sots) совпадает по звучанию с известным высказыванием Карла Линнея «Природа не делает скачков» (La nature ne fait pas de sauts).

рая не значилась ни на одной карте. Попутный ветер и четыреста лошадиных сил позволили судну развить скорость в тринадцать узлов. Если бы не исключительная прочность корпуса, от такого удара «Моравиан», вне всякого сомнения, пошел бы ко дну вместе с людьми, включая команду и двести тридцать семь пассажиров, которых он вез из Канады.

Столкновение произошло около пяти часов утра, когда рассвет еще только занимался. Вахтенные ринулись на корму. Они напряженно всматривались в океанские просторы. Однако ничего не увидели, кроме мощной кильватерной струи, с плеском взрезавшей волны в трех кабельтовых<sup>1</sup> — казалось, кто-то яростно молотит по водной глади. Установив координаты, «Моравиан» продолжил выполнять рейс без видимых следов повреждения. С чем же он столкнулся? С подводной скалой или остовом разбившегося корабля? Это так и осталось загадкой. Позже, при осмотре корпуса в доке, выяснилось, что часть киля раздроблена.

Чрезвычайно серьезное само по себе, происшествие кануло бы в Лету, как и множество других, если бы три недели спустя не повторилось при схожих обстоятельствах. Благодаря национальной принадлежности пострадавшего судна и репутации владеющей им пароходной компании новый случай получил широчайшую огласку.

Кто не знает знаменитого английского судовладельца Кунарда? Этот талантливый промышленник основал в 1840 году почтовое сообщение между Ливерпулем и Галифаксом, которое обслуживали три деревянных колесных парохода мощностью в четыреста лошадиных сил

---

<sup>1</sup> Международный кабельтов (1/10 морской мили) — 185,2 метра. Изначально так называли корабельный трос для швартов и буксиров; как единицу измерения кабельтов стали использовать, поскольку трос на судне брался определенной, одинаковой длины. Три кабельтовых — 555,6 м.

и водоизмещением в тысячу сто шестьдесят две тонны. По прошествии восьми лет флот компании пополнился четырьмя судами мощностью в шестьсот пятьдесят лошадиных сил и водоизмещением в тысячу восемьсот двадцать тонн, а спустя два года — двумя еще более мощными и крупными пароходами. В 1853 году компания Кунарда, в очередной раз получив исключительное право на доставку спешных отправок, постепенно добавила к своей флотилии «Аравию», «Персию», «Китай», «Шотландию», «Яву» и «Россию» — первоклассные корабли, уступавшие скоростью и тоннажем только пароходу «Грейт Истерн». Таким образом, в 1867 году компания владела двенадцатью судами, восемь из которых были колесными, а четыре — винтовыми.

Я привожу здесь все эти подробности, чтобы подчеркнуть важность вышеупомянутой судоходной компании, снискавшей мировую известность благодаря грамотному управлению. Ни одна из трансокеанских компаний в сфере морских перевозок не могла похвастаться столь же умелым руководством; ни одно из предприятий не добилось большего успеха. За двадцать шесть лет пароходы Кунарда две тысячи раз пересекли Атлантику, без отмен рейсов, без опозданий, причем ни единого письма, человека или судна не было потеряно. И по сей день, несмотря на мощную конкуренцию со стороны Франции, пассажиры предпочитают эту компанию всем остальным, как явствует из официальных документов последних лет. Поэтому неудивительно, что происшествие с одним из лучших пароходов Кунарда вызвало столь широкий резонанс.

13 апреля 1867 года «Шотландия» находилась на 15°12' западной долготы и 45°37' северной широты; море было спокойным, ветер — благоприятным. Тысяча лошадиных сил несли судно со скоростью тринадцать целых и сорок три сотых узла. Колеса парохода равно-

мерно рассекали волны. Осадка составляла шесть метров семьдесят сантиметров, а водоизмещение — шесть тысяч шестьсот двадцать четыре кубических метра.

В четыре часа семнадцать минут пополудни, когда пассажиры обедали в кают-компании, корпус «Шотландии» слегка вздрогнул от едва ощутимого удара в кормовую часть, немного позади колеса левого борта.

Причем не «Шотландия» что-то задела — какой-то острый предмет ее, скорее, пропорол или проткнул, а не ударил. Толчок был настолько слабым, что никто из находившихся на борту не встревожился, пока не раздались крики выскочивших на палубу трюмных матросов:

— Течь в трюме! Течь в трюме!

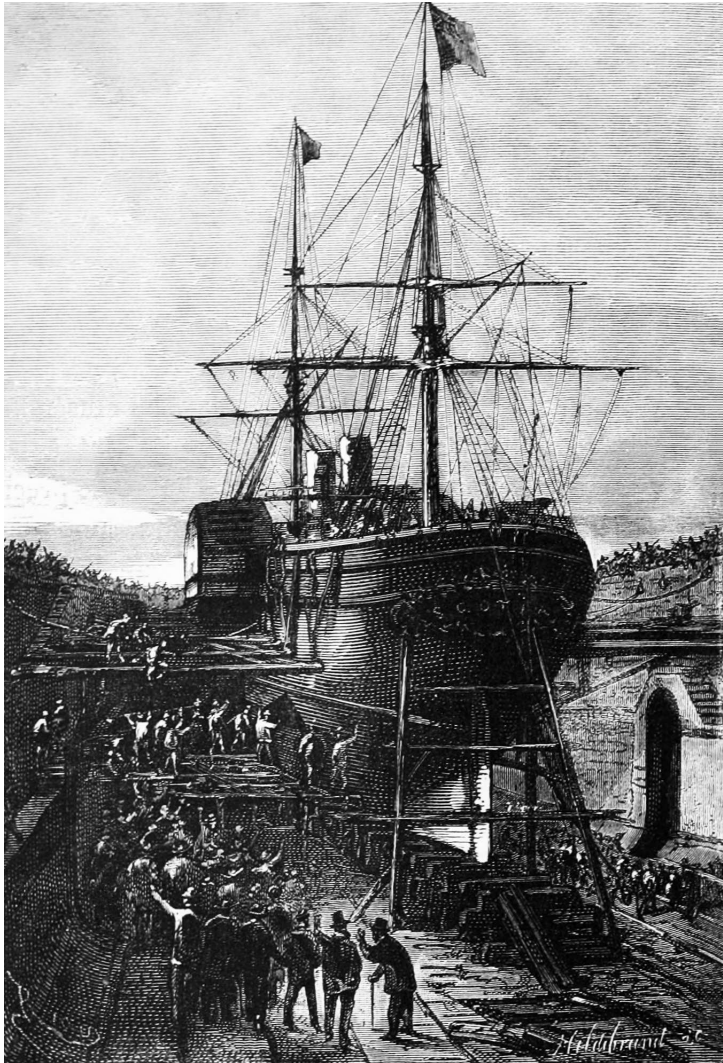
Сперва пассажиры очень испугались, но капитан Андерсон поспешил их успокоить. И в самом деле, непосредственная опасность судну не грозила. «Шотландия», разделенная на семь отсеков водонепроницаемыми перегородками, могла не бояться пробоин.

Капитан Андерсон немедленно спустился в трюм. Выяснилось, что море затапливает пятый отсек, причем, судя по скорости прибывания воды, пробоина была значительной. К счастью, паровые котлы находились в другом отсеке, иначе бы топки моментально погасли.

По приказу капитана судно остановили, после чего один из матросов нырнул за борт, чтобы оценить размер повреждений. Через несколько минут он обнаружил в подводной части корпуса двухметровую дыру. Заделать такую большую пробоину не представлялось возможным, и «Шотландия», с наполовину утопленными гребными колесами, была вынуждена продолжить рейс. В момент удара пароход находился в трехстах милях от острова Клир-Айленд<sup>1</sup>, однако пришел в ливерпульский

---

<sup>1</sup> Остров у юго-западного побережья Ирландии, самый южный из обитаемых островов страны.



«Шотландию» поставили в сухой док,  
и инженеры приступили к осмотру.

порт с трехдневным опозданием, что вызвало немалое беспокойство.

«Шотландию» поставили в сухой док, и инженеры приступили к осмотру. Они не верили своим глазам. В двух с половиной метрах ниже ватерлинии зияла аккуратная пробоина в форме равнобедренного треугольника. Дыра в обшивке корпуса имела идеально ровные края, будто ее вырезали резакom. Стало очевидно, что проделавший такое отверстие инструмент обладал необычайной прочностью: он не только пробил железную обшивку толщиной в четыре сантиметра, но и каким-то необъяснимым образом высвободился из пробоины!

Таково было последнее событие, которое вновь всколыхнуло общественное мнение. С той поры все необъяснимые несчастные случаи на морских просторах приписывались таинственному зверю. Справедливо или нет, фантастическое чудовище назначили виновным за все эти кораблекрушения, число которых, к сожалению, весьма велико: согласно ежегодно публикуемому в «Бюро-Веритас» отчету, из трех тысяч затонувших судов не менее двухсот и по сей день считаются пропавшими без вести!

Так или иначе, из-за «морского чудовища» сообщения между континентами становились все более опасными, а потому возмущенная общественность решительно потребовала во что бы то ни стало избавить наконец океаны от грозного китообразного.

## ГЛАВА ВТОРАЯ

### ЗА И ПРОТИВ

Во время описанных событий я как раз возвращался из научной экспедиции по бесплодным землям штата Небраска в Северной Америке. Правительство Франции направило меня туда как адъюнкт-профес-

сора<sup>1</sup> при Парижском музее естественной истории. Ближе к концу марта, собрав за полгода в Небраске драгоценные коллекции, я прибыл в Нью-Йорк. Мой отъезд во Францию назначили на первые числа мая. А пока я занимался классификацией найденных сокровищ из области минералогии, ботаники и зоологии. Именно тогда и произошла авария с «Шотландией».

Разумеется, я был прекрасно осведомлен о волновавшем всех вопросе — да и как иначе? Я читал и перечитывал все статьи на эту тему в американских и европейских газетах, но так и не приблизился к ответу. Таинственная история не давала мне покоя. Пытаясь найти разгадку, я бросался из одной крайности в другую. В том, что в морских глубинах что-то крылось, сомнений не было, а скептикам предлагали «вложить персты в язвы»<sup>2</sup> продырявленной «Шотландии».

Когда я прибыл в Нью-Йорк, тема приобрела особую злободневность. Гипотезу о плавучем острове, или неуловимом рифе, поддерживаемую некоторыми невеждами, окончательно отвергли. Никакой риф не мог бы перемещаться с такой невероятной скоростью — разве что в утробе у него имелся двигатель.

Так же отринули идею о блуждающем по морям острове потерпевшего крушение судна — опять-таки из-за скорости перемещения.

Таким образом, оставалось только два возможных объяснения, расколовших общество на два лагеря: тех, кто верил в существование животного, наделенного колоссальной силой, и сторонников подводного корабля с необычайно мощным двигательным механизмом.

---

<sup>1</sup> Помощник или заместитель профессора.

<sup>2</sup> Убедиться в чем-либо при помощи фактов. Выражение из Евангелия (апостол Фома не хотел верить в то, что Христос воскрес, пока не вложил свои пальцы (персты) в нанесенные Господу раны от гвоздей (язвы гвоздины)).