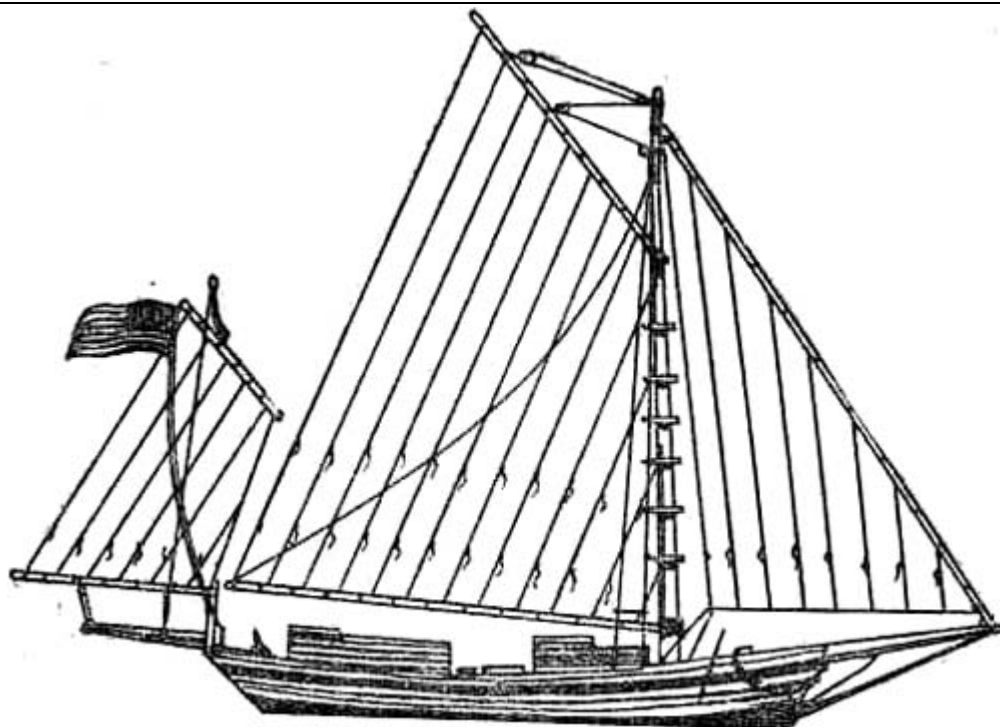


Джошуа Слокам — первый кругосветный мореплаватель-одиночка



«Спрей» после переделки вооружения в южноамериканских водах (бушприт и грота-гик укорочены, поставлена бизань) имеет вооружение иола (длина 11,02 м, ширина 4,25 м; водоизмещение 9 т) К бамбуковому шесту — утлегарю, принайтвленному к бушприту, можно было прикреплять летучий кливер.



Маршрут капитана Слокэма на "Спрее". 1895-1898 гг.

Среди мореплавателей, которые, повинаясь неведомому зову, совершали одиночные кругосветные путешествия на малых судах, самое почетное место принадлежит капитану Джошуа Слокэму. Он первым совершил такое плавание. Немало других примеров стойкости и мужества в сочетании с мастерством вызывает наше восхищение, но плавание капитана Слокэма выделяется из всех, ибо он сделал это впервые.

«Вокруг света в одиночку» — таково название его книги, впервые опубликованной в 1900 году. Это поистине классическое произведение. Занять положение, которое никто не может оспаривать, позволило Слокэму не только то, что он оказался первым. Он был наделен даром превосходно описывать свои приключения, мысли и наблюдения. И вряд ли найдутся равные ему в этом среди писателей-моряков. Но самое любопытное в книге — личность самого автора. Знарок своего ремесла, он был хоть и скромным человеком, но жадным до всего, что встречалось на пути, — будь то радости или тревоги.

«Вокруг света в одиночку» — книга, которая, пожалуй, в большей степени, чем какая-либо другая, побуждала людей попытать счастья на море. Более того, те, кто не рассчитывает совершить путешествие дальше, чем, скажем, из Солента в Пул-Харбор, могут читать ее и мечтать. Книга эта — неотъемлемая часть всякой хорошей библиотеки.

Кто же был человек, который ее написал? Портрет его можно набросать в общих чертах, изучив основные события его жизни, столь полной приключений, что рассказ о ней читается как роман, притом захватывающий роман!

Капитан Джошуа Слокэм родился в 1844 году в Новой Шотландии и был потомком мореходов, хотя отец его хозяйничал на ферме. С восьми лет начал он работать на отцовской ферме на Брайерс-Айленде, и нельзя не удивляться тому, что человек, получивший столь скудное образование, научился писать так хорошо, так выразительно и четко. Он прекрасно сознавал недостаточность своего образования и отмечал в книге, что писал ее "рукой, которая, увы, больше привыкла к секстану, чем к перу".

Конечно, капитаны парусных судов должны делать регулярные записи в вахтенном журнале, что приучает их к простоте стиля и лаконичности. Но это лишь половинное объяснение.

Прошло много времени с тех пор, а нас все еще поражает удивительная наблюдательность этого замечательного моряка, к тому же скромного, превосходно знающего свое дело и, главное, обладающего чувством юмора. Все это несомненные признаки таланта. Книга его полна насмешливых и забавных намеков.

В детстве Джошуа жилось нелегко. Работая на ферме у отца, он мечтал о мере и кораблях, и все свободное время проводил на воде. Отец не одобрял его страсти к морю. Однажды (Джошуа было тогда 12 лет) отец обнаружил, что сын вместо того, чтобы работать, мастерит модель парусника. Любознательная поделка была разломана на куски, а Джошуа получил основательную порку. Слокэм убежал из дома:

ферма лишилась работника, а мир приобрел моряка. Но, похоже, что он не обиделся на отца, поскольку в начале книги пишет: "Отец мой был таким человеком, который, очутись он на необитаемом острове, сумел бы вернуться домой, если бы у него был складной нож да еще какое-нибудь дерево под руками. Он превосходно разбирался в судах, но старая глинобитная хижина и ферма, которую он имел несчастье унаследовать, словно якорь, удерживали его".

Джошуа Слокэму удалось получить место юнги (иногда он работал и коком) на рыболовном судне, плававшем в заливе Фанди. На ферму он не вернулся.

К 17 годам он в качестве матроса успел пересечь Атлантику на корабле с прямым вооружением. Но то ли еще ожидало его! Вскоре он оказался на борту английского судна, шедшего в Китай. Теперь Слокэм окончательно связал свою судьбу с морем. Приступ лихорадки задержал его в Батавии, но через некоторое время он был уже в экипаже парохода "Саушей". На этом судне он много раз плавал в водах Дальнего Востока. Знаком ему был и грозный мыс Горн: он дважды огибал его на английских судах. В 18 лет он уже занимал должность второго штурмана.

Командовать судном он начал в 1869 году, когда ему исполнилось 25 лет. Это была шхуна, ходившая из Сизтла в Сан-Франциско и обратно. По нашим сведениям, на ней перевозили зерно и уголь, но, скорее всего это был зерновоз, который приспособили для перевозки угля, когда трюмы его стали непригодными для транспортировки зерна. Год спустя Слокэм командовал барком "Вашингтон", что являлось повышением: "Вашингтон" возил в Австралию генеральный груз. Специальным рейсом он должен был из Сиднея отправиться на Аляску. Обстоятельство это весьма существенно. "Вашингтон" вез строительные материалы, предназначенные для постройки рыболовных ботов.

Прежде, когда Слокэм обслуживал рыбоконсервные заводы на Тихоокеанском побережье Северной Америки, он сам сконструировал и построил небольшое судно. Слокэм ходил на нем целый сезон, а потом выгодно продал. Это доказывает, что и проект и качество постройки были хорошими. Именно поэтому владельцы "Вашингтона" и направили молодого моряка на Аляску, чтобы возглавить там работу. Опыт, приобретенный Слокэмом, оказался весьма кстати позднее, когда он взялся за постройку судна, достаточно прочного и мореходного, чтобы на нем можно было совершить кругосветное путешествие. В Сиднее Слокэм женился, и жена сопровождала его на Аляску. Во время перехода барк не раз попадал в крепкий шторм, и, в конце концов, его выбросило на берег. Судно пришлось покинуть. Но Слокэм не хотел сдаваться. Сняв с барка необходимое оборудование, он, прежде всего, соорудил временное жилье для команды. С помощью местных жителей индейцев построил 10-метровый китобойный бот и, используя его и два бота поменьше, целый сезон успешно промышлял китов.

Позднее Слокэм на баркентине "Констительшн" ходил из Сан-Франциско в Австралию и на острова Тихого океана. Она принадлежала тем же судовладельцам, что и злополучный "Вашингтон". Следовательно, хозяйка была высокого мнения о Слокэме и не считала его повинным в гибели барка. В 1873 году Слокэм снова становится судостроителем. Когда Слокэм командовал барком "Бенжамен Эймар", хозяйка продала судно, и он оказался не у дел. Осев в Маниле, он познакомился с неким мистером Джексонем, проектировщиком судов. Слокэм, искавший работу, согласился построить судно по чертежам Джексона, Он взялся за работу со свойственной ему деловитостью.

Расчистил участок в джунглях, построил дом: ему нужно было удобное жилище — у него были жена и дети. Позабывшись о своих близких, он начал постройку судна. Местные жители дружелюбно относились к Слокэму и помогали ему, чего нельзя было сказать о китайских судостроителях, живших севернее. Узнав, что "чужак" выхватил у них из-под роса выгодный подряд, они невзлюбили его и собирались уничтожить самодельную верфь Слокэма. Им удалось бы это сделать, если бы не местные жители — с их помощью Слокэм отбил два нападения. Судно, построенное для Джексона, удалось спустить на воду в срок.

Помимо денег, Слокэм получил шхуну "Пато" водоизмещением 90 тонн. Командуя "Пато", он пустился в авантюру, достойную приключенческого романа,— направился к рифу Норт-Дейнджер, расположенному в 400 милях от берега. Там на сравнительно небольшой глубине затонул английский барк. Группа, зафрахтовавшая "Пато", знала, что в трюмах барка находится ценный груз. Но искателям сокровищ не повезло. Правда, затонувшее судно было найдено, но когда начались работы, барк сполз с рифа и опустился на значительную глубину.

Слокэм сменил не одно судно. Но, пожалуй, лучшим из судов, которыми он командовал, был "Нортерн-Лайт" — удивительно красивый корабль с прямым вооружением (Слокэм фактически был его совладельцем). Затем небольшой барк "Аквиднек", о котором он писал: "...маленький барк, казавшийся мне самым совершенным созданием рук человеческих; при хорошем ветре ему ничего не стоило обогнать и пароход". У берегов Бразилии судно потерпело кораблекрушение, но Слокэм спасся и построил "Либердаде" — небольшое 7,5-метровое судно, которое оснастил как китайский сампан. В книге "Плавание на „Либердаде“" он писал, что это "самое удобное в мире вооружение".

На своем необычном судне Слокэм вернулся в Бостон; к этому переходу американские газеты проявили весьма большой интерес. Однако слава не смогла дать ему единственного, чего он желал,— капитанской должности. В 90-х годах прошлого века капитану не так-то просто было найти работу. И вот теперь-то и начинается наш рассказ.

Слокэм уже два года болтался на берегу, когда ему предложили изрядно потрепанный, преклонного возраста шлюп "Спрей" длиной 10,5 метра. Шлюп этот, закрытый брезентом, стоял на подпорках в Ферхейвене. являя собой довольно жалкое зрелище.

Согласно условиям, Слокэму должны были помочь оборудовать "Спрей" и спустить на воду. Но когда он приехал в Ферхейвен и увидел судно, он, по его словам, понял, что приятель, всучивший ему это корыто, смеется над ним.

Оказалось, посудина простояла более 7 лет и превратилась, по существу, в развалину.

Однако Слокэм знал, что смеется тот, кто смеется последним, и сразу принялся за ремонт. Да еще с каким усердием и решительностью: „я срубил крепкий дуб, росший поблизости, чтобы вытесать из него киль...“ Слокэм строил добросовестно и старательно. Никто лучше его не знал, как важна прочность корпуса; недаром капитаны-китобои, пришедшие из Нью-Бедфорда, чтобы посмотреть, как у него идет дело, высоко оценили его работу. Материалы стоили Слокэму 553 доллара, а строительство заняло год и один месяц.

В первую навигацию Слокэм занимался рыбным промыслом, но не переставал мечтать об океанских плаваниях и дальних странах. В отличие от кругосветных мореплавателей, которые „намеревались сперва сходить неподалеку, а уж потом решиться на более длительное плавание“, он задумал пойти сразу вокруг света. Если учесть, что до него еще никто не совершал кругосветного путешествия в одиночку, становятся очевидными все мужество и решимость этого человека.

В 1895 году он совершил переход из Бостона в Глостер, где дополнил оснастку судна. Прибытие в гавань Глостера он описал мастерски. Прежде ему никогда еще не приходилось входить в порт в одиночку. Слокэм шел полным курсом, причем ветер был довольно свежим: с гребней волн срывало белые барашки. Неподалеку шла шхуна с голыми мачтами, а у другой сорвало большую часть парусины. На причале толпились глостерские рыбаки, следившие за действиями пришельца. Чтобы не удариться о причал, к которому стремительно несло его судно, Слокэм бросился на нос и убрал кливер. Судно тотчас привелось к ветру и, разумеется, сбавило ход. По словам Слокэма, „шлюп коснулся стенки так осторожно, что... не раздавил бы и яичной скорлупы“. Слокэм знал, что за ним наблюдают искуснейшие в мире моряки и не хотел ударить в грязь лицом. А когда пришвартовался, не смог произнести и слова, так он устал.

Всякий, кто когда-либо пытался ввести в гавань тяжелую яхту длиной метров 10 при сильном попутном ветре и волнении — а Слокэму это удалось,— знает, что для этого требуется большой опыт и недюжинное мастерство. Но капитан пишет об этом просто и скромно — верный признак настоящего человека, проявляющийся на каждой странице его книги, и чтение ее доставляет особое наслаждение.

В конце концов Слокэм, сделав все необходимые приготовления, 2 июля вышел из Ярмута с намерением пересечь Атлантический океан. Последуем и мы за ним.

“Я надежно уложил весь груз: ведь меня ожидал бурный Атлантический океан. Потом спустил стеньгу, чтобы увеличить остойчивость судна, и закрепил на палубе. Затем выбрал и заново закрепил фалы, убедился в прочности крепления бушприта и принайтовил тузик, поскольку даже летом в океане можно попасть в шторм.

И действительно, штормило уже несколько недель, но 1 июля после крепкого норд-веста задул ровный попутный ветер, обещавший судну хороший ход. На другой день, когда встречное волнение уменьшилось, я наконец покинул Америку. Вот запись в вахтенном журнале, сделанная в первые дни плавания на “Спрее”: “9.30. Вышли из Ярмута. Прошли мыс Сейбл. Дистанция 3 кабельтова. Скорость 8 узлов. Свежий ветер от норд-веста. Перед заходом солнца я поужинал клубникой, выпил чаю. Судно рассекало гладкую воду под прикрытием побережья.

В полдень 3 июля прошли траверз острова Айронбаунд. “Спей” снова старался изо всех сил. Нынче утром из Ливерпуля (Новая Шотландия) вышла большая шхуна, державшая курс на восток. Через пять часов “Спей” оставил ее далеко за кормой. В 6.45 подошел к маяку на мысе Чебакто-Хед, неподалеку от Галифакса. Я отсалютовал флагом и пошел полным курсом, чтобы еще засветло быть восточнее острова Сейбл. На побережье множество маяков и знаков. На Самбро (Скала стений) стоит великолепный маяк, который, увы, не был замечен с лайнера “Атлантика в ту ночь, когда произошла катастрофа. Я иду в открытый океан, за кормой один за другим гаснут огни, наконец исчез из виду и последний — Самбро. “Спей”, оставшись в одиночестве, продолжал путь” 4 июля в 6.00 взял два рифа. В 9.40 вечера я с трудом разглядел тусклый свет маяка на восточной оконечности острова Сейбл, который по праву можно назвать “островом трагедий”. Туман, которого прежде не было, теперь спустился и навис плотной пеленой над морем. Я очутился в царстве тумана, отрезанный от внешнего мира: огня маяка уже не было видно. Делая частые промеры глубин, я установил, что после полуночи миновал восточную оконечность острова и что опасный участок мелей и рифов вскоре должен остаться позади. Ветер был благоприятным, хотя и дул с зюйд-зюйд-веста, принося с собой туман. Я слышал, что за какие-то несколько лет остров Сейбл, имевший длину 40 миль, уменьшился вдвое и что из грех маяков, построенных на нем после 1880 года, два смыто, а скоро рухнет в море и третий.

Вечером 5 июля “Спreau”, целый день подпрыгивавшему на коротких крутых волнах, взбрело в голову продолжать путь без помощи рулевого. Все это время я правил на зюйд-ост-тень-зюйд, но затем ветер начал немного заходить, и судно, “попав в струю”, пошло на зюйд-ост со скоростью 8 узлов.

Я прибавил парусов, чтобы поскорей миновать район наиболее оживленного движения паровых судов и выйти в зону Гольфстрима. К вечеру туман рассеялся, и я увидел солнце в тот момент, когда оно коснулось горизонта. Я посмотрел на восток и на самом конце бушприта увидел полную луну, с улыбочкой поднимавшуюся из моря. Сам Нептун, появившись он на носу моего шлюпа, не смог бы поразить меня в большей степени.

— Добрый вечер, сэръ! — воскликнул я.— Рад вас видеть!

С тех пор я не раз беседовал с человеком на поверхности луны и поверял ему свои мысли.

Около полуночи снова опустился туман, еще более плотный, чем прежде. Казалось, на него можно ступить ногой. Прошло несколько дней. Ветер усилился до штормового, волны становились все выше, но судно было надежное. Окруженный стеной тумана, я все сильнее ощущал одиночество, чувствовал себя букашкой на соломинке, попавшей в бурю. Закрепив намертво руль, я ушел спать, а судно шло само по себе.

В эти дни у меня все чаще появлялось какое-то жуткое ощущение. Память работала поразительно четко. Зловещее, незначительное, великое, удивительное и обыденное — все это странной чередой проходило перед умственным взором. Давно забытое, что, казалось, принадлежит кому-то иному, а не мне, вновь возникало передо мной. Голоса прошлого, смех, плача, рассказывали то, что я некогда слышал в разных уголках света.

Чувство одиночества исчезало, когда начинало штормить и было много работы, но едва погода улучшалась, оно вновь возвращалось, и я не мог от него избавиться. Меня предупреждала, что наедине с самим собой я могу разучиться говорить, поэтому я все время разговаривал. По морскому обычаю ровно в полдень я провозглашал: “Восемь склянок!” Или, обращаясь к воображаемому рулевому, кричал из каюты: “Как на румбе?” или “Какой держим курс?” Однако не получив ответа, еще болезненнее ощущал свое одиночество. Голос мой замирал в пустоте, и я прекратил это занятие. Потом вспомнил, что в детстве любил петь. Почему бы не взяться за старое, тем более, что тут я никого не потревожу? Мои музыкальные способности никому пока не внушали чувства зависти, и здесь, в просторах Атлантики, можно было показать себя! Посмотрели бы вы, как выпрыгивали из воды дельфины, когда я, не щадя голоса, убаюкивал море и его обитателей! Старые черепахи, выпучив глаза и высунув голову из воды, слушали, как я пою “Джонни Бокер”, “Мы заплатим Дарби Дойлю за ботинки” и тому подобные песни. Впрочем, дельфины, судя по их прыжкам, относились ко мне благосклоннее, чем черепахи. Однажды, когда я исполнял что-то вроде “Вавилон рушится”, один дельфин подпрыгнул выше бушприта и очутился бы на палубе, если бы “Спей” шел быстрее. Морские птицы приближаться ко мне опасались.

К 10 июля, за восемь дней плавания, “Спей” отошел на 1200 миль от мыса Сейбл. Полторасти миль в сутки — неплохо для такого судна! За все плавание это был лучший результат. Вечером 14 июля экипаж “Спрея”, настроение которого значительно поднялось, закричал: “Парус на горизонте!” Оказалось, что это была баркентина. Наступила ночь. Судно мое шло само по себе, на руле стоять было незачем. Ветер дул с зюйда. Я закрепил надлежащим образом паруса, и мы двигались на ост. Я часто выходил из рубки на палубу, но все было в порядке, все так же весело поддувал свежий ветер. Наутро “Спей” догнал баркентину. Это была “Ла Вагиса”, вышедшая из Филадельфии двадцать три дня назад; она возвращалась в Виго, свой родной порт. Впередсмотрящий заметил нас с мачты еще накануне. Когда шлюп приблизился к баркентине, капитан спустил мне бутылку вина; оно оказалось превосходного качества. Он также прислал визитную карточку, на которой было указано: “Хуан Гантес”. По-видимому, он, как многие испанцы, был хорошим человеком. Но когда я попросил его по приходе в порт передать, что со мной все в порядке (“Спей” ревно обходил его), он

пожал плечами, подняв их выше головы. Помощник, знавший о моем путешествии, сказал ему, что я плыву один. Капитан перекрестился и удалился в каюту. Больше он не появлялся наверху. К заходу солнца баркентина отстала на столько же, на сколько была впереди накануне.

Жизнь становилась все менее однообразной. 16 июля с норд-веста дул ровный ветер, море было гладким. С наветренного борта по скуле я заметил крупное судно. То был барк "Ява", приписанный к Глазго и шедший из Перу в Куинстаун. В 2.30 я разговаривал с его капитаном, смахивавшим на медведя. Впрочем, на Аляске я однажды встретил медведя, который выглядел куда дружелюбнее. Во всяком случае, тот медведь, казалось, обрадовался встрече со мной, в отличие от этого старого гризли. Может быть, конечно, мой окрик помешал капитану, и вид крохотного шлюпа, обходящего громадное судно, подействовал на него, как красная тряпка на быка. При слабом ветре, дувшем три последних дня, я имел значительное преимущество перед крупными судами.

Слишком тяжелый, с обросшим днищем барк едва тащился, между тем мое судно несло легко, словно птица,— грот "Спрея" надувался даже при самом легком ветре.

— Давно ли тут такое безветрие? — зарычал капитан "Явы", когда я подошел к нему ближе.

— Не знаю, кэп,— крикнул я что есть силы в ответ.— Я тут недавно.— При этих словах помощник, стоявший на полубаке, широко улыбнулся.

— Мыс Сейбл я оставил четырнадцать дней назад,— прибавил я. (До Азорских островов оставалось рукой подать).

— Помощник! — взревел капитан.— Иди-ка сюда, послушай, что тут травит этот янки. Спускай флаг, помощник, да поживее! — И "Ява" в шутку сдалась "Спрею".

Острая тоска, которая охватила меня вначале, теперь рассеялась. Во мне произошла какая-то удивительная перемена. Полоса тумана кончилась. Видно, Нептун, вначале гневавшийся, увидев мою почтительность, смилостивился и позволил продолжать путь.

В вахтенном журнале 18 июля я сделал такую запись:

"Погода благоприятная. Ветер зюйд-зюйд-вест. Вокруг резвятся дельфины. В 11.30 утра разошлись с пароходом "Олимпия". Долгота 34° 50' W".

— Через три минуты пробьют семь склянок,— прокричал мне капитан, сообщив долготу и судовое время.

Я восхитился постановкой дела на "Олимпии", но, по-моему, капитан слишком полагался на свое счисление. Такая уверенность хороша, когда опасность далеко, но я считаю, что именно эта-то уверенность и была причиной несчастья, случившегося с "Атлантиком" и многими другими судами. Где капитаны слишком верили своим расчетам. "Олимпию" дельфины не сопровождали. Они предпочитают парусники. Я заметил, кстати, что капитан "Олимпии" совсем молод. Надеюсь, он будет удачливым.

Земля! Утром 19 июля в морской дали возник таинственный купол, похожий на серебряную гору. Хотя он был затянут ослепительно белой дымкой, которая сверкала на солнце словно полированное серебро, я был совершенно уверен, что это остров Флориш. В 16.30 прошли его траверз. Дымка меж тем рассеялась. И хотя Флориш — высокий остров и находится только в 174 милях от острова Фаял, его открыли много лет спустя после заселения основной группы Азорских островов.

Ранним утром 20 июля справа по носу я заметил горы острова Пику, пробившиеся сквозь облака. Когда солнце разогнало туман, один за другим стали возникать и более низменные острова. Вблизи можно было разглядеть возделанные поля. Лишь тот, кто видел Азорские острова с палубы судна, может представить себе всю красоту их. В 16.30 "Спрей" встал на якорь на рейде Фаяла."

Джошуа Слокэм пробыл там четыре дня (вдвое дольше, чем предполагал), а рано утром 24 июля снялся с якоря. Погода была шквалистая. Слокэму на дорогу дали слив. Он поел слив с брынзой и ночью от боли в желудке даже потерял сознание.

"...Ночью меня согнуло в дугу. Ветер, который был уже достаточно свежим, все усиливался, небо на зюйд-весте стало хмурым. Надо было рифить паруса. Превозмогая боль, я спустил грот и, взяв два рифа, закрепил как можно старательнее. Кругом было пока чисто, поэтому разумнее все-то было бы сделать все как следует, а потом спуститься в каюту. В море я всегда осмотрителен, но на этот раз, хотя и надвигался шторм, недостаточно уменьшил парусность. Я только проверил шкоты. Мне следовало бы лечь в дрейф, а я этого не сделал. Взамен я поднял дважды зарифленный грот и кливер и предоставил судно самому себе. Затем спустился в каюту и тотчас упал, корчась от боли. Не знаю, долго ли я лежал: у меня начался бред. Когда я, как мне показалось, очнулся от обморока, то понял, что началось сильное волнение. Посмотрев на корму, к своему изумлению, я увидел на руле рослого моряка, который крепко, словно в тисках, сжимал ручки штурвала. Он был похож на иностранца: большой красный берет надвинут на левое ухо, лицо окаймляют лохматые черные баки. В любой части света его приняли бы за пирата. Разглядывая его свирепую физиономию, я забыл про шторм и думал лишь о том, как бы этот пришелец не перерезал мне глотку. Видно, угадав мои мысли, он, сняв шапку, произнес:

— Сеньор капитан, я не желаю вам зла.— И с едва заметной улыбкой прибавил: — Я вольная птица, но ничем хуже контрабанды не занимался. Я из экипажа Колумба. Штурман с "Пинты". Пришел вам на подмогу. Лежите спокойно, сеньор капитан,— продолжал он.— Я сам поведу нынче ночью судно. Сейчас у вас лихорадка, но к утру все пройдет.

Я подумал, что он, верно, лихой моряк, и тут снова, словно читая мои мысли, он воскликнул:

— Вон там, впереди, "Пинта". Надо догнать ее. Прибавьте-ка парусов! Vale, vale, muy vale!

Откусив большой кусок черного сухаря, он прибавил:

— Нельзя было есть брынзу со сливами, капитан. С брынзой вообще надо осторожнее, если не знаешь, где ее варили. Кто знает, может, она изготовлена из козьего молока, потому-то и начала бодаться.

— Эй, приятель! — крикнул я.— Хватит читать мне нотации!

Я сделал попытку расстелить матрац, чтобы не лежать на жесткой палубе, и при этом не спускал глаз со странного гостя. А тот, заметив, что у меня по-прежнему будут боли и лихорадка, усмехнулся и запел неистовую песню:

Выше, волна крутая!

Громче, буря, вой!

Кричи, чайка морская!

До Азорских подать рукой!

Очевидно, мне становилось лучше, потому что я стал раздражительным и начал возмущаться:

— Мне надоела ваша трескотня! Раз до Азорских подать рукой, то пусть ваша озорница-чайка, если она порядочная птица, туда и летит!

Я умолял его прекратить песню. Время от времени меня мучило. Огромные волны обрушивались на “Спрей”, а мне мерещилось, что на палубу падают шлюпки; будто неловкие возчики сбрасывают их с фургонов на “Спрей”, стоящий у пирса без кранцев.

— Вы разобьете шлюпки! — кричал я, когда волны перехлестывали через рубку.

— Шлюпки разобьете, а “Спрею” ничего не делается. Он крепкий!

Когда рези в желудке и лихорадка прекратились, я обнаружил, что с палубы, ослепительно белой, как акулий зуб, смыло все, что было плохо закреплено. “Спрей”, к моему удивлению, держа заданный мною накануне курс, мчался, словно рысак. Сам Колумб не мог бы держать судно на румбе точнее. Несмотря на волнение, за ночь шлюп прошел девяносто миль. Я был признателен старому рулевому, удивляло лишь, что он не убрал кливер. Шторм стихал, и к полу дню появилось солнце. По меридиональной высоте солнца и механическому лагу, который я никогда не выбирал, я определил, что судно шло этим курсом в течение суток.

Мне стало гораздо лучше, но я был еще очень слаб и потому не отдал рифов ни днем, ни в следующую ночь, хотя ветер стал слабее. Расстелив на палубе мокрую одежду, я улегся на солнцепеке и уснул. Во сне меня посетил, разумеется, ночной гость.

— Правильно сделали, что послушались меня ночью, — произнес он.

— Если вам угодно, я охотно буду наведываться во время плавания — просто из любви к приключениям.

Закончив фразу, он снял свой берет и исчез так же таинственно, как и появился. Очевидно, он вернулся на свою призрачную “Пинту”. Проснулся я ободренный — сном и посещением бывалого моряка. Подняв с палубы одежду, успевшую просохнуть, я выбросил за борт все сливы, оставшиеся на судне.”

Погода постепенно улучшалась. 4 августа впереди по курсу Слокэм заметил землю. То была Испания. В 15 часов “Спрей”, завершив первый этап своего плавания, отдал якорь в гавани Гибралтара. Слокэм всегда был уверен в себе — за целую жизнь на море он приобрел немалый опыт, — а теперь безгранично доверял и своему суденышку, которое так хорошо вело себя по отношению к нему, и рулевому с “Пинты”.

Слокэм так рассказывает о гостеприимстве, оказанном ему и его шлюпу в Гибралтаре:

“...Да полноте! — ответил мне по-американски просто адмирал Брюс, когда я поблагодарил его за любезное разрешение поставить “Спрей” у стенки, а также за паровой буксир, подтащивший меня к причалу.

— Насчет места все в порядке, если оно вас устраивает. Когда захотите продолжить плавание, мы вас снова оттащим от причала. Может, вам требуется какой-нибудь ремонт? Эй, на “Гебе”, не одолжите ли мастера-парусника? “Спрею” нужен новый кливер. Да пришлите и плотника, пусть осмотрит судно. Добро? Послушайте, дружище, вы, должно быть, жали вовсю, если совершили переход за какие-то двадцать девять суток! Ничего, здесь вы как следует отдохнете.

Даже за линейным кораблем британского королевского флота “Коллингвуд” в Гибралтаре так не ухаживали, как за “Спреем”.

Позже меня окликнули:

— Эй, на “Спрее”! Миссис Брюс хотела бы побывать на судне и ознакомиться с ним. Сможете ли принять ее сегодня?

— Вполне! — весело отозвался я.

На другой день на шлюпке побывали и оставили свои записи в вахтенном журнале сэра Ф. Керрингтона, тогдашний губернатор Гибралтара, и другие должностные лица и командиры линейных кораблей. И снова потом раздался окрик:

— На “Спрее”! Мистер Рейнолд, командир “Коллингвуда”, свидетельствует свое почтение и просит прибыть запросто в 16.30. Не позднее 17.30.

Я тонко намекнул, что гардероб мой не слишком разнообразен и денди из меня не получится.

— Вас ждут в цилиндре, сэр, и во фраке!

— Тогда я не смогу принять приглашения!

— Да плюньте вы! Поезжайте в чем есть. Только и всего!

— Есть плюнуть, сэр!

На “Коллингвуде” меня ожидал теплый прием — лучшего трудно было бы ожидать, даже если бы я надел цилиндр высотой с пароходную трубу. Едва лишь гость становится на ступеньку трапа, англичанин забывает свою чопорность, и уж если предлагает прийти запросто, то и сам держится именно так.”

Слокэм добрался до Гибралтара, рассчитывая пройти Средиземным морем и Суэцким каналом в Красное море, а оттуда двигаться на восток. Но в Гибралтаре планы его изменились. Морские офицеры, постоянно воевавшие с пиратами, которые действовали у побережья Северной Африки, убедили его изменить маршрут. Слокэм послушался совета и отправился снова через Атлантику, держа курс на острова Зеленого Мыса и далее на Южную Америку.

Меня всегда интересовали первоначальные замыслы капитана Слокэма, так как это был опытейший мореход, изучивший ветры, которые использовались капитанами парусных судов в ту эпоху. Если вы взглянете на карту мира, то заметите, что господствующие ветры — пассаты дуют с юго-востока и в Индийском океане, и в южной части Тихого. Иными словами, если, пройдя Красным морем, проложить курс из Адена в юго-восточном направлении в сторону пролива, носящего имя Торреса, и Австралии, то судну наверняка придется идти против ветра. То же самое можно сказать и о судне, направляющемся из Австралии в Южную Америку, если оно спустилось далеко на юг и попало в зону господствующих там западных ветров.

Зато, обгибая мыс Горн, благодаря западным ветрам судно попадет в особо благоприятные условия. Судно же, идущее на запад, чтобы попасть в Вест-Индию, может воспользоваться северо-восточными пассатами. Такой маршрут выбирают почти все современные кругосветные путешественники.

Разумеется, они могли бы идти и Панамским каналом.

Слокэму поневоле пришлось обгибать континент с юга, близ мыса Горн, где западные ветры особенно свирепы. Можно предположить, что Слокэм сначала намеревался пробиваться через Индийский океан, где дуют встречные юго-восточные пассаты, в сторону Австралии, а затем с попутными западными ветрами идти к мысу Горн, откуда, как видно на карте, он смог бы двигаться вдоль побережья Южной Америки на север по направлению к Вест-Индии, подгоняемый течением Рейнольдса, которое движется по кругу, как показано на карте. Воспользовавшись западным участком течения, он попал бы в Мексиканский залив.

Но из-за возможного нападения пиратов он вынужден был испытать на себе “слепую ярость мыса”. Кстати, по иронии судьбы он все-таки подвергся нападению у побережья Западной Африки, не говоря о еще более настойчивой атаке жителей Огненной Земли.

Вот как Слокэм описывает нападение пиратов у берегов Африки:

“...В понедельник 25 августа “Спрей” вышел из Гибралтара, ничего не теряя, оттого что пришлось изменить первоначальный, более короткий маршрут. Военный буксир оттащил шлюп подальше от скалы, закрывающей ему ветер. Тотчас наполнились паруса “Спрея”, и он устремился снова в Атлантику. Я хотел держаться подальше от побережья — пристанища пиратов. Но едва отошел мористее, как заметил, что из ближайшего порта вышла фелюка, ринувшаяся догонять “Спрей”. Мне не удалось избежать встречи с пиратами и разбойниками! Я изменил курс, фелюка тоже. Оба судна шли быстро, но расстояние между нами сокращалось. “Спрей”, молодчина, выжимал из себя все, что мог, но, несмотря на мои старания, он иногда рыскал к ветру. Слишком большой была площадь парусов и это становилось небезопасным. Надо было на что-то решиться: взять рифы или потерять мачту, что для меня означало бы конец. Я решил взять рифы, пусть даже пришлось бы принять абордажный бой.

Я живо зарифил грот, обтянул его в тугую, на все ушло не больше четверти часа, но фелюка за это время приблизилась настолько, что можно было разглядеть хохолки на головах ее матросов, за которые Магомет будто бы потащит их в рай. Судно их мчалось словно ветер. Я понял, что это потомственные пираты. Судя по всему, они собирались таранить меня. Однако возбуждение, написанное на их лицах, вмиг сменилось страхом и злобой. Пиратское судно, имевшее слишком большую парусность, попав на гребень большой волны, рыскнуло к ветру. Картина вмиг изменилась.

Спустя три минуты волна догнала “Спрей”. От ее удара шлюп затрясло, гика-шкот порвался и гик покатился к вантам. Я бросился к кливер-фалу и мигом спустил кливер. Без переднего паруса, с рулем, положенным на ветер, шлюп рывком привелся к ветру. Дрожа от возбуждения, я спустил и закрепил грот и сломанный гик. Каким образом мне удалось сделать это, прежде чем парус разорвало, не могу ронять. Я поднял кливер, и, не оглядываясь на фелюку, спустил в каюту за винтовкой и патронами. По моим расчетам, пираты должны были находиться совсем рядом, поэтому надежнее было смотреть на них сквозь прорезь прицела. Вглядевшись в туман, я и за милю вокруг не увидел ни одного паруса. Шквал, сломавший мне гик, снес на фелюке мачту. Я заметил, что разбойники — их было с дюжину — стараются вытянуть из воды обломки рангоута. Да почернит их лица аллах!”

Из Гибралтара на острова Зеленого Мыса Слокэм следовал маршрутом крупных парусников, ходивших к западу от этого архипелага. Затем парусные суда шли обычно с северо-восточными пассатами и пересекали экватор примерно по 25° западной долготы; миновав зону экваториального затишья, они встречали юго-восточные пассаты и шли в крутой бейдевинд, пока не попадали в полосу западных ветров. Затем они добирались до мыса Доброй Надежды, обгибали его и до самой Австралии шли с попутным ветром.

16 сентября Слокэм оказался в штилевой полосе, в “унылом краю”, по его словам; за десять суток “Спрей” прошел всего 300 миль. В конце этого утомительного периода “Спрей” поймал юго-восточный пассат, который “наполнив паруса, резво подгонял судно, шедшее к берегам Бразилии”. Возможно, ветер сам решил, куда плыть Слокэму. Действие юго-восточных пассатов началось, когда капитан был на 4° с. ш. и 29° 30' з. д. Достаточно взглянуть на карту, чтобы заметить, что Слокэм находился ближе к Южной Америке, чем к Африке!

Вот тогда-то, когда “Спрей”, выйдя из Буэнос-Айреса, шел вдоль побережья Южной Америки, встретилась одна из тех гигантских волн, которые время от времени возникают на море и рассказы о которых напоминают истории о необыкновенно большой форели, сорвавшейся с крючка. В таких случаях можно полагать лишь на слово рассказчика. Пожалуй, все, кто следит вместе с нами за плаванием Слокэма, согласятся, что старый моряк не склонен к преувеличениям и ему можно верить. Вот что пишет Слокэм.

“...Мой шлюп благополучно прошел залив Бая-Бланка, а затем залив Сан-Матас и грозный залив Сан-Хорхе. В надежде избежать приливных течений, в здешних прибрежных водах опасных для больших и малых судов, все мысы я обходил на расстоянии около полусотни миль. Но, избежав одних опасностей, шлюп сталкивался с иными. Так, однажды, когда “Спрей” под зарифленными парусами шел вдоль побережья Патагонии, на судно с ревом ринулась чудовищная волна. В мгновение ока я спустил паруса, а сам взвился вверх по дирик-фалу, чтобы не оказаться смытым за борт, и тут над собой, выше клотика, увидел ее мощный гребень. Огромная гора воды обрушилась на судно. Оно задрожало всеми шпангоутами и повалилось на бок под страшной тяжестью, но сразу же выпрямилось и гордо понеслось по волнам. В течение, пожалуй, целой минуты я висел над судном и не мог разглядеть ни клочка палубы. Возможно, прошло и меньше времени, но оно показалось мне вечностью, ибо я вспомнил всю свою жизнь. Не только прошлое молниеносно промелькнуло перед моим мысленным взором, я успел принять решения относительно будущего, на выполнение которых ушла бы уйма времени.

Помню, прежде всего я решил, что, если “Спрею” удастся уцелеть на этот раз, я обязательно построю более крупное судно с такими же обводами. Я все еще надеюсь выполнить этот свой обет. Другие клятвы, которые труднее сдержать, я дал, видно, поддавшись душевной слабости. Это событие, так меня напугавшее, оказалось еще одной проверкой мореходных качеств “Спрея”. Теперь-то я был уверен, что мы сумеем одолеть грозный мыс Горн.

Слокэму действительно пришлось трудно, когда он обигал Южную Америку. Обогнув мыс Кабо-Вирхенес, он вошел в Магелланов пролив. Встречный ветер заставил его лавировать. С трудом пройдя мимо мыса Фроуорд и оставив мыс Пилар по левому борту, он вышел в Тихий океан. Но в Тихом океане Слокэм попал в жестокий шторм. В приливном течении возле мыса Пилар мореплаватель, по его признанию, страдал морской болезнью. Чем мористее он уходил, тем выше становились волны, вздымавшиеся как водяные горы. Так продолжалось четверо суток. Представьте себе, каково приходилось этому человеку — одному, на таком утлом суденышке, как “Спрей”!

“...3 марта “Спрей” вышел из Порт-Тамара, держа курс на мыс Пилар. Ветер дул от северо-востока, и мне очень хотелось, чтобы он не менялся, пока судно не отойдет подальше от берега. Но, увы, надежда оказалась тщетной. На северо-западе сгущались тучи, вскоре начался дождь, что не

предвещало ничего хорошего. “Спрей” быстро приближался к мысу Пилар. Шлюп смело вошел в Тихий океан и тотчас же был встречен штормом, окатившим его сверху донизу. Повернуть обратно было невозможно, даже если бы я захотел: землю скрывал ночной мрак. Ветер крепчал, и я взял третий риф. Волнение стало беспорядочным и потому предательским. В такую погоду старые рыбаки вспоминают молитву: “Помни, о господи, судно мое так мало, а твое море так велико!” Теперь видны были лишь мерцающие гребни волн, скалившие свои белые зубы, когда “Спрей” швыряло из стороны в сторону. “Все отдам, лишь бы оказаться в открытом море!” — воскликнул я и поднял все паруса, какие только могло нести судно. Целую ночь шлюп шел полным ходом, но утром 4 марта ветер изменился на юго-западный, затем снова на северо-западный и задул с ужасающей силой. “Спрей”, хотя и тотчас оказался без парусов, с голыми мачтами, продолжал двигаться. Ни одно судно в мире не могло бы выдержать такой свирепый шторм. Я понимал, что такой ветер может продолжаться несколько суток, что пробиться на запад вдоль побережья Огненной Земли невозможно. Ничего не поделаешь, придется продолжать путь в восточном направлении. Ко всему, чтобы спасти судно, можно было идти только по ветру. И шлюп понесся на юго-восток, словно чтобы обогнуть мыс Горн. А волны вздымались и падали, с неистовством рассказывая свою бесконечную повесть. Рука, породившая водяные горы, хранила “Спрей”. Теперь шлюп шел с зарифленным стакселем и туго выбранными шкотами. Я вытравил с кормы два длинных каната, чтобы судно лучше держалось на курсе, а волны, вскипавшие позади, рассекались ими. Руль закрепил в диаметральной плоскости судна. Шлюп резво бежал, совсем не принимая на палубу воды. Несмотря на ярость шторма, “Спрей” оставался невредимым и держался с достоинством:

в его мореходных качествах я уже давно не сомневался.

Приняв все меры к обеспечению безопасности судна, я спустился вниз и, уловив минуту, сварил котелок кофе, приготовил доброе баранье жаркое по-ирландски. Я не изменял своему правилу — есть горячую пищу. Однако мористее мыса Пилар, где было быстрое приливное течение и невероятно большие волны сталкивались друг с другом, аппетит у меня пропал и я некоторое время не стряпал. (Скажу вам по секрету, меня здорово укачало!)

В первый же день шторма “Сирей” подвергся труднейшим испытаниям: пожалуй, никогда еще в этом районе волнение не было столь жестоким; самые же бурные в мире воды именно тут, близ мыса Пилар, этого угрюмого стража мыса Горн.

Вдали от берега волнение было не слабее, но представляло меньшую опасность для судна. “Спрей” то птицей взлетал на гребень волны, то камнем падал в ложбину между валов, то взлетал, то падал...

Дни шли за днями, я вел им счет, и они полны были напряженного и восторженного — да, да! — восторженного волнения.

Проходя Магеллановым проливом, Слокэм, опасавшийся нападения жителей Огненной Земли, по совету старинного друга, капитана Педро Замблиха, прежде чем уйти в каюту спать, набросал на палубу сапожных гвоздей. Этот нехитрый прием сослужил ему хорошую службу. Пытавшиеся ограбить шхуну огнеземельцы “...взвыли словно стая гончих” и, прыгнув в свои пироги, устремились к берегу, правда, лишь после того, как Слокэм поторопил их, раза два выстрелив вверх: винтовка и патроны у него всегда были наготове.

Отойдя от мыса Пилар, Слокэм приблизился к суше уже возле Хуан-Фернандес. Этот прекрасный остров трогательно описан им в книге. Пребывание на острове доставило ему огромное удовольствие. Затем он направился на запад, к зоне пассатов, которые помогли бы ему добраться до Маркизских и иных романтических островов в южной части Тихого океана. Вот что писал об этом плавании Слокэм:

“...Пересекая Тихий океан даже при самой благоприятной погоде, вы в течение очень долгого времени находитесь наедине с природой и, так сказать, наглядно осознаете всю необъятность моря.” О переходе с островов Хуан-Фернандес на Самоа Слокэм рассказывает:

“...43 дня одиночества — казалось бы, длительный срок, но на самом деле время это промчалось незаметно, словно на крыльях, и вместо того, чтобы сделать заход на Нуку-Хива (без него вполне можно было обойтись), я пошел прямо на Самоа. На этот переход понадобилось еще 29 суток, так что всего я пробыл в море 72 дня. Но я не скучал и недостатка в обществе не испытывал: даже коралловые рифы были моими спутниками, вернее, они не позволяли мне чувствовать себя одиноким. А до Самоа рифов было предостаточно.

Главным из немногочисленных событий во время пути от Хуан-Фернандеса до Самоа была едва не закончившаяся катастрофой встреча с огромным китом, который неспешно бороздил океан. Случилось это ночью, пока я спал. Заслышав храп и возню (верно, кит начал отгребать в сторону от судна), я выскочил на палубу и тут же кит, ударив хвостом о воду, окатил меня с головы до ног. Чудовище, видимо, испугалось и ринулось на восток, я же продолжал свой путь на запад. Вскоре еще один кит, очевидно спутник, проплыл в том же направлении, что и первый. Больше я китов не встречал, да и не очень этого жаждал.

Вблизи островов или коралловых рифов возле судна появлялись голодные акулы. Стреляя в них, я испытывал удовольствие, словно стрелял в тигров. Да и то сказать, ведь акулы — тигры моря. Пожалуй, ничто так не страшно моряку, как встреча с голодной акулой.

Вокруг судна постоянно кружили птицы. Подчас какая-нибудь из них садилась на клотик и разглядывала сверху

“Спрей”, очевидно, изумляясь его странным крыльям: теперь шлюп нес огнеземельский грот, подобно плащу Иосифа сшитый из множества лоскутьев. Суда встречались редко:

на протяжении многодневного плавания через Тихий океан я не видел ни одного.

В плаваниях рацион мой состоял из картофеля, соленой трески и галет, которые я выпекал два-три раза в неделю. Кофе, чаю, сахару и муки у меня всегда было в достатке. Обычно запас картофеля тоже был достаточным, но в этот раз я лишился этого лакомства, прежде чем добрался до Самоа. Без картофеля я остался посреди океана по милости некоего Мануэля Карросы — наполовину янки, наполовину португальца. С ним я познакомился на Хуан-Фернандес, где он едва не обобрал меня до нитки, да и потом доставлял немало неприятностей. Я всегда гордился тем, что умею заключать выгодные сделки. Но этот португалец с Азорских островов родом из Нью-Бедфорда, подсунувший мне “свежий” картофель вместо старого, отборного, который мне дали на “Колумбии” (с бушель, а то и больше), доказал, что я ему в подметки не гожусь. По его словам, мой картофель понадобился ему, чтобы “семена освежить”. Только в море я обнаружил, что клубни “свежего” картофеля испещрены какими-то отвратительными желтыми полосками и несъедобны. Я завязал мешок Карросы и стал доедать старые запасы, полагая, что, когда проголодаюсь по-настоящему, вкус картофеля Карросы улучшится. Три недели спустя я снова развязал мешок и оттуда вылетели тучи насекомых! Весь картофель португальца превратился в мириады насекомых! Не раздумывая, я завязал мешок и швырнул его за борт.

Но в остальном с провизией у меня обстояло неплохо даже во время продолжительного перехода через Тихий океан. На островах мне всегда удавалось найти лавчонку и пополнить запасы продуктов. Отсутствие свежего мяса я восполнял свежей рыбой, во всяком случае в зоне пассатов, где ночью летучие рыбы натянулись на паруса.

После каждой ночи, кроме лунных, я собирал урожай свежей рыбы, вытаскивая ее из шпигатов у подветренного борта. К мясным же консервам я почти не прикасался.

16 июля около полудня “Спрей” отдал якорь в Апия, административном центре Самоа. Вместо того чтобы тотчас отправиться на берег, я натянул над палубой тент и просидел там до позднего вечера, наслаждаясь мелодичным пением жителей Самоа.

Потом со стороны берега появилась пирога, в которой сидели три молодые женщины. Оказавшись у борта “Спрея”, прелестный экипаж поднял весла. Одна из женщин после традиционного приветствия “Талофа ли!” (“Привет тебе, вождь!”), спросила:

— Шкун из Амелика?

— Привет вам,— отозвался я и ответил,— да.

— Ты плыть один?

— Да,— снова ответил я.

— Не верю. С тобой были другие люди, ты их скушал. Ее спутницы засмеялись этой шутке.

— Зачем ты так далеко плыл? — поинтересовались ‘они.

— Чтобы услышать ваше пение, миледи,— сказал я в ответ.

— О, талофа ли! — воскликнули мои гости и принялись петь.

В числе тех, кого встретил в Апия Слокэм, была миссис Роберт Луис Стивенсон. Она пригласила моряка в Ваиллими, дом, в котором она жила и в котором Роберт Луис Стивенсон написал столько произведений. Капитан Слокэм был большим поклонником писателя. Нетрудно представить себе его радость, когда миссис Стивенсон подарила ему четырехтомную “Лоцию Средиземного моря”. Хотя лоция вряд ли могла пригодиться Слокэму, подарок был для него очень ценным: то была одна из самых любимых книг знаменитого писателя, которые он имел обыкновение перечитывать, когда им овладевала страсть к путешествиям. Миссис Стивенсон сделала дарственную надпись на форзаце первого тома и поставила свою подпись.

Не в пример многим кругосветным путешественникам XX века Слокэм, покинув Самоа, направился к берегам Австралии. Он оставил за кормой острова Фиджи и южнее Новой Каледонии попал в весьма крепкий шторм; по-видимому, начинался период штормов. Правда, погода не баловала его и сразу после ухода с Самоа. Во время этого жестокого шторма “Спрей” был замечен французским почтовым судном, которое по прибытии в Сидней сообщило морским властям, что шлюп “основательно треплет”. В действительности же палуба “Спрея”, целого и невредимого, была сухой, в то время как “пассажиры пакетбота ходили в салоне по колено в воде”. Общеизвестно, что тяжелое паровое судно во время шторма качает сильнее, чем небольшой парусник. Парусное судно взлетает на волнах во время сильного волнения, а на крупный пароход обрушиваются сотни тонн воды.

И все же Слокэм с обычной для него скромностью значительно преуменьшает трудности на пути в Ньюкасл. После непродолжительного отдыха он пошел на юг и сутки спустя был в Сиднее. Слокэм и его “Спрей” произвели сенсацию. В Сиднее, как и в других портах (за исключением Пернам-буку), в которые он заходил, с него не потребовали уплаты портовых сборов. Иначе было в Мельбурне. Правда, взяв там по 6 пенсов с каждого посетителя своей яхты, он вскоре собрал нужную сумму — 6 шиллингов 6 пенсов. Читая между строк, можно понять, что старый капитан считал невежливым брать с него какие-либо сборы!

“Приближалось лето, и сиднейская гавань пестрела разноцветными парусами яхт. Некоторые суда подходили, чтобы взглянуть на потрепанный штормами “Спрей”, кружили возле него. В Сиднее меня встретили словно старого друга. В течение нескольких недель шлюп неоднократно менял место стоянки, и не раз его посещали разные славные люди.

Распространенный в Сиднее тип яхты — это широкий шлюп, с огромной площадью парусов. Но такие суда нередко опрокидываются, потому что здешние яхтсмены носятся словно викинги. В Сиднее я видел самые различные суда, начиная от великолепных паровых катеров и парусных тендеров и кончая шлюпками и гичками, на которых местные жители катаются по заливу. Здесь у каждого есть свое судно. Если какой-нибудь молодой австралиец не в состоянии купить яхту, он строит ее сам, и обычно так, что не стыдно показать людям. В Сиднее “Спрей” стряхнул с себя лоскутный огнеземельский грот и облачился в новое убранство — подарок командора Фоя. Мой шлюп был даже назначен флагманом Летучей эскадры залива Джонстона во время регаты, которую ежегодно устраивают сиднейские колумбы. Они разрешили “Спрею” участвовать в ней, решив в конце концов, что он представляет свой собственный клуб и в пылких по-австралийски, хотя и не слишком утонченных выражениях, воздали моему шлюпу должное.

Быстро пролетело время, и 6 декабря 1896 года “Спрей” покинул Сидней. Я решил возвращаться домой и рассчитывал, обогнув мыс Луин, идти на Маврикий. Поэтому я двигался вдоль восточного побережья Австралии на юг, в сторону Бассова пролива”.

Слокэму понравились австралийцы, а он понравился им. Из Мельбурна он пошел на юг, а потом повернул на запад, пройдя Бассовым проливом, отделяющим континент от острова Тасмания. Во время стоянок в австралийских портах он выступал с рассказами о своем плавании. За первое выступление, состоявшееся в помещении, которое предоставила одна шотландская леди, он получил гонорар 3 фунта стерлингов. Он прочитал еще несколько лекций, неизменно имевших успех в портах Австралии, например, в Куктауне, куда он прибыл 31 мая.

Насколько суверен был Слокэм, видно из его рассказа о том, как он задел край рифа “М” в проливе Большого Барьерного рифа. “Спрей” ударился о риф и сразу соскочил с него. Слокэм отчетливо увидел внизу зловещие скалы, но тут вспомнил, что “М” — тринадцатая буква алфавита. То обстоятельство, что судно, мчавшееся на всех парусах, не получило повреждения, удивившись о выступающую часть рифа, пожалуй, и впрямь может убедить: старый моряк не напрасно считал своим счастливым числом тринадцать!

Теперь “Спрей” нес вооружение иола, то есть имел две мачты — грот-мачту и бизань-мачту (много короче первой). Слокэм переделал вооружение, находясь еще в южноамериканских водах: укоротил бушприт и грота-гик и укрепил на корме небольшую бизань-мачту. Плавая в районах с самыми различными условиями погоды, он пришел к заключению, что вооружение иол с гротом меньшей площади и бизанью удобнее всего. Так оно и оказалось.

В австралийских водах у Слокэма состоялась встреча с тремя незадачливыми яхтсменами — дилетантами.

“...Это произошло 13 мая. Я только что кончил читать описание любопытных плаваний, совершенных в стародавние времена на допотопных судах. Яхта уже подходила к Порт-Маккуори, когда я увидел великолепное новое судно, стоявшее на якоре далеко от берега. Приблизившись к нему, я обнаружил, что это яхта “Акбар” (разумеется, это не настоящее ее имя), вышедшая из залива Уотсона тремя днями раньше “Спрея”, и что она побывала в беде. И не удивительно. Экипаж судна напоминал младенцев, заблудившихся в лесу, или бабочек, очутившихся в море. Владелец тендера, совершавший свое первое в жизни плавание, щеголял белыми парусиновыми брюками. Капитан, напавший огромную яхтсменскую фуражку, до того как прийти на “Акбар”, был, видно, типичным китобоем с реки Маррам-биджи”. А штурман, бедняга, был глух, можно сказать, как пень, и почти так же неподвижен. Эти три “просоленных морских волка” и составили экипаж яхты. Каждый из них знал о море и о судах не больше, чем новорожденный о потустороннем мире. По их словам, они направлялись в Новую Гвинею. Этим сосункам, пожалуй, повезло, что они так и не добрались до своего порта назначения.

С судовладельцем я был знаком раньше: он пожелал состязаться в скорости с бедным старым “Спреем” на переходе до острова Тёрсди. Естественно, я не принял вызова, потому что считал условия несправедливыми: как же, три молодых, полных сил яхтсмена на быстроходной яхте намерены

соревноваться со старым одиноким моряком, плывущим на неуклюжей посудине! Кроме того, я ни при каких обстоятельствах не стал бы устраивать гонки в Коралловом море.

— Эй, на “Спрее”! — кричали они мне теперь.— Какая там ожидается погода? Ветра не будет? Может, нам стоит вернуться назад и оснастить судно заново?

Я про себя подумал: “Если когда-нибудь вернетесь, то заново оснащать не стоит”, а вслух произнес:

— Подайте мне буксирный конец, я вас оттащу в порт. И если вам дорога жизнь,— умолял я,— не огибайте мыса Хок: к югу от него уже зима.

Но они решили идти в Ньюкасл, поставив временное вооружение: грот у незадачливых мореплавателей разорвало, снесло даже бизань-мачту, и оборванные концы развевались на ветру. Словом, “Акбар” представлял собой жалкое зрелище.

— Вира якорь! — закричал я.— Вира якорь! Я отбуксирую вас в Порт-Маккуори. Это всего в 12 милях к северу.

— Нет! — крикнул в ответ хозяин яхты.— Мы намерены возвращаться в Ньюкасл. Мы его проскочили, когда шли сюда. Маяк не заметили, хотя видимость была достаточная.

Последние слова он прокричал нарочито громко, словно бы для меня, но, мне показалось, чересчур близко от уха штурмана. Я снова попытался убедить их, что их судно следует отбуксировать в порт-убежище, который находится совсем близко. Это им ничего бы не стоило; надо было лишь выбрать якорь и подать мне буксирный конец. Но горе-яхтсмены по своему невежеству отказались от моих услуг.

— Сколько у вас воды под килем? — спросил я.

— Не знаем. Мы утопили лот. Якорь-цепь вытравлена до жвака-галса. Мы измеряли глубину якорем.

— Пришлите тузик, я дам вам лот.

— Тузик мы тоже утопили,— отозвались с яхты.

— Господь поистине милосерден, не то вы и сами давно бы утонули. Прощайте.— Больше мне ничего не оставалось им сказать. А между тем пустяковая услуга, которую я им предложил, могла бы спасти их судно.

— Сообщите, что видели нас,— закричали с яхты, заметив, что “Спрей” пошел дальше.— Скажите, что мы остались без парусов, но нам наплевать и мы ни черта не боимся.

— Тогда дело ваше гиблое,— отозвался я и снова сказал: — Прощайте.

Я обещал, что расскажу о них, что и сделал при первой же возможности. Это же, в назидание потомкам, я делаю и теперь. На другой день я встретил паровое судно “Шерман”, шедшее на юг, и сообщил капитану о яхте, терпящей бедствие. Я заметил при этом, что будет чудно, если он отбуксирует яхту с незащищенной якорной стоянки куда-нибудь под прикрытие берега. Но экипаж яхты отказался от буксировки, причем вовсе не из-за отсутствия средств: ее владелец, недавно получивший наследство — несколько сотен фунтов,— имел при себе деньги. А в Новую Гвинею он шел, чтобы осмотреть остров и купить там землю. Через 18 дней я снова услышал об “Акбаре”, когда добрался до Куктауна. Развернув газету, я прочитал: “31 мая яхта “Акбар”, шедшая из Сиднея в Новую Гвинею с экипажем из трех человек, затонула в Кресент-Хед. Экипаж спасен”.

Чтобы погубить яхту, этим горе-морякам понадобилось всего несколько дней”.

Продолжая плавание, Слокэм миновал остров Хоум, остров Воскресенья, прошел проливом Торреса, отделяющим Австралию от Новой Гвинеи. Он встал на якорь в гавани острова Тёрсди, где пробыл непродолжительное время, а 24 июня снялся с якоря, отправляясь в долгий путь через Индийский океан.

Попав в зону пассатов, он добрался до Мадагаскара. Не следует забывать, что 24 июня в южном полушарии — ранняя зима, а вовсе не середина лета. Слокэм намеревался добраться до мыса Доброй Надежды не раньше лета, потому что на собственном опыте убедился, сколь бурны там воды в зимние месяцы. Он рассчитывал идти на запад не спеша, зайти по пути на Кокосовые острова (Килинг) и остров Родригес. Кроме того, во время пребывания на Кокосовых островах он вытащил “Спрей” на берег, чтобы просмолить днище. Кокосовые острова пришлись Слокэму по душе.

“Здесь женщины, в отличие от обитательниц других мест, где я побывал, не выполняют всю тяжелую домашнюю работу. Так, жительница Огненной Земли возрадовалась бы душой, завидев, как ее властелин — мужчина карабкается на кокосовую пальму. Мужчины — жители островов Килинг — не только ловко лазают по деревьям, но и строят отличные пироги. Здесь я встретил самых лучших судостроителей. Под сенью пальм здесь обитают великолепные мастера: визг продольной пилы и звон наковальни слышались с раннего утра до поздней ночи. Здесьние жители унаследовали от первых поселенцев — шотландцев не только здоровую кровь северян, но и постоянство привычек. Ни одно благотворительное общество не сделало столько добра обитателям островов, сколько благородный капитан Росс и его сыновья, заимствовавшие у своего отца трудолюбие и бережливость”.

Адмирал Фицрой, побывавший на “Бигле” в здешних местах, где многое “совсем не так, как у людей”, писал, что на этих необыкновенных, хотя и крохотных островах, крабы лакомятся кокосовыми орехами, рыбы едят кораллы, собаки ловят рыбу, люди ездят на черепахах, а двухстворчатые моллюски представляют собой капканы, опасные для людей; он писал еще, что морские птицы здесь садятся на ветви деревьев, крысы нередко устраивают гнезда на вершинах пальм.

Пока шлюп ремонтировали, я решил нагрузить его знаменитыми гигантскими тридакнами, которые водятся в бухточке неподалеку. И вот здесь, на виду поселения, экипаж “Спрея” едва не погиб. И вовсе не потому, что угодил ногой между створками моллюска, а потому, что не серьезно отнесся к подготовке перехода через бухту на шлюпке. Я пересекал океаны, успел совершить кругосветное плавание, но никогда не был так близок к роковой развязке, как во время этого плавания по лагуне, когда все доверил постороннему человеку, а он, слабый смертный, возможно, положился на меня. Случилось так, что я оказался в обществе беспечного африканского негра на неустойчивой лодчонке, на которой был поднят ветхий парус. На самой середине лагуны парус сорвало шквалом и шлюпку понесло в море, где нас ожидала бы неизбежная гибель. С подветренной стороны простирался безбрежный океан. С унынием я обнаружил, что в лодке нет ни весла, ни гребка. Якорь, правда, был, но троса не хватило бы даже для того, чтобы привязать к нему кота, а отнесло нас уже на довольно глубокое место. К счастью, мы обнаружили шест. Работая им изо всех сил как кормовым веслом (ветер немного ослаб), мы добрались до отмели, а оттуда дотащили лодку до берега. Ближайшая с подветренной стороны земля — Африка — находилась в трех тысячах миль...

Излишне говорить, что больше я так не рисковал. Тридакны были доставлены позже на надежной шлюпке. Выбросив три тонны балласта, чтобы освободить место и увеличить плавучесть судна, я погрузил взамен три десятка гигантских моллюсков.

22 августа “Спрей” на всех парусах устремился к дому. Подхваченный большими волнами, “Спрей” пронесся над злобно оскаленными рифами на краю атолла. Задолго до наступления темноты оставшиеся за кормой Кокосовые острова, населенные тысячами душ, настолько безгрешных, насколько могут быть безгрешны слабые смертные, исчезли из виду. Исчезли из виду, но навсегда остались в душе.”

Пожалуй, дольше всего Слокэм “гостил” на острове Маврикий. Там стояла превосходная погода, хотя у мыса Доброй Надежды по-прежнему бушевали штормы. Слокэм читал лекции в так называемой “Опере”, а свободное время обычно проводил в обществе друзей. На Маврикии ему безвозмездно разрешили пользоваться военным доком, где “Спрей” был квалифицированно отремонтирован. 26 октября капитан Слокэм покинул гостеприимный остров, воспользовавшись попутным бризом.

Хотя Слокэм и надеялся избежать штормов, но не тут-то было! К 30 октября он был на границе зоны юго-восточных пассатов и всю следующую неделю боролся с крепким юго-западным ветром, задувшим после невероятно яростной грозы. По словам Слокэма, такой же шторм за все время плавания был только возле Огненной Земли.

Лишь 17 ноября “Спрей”, изрядко потрепанный штормами, прибыл в Дурбан.

В Дурбане Слокэм познакомился с представителями президента Крюгера, считавшего землю плоской, и имел с ними поучительную дискуссию, которая едва не закончилась потасовкой.

В Южной Африке капитан, естественно, познакомился и с самим Крюгером, который не преминул напомнить путешественнику, что он совершает плавание “по свету”, а не “вокруг света”.

“Поездка в Кимберли, Иоганнесбург и Преторию оказалась приятной. В Претории я встретился с господином Крюгером, президентом Трансваала. Его превосходительство принял меня довольно тепло, однако, когда мой друг, судья Бейерс, представивший меня, упомянул, что я совершаю путешествие вокруг света, оказалось, что он невольно нанес неслыханное оскорбление почтенному государственному деятелю. И мы оба очень пожалели об этом. Господин Крюгер весьма резко напомнил судье, что земля плоска.

— Вы хотели сказать не “вокруг света”, — произнес президент, — а “по свету”. Вокруг света путешествовать невозможно! Невозможно!

Больше он не сказал ни слова ни мне, ни судье. Судья посмотрел на меня, я посмотрел на судью, которому, так сказать, следовало бы знать, что к чему, а господин Крюгер сверкнул на нас обоих глазами. Мой друг судья, похоже, смутился, а мне было весело. Ничто другое не могло позабавить меня больше, чем этот инцидент. Более яркой искры я не мог бы высечь из старого Пауля, славящегося своими сентенциями. Так, об англичанах Крюгер сказал) “Сперва они сняли с меня пиджак, а потом брюки”. Он также изрек: “Динамит — краугольный камень Южно-Африканской республики”. Только безмозглые люди могут называть президента Крюгера скучной особой.”

Слокэм пробыл в Южной Африке до 26 марта 1898 года. Впереди был последний этап путешествия. Почти до самого побережья Штатов он шел на северо-запад. Приближался конец плавания, хотя “Спрею” предстоял еще далекий путь. Путь этот пролегал через острова Вознесения, которых он достиг 27 апреля, после месячного перехода.

Слокэм пишет:

“26 марта 1896 года “Спрей” покинул Южную Африку, край больших расстояний и чистого воздуха”, где провел время с пользой и удовольствием. Паровой буксир “Тайгер” оттащил мое судно от обжитого места у причала в Альфред-доках подальше в открытое море. Легкий утренний бриз, чуть наполнивший паруса “Спрея”, едва “Тайгер” отдал буксирный конец, вскоре совсем стих, и яхта, покачиваясь на крупной зыби, оказалась напротив Столовой горы и высоких пиков мыса Доброй Надежды. Какое-то время величественное зрелище отвлекло меня от невеселого положения, в которое я попал. Один из стародавних мореплавателей, кажется, сэр Френсис Дрейк, впервые увидев эту могучую вершину, воскликнул: “На всем протяжении кругосветного плавания впервые вижу я столь прекрасную картину и люблюсь столь великолепным мысом”.

Вид был действительно великолепный, но, если смотреть на берег долго да в штиль — он прискучит. Поэтому я испытал облегчение, заметив короткую крутую зыбь, предшественницу ветра, который в самом деле задул на следующий день. Тюлени, резвившиеся вокруг “Спрея” весь день, удивленно вытаращили глаза, когда вечером эта ленивая птица с опущенными крыльями встрепенулась и поплыла. Вскоре самые высокие горы исчезли из виду. Больше не было великолепной панорамы, зато где-то далеко впереди уже забрезжила путеводная звезда, указывающая дорогу к дому. Теперь в течение нескольких дней единственными спутниками “Спрея” были дельфины и другие обитатели моря, которым ничего не стоит пройти полтора миль за сутки. Ветер дул от зюйд-оста и благоприятствовал “Спрею”: он шел полным ходом, а я тем временем с головой погрузился в чтение книг, которых мне надавали на мысе. Я читал день и ночь, а 30 марта даже постился. Я читал, забыв про голод, ветер и волны. Вдруг с кормы ударившая волна плюхнула прямо в каюту, замочив книгу, которую я держал в руках. Видно, надо было взять риф, чтобы судно не заливало.

31 марта задул устойчивый свежий зюйд-ост. “Спрей” нес грот с одним рифом, кливер и кливер-топсель, укрепленный на бамбуковом утлгаре, взятый с Ваилимы, и я тем временем наслаждался “Путешествием внутрь страны” Стивенсона. “Спрей” снова был великолепен — он несся, едва касаясь воды, лишь иногда вместе с многочисленными дельфинами, которые, резвясь, мчались рядом, подскакивал на пенящихся гребнях волн. Он снова оказался среди старых знакомых — летучих рыб, этих странных жителей океана. Стремительно выпрыгнув из воды, они с распростертыми крыльями летели навстречу ветру, описывали изящную кривую, затем касались гребня волны и снова взмывали в воздух. Они резвились день-деньской. В хорошую погоду самое лучшее развлечение в открытом океане — наблюдать непрерывные прыжки этих удивительных существ.

В таком обществе невозможно было чувствовать себя одиноким, а чтение увлекательной книги еще более скрашивало мое плавание. Я находился на “Спрее” и в то же время плыл по Уазе на “Аретузе”. Лаг только успевал отсчитывать мили, которые оставлял за кормой “Спрей”. Так продолжалось до 11 апреля, наступившего для меня почти внезапно. Рано утром меня разбудила своим резким криком олуша, эта удивительная птица. Крик ее я воспринял, как вызов на палубу: она словно хотела сказать: “Капитан, земля!” Я тотчас поднялся наверх. Действительно, милях в двадцати впереди по курсу в тусклом свете утра виднелся остров Святой Елены.

Я едва удержался, чтобы не воскликнуть: “Какой крошечный остров!” В действительности же длина его 9 миль, а высота без малого 850 метров. Я достал из рундука бутылку портвейна и как следует приложился: я пил за здоровье моего невидимого рулевого — лоцмана с “Пинты”.

На острове Святой Елены, месте ссылки Наполеона, Слокэм снова выступил с лекциями — сначала перед жителями Джемстауна, а затем перед губернатором, офицерами гарнизона и их знакомыми, собравшимися в резиденции губернатора.

На Святой Елене он пробыл до 20 апреля. После роскошного завтрака, устроенного в его честь губернатором, он, захватив “королевскую почту” для острова Вознесения, отправился в путь.

На острове Вознесения Слокэма встретили столь же радушно, его принял сам правитель острова. Именно здесь, для того чтобы, по его словам, “ни у кого не осталось и тени сомнения в том, что для совершения кругосветного плавания на яхте вполне достаточно одного человека и что “Спрей” все это время шел лишь с одним членом экипажа”, капитан Слокэм попросил помощника начальника гарнизона, некоего лейтенанта Иглза, произвести окуривание судна. Таким образом все могли удостовериться, что никто не прячется на судне. Окуривание было произведено, и Слокэм получил соответствующее свидетельство. Впрочем, в практической ценности его можно усомниться. Гораздо важнее, что таким образом все могли убедиться в том, что капитан Слокэм способен на обман.

Покинув остров Вознесения, “Спрей” направился на восток-северо-восток. Достигнув 30° западной долготы, яхта пересекла линию курса, которым она шла 2 октября 1895 года, в самом начале кругосветного плавания. Таким образом, круг замкнулся.

Хотя с точки зрения кругосветного мореплавателя последняя часть путешествия была второстепенной, но отнюдь не монотонной, Джошуа Слокэму везло если не на неприятности, то во всяком случае на приключения. Он не знал, что Соединенные Штаты вступили в войну с Испанией и по этому поводу рассказывает о забавном столкновении с линейным кораблем “Орегон”.

17 мая Слокэм прошел остров Дьявола и на следующую ночь в вахтенном журнале записал: “Широта 7° 13'N. Впервые за три года вижу Полярную звезду”. Он был почти дома. На живописном острове Гренада он выступил с лекцией, прежде чем 4 июня 1898 года сняться с якоря и взять курс к побережью Штатов. Здесь в последний раз ему отметили свидетельство, разрешающее плавать в одиночку (вокруг света).

Впоследствии документ этот был передан на хранение в Государственное казначейство в Вашингтоне.

Слокэм держал путь к мысу Гаттерас. На некоторое время в “конских широтах” и в Саргассовом море, этом болоте, его задержало безветрие, но налетевший 18 июня с юга шторм принес избавление. Вскоре судно было подхвачено Гольфстримом.

Нередко бывает, что мы, уже предвкушая победу, сталкиваемся с какими-то препятствиями: судьба словно напоследок испытывает нас. Так случилось и с капитаном Слокэмом. Пройдя тридцатую параллель, “Спрей” попал в шторм, во время которого порвался кливерштаг у топа мачты. Мачта начала качаться. Надо было взобраться на нее и укрепить временный штаг. Капитан предусмотрительно запасся блоками и тросами, а также энергией, необходимой для того, чтобы сделать это. Впоследствии он признал, что, не будь мачта достаточно прочной, она бы переломилась сразу, как только порвался штаг. (Изготовлена она была из нью-гэмпширской ели.) Вскоре кливерштаг был закреплен, зарифленный кливер поднят, и судно продолжило свой путь.

Но стихии жаждали жертв. 25 июня вблизи острова Файр, почти у самого дома, судно столкнулось с торнадо, который час назад нанес значительный ущерб Нью-Йорку. Однако бдительный капитан вовремя заметил опасность и успел убрать паруса. Рассказ Слокэма не оставляет сомнений в том, насколько жесток был ветер в торнадо, но капитан Слокэм и его храброе суденышко преодолели и эту бурю, подобно другим бурям, оставшимся в памяти людей лишь как символ торжества человека над силами природы. Назавтра установилась великолепная погода и после полудня “Спрей” обогнул мыс Монтгаук-Пойнт.

В 13 часов 27 июня 1898 года Слокэм, отдав якорь, завершил плавание протяженностью свыше 46 000 миль, продолжавшееся почти три года. “Спрей” ни разу не давал течи и был таким же крепким, как в начале плавания. Чтобы окончательно поставить точку, Слокэм отшел “Спрей” в Массачусетс и поставил его у той же кедровой сваи, которую забил в день спуска “Спрея” на воду. По словам Слокэма, привести яхту ближе к дому было невозможно.

Когда капитан отправился в кругосветное путешествие, ему исполнился 51 год. Пройдя 46 000 миль, он окреп, набрался опыта и по-настоящему увидел “дивные дела божьи и чудеса его мира”.

Слокэм плавал на “Спрее” до 1909 года, когда ему исполнилось 65 лет. В том роковом году капитан на судне, снаряженном для дальнего плавания, шел из Бристоля к устью реки Ориноко. Он неоднократно пересекал судоходные линии. Океан уже не был (сравнительно) безопасен, как в былые времена. Смял ли Слокэма какой-нибудь пароход, неизвестно. Известно лишь одно — ни его самого, ни его славного суденышка никогда больше не видели.

Для моряков, находятся ли они на яхте или же сидят в удобном кресле, раскуривая трубку перед пылающим камином, книга Слокэма — бесценное наследие, и как практическое руководство, и как бесхитрое, толковое, необычайно увлекательное описание одиночного плавания вокруг света. Последнее издание книги вышло в 1948 году. Впервые же книга появилась в 1900 году. Какой бы меркой мы ни захотели мерить, книга “Вокруг света в одиночку” — одна из замечательнейших в мире книг.

А что же сказать о самом “Спрее” — этом славном маленьком судне, которое “ни разу не давало течи”? Первоначально это был так называемый “североморский рыбак”, построенный, по словам Слокэма, примерно в конце XVIII века. Впрочем, таким было лишь его предположение, так как никаких документов не сохранилось. “Спрей” имел тогда вооружение шлюпа, то есть одну мачту, отодвинутую довольно далеко к носу. Последним его владельцем был капитан Ибен Пирс, житель Нью-Бедфорда. Именно он подарил судно Джошуа Слокэму. Подарок был не особенно щедрым, поскольку, можно с уверенностью сказать, судно к тому времени отжило свой век.

Слокэму пришлось заново отремонтировать шлюп, что он и сделал с чрезвычайной тщательностью и знанием дела. Согласно правилу Ллойда, судно, называемое “Джейн”, после капитального ремонта ставшее новым, по-прежнему числится под тем же названием. Слокэм отметил, что судно перестраивалось так постепенно, что трудно сказать, когда перестало быть “Джейн” и стало новым.

Слокэм тщательно отбирал материал для постройки. Киль судна был вытесан из равнинного белого дуба. Из того же дерева были шпангоуты и брештуки — выгнутые куски дерева, соединяющие планширь с форштевнем.

На обшивку “Спрея” пошли полуторадийные доски, изготовленные из джорджийской сосны. Сосновыми же были фальшборты и палубный настил. Общая длина судна составляла 11 метров, ширина на миделе 4,25 метра. Высота трюма была 1,4 метра; рубка на 0,9 метра превышала палубу, чтобы в каюте можно было выпрямиться. Спал Слокэм в основной каюте, расположенной в кормовой части. В носовой готовил пищу; провизия хранилась в трюме. Чистая вместимость составляла 9 тонн.

Корпус “Спрея” был типичным для его класса: довольно плоские обводы в кормовой части, не слишком значительная осадка. Носовая часть, заканчивавшаяся изящным буш-притом, имела полные обводы. Когда “Спрей” вышел из Бостона, он имел вооружение шлюпа, но в южноамериканских водах Слокэм укоротил бушприт и грота-гик, установил в корме небольшую бизань-мачту, переоборудовав, таким образом, свое судно в иол. Кроме того, он мог при желании ставить кливер-топсель, укрепленный на утлегаре. Штурвал находился в корме. Слокэм закреплял его при помощи оттяжек, надеваемых на верхние спицы. Перед штурвалом стоял закрытый колпаком компас с небольшим окном для наблюдения. Попасть в кормовую каюту можно было по сходному трапу, расположенному по левому борту. В носовой каюте трап был расположен в диаметральной плоскости. Тузик был переделан Слокэмом из дори типа “Кейп Энн”. Перевернутый вверх дном, тузик лежал на палубе между обеими рубками и был прочно принайтовлен. Позади тузика, перед главной рубкой, находилась судовая помпа, по бокам которой стояли две бочки с водой.

Грот представлял собой четырехугольный парус гафельного типа, а бизань была небольшим рейковым парусом. Судя по всему, “Спрей” мог идти самостоятельно — это качество судна не оценимо для мореплавателя-одиночки. Слокэм писал, что ему не приходилось подолгу отыскивать положение руля, при котором судно шло бы постоянным курсом. При слабом ветре “Спрей” редко приводился к ветру сам по себе, но при свежем ветре он вел

себя, как всякое хорошо сбалансированное судно. Во время перехода от острова Тёрсди до Кокосовых островов, занявшего 23 дня, Слокэм всего один час стоял на руле! Это ли не рекорд! И как Слокэм гордился своим судном! Это видно в каждой строчке. Заключительные слова его книги таковы: "Когда я плыл на своем судне, дни проходили счастливой чередой." Джошуа Слокэм был действительно счастливцем.

¹ Название горной речки в Австралии, где появление кита более чем невероятно.

² "Конские широты" — субтропические широты (полоса по обе стороны от экватора между 35° к северу и югу), где преобладают слабые ветры и часты штилы. В эпоху парусного флота суда, шедшие в Вест-Индию, подолгу застревали в этой полосе, и из-за недостатка пресной воды и фуража лошади, погруженные в трюмы, гибли.— Прим. пер.