



Ален Бомбар

За бортом по своей воле

1953

Бомбар А.

За бортом по своей воле / А. Бомбар — 1953

Рассказ о необычайных путешествиях, предпринятых молодым французским врачом Аленом Бомбаром в 1952 г. с целью доказать, что люди, потерпевшие кораблекрушение, могут прожить длительное время в море без запасов пищи и воды, питаясь только тем, что они могут добыть в море. А. Бомбар один пересек в маленькой резиновой лодке Атлантический океан за 65 дней. Все это время он питался исключительно сырой рыбой, которую он ловил, а пил только дождевую и морскую воду или сок, выдавленный им из рыб. Путешествие А. Бомбара не имеет себе равных в истории мореплавания.

Содержание

РОЖДЕНИЕ ИДЕИ	5
ПОДГОТОВКА	8
НАУЧНАЯ ПОДГОТОВКА	12
ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА	18
СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ	30
ОТПЛЫТИЕ	30
ПЛАВАНИЕ ВБЛИЗИ БЕРЕГОВ	33
В ОТКРЫТОМ МОРЕ	42
Конец ознакомительного фрагмента.	43

Ален Бомбар

За бортом по своей воле

*Эта книга посвящается
трем мужчинам:
доктору Фюрнестэну
адмиралу Солю
капитану Картеру
и трем женщинам:
моей жене
моей матери
Касабланке*

РОЖДЕНИЕ ИДЕИ

Весна 1951 года. Раннее утро. Я мирно сплю в своей комнате при госпитале в Булони. Внезапно раздается телефонный звонок:

- Дежурный интерн?¹
- Да. Что случилось?
- Кораблекрушение у мола Карно!
- Сейчас иду.

Еще не подозревая всего трагизма катастрофы, я, чертыхаясь, натягиваю на себя одежду и поспешно спускаюсь в приемный покой. Здесь еще никого нет. Швейцар рассказывает мне, что траулер «Нотр-Дам-де-Пейраг» из маленького порта Экиэм заблудился в тумане и налетел на конец мола Карно.

Снаружи довольно холодно, но море совсем тихое и поэтому я не испытываю особого беспокойства. Мол Карно – одно из крайних сооружений порта. Во время сильного ветра он очень опасен, но, когда море спокойно, подняться на него не составляет труда, так как на его внешней, обращенной к морю стороне через каждые двадцать метров устроены лестницы.

Слышится автомобильный сигнал: это машина спасательной службы. Двойная дверь распахивается настежь и, весьма гордый своей ролью, я выхожу вперед... Этого зрелища мне не забыть никогда! Сорок три человека, наваленные друг на друга, словно растерзанные марионетки, лежали передо мной – все босиком и все в спасательных поясах. Наши усилия не привели ни к чему: нам не удалось вернуть к жизни ни одного. Ничтожный просчет, а в результате – сорок три трупа и семьдесят восемь сирот.

Мне кажется, что именно тогда я полностью осознал весь трагизм крушения на море и что именно этот случай зародил во мне идею, которая в дальнейшем привела к экспедиции на «Еретике» [«L'Heretique»].

Кораблекрушение! Для меня это слово стало синонимом тягчайших страданий человека, синонимом отчаяния, голода и жажды. Одна только Булонь теряет ежегодно в море от ста до ста пятидесяти своих граждан, а позднее я узнал, что на всем земном шаре в мирное время ежегодно погибает таким же образом около двухсот тысяч человек. Примерно одна четвертая часть этих жертв не идет ко дну одновременно с кораблем и высаживается в спасательные шлюпки и т. п. Но скоро и они умирают мучительной смертью.

¹ Интерн – врач или студент-медик, прикомандированный к лечебному учреждению для повышения квалификации. (Прим. ред.)

Меня уже давно интересовал вопрос: как долго может противостоять человек всевозможным лишениям, каков предел выносливости человеческого организма? И я пришел к убеждению, что в отдельных случаях человек может перешагнуть через все нормы, обусловленные физиологией, и все-таки остаться в живых.

Длительное время я изучал материалы о заключенных, ссыльных и других группах населения, живущих впроголодь. Но чаще всего подобные теоретические изыскания заканчивались тем, что я сам себя спрашивал: «А к чему мне все это?» Потому что при моей необразованности или моем медицинском образовании – это одно и то же – знания оставались для меня мертвой буквой до тех пор, пока я не находил им практического применения.

Но вот к ряду подобных проблем прибавилась проблема потерпевших кораблекрушение. Особенность ее состояла в том, что внешние факторы, вызывающие страдания человека, не зависят, как в случае с заключенными, от злой воли людей или, как в случае голода в Индии, от внезапной жестокой засухи, когда что-либо изменить невозможно. Наоборот! Потерпевший кораблекрушение попадает в естественную среду, разумеется не безопасную, но в то же время чрезвычайно богатую всем, что необходимо для того, чтобы жить или по крайней мере выжить, добраться до суши или дожидаться подхода помощи. Ведь в одном кубическом метре морской воды в двести раз больше питательных веществ, чем в кубическом метре земли!

Короче говоря, я думал о том, что хотя море и представляет для потерпевшего кораблекрушение вечную угрозу, оно не безжалостно, а главное – не бесплодно. Нужно только победить в себе страх перед морем и добыть себе из него пищу. В этой задаче не было ничего неразрешимого. Так я думал о среде, в которую попадает потерпевший кораблекрушение.

Что же касается организма человека, вынужденного бороться с морской стихией и временно черпать из нее жизненные силы, то я пришел к убеждению, что физиологи по большей части недооценивают значение разума и его влияние на тело. Я изучил наиболее известные случаи, когда люди выживали в самых отчаянных условиях. Влияние разума на весь организм доказано голодовками Ганди,² полярными экспедициями Скотта³ и Амундсена⁴ и плаванием капитана Блайя,⁵ которого взбунтовавшаяся команда бросила в открытом море на лодке с восьмидневным запасом воды и продовольствия: жажда мести помогла ему продержаться в море более сорока дней и выжить! Таким образом, здесь существовало явное недоразумение. Нельзя было утверждать: «В таких-то физических условиях можно выжить». Правильнее было бы говорить, пользуясь излюбленной математиками формулировкой, что «при прочих равных

² Ганди Мохандас Карамчанд (1869–1948) – один из лидеров индийского национально-освободительного движения, его идеолог. По образованию юрист. В 1893–1914 гг. жил в Южной Африке. В 1915 г. вернулся в Индию и вскоре возглавил партию Индийский национальный конгресс. Ганди непосредственно руководил борьбой за независимость. После завоевания Индией независимости (1947 г.) и раздела ее на два государства (Индийский Союз и Пакистан) Ганди выступил против начавшихся индо-мусульманских погромов и был убит членом индуистской экстремистской организации. Прозван в народе Махатмой («Великой душой»). (Прим. выполнившего форматирование.)

³ Скотт Роберт Фолкон (1868–1912) – английский исследователь Антарктиды. В 1901–1904 гг. руководитель экспедиции, открывшей п-ов Эдуарда VII. В 1911–1912 гг. – руководитель экспедиции, достигшей 18.01.1912 Южного полюса (на 33 дня позже Р. Амундсена). Погиб на обратном пути. (Прим. выполнившего форматирование.)

⁴ Амундсен Руал (Amundsen Roald Engebretsen) (1872–1928) – норвежский полярный путешественник и исследователь. Первым прошел Северо-Западным проходом на судне «Йоа» от Гренландии к Аляске (1903–1906 гг.). Руководил экспедицией в Антарктику на судне «Фрам» (1910–1912 гг.). Первым достиг Южного полюса (14.12.1911). В 1918–1920 гг. прошел вдоль северных берегов Евразии на судне «Мод». В 1926 г. руководил первым перелетом через Северный полюс на дирижабле «Норвегия». Погиб в Баренцевом море во время поисков итальянской экспедиции У. Нобиле. (Прим. выполнившего форматирование.)

⁵ Капитан Уильям Блай с командой на судне «Баунти» в 1787 г. отправились из Англии за саженцами хлебного дерева в Южные моря (Тихий океан). На судне произошел бунт, капитана с горсткой приверженцев высадили в шлюпку, и они проделали в Тихом океане очень трудный путь до ближайшей английской колонии. В дальнейшем У. Блай был губернатором колонии Новый Южный Уэльс в Австралии; умер в Англии в 1810 году. Мятежники же с судна «Баунти» основали колонию на о. Питкэрн; существует до сего времени как закрытое подобие независимого государства. (Прим. выполнившего форматирование.)

данных (а сюда входит влияние разума, под которым я подразумеваю мужество и надежду на жизнь) вполне возможно выжить, если существуют такие-то и такие-то физические условия».

Отправляясь от этого, я вернулся к статистике. Ежегодно пятьдесят тысяч человек погибает, уже находясь в спасательных судах. Неужели ничего нельзя сделать для их спасения? А если можно, то что?

Я принялся перечитывать легендарные рассказы о потерпевших кораблекрушение, но, судя по ним, всякая борьба казалась безнадежной, а всякая надежда бессмысленной.

2 июля 1816 года фрегат «Медуза» выбросился на песчаную отмель в ста восьмидесяти километрах от африканского побережья. Сто сорок девять человек – пассажиры, солдаты и несколько офицеров – разместились на сооруженном наспех плоту, который буксировали шлюпки. При загадочных обстоятельствах буксирный канат оборвался и плот понесло и открытый океан. На плоту было шесть бочонков вина и две бочки пресной воды. Плот был найден всего через двенадцать дней, но в живых на нем осталось только пятнадцать человек. Десять из них были при смерти и умерли сразу после того как их взяли на борт.

14 апреля 1912 года трансатлантический пассажирский пароход «Титаник» столкнулся с айсбергом. Через несколько часов «Титаник» затонул. Первые суда подошли к месту катастрофы всего через три часа после того как пароход исчез под водой, но в спасательных шлюпках уже было немало мертвецов и сошедших с ума. Знаменательно, что среди тех, кто поплатился безумием за свой панический страх или смертью за безумие, не было ни одного ребенка моложе десяти лет. Эти малыши находились еще в достаточно разумном возрасте.

Подобные примеры подкрепили мое интуитивное убеждения, что моральный фактор играет решающую роль. Статистические данные, утверждающие, что 90 % жертв погибает в течение первых трех дней, следующих за кораблекрушением, сразу стали удивительно понятными. Ведь для того чтобы умереть от голода или жажды, потребовалось бы гораздо больше времени!

Когда корабль тонет, человеку кажется, что вместе с его кораблем идет ко дну весь мир; когда две доски пола уходят у него из-под ног, одновременно с ними уходит все его мужество и весь его разум. И даже если он найдет в этот миг спасательную шлюпку, он еще не спасен. Потому что он замирает в ней без движения, сраженный обрушившимся на него несчастьем. Потому что он уже больше не живет. Окутанный ночной тьмой, влекомый течением и ветром, трепещущий перед бездной, боящийся и шума и тишины, он за каких-нибудь три дня окончательно превращается в мертвеца.

Жертвы легендарных кораблекрушений, погибшие преждевременно, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха.

Итак, для меня стало совершенно очевидным, что множество потерпевших кораблекрушение гибнет задолго до того, как физические или физиологические условия, в которых они оказываются, становятся действительно смертельными.

Как же бороться с отчаянием, которое убивает вернее и быстрее любых физических лишений?

ПОДГОТОВКА

«Когда дело идет о спасении человека, лучше прямо говорить всю правду»

Конец сентября 1951 года Жан Ван Хемсберген, один из моих соперников по заплыву через Ла-Манш, звонит мне и предлагает совершить морскую прогулку. Он хочет испытать новый тип спасательного судна. Сразу же после дежурства в госпитале я отправляюсь на берег и там он показывает мне резиновую надувную лодку, такую же, какой будет потом «Еретик», только поменьше. Кормовая часть этой подковообразной лодки замкнута доской.

В четыре часа пополудни мы пускаемся в испытательное плавание с подвесным мотором.

Погода стоит превосходная.

– А что если мы отправимся в Фолкстон? – предлагает мой друг. Я соглашаюсь. Мы ложимся на курс северо-северо-запад и плывем к маяку Южного Фуланда, проблески которого через регулярные промежутки времени указывают нам направление в наступившей темноте. К ночи поднимается ветер, море разгуливается. «Хич-Хайкер»⁶ – так называется наша лодка – ведет себя восхитительно, и в 23 часа мы входим в английский порт. У меня нет паспорта, однако англичане во всем идут мне навстречу.

Тем временем погода окончательно испортилась и начался настоящий шторм, столь обычный для Северного моря. Несмотря на все доверие, которое мы питаем теперь к нашему суденышку, мы решаем отложить возвращение, пока не наступит затишье. В понедельник мы думали было выйти в море, но это оказалось чистейшим безумием. Приходится ждать.

Между тем погода не улучшалась. В госпитале должно быть начали всерьез беспокоиться за меня. Правда, я послал туда телеграмму, но все равно мне необходимо вернуться и приступить к работе, потому что мои дежурства окончатся только 1 октября.

Наконец, во вторник, в 9 часов утра, несмотря на все уговоры друзей, мы покидаем фолкстонский порт. Море свирепствует по-прежнему. Выйти из порта настолько трудно, что мы начинаем колебаться. Однако возможность провести интересный опыт слишком соблазнительна. В самом деле, разве для кораблекрушения выбирают подходящую погоду? И разве в трех случаях из четырех терпящим бедствие не приходится плыть на утлых суденышках именно по такому вот бушующему морю?

Мы плывем, зарываясь носом в волны, и ждем, что мотор вот-вот захлебнется. Но нет, пока все великолепно. «Хич-Хайкер» идет своим курсом в полном одиночестве. Па-де-Кале, этот столь оживленный в обычное время морской перекресток, сегодня пуст. Много раз море готово было нас поглотить, но в 18 часов мы благополучно пристаем к берегу близ Виссана. Опыт удался!

На берегу нас ожидал человек, который в дальнейшем сделался моим меценатом. Это был известный специалист спасательной службы, голландец с открытым и честным взглядом, ростом в 1 метр 80 сантиметров, весом в 152 килограмма. Он обладал огромной силой убеждения и был очень набожным человеком. Во всяком случае такое впечатление он произвел на меня при первом знакомстве.

В тот день мы разговорились и были одинаково увлечены одной и той же идеей. Тут же он предложил мне стипендию, которая позволила бы мне провести лабораторные исследования, необходимые для подкрепления моей тогда еще только зарождавшейся теории о возможности сохранения жизни потерпевших кораблекрушение. Я должен был научно обосновать возможность найти все необходимое в океане, а затем мы отправимся втроем в море, чтобы на соб-

⁶ Хич-Хайкер (англ.) – человек, останавливающий на дорогах машины чтобы его подвезли. (Прим. перев.)

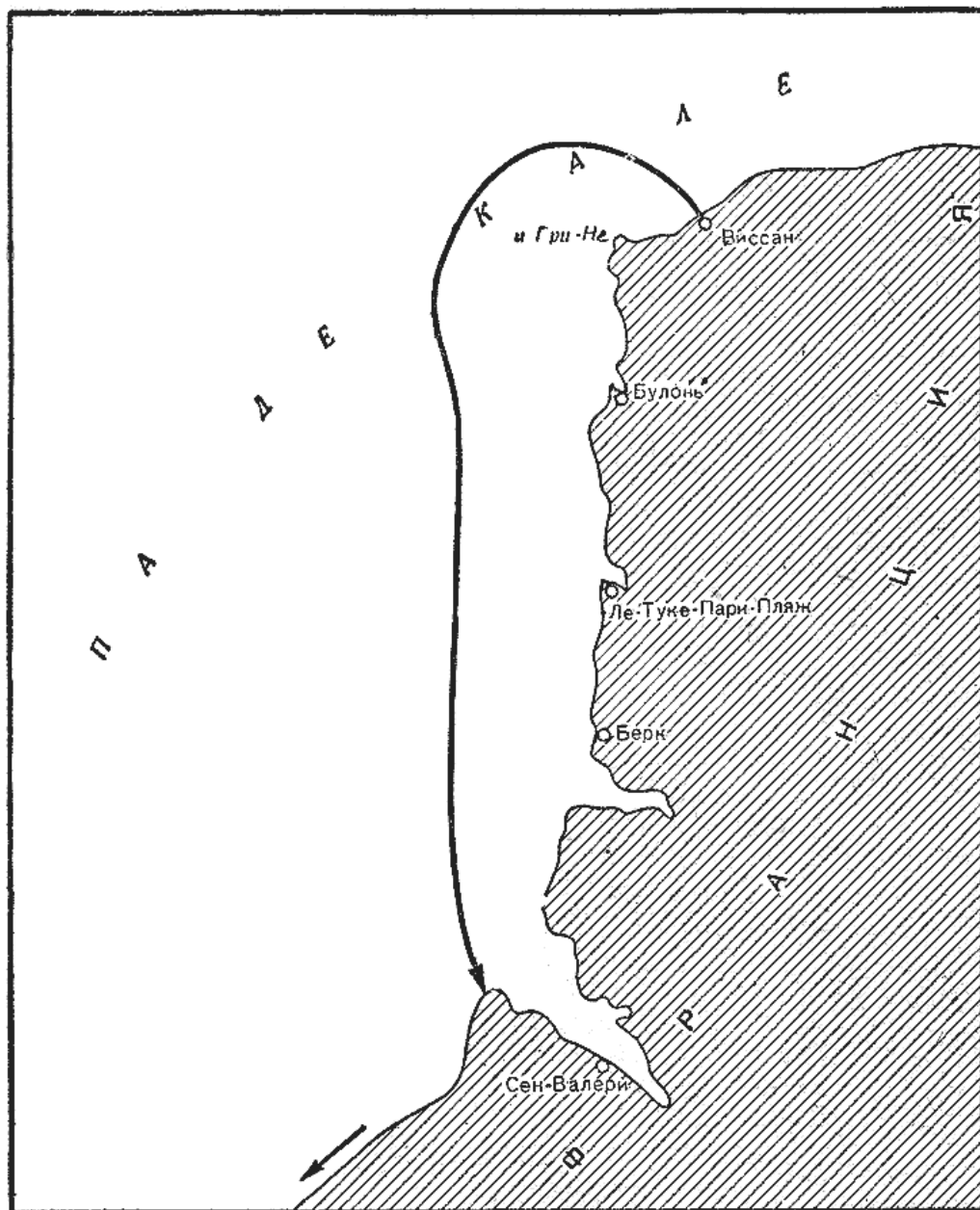
ственном опыте доказать свою правоту. Ибо только человеческий пример может излечить от отчаяния всех, кому может быть придется стать жертвами кораблекрушений.

Мне предстояло установить маршрут экспедиции. Всю материальную сторону дела наш меценат взял на себя. Мы решили, что нашим научно-исследовательским центром будет Океанографический музей в Монако. Отплытие было назначено на конец года.

Однако внезапный случай ускорил ход событий, и я приступил к своим опытам в качестве человека, который, подобно всем остальным, потерпел кораблекрушение помимо собственной воли.

* * *

Прежде чем отправиться в Монако, Ван Хемсберген и я должны были побывать в Англии, чтобы присутствовать на свадьбе одной нашей близкой знакомой. Но в среду третьего октября, когда мы вышли на нашей надувной лодке из Виссана, чтобы испытать новый подвесной мотор, этот мотор заглох в трех милях к северо-северо-западу от мыса Гри-Не, и мы начали дрейфовать. Так как мы рассчитывали провести только короткое испытание, у нас не оказалось с собой ни паруса, ни весел. Постоянный северо-северо-восточный ветер понес нас, и так мы плыли два дня и три ночи, не имея возможности приблизиться к земле. Берега Франции скрылись из глаз, но поскольку от устья Соммы линия побережья выдается в море на запад, мы особенно не волновались. Даже не видя берега, мы знали, что плывем параллельно земле и в конце концов причалим где-нибудь между Сен-Валери и Дьеппом. И вот в пятницу около 9 часов утра мы увидели траулер «Нотр-Дам-дю-Клержэ» и направились к нему, подняв вместо паруса чехол нашей надувной лодки: из больших затруднений обычно выпутываешься с помощью самых простых средств.



Этот урок не прошел для нас даром. В течение двух дней Ван Хемсберген не пил ничего. Я же, наоборот, чтобы умерить жажду, пил понемногу морскую воду, зная, что в малых дозах она не принесет мне ни малейшего вреда. Что же касается еды, то у нас не было ничего, кроме фунта масла, которое случайно оказалось в лодке и от которого только еще больше хотелось пить.

Едва поднявшись на борт траулера, мой товарищ осушает целый кувшин воды. Полагая, что я также хочу пить, я пытаюсь последовать его примеру, но уже после второго глотка останавливаюсь, потому что в сущности не испытываю жажды. Мне это просто показалось. Благодаря морской воде, которую я пил, в организме достаточно влаги и вода мне не нужна. Любопытно только лишний раз отметить, насколько сильно влияние психики на организм! Иной раз разум заставляет тело стремиться к тому, в чем оно в сущности совсем не нуждается.

Через три дня после этого я прочел в одной газете:

«Ален Бомбар умер голодной смертью! Труп найден близ Сен-Валери». Обо мне уже начали сочинять романтические истории! В действительности же два человека, которые едва ступив на берег, бросились на аэродром, чтобы захватить самолет, отлетающий на Тукэ, и поспеть в Англию к свадьбе, меньше всего походили на трупы. Но тут в дело ввязалась береговая охрана, и началось первое действие фарса, который я окрестил «Комическая интермедия». Этот фарс с самыми неожиданными эпизодами разыгрывался и в дальнейшем в продолжение всего моего плавания.

Итак, комическая интермедия.

Первое действие происходит в бюро, заставленном столами. На столах – горы бумаг. За одним из столов сидит морской офицер с пятью большими нашивками и орет во всю глотку. Я сижу перед ним словно школьник, который провинился, но не желает признавать свою вину.

– Известно ли вам, что вы подлежите суду Морского трибунала? Вы вышли из территориальных вод, не имея на то разрешения!

– Но ведь для мелких судов это не обязательно...

– Не обязательно! Но такие суда называются «пляжными», и нигде не сказано, что они могут выходить из территориальных вод!

– Но разве им запрещается плавать в открытом море?

– Этого тоже нигде не сказано!

– В таком случае...

Но офицер перебивает меня:

– Все равно, такие фокусы вам даром не пройдут! Я этого не допущу!

– Но ведь я был только пассажиром, и в лодке находился ее владелец! Это вы знаете?

– Я не желаю вам отвечать! О моем решении вам сообщат позднее!

На этом мы расстаемся, так ни до чего и не договорившись. Но судьба улыбнулась мне, как это случалось еще не раз во время подобных же комических интермедий. В приемной я сталкиваюсь с офицером в таком же чине, однако на сей раз это настоящий моряк, капитан Мопэу. Он раскрывает мне объятия и говорит:

– Поздравляю тебя, дорогой мой!

НАУЧНАЯ ПОДГОТОВКА

19 октября я прибыл в Монако и отправился в Океанографический музей с просьбой включить меня в число исследователей, располагающих своей лабораторией.

Меня принял заместитель директора господин Беллок, который позднее следил за моими опытами с неослабевающим интересом и всегда относился ко мне по-дружески. Благодаря ему мне в тот же день были созданы все условия для изысканий, и я сразу принялся за работу.

Прежде чем рассказывать о ней, необходимо кратко подытожить все, что было известно относительно кораблекрушений к тому моменту, когда я приступил к своим опытам. А также то, что считалось известным.

Есть два основных вида кораблекрушений: кораблекрушение береговое (вблизи земли) и кораблекрушение в открытом море. Из 200 тысяч ежегодных жертв морских катастроф немногим более половины погибает у самых берегов. Спасением этих людей занимаются самоотверженные спасатели из Общества помощи утопающим. В открытом море дело обстоит совсем по-другому.

Если 50 тысяч человек тонет ежегодно тотчас же после катастрофы, то что происходит с остальными 50 тысячами жертв, которым удастся попасть в спасательные лодки? В этом случае также возможны два исхода.

Я разделяю суда на два типа. Суда первого типа держат постоянную связь с землей; их радио не умолкает в продолжение всего рейса. К таким судам относятся пассажирские пароходы и крупные военные корабли. Если они идут ко дну, весь мир тотчас же узнает, в каком месте произошла катастрофа. Это место указывается с точностью до нескольких миль, и поэтому помощь приходит к ним очень быстро. Так, например, было с «Титаником». В подобных случаях достаточно, как говорят, «поддержать дух» потерпевших кораблекрушение, чтобы они спокойно ожидали подхода спасательных судов. Им нет надобности заботиться о пище и воде в течение длительного срока.

Но, кроме того, существует другой тип судов, которые держат с землей лишь периодическую радиосвязь, причем перерывы между передачами довольно значительны – 6, 12, а то и все 24 часа. После того как их радиосигнал был принят в последний раз, такие суда проплывают значительные расстояния, и в случае катастрофы никто не знает, где именно она произошла. Поэтому найти шлюпки с оставшимися в живых невозможно. Так бывает со всеми судами, которые обычно называются «бродягами»: с большими траулерами, крупными грузовыми пароходами и всякими рыбацкими судами. Своим опытом я хотел оказать реальную помощь потерпевшим кораблекрушение именно на таких судах.

Что предпринимается для их спасения сейчас? Я был совершенно убит, когда узнал, что таких людей заранее считают погибшими. Самое большее, что для них делают – и то лишь в особо благоприятных случаях, – это организуют десятидневные поиски, которые практически ничего не дают, так как на море не остается следов. По истечении 10 дней поиски в соответствии с какими-то «нормами» нашей цивилизации прекращаются. Полагают, что проведя десять дней в открытом море, никто из потерпевших кораблекрушение все равно не останется в живых и искать их дальше совершенно бессмысленно. Подобная точка зрения обосновывается тем, что ни человек, ни снаряжение в данных условиях якобы не могут выдержать дольше.

Необходимо было вернуть этим несчастным надежду. Одно это спасало бы ежегодно тысячи людей, и тысячи вдов не проливали бы над ними слезы. Ради этого стоило рискнуть одной жизнью.

Итак, я принялся составлять подробную библиографию по следующим вопросам:

- а) обучение людей на случай возможного кораблекрушения;
- б) поддержание жизни после кораблекрушения;

- в) рыбы и их строение;
- г) способы рыбной ловли;
- д) благоприятные ветры и течения.

Одновременно я начал проводить на себе лабораторные опыты, питаюсь тем, что может быть доступно потерпевшему кораблекрушение. Ван Хемсберген, который присоединился ко мне, занялся испытанием спасательных судов различного типа.

Нужно было изучить все.

В течение шести месяцев я переходил от химического анализа морской воды к исследованию видов планктона и корпел над изучением строения рыб. В своих опытах я должен был исходить из того, что спасательная шлюпка снабжена всеми необходимыми предметами лишь теоретически, но на деле все, что могло из нее исчезнуть, исчезло в тот самый момент, когда эти предметы действительно оказались необходимыми.

В первый же день я нашел научное подтверждение своей мысли в только что вышедшем «Бюллетене друзей Океанографического музея». Это было небольшое сообщение, сделанное в Академии наук 17 декабря 1888 года самим основателем Океанографического музея князем Монако Альбертом I.

«Как видно из приведенных фактов, – говорилось в сообщении, – экипаж судна, оставшийся без провианта в северной части Атлантического океана, а также где-либо в другом море с умеренной или теплой температурой воды, вполне может избежать смерти от истощения, если будет располагать, хотя бы частично, следующим снаряжением:

- 1) одной или несколькими мелкими сетками размером от метра до двух на двадцатиметровом тросе, для вылавливания морской фауны и отцеживания саргассовых водорослей;
- 2) несколькими пятидесятиметровыми шнурами, оканчивающимися латунными поводками длиною в три браса⁷ с большим крючком и искусственной наживкой для ловли тунцов;
- 3) небольшой острогой, сделанной из обломков, чтобы гарпунить морских окуней, и несколькими блестящими крючками, на которые окуни ловятся иногда даже без всякой наживки;
- 4) гарпуном для более крупных животных, которых привлекают обломки кораблекрушений.

Перечисленные мною предметы в большинстве случаев помогут мореплавателям с затонувшего корабля поддержать свое существование до подхода помощи».

Теперь следовало определить, какая пища и в каких количествах необходима человеку в подобных условиях, и доказать, что в любом случае море способно обеспечить его этой пищей.

Что может дать море в любой момент? Морскую воду, рыбу и планктон.⁸

Что касается состава морской воды, то в одном ее литре в среднем содержится:⁹

NaCl – 27,3 г

MgCl₂ – 3,4 г

MgSO₄ – 2,0 г

⁷ Брас – старая морская мера длины, равная 162 см. Три браса равны таким образом 4 м 86 см. (Прим. перев.)

⁸ Планктон состоит из миллионов мельчайших, почти микроскопических существ, находящихся во взвешенном состоянии в любых водах, как соленых, так и пресных. Он подразделяется на две основные группы: на зоопланктон, состоящий из животных микроорганизмов и рыбьих икринок, и на фитопланктон, или растительный планктон, состоящий из мельчайших водорослей. Биологическое значение планктона огромно. Достаточно сказать, что для китов, самых крупных из существующих ныне млекопитающих, планктон является единственной пищей. (Прим. автора.)

⁹ Согласно данным Jean Rouch, *Traite d'oceanographie physique*, Flammarion. (Прим. автора.)

CaSO₄ – 1,3 г

KCl – 0,6 г

CaCO₃ – 0,1 г

H₂O – 965,3 г

Анализ рыб тех видов, которые должны были мне попадаться во время экспедиции, дал следующие цифры по трем основным составляющим их элементам:¹⁰

Название рыб	Количество воды в %	Белки в %	Жиры в %
Скат	82,2–76,8	24,2–18,2	1,6–0,1
Акула	68,0	15,2	16,0
Дорада	78,9–77,0	19,0–17,3	3,3–1,0
Брама ролл	78,9	18,4	0,3
Сардина	78,3	21,0–16,3	12,0–2,0
Анчоус	76,2	21,9	1,1
Бонита	69,2–67,5	24,0–18,5	12,5–7,0
Морской окунь	79,9–77,0	19,96–18,53	2,50–0,8
Летучая рыба	75,6	19,5	3,9
Макрель	74,3–68,8	23,1–17,6	8,4–5,1
Тунец	58,5	27,0	13,0
Рыбья икра	48,8–78,3	11,5–45,9	1,2–16,2

Что же касается планктона, то его состав, разумеется, гораздо разнообразнее. К тому же он гораздо меньше изучен. Поэтому я принялся именно за планктон, чтобы попытаться отыскать в нем те элементы, которых мне еще недоставало.

Я очутился в положении человека, которому дают материалы в самых ограниченных количествах и приказывают: «Постройте мне из этого дом!» И я построил.

Человеку прежде всего нужно пить. Каждый знает, что вода гораздо важнее пищи. Без пищи можно протянуть до тридцати дней, но если человека оставить совершенно без воды, то смерть неизбежна уже на десятый день.

Откуда же взять пресную воду? Довольно скоро я пришел к заключению, что ее мне даст рыба, причем в количестве, вполне достаточном. Приведенная выше таблица показывает, что от 50 до 80 % веса рыбы приходится на воду. Именно эта влага и должна спасти меня от жажды, потому что в организме рыбы вода пресная.

Вам, наверное, приходилось есть рыбу, которую нерадивая хозяйка забыла посолить. Такая рыба совершенно безвкусна. И в самом деле, как показал в дальнейшем анализ, плоть рыбы содержит гораздо меньше соли, чем мясо млекопитающих. Правда, есть несколько исключений, к которым мы вернемся, когда речь пойдет о белках.

Итак, если удастся извлечь жидкость из рыбы, мне будет достаточно трех килограммов рыбы в день, чтобы полностью обеспечить себя водой, необходимой для поддержания жизни. Оставалось только извлечь эту жидкость. Но такая задача уже выходила за рамки лабораторных исследований.

Но что произойдет, если я ничего не буду ловить? Как мы увидим в дальнейшем, именно такова судьба потерпевших кораблекрушение в течение первых трех-четырех дней после катастрофы. Если человек не будет пить, на десятый день неизбежно наступит смерть от обезвоживания организма. И если даже он начнет через несколько дней получать свой нормальный

¹⁰ По данным Creach, Les protides liquides du poisson. (Прим. автора.)

водный рацион, этого будет уже недостаточно: такой рацион будет лишь поддерживать его на прежнем пониженном уровне, но не сможет дать ему то количество влаги, которое необходимо организму для нормального существования. Значит крайне важно именно в первые дни, когда нет рыбы, давать организму нормальное количество влаги. А для этого можно пить морскую воду.

Морская вода опасна – это знает буквально всякий. Если пить ее в больших количествах, это приведет к смерти от нефрита. Но как же тогда быть? Решение вытекает из простого ознaкомления с химическим составом морской воды. Важнейшим ее элементом является хлористый натрий (поваренная соль). Ну что ж! Отныне я буду поглощать свой обычный дневной рацион поваренной соли, принимая ее с морской водой. Это позволит мне выпивать от 800 до 900 граммов соленой жидкости. Единственное, с чем придется считаться, это с концентрацией соли в организме. Необходимо, чтобы она не превышала возможностей мальпигиевых клубочков.¹¹ Иными словами, соленую воду можно пить лишь в течение пяти дней, так как в дальнейшем употребление ее грозит привести к нефриту.

«Но как быть с другими растворенными в морской воде солями?» – могут спросить маловеры. И на это я могу ответить! В восьмистах граммах морской воды содержится:

- такое же количество магнeзии ($MgCl_2$), как в одном литре минеральной воды Сали (3,4 г);

- такое же количество сульфата магния ($MgSO_4$), как в одном литре минеральной воды Монмирель (2 г);

- такое же количество сульфата кальция ($CaSO_4$), как в одном литре минеральной воды Контрексвиль (1,3 г);

- такое же количество хлористого калия, как в одном литре минеральной воды Бурбон (0,6 г);

- такое же количество углекислого кальция ($CaCO_3$), как в одном литре минеральной воды Виши «Гранд Грий» (0,1 г).

Таким образом, проблема воды была, по-видимому, разрешена.

Теперь я мог заняться пищей в собственном смысле этого слова.

Прежде всего необходимо было определить, какое количество сырой пищи могло дать нужное число калорий, разделенных по трем основным группам на белки, жиры и углеводы.

Таблица состава рыб ясно показывает, что с количественной точки зрения белков в рыбе более чем достаточно.

Но дело осложняется тем, что человеческий организм капризен: он нуждается в совершенно определенных веществах. Некоторые из аминокислот ничем не могут быть заменены. Подобные вещества врачи называют динамическими. В человеческом организме их насчитывается десять.¹² И рыбы должны были мне их дать все. Вот в каком количестве содержатся эти вещества в рыбах различных пород:

¹¹ Мальпигиевы клубочки представляют собой фильтры, через которые проходят соли в почках. В случае перенасыщения организма минеральными солями эта часть почек работает особенно напряженно. Вся сложность заключается в том, чтобы определить, сколько времени этот фильтр сможет работать безотказно. (Прим. автора.)

¹² Это: 1) аргинин, 2) гистидин, 3) изолейцин, 4) лейцин, 5) лизин, 6) метионин, 7) фенилаланин, 8) треонин, 9) триптофан, 10) валин. (Прим. автора.) Сведения автора устарели: незаменимых аминокислот всего восемь; аргинин и гистидин в их группу не входят. (Прим. выполнившего форматирование.)

Название рыб	Аминокислоты в том порядке, в каком они даны в примечании									
Макрель	5,8	3,8	5,2	7,2	8,1	2,7	3,5	4,9	1,0	5,4
Сельдь	5,5	2,4	4,9	7,1	7,8	2,7	3,4	4,4	0,8	5,0
Сардина	5,1	4,7	4,6	7,2	8,4	2,8	3,7	4,3	1,0	5,2
Тунец	5,3	5,7	4,7	7,2	8,3	2,8	3,5	4,5	1,0	5,1
Креветка	9,4	2,2	5,3	8,5	8,5	3,4	4,5	4,1	1,0	5,1

Следует еще сказать, что мне нужно было опасаться некоторых вредоносных веществ: таких, например, как уреиды. Но они встречаются в больших количествах лишь у рыб из семейства хрящевых. Таким образом, следовало относиться с осторожностью к акулам и скатам.

Что касается жиров, то здесь нужно было выяснить лишь одно: есть ли в рыбах фосфорные жиры, т. е. жиры, содержащие фосфор. Да будет мне дозволено, не останавливаясь на деталях, просто сказать, что такие жиры в изобилии встречаются во всех рыбах.

Но затем передо мною возникла сложная проблема, великая проблема для врачей-диетологов. Что делать с углеводами? Как быть с сахаром? Их можно получить двумя путями: либо непосредственно в пище, извне, либо путем воспроизводства их в самом организме. Увы, на снабжение извне мне рассчитывать не приходилось! Где я найду в море сахар? Правда, он есть в планктоне, в частности в планктоне растительном. Но может ли человеческий организм усвоить углеводы в тех соединениях, в каких они содержатся в фитопланктоне?

Сахаристые вещества подразделяются на три основные группы:

1. Сахар, усваиваемый непосредственно. Обычно он называется сахар С₆, так как его молекула представляет собой цепь из шести атомов углерода. К этой группе относится, например, глюкоза.

2. Сахариды или сахар С₁₂ (двенадцать атомов углерода), такие, как сахароза: тростниковый сахар или сахар из свеклы. Сахариды не усваиваются непосредственно, зато они гидролизуются, т. е. молекулы их делятся пополам и образуют по две молекулы С₆ каждая.

3. Наконец, полисахариды, или сахар С_n. Здесь n обозначает число атомов углерода в молекуле, которое различно для каждого вида, но всегда очень велико. Такова целлюлоза, не расщепляющаяся, не гидролизующаяся с образованием некоторого количества сахара С₆ и неусваиваемая организмом. К несчастью, в планктоне содержится сахар только этой последней группы.

Правда, в печени рыб есть орган, вырабатывающий глюкозу. Но если я буду есть рыбью печень в больших количествах, я рискую заболеть самыми тяжелыми болезнями, которые вызываются избытком двух необходимых, однако опасных веществ: витамина А и витамина D. Оставалось одно – вырабатывать в собственном организме нужные мне углеводы из других веществ, которыми я буду питаться.

Такого рода синтез возможен и осуществляется вполне нормально, когда человек питается мясом и жирами. Но для этого организму требуется много воды. Я очутился в заколдованном кругу. Ведь для того чтобы добыть воду, мне нужно было достаточное количество рыбы! Только опыт, поставленный на человеке, мог подсказать выход из положения. И единственное, что тогда поддерживало во мне надежду, это пример эскимосов. Шесть месяцев подряд в течение всей полярной зимы они питаются только мясом и жирами, пьют лишь солоноватую воду, полученную из растопленного льда, и тем не менее, по-видимому, не страдают опасными желудочными расстройствами.

Кроме всего вышеперечисленного, человеческому организму необходимы, хоть и в количествах бесконечно малых, еще некоторые вещества. Речь идет о пресловутых витаминах. Они оказывают свое действие в самых ничтожных дозах, однако полное отсутствие витаминов при-

водит к серьезным заболеваниям, вызывает всякого рода авитаминозы. И наоборот, чрезмерное количество витаминов в организме становится причиной не менее опасных болезней. Человеку совершенно необходимы четыре витамина: А, В, С, и D. Без них он не может обходиться даже самое короткое время. Что же касается остальных витаминов, то их отсутствие ничем не угрожает человеку на протяжении довольно значительного срока.

Как известно каждому, рыбий жир содержит исключительно большое количество витаминов А и D. Не случайно в нормальных условиях эти витамины извлекают из рыбьей печени.

Точно так же в теле рыб содержится много витаминов В1 и В2. Зато в нем никогда не удавалось обнаружить витамин В12, но я полагаю, что даже длительное отсутствие в организме этого вещества не очень опасно. Анемия, вялость, которую я испытывал в конце экспедиции, очевидно доказывает, что витамин В12, играющий роль возбuditеля, встречается в море лишь в самых ограниченных количествах.¹³

Но и после того как все эти сложные проблемы были разрешены, оставалась еще одна, самая страшная для мореплавателей. Речь идет о цинге. Цинга вызывается резким нарушением обмена веществ вследствие недостатка витамина С, содержащегося в свежих фруктах, зелени, овощах и в растениях. Отсутствие витамина С ведет к цинге, очень опасной болезни, которой так страшились мореплаватели в старину.

Как же избежать этой опасности?

Я рассуждал следующим образом: животные подразделяются в этом отношении на две группы – одни вырабатывают аскорбиновую кислоту (витамин С) в своем организме, другие получают ее извне вместе с пищей. В частности киты, нуждаясь в аскорбиновой кислоте, получают ее извне. Но киты питаются только планктоном да мельчайшими рачками, обитающими в планктоне. Следовательно, я найду витамин С в планктоне. В дальнейшем химический анализ подтвердил это предположение.¹⁴

Таким образом, я составил довольно полный рацион питания: у меня были витамины А, В, С и D, необходимые для жизни, а с точки зрения калорийности я располагал достаточным количеством белков и жиров. Итак, я отправился в путь лишь с одной нерешенной проблемой: хватит ли моего водного рациона на то, чтобы вырабатывать в организме необходимое количество углеводов? Вопрос, признаться, не праздный.

¹³ Большинство сведений автора по витаминам устарели. (Прим. выполнившего форматирование.)

¹⁴ Скорее всего, и эти сведения автора устарели. Согласно специальной литературе конца XX века, среди всего живого мира не синтезируют аскорбиновую кислоту приматы (человек и обезьяны), морские свинки, один вид летучей мыши и один вид птиц. У всех у них отсутствуют два необходимых для синтеза витамина С фермента. (Прим. выполнившего форматирование.)

ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

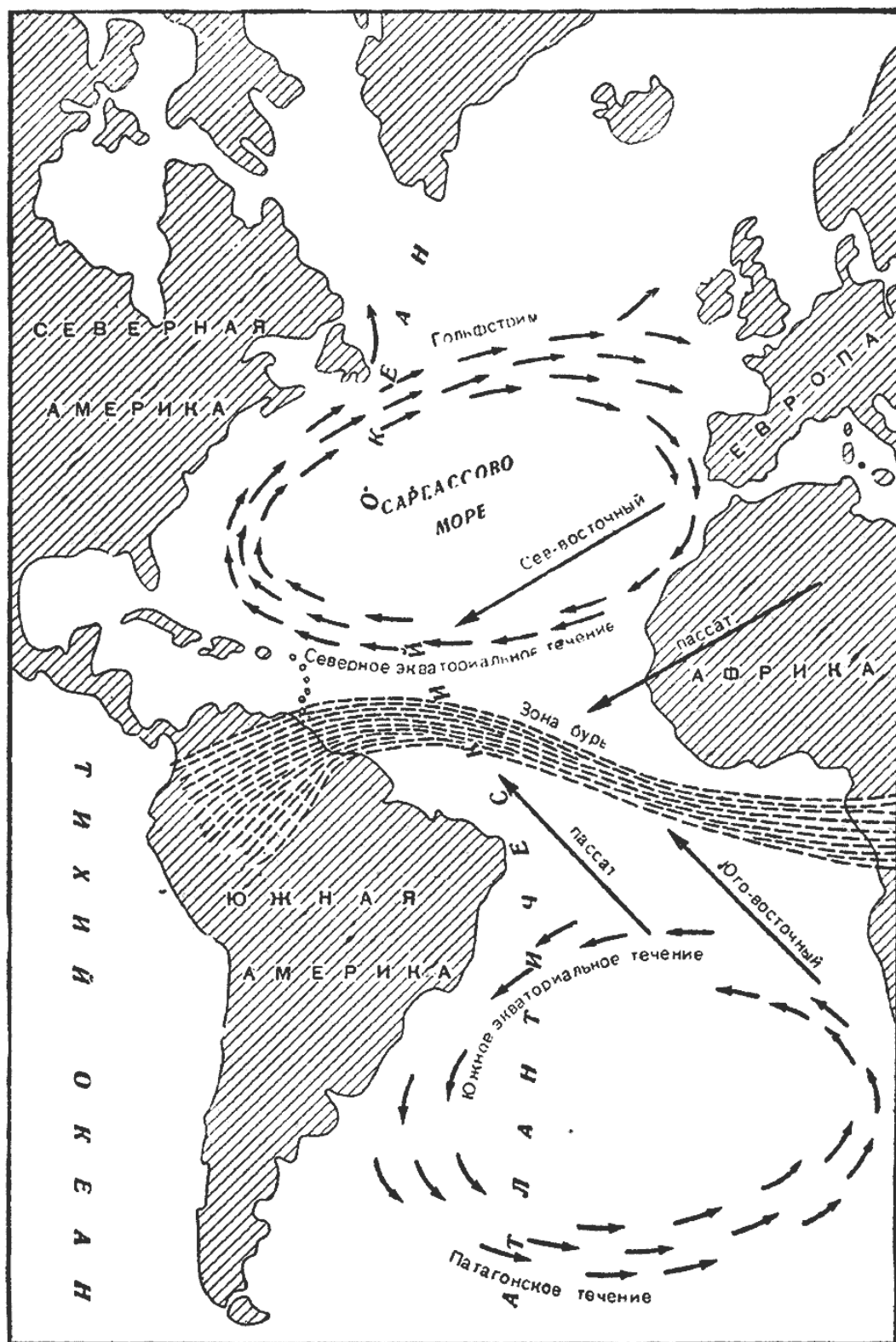
Я заметил, что с помощью цифр мне довольно легко убедить в своей правоте специалистов, но зато моряки относились к этим цифрам гораздо сдержаннее. Стоило мне заговорить с кем-либо из них о своей работе, и я неизменно слышал один и тот же ответ: «Все это превосходно, но ведь это только теория! Пока вы сидите в своей лаборатории, все возможно! Другое дело в море. Нам-то это известно!»

Итак, нужно было преодолеть самое сложное препятствие: нужно было убить это убийственное отчаяние, эту смертоносную безнадежность. Такая задача выходила за рамки проблемы питания, но если вода важнее пищи, то надежда для человека важнее и нужнее воды. Если жажда убивает быстрее голода, то отчаяние убивает гораздо быстрее жажды. «Помни, человек, ты прежде всего – разум!» Значит, нужно было прежде всего заняться разумом.

Кто обычно терпит кораблекрушение? Ученый или моряк? Врач или рыбак? Конечно, вторые. И вот я решительно свернул с протоптанной тропинки.

Необходимо было, чтобы моя теория перестала быть только теорией и начала приносить какую-то пользу. Но для этого нужно было испытать ее на человеке, нужно было отправиться в плавание.

Какой маршрут подошел бы больше всего в данном случае? Надо было изыскать способ, позволивший бы участникам этого опыта остаться одним в море на протяжении длительного периода – не менее месяца, но и не более трех. Нужно было выбрать такой путь, на котором течения и ветры наверняка донесли бы нас до берега и на котором во избежание соблазна нам не встретилось бы ни одно судно. И, наконец, этот маршрут должен был быть таким, чтобы мы смогли не только поразить воображение людей, но и доказать, что человек может жить в открытом море вдали от всех берегов.



И вот я погрузился в изучение так называемых «исключительных» плаваний, главным образом одиночных. Я не буду останавливаться на истории одиночных морских путешествий, достаточно подробно описанных моим другом Жаном Меррьеном.¹⁵ Скажу только, что изуче-

¹⁵ Jean Merrien, Les Navigateurs solitaires (Denoel). – Жан Меррьен, «Мореплаватели одиночки», изд. Деноэль.

ние этих плаваний показало мне с достаточной ясностью, что для того чтобы привлечь к нашей экспедиции внимание, нужно пересечь океан, что для этого лучше всего избрать Атлантический океан, который позволит нам пробыть вдали от берегов столько времени, сколько нужно; и что для того чтобы наверняка доплыть до какой-нибудь земли приблизительно за два месяца, не встречая соблазнов на каждом шагу, нужно идти дорогой пассатов, иными словами, совершить еще раз второе и четвертое путешествия Христофора Колумба: Испания – Канарские острова – мимо островов Зеленого мыса к Антильским островам. Так мы оставляли в стороне главные морские пути: тот, который ведет к Северной Америке и Антильским островам, пролегает севернее, а тот, что ведет к Южной Америке, проходил южнее. Одновременно мы оставляли в стороне Саргассово море и зону бурь, где мы затерялись бы, не принеся никому никакой пользы.

Занимаясь в Монако приготовлениями к экспедиции, я успевал одновременно делать массу дел. Целыми днями я просиживал в библиотеке, роясь в каталогах и извлекая из них с помощью библиотекаря господина Комэ «запас пищи» на неделю вперед. Почти ежедневно я выходил в море на одном из судов Океанографического музея, на «Пизе» или на «Эйдере». И, наконец, я без устали выжимал влагу из самых разнообразных рыб, стараясь добиться наилучших результатов как с точки зрения вкуса, так и с точки зрения количества. В конечном счете я убедился, что для того чтобы добыть воду, рыбу лучше всего отжимать в самой обыкновенной давилке для фруктов.

Понемногу я знакомился с тем, что должно было стать моей пищей. Результаты оправдывали мои ожидания. К тому же лабораторные опыты все больше и больше подкрепляли мою теорию.

По какой-то счастливой случайности вокруг моего проекта не было почти никакой шумихи. Я полагаю, что этому способствовала добродушная ирония и благожелательный скептицизм большинства тех, кто о нем знал. Я мог работать спокойно. Но если уж говорить правду, то следует сказать, что по настоящему верил в «это» я один.

Назначенные первоначально сроки нашего отплытия откладывались все дальше. Сперва предполагалось, что наш экипаж будет состоять из трех человек: ван Хемсбергена, нашего мецената и меня. Потом это число возросло до пяти, потом до шести человек. Вначале речь шла об обыкновенной спасательной лодке, а теперь наш распорядитель фондов настаивал на испытании какого-то совершенно невообразимого сооружения.

Я хочу остановиться на этой истории, которая сыграла немалую роль в том, что я превратился в «одинокого странствующего рыцаря».

Наш меценат и так уж внес немало изменений в первоначальные планы. Но теперь, под предлогом того, что мы должны отплыть на более подходящем судне, он решил воспользоваться катамараном. Это сооружение, разновидность полинезийского плота, состояло из двух узких лодок, соединенных между собой палубой, и в общем сильно смахивало на водяной велосипед, только вместо педалей и винта здесь двигателем должен был служить парус.

...Итак, он прислал нам «образец» такого катамарана, чтобы мы испытали его, совершив рейс до Корсики и обратно. Сработан он был вполне прилично... для прогулок вдоль пляжа, но только для подобных прогулок, не более.

Немало дней провозились мы с Жаном ван Хемсбергенем, снаряжая эту нелепую посудину. Один господь бог знает, как хохотали над нами местные жители!

Наконец, ясным утром в один из последних дней ноября нас выводят на буксире из порта. К 11 часам поднимается легкий бриз. Наш катамаран развивает довольно большую скорость, но на обратном пути одна из поперечных распорок ломается. Тем не менее все, казалось бы, должно было окончиться благополучно. Надо сказать, что оба поплавка сверху были открытыми, для того чтобы можно было в них сесть, как в каноэ. Стремясь испытать наше плавучее сооружение на устойчивость, мы не задраили отверстия и волны время от времени заплес-

кивались в наветренный поплавок. Случилось то, что должно было случиться: внезапно вода захлестнула этот поплавок, и наш катамаран перевернулся. В этот момент мы находились в середине залива Монте-Карло. Ветер понес нас к мысу Мартен, где мы и выбрались на берег часов в 8 вечера. Я первым добрался до земли вплавь, а за мною – Жан ван Хемсберген, которого дотащил вместе с катамараном буксир. В довершение всего в это дело вмешалась полиция: я ободрал об острые камни мыса бедро, и кто-то уже успел сообщить властям, что в лесу бродит голый окровавленный человек.

Я не зря говорил о том, что прежде чем оказаться за бортом по своей воле, мне еще предстояло невольно испытать несколько кораблекрушений!

Этот случай должен был бы убедить нашего мецената, что идти дальше по такому пути совершенно бессмысленно. Но увы, вместо того чтобы отказаться от своей идеи, он принялся разрабатывать проект большого катамарана длиной в четырнадцать метров с кабиной и камбузом (!). Становилось все более очевидным, что наши цели и наши пути расходятся все дальше и дальше. В ответ на все мои скромные пожелания или возражения я слышал только одно: этой экспедиции необходимо придать международный характер, в плавание должно отправиться несколько судов сразу, и вообще торопиться некуда; и, наконец, это будет кругосветное путешествие! Все наши планы превращались в утопию. А главное, какое отношение имели подобные прожекты к потерпевшим кораблекрушение?

Постепенно в моей голове укрепились мысли, что мне нужно держаться наших первоначальных планов, все подготовить, а потом поставить своих попутчиков перед свершившимся фактом. Я говорил себе, что когда мои нерешительные коллеги увидят, что все уже готово, какое-то решение они примут, и экспедиция действительно состоится в тех примитивных условиях, которые для нее необходимы. Мне сообщили, что все будет подготовлено к маю – июню. Про себя я решил завершить к этому времени свои исследования и, когда прибудет снаряжение, отплыть во что бы то ни стало. Я надеялся, что наш великодушный друг не будет на меня в претензии.

К концу марта я в основном довел до конца свои исследования и теоретическую работу. Моим соседом по лаборатории был тогда доктор С.К. Кон из Ридингского университета, приехавший в Монако для изучения рачков «гамбаротти».¹⁶ Он предложил познакомить меня со специалистами, которые могли бы сообщить мне некоторые недостающие сведения. Я отправился в Англию и благодаря доктору Кону, а также доктору Мэджи из Министерства здравоохранения встретился там с рядом представителей авиации и флота. Один из них, доктор Уитенгхэм, впоследствии стал моим другом. Эти люди уточнили, что именно их интересует, и в чем они сомневаются (если у них возникали сомнения). Что касается Уитенгхэма, то после встречи с нашим меценатом, он даже сам приехал в Монако. К сожалению, я дважды упустил возможность встретиться со специалистом по планктону профессором Кембриджского университета Мак Кэнсом и должен был покинуть Англию, так и не повидав его.

Моя непродолжительная поездка в Англию имела совершенно неожиданные последствия. На таможне в Кале один из служащих спросил меня:

– Ну что, опять поплывете через Ла-Манш?

Я рассмеялся и ответил:

– Ничего похожего! Теперь я поплыву через Атлантический океан!

Тогда он мне не поверил и тоже засмеялся. Но позднее, подумав, он сказал себе: «А почему бы и нет?» и сообщил об этом в редакцию одной английской газеты.

Таким образом, наш проект вскоре стал достоянием печати. Ко мне в мою лабораторию в Монако приехал журналист, а вслед за тем в газетах начали появляться статьи, зачастую грубо

¹⁶ «Гамбаротти» – маленькие рачки зоопланктона, один из важнейших элементов пищи китов. Насколько мне известно, они появляются на поверхности моря только в районе между Ментоной и мысом Мартен.

искажающие правду. Сам того не предполагая, я заварил такую кашу, по сравнению с которой кухня начинающего алхимика показалась бы детской шуткой. Преувеличениям не было числа. Заговорили о «первой премии музея имени Бомбара», о «профессоре Бомбаре» и т. п. Вся эта шумиха сильно смахивала на ярмарочную рекламу и начинала мешать моей работе. Но нет худа без добра! Зато теперь ко мне толпами хлынули добровольцы и я уже не опасался, что мне придется отправиться в плавание в одиночку.

Поскольку я рассчитывал плыть с Ван Хемсбергенем, нам оставалось найти еще одного попутчика, и тогда наш экипаж был бы укомплектован полностью. И вот однажды ко мне в гостиницу явился высокий рыжий англичанин, эдакий невозмутимый флегматик, и сказал, что поступает в мое распоряжение вместе со своим секстантом¹⁷ и судном. Это был Герберт Мьюир-Пальмер, гражданин республики Панамы, более известный под именем Джека Пальмера. Превосходный моряк, он совершил на собственной десятиметровой яхте «Гермуана» переход от Панамы до Каира через Атлантический океан. Когда это было, мне так и не удалось точно выяснить. Затем он вместе с женой отплыл из Каира и приплыл в Монако через Кипр, Тобрук и Мессинский пролив. В Монако он жил уже около года, оставшись без средств, как это частенько случается со многими путешественниками.

Я подробно рассказал ему о наших планах. Вдвоем или втроем мы должны на такой же лодке и в таких же условиях, в каких оказываются люди, потерпевшие кораблекрушение, остаться без пищи и без воды и доказать всему миру, что даже в этих условиях можно выжить. Он попросил у меня несколько часов на размышления, не желая ничего решать сгоряча. Затем он снова пришел ко мне и просто сказал:

– Доктор Бомбар, я ваш.

С каждым днем он становился мне все симпатичнее, и я искренне радовался этой «находке». Но пока мы находились еще на суше. Помимо своей воли, я не переставал себя спрашивать: «А что с ним будет, когда мы начнем голодать? Не набросимся ли мы друг на друга? Я знаю, как поведет себя Хемсберген, но Пальмер...»

Именно из этих соображений мы решили для начала сделать опыт в Средиземном море, вместо того чтобы сразу отплыть в океан из Танжера или Касабланки. Средиземное море, столь обманчиво напоминающее озеро, должно было стать нашим полигоном для испытания снаряжения и людей. Чем немилосерднее оно будет к нам, тем большую службу оно нам сослужит. Так мы узнаем, что нас ждет впереди и будем готовы к встрече с Атлантическим океаном.

Возвратившись к своим первоначальным планам, я договорился с конструктором, изготовлявшим наш «Хич-Хайкер», чтобы он сделал нам такую же лодку, но только побольше. Однако переговоры затягивались.

Со всех сторон я получал более или менее серьезные предложения от желающих плыть вместе со мной. Журналисты не давали мне покоя.

Среди писем, которые я получал, попадались иной раз прелестные, иной раз совсем странные. Например, один предлагал взять его с собой из чисто гастрономических соображений: в случае неудачи экспедиции он заранее разрешал себя съесть.

Другой сообщал, что уже трижды безуспешно пытался покончить с собой и теперь просил взять его в экспедицию, полагая, что я изобрел самый верный способ отправиться на тот свет.

Третий предлагал мне в качестве пассажирки свою тещу, заклиная меня начать спасение утопающих с его семейства, которое идет ко дну из-за этого нежного создания.

А что сказать о тех, кто спрашивал меня, как им поливать морской водой цветы? Ведь я утверждаю, что она утоляет жажду! Или о тех, кто, не теряясь ни в каких условиях, старался всучить мне для испытания какое-то более или менее усовершенствованное снаряжение?

¹⁷ Секстант (в морском деле – секстан) – астрономический угломерный инструмент, применяемый в мореходной и авиационной астрономии. Лимб секстанта составляет 1/6 часть окружности. (Прим. выполнившего форматирование.)

В четверг 15 мая мне позвонил по телефону Жан-Люк де Карбуччия, сделавшийся впоследствии моим верным другом. Он брался издать мою будущую книгу и предлагал подписать договор, благодаря которому окупались все экспедиционные расходы, и жена могла спокойно ожидать моего возвращения. В субботу 17 мая я приехал в Париж и после шумных переговоров с конструктором получил, наконец, лодку, которой суждено было носить имя «Еретика». Торжествуя, я вернулся в Монако вместе со своим трансатлантическим кораблем. Мы могли, наконец, выйти в море как раз тогда, когда многие начали сомневаться в том, что экспедиция состоится. Я вызвал телеграммами Ван Хемсбергена и нашего мецената. Последний прибыл накануне отплытия и заявил:

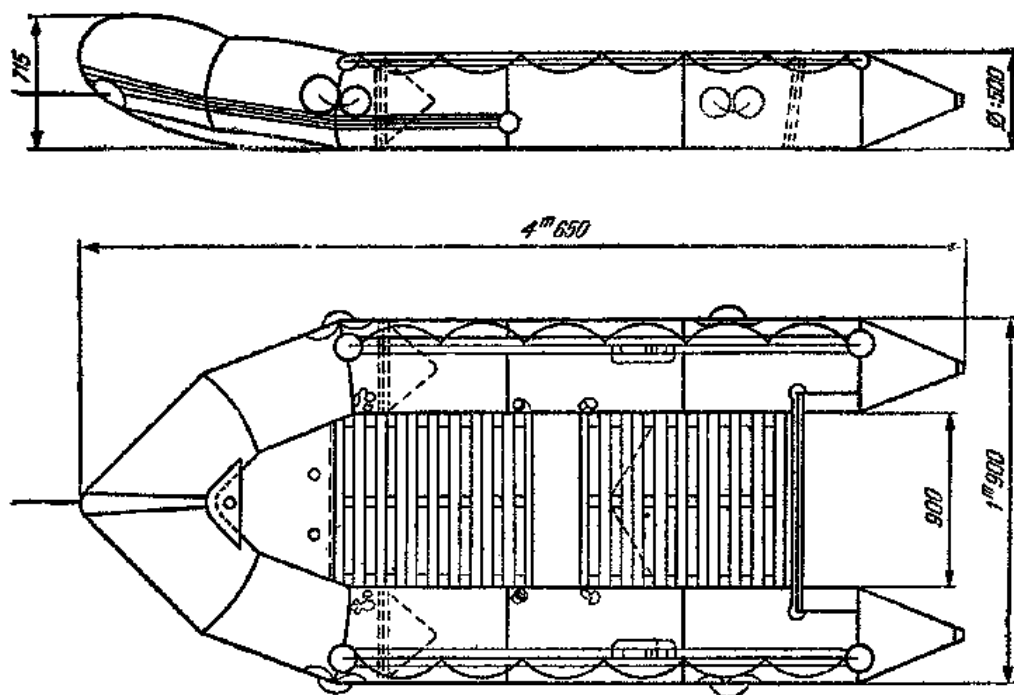
– Это самый прекрасный день моей жизни! Сегодня мой день рождения и сегодня день отплытия. Ван Хемсберген задерживается, но я его заменяю.

Мне пришлось ему долго доказывать, что со своими 152 килограммами он несколько осложнит наше плавание в столь хрупкой посудине и что он принесет нам гораздо больше пользы, если останется на суше и займется подготовкой следующего этапа экспедиции.

Теперь мы были готовы к отплытию, назначенному на 24 мая.

Конструктор, аэронавт Дебрутель в последний раз проверял в порту Монако нашу надувную лодку. Это была плоскодонка длиной в 4 метра 65 сантиметров при ширине в 1 метр 90 сантиметров. Она отвечала всем условиям, которые предъявлялись к судну в такой экспедиции, как наша. Эта лодка представляла собою туго накаченную резиновую колбасу, изогнутую в форме вытянутой подковы, оконечности которой были соединены деревянной кормой. Благодаря такой корме мы могли не бояться, что наши лески или поводки перетрут резину; для надувной лодки это было бы губительно. На резиновом дне лежали легкие деревянные слани.

В лодке не было ни одной металлической детали. Боковые поплавки ее состояли каждый из четырех отсеков, которые накачивались и спускались независимо один от другого. Дальнейшее плавание показало, насколько разумно подобное устройство. Дно лодки было практически плоским. Неподвижно укрепленный брус, как хребет, делил лодку вдоль на две части, образуя небольшой килевой выступ, который при том же сопротивлении волнам увеличивал устойчивость лодки на море. Плоскодонка двигалась при помощи четырехугольного паруса площадью около трех квадратных метров. К несчастью, этот парус крепился на мачте, слишком далеко вынесенной вперед, что не позволяло нашей лодке идти против ветра. Тем не менее она могла совершать некоторые маневры благодаря двум выдвижным килям, укрепленным по бортам на уровне трети длины лодки, считая от носа. Эти две металлические пластины нужны были главным образом для причаливания к берегу.



Теперь оставалось только получить разрешение на выход в море. Могут подумать, что это было пустой формальностью. В действительности же дело обстояло совсем по-другому, и был момент, когда я не без оснований опасался, что наша экспедиция не состоится из-за отсутствия этого разрешения. Всего за несколько дней до отплытия я с изумлением узнал, что суд в департаменте Нор заочно приговорил меня к штрафу в две тысячи франков за нарушение правил навигации в открытом море. Я немедленно сел в поезд и выехал, чтобы опротестовать это решение и оправдаться.

Второй акт того, что я называю «Комической интермедией», разыгрался в торжественной обстановке уголовного суда. Меня обвиняют в том, что я без разрешения воспользовался для плавания в открытом море судном, фигурирующим под названием «прогулочной лодки».

Я прошу слова:

– Господин судья, прежде всего меня удивляет тот факт, что к ответственности привлекли одного меня, хотя я был всего лишь пассажиром лодки, которой управлял ее владелец. С другой стороны, я хочу спросить: получил бы я тогда разрешение на плавание в открытом море, если бы стал о нем ходатайствовать?

– Никто не стал бы вам запрещать такое плавание или давать подобное разрешение. Оно не обязательно.

– В таком случае...

Но тут, как чертик из коробки, высказывает господин помощник прокурора. До сих пор он не раскрывал рта, но зато теперь разражается громовой речью, исполненной желчи.

– Я считаю своим долгом обратить внимание суда на то, что обвиняемый представляет собой угрозу обществу. Своим пагубным примером он может увлечь за собой и привести к гибели многих молодых людей. Он был приговорен заочно к двум тысячам франков штрафа. Но в действительности он совершил аналогичный проступок дважды, и поэтому я настаиваю, чтобы сумма штрафа была удвоена!

– Господин судья, я в настоящее время подготавливаю экспедицию, которая, по-видимому, будет иметь мировое значение. Я прошу вас ради себя и ради вас самих оправдать меня.

– Как известно суду, обвиняемый прибыл из Монако. А оттуда недалеко и до Марселя.¹⁸ Он веселый шутник: вся эта экспедиция существует лишь в его воображении.

После этого суд удаляется на совещание и приговаривает меня условно к двум штрафам по тысяче франков каждый со следующей формулировкой: «За нарушение правил навигации в открытом море, выразившееся в том, что обвиняемый использовал для плавания в открытом море прогулочную лодку». Для подачи апелляции у меня уже не оставалось времени, и я вернулся в Монако.

* * *

В Монако у меня произошла одна несчастная встреча, которая едва не сорвала всю экспедицию.

Ко мне явился довольно представительный мужчина лет тридцати, по виду типичный американский репортер. Со свойственной некоторым журналистам стремительностью и фамильярностью он принялся меня интервьюировать и вдруг спросил:

– А у вас есть радиопередатчик?

– Нет.

– Нет? Дорогой мой, благодарите бога, что вы встретились со мной! Я вам достану передатчик.

И пока я с изумлением смотрел на моего неожиданного благодетеля, еще не решаясь верить своим ушам, он продолжал:

– Мы очень интересуемся вашим опытом. Знаете ли вы, что установка приемника-передатчика на посудине вроде вашей выдвигает целый ряд сложных технических проблем? Мы хотели бы их разрешить, разумеется, с вашей помощью. Вы согласны? Вам нравится такой проект?

Я бросился пожимать ему руку, всячески выражая свою признательность.

– Добейтесь от властей княжества разрешения на передачи. Это самое сложное. Как только у вас будут свои официальные позывные, мы к вам приедем.

– Но... в таком случае мне хотелось бы получить аппаратуру как можно скорее. С ее установкой придется, по-видимому, повозиться.

– Доверьтесь нам во всем.

И с этими словами он отбыл.

Вне себя от радости я обратился с заявлением к властям княжества Монако, попросив ускорить дело. Разрешение я получил на руки 23 мая, но поскольку благоприятный ответ был мне дан заранее, я смог сообщить о нем моему репортеру уже 20 мая.

За четыре дня до этого, 16 мая, я был в Париже и рассказал там обо всем Жану-Люку. Я ожидал безудержных восторгов, но он отнесся к этому делу сдержанно.

– Знаешь ли ты, какие трудности связаны с подобной установкой? – спросил он меня. – Знаешь ли ты, что для того чтобы с помощью слабенького приемника-передатчика поддерживать связь через океан за три тысячи километров, нужно быть настоящим радиотехником или по крайней мере опытным радиолюбителем?

По правде говоря, я и сам об этом подумывал. Я даже предупредил моего репортера, что ничего не смыслу в радио.

– Тем лучше! – ответил он мне.

Посеяв в Париже тревогу, я уехал. А Жан-Люк после долгих раздумий отправился к Жану Феррэ из Французского объединения радиолюбителей и обратился к нему за советом.

¹⁸ Марсельцев во Франции считают завзятыми шутниками и выдумщиками. (Прим. перев.)

Тем временем я был преисполнен доверия. Тогда я еще не знал, что мне придется обойтись без радио. Но я об этом не жалею: во всяком случае я получил взамен двух верных друзей.

22 мая. Жан Феррэ звонит мне из Парижа. Его возмущение может сравниться только с его неутолимимым любопытством:

– Какие лампы стоят в вашем аппарате? Какой тип антенны? Какой источник энергии? На каких волнах вы будете работать? Какой у вас приемник?

Смущенный собственным невежеством, говорю в ответ:

– Я им доверяю.

– Но известно ли вам, – спрашивает он меня, – что даже профессионалам требуются месяцы предварительной подготовки для разрешения подобной проблемы? Известно ли вам, что даже нам, любителям, привыкшим обходиться самыми скромными средствами и работать в самых неподходящих условиях, требуется по крайней мере две недели на установку и наладку уже готовой аппаратуры? Сегодня 22 мая. Вы хотите отплыть 24-го. И у вас еще ничего нет? Вы просто сумасшедший!..

И он вешает трубку.

Я тотчас же звоню моему радиорепортеру:

– Поспешите! Я отплываю двадцать четвертого...

– Дорогой доктор, мы это знаем. Доверьтесь нам.

23 мая я встречаю на перроне вокзала Карбуччия и Феррэ. Последний вместо приветствия потрясает перед моим носом листом бумаги, на котором отпечатано на машинке:

«Президент Французского объединения радиолюбителей откомандировывает г-на Жана Феррэ F 90v¹⁹ в распоряжение доктора Бомбара с тем, чтобы он изучил совместно с ним все технические вопросы радиосвязи во время его экспедиции. Г-н Феррэ должен держать доктора Бомбара в курсе всех мер, принятых для того, чтобы провести этот опыт, представляющий для радиолюбителей первостепенный интерес как с технической, так и со спортивной точки зрения.

Подпись: Мариenville F 8 NH».

Такой оборот дела меня удивил. Тогда мне объяснили, что мой случай был исключительным. В самом деле, подобного опыта не проделывали еще никогда. Следовательно, моя аппаратура должна была представлять собой шедевр технической мысли, прежде всего с точки зрения идеальной изоляции от воды и конденсирующейся влаги, причем такой изоляции, которая не загромождала бы и не утяжеляла мою лодку. Далее, такая аппаратура должна была иметь безотказный источник питания и работать при любой антенне на всех волнах. Для подобного приема и передачи нужно было либо самому быть опытным радистом, либо обладать чрезвычайно сложным приемником-передатчиком...

– А знаете ли вы, – не унимался Жан Феррэ, – что из-за нерегулярности распространения коротких волн вам придется, чтобы обеспечить связь, проходить весь диапазон от десяти до сорока метров? В определенные часы невозможно услышать даже передатчик мощностью в сто тысяч ватт, а в вашем их самое большее десять!

Оставался только один выход: привлечь к этому делу радиолюбителей. Может быть они с их умением ловить и разбирать даже самые слабые позывные сумеют меня услышать. Ведь на земном шаре их целых двести тысяч! Предупрежденные французскими радиостанциями двести тысяч любителей будут слушать меня день и ночь.

Я не знал, как мне выразить свою признательность этим двумстам тысячам добровольцев, которые будут безотрывно следить за моими сигналами.

¹⁹ Каждый радиолучитель получает от Главного радиоуправления свои позывные. Французские позывные начинаются с буквы F. Позывные монахских радиолучителей начинаются шифром 3A9. (Прим. автора.)

– Хм, для того чтобы убедиться, будет ли им за чем следить, я должен сперва осмотреть вашу аппаратуру!

Я снова бросаюсь к телефону. С другого конца провода мне отвечают:

– Не волнуйтесь, все будет на месте. Мы приедем завтра утром.

Тогда Жан Феррэ сам садится к телефону:

– Знаете ли вы, какие трудности вас ожидают?

– Конечно.

– На какую антенну вы рассчитываете?

– Антенну мы прикрепим к мачте.

– Да ведь у «Еретика» мачта всего в два метра высотой! С такой антенной ни один передатчик не сможет работать.

– ???

– Может быть вы остановитесь на антенне, привязанной к шару-зонду или на металлической раздвижной?

– Конечно, конечно!

– А какой у вас приемник?

– Об этом можете не беспокоиться.

– А рабочая волна?

– Десять мегациклов (тридцать метров).

Эти сведения были тотчас переданы по телеграфу господину Маршвилю, президенту французского радиовещания. Он ответил немедленно «30 метров рабочая волна WWV²⁰ точка. Ничего не понимаем».

Мы понимали еще меньше. WWV – вашингтонская радиостанция Национального информационного центра – заполняла весь эфир своими сигналами, и моему несчастному аппарату не удалось бы пробиться сквозь эти мощные передачи, звучащие на той же волне.

Снова звоним по телефону и снова слышим в ответ:

– Ни о чем не беспокойтесь.

Пятница 23 мая. В Монако прибыл представитель фирмы.

– Я послан, чтобы все подготовить, – заявляет он. – Аппаратуру доставят завтра.

Мы растолковываем ему, как обстоит дело. Пораженный, он восклицает:

– Ну, знаете, это номер!

У нас не хватило сил даже улыбнуться ему в ответ.

Окончательно убедившись, что из этой затеи ничего не выйдет, я уже хотел позвонить еще раз, от всего отказаться и заявить, что отплываю без радио. Меня удержала одна мысль. А что если они в самом деле все подготовили и яведу на нет все их усилия?

Пятница. Уже полдень. И все еще никого и ничего. Моя жена встревоженно спрашивает Жана Феррэ:

– Как вы думаете, мы с Аленом сможем переговариваться?

Он не отвечает ни слова. Наш добрый друг мечется, словно лев в клетке. Он думает о сотнях часов, необходимых любителю для отладки приемника-передатчика, и о той работе, которую необходимо проделать радиотехникам для установки аппаратуры. А ее все еще нет.

Раздается телефонный звонок. «Мы сейчас приедем!» 15 часов, 16 часов, 17 часов. Любители Монако и Ниццы просто потрясены легкомыслием швейцарских радиотехников, которым мы полностью доверились.

²⁰ В исходной электронной версии, считанной с издания 1959 г., было WWW. В моем более раннем издании (1958 г) – WWV. Наверное, последнее правильно: выполнивший первичное OCR мог с адресом Интернета перепутать. (Прим. выполнившего форматирование.)

24 мая. Отплытие по-прежнему назначено на 15 часов. В 11 часов группа радиотехников, наконец, прибывает в Монако. Как они ухитрились потратить целых четыре часа на то, чтобы проехать всего пятьдесят километров?

Представитель радиостанции устремляется к Жану Феррэ.

– С кем я могу договориться о закреплении за нами исключительного права?

Жан смотрит на него, ничего не понимая. Исключительного права? Какого исключительного права? Ведь речь идет о том, чтобы помочь двум «потерпевшим кораблекрушение», которые рискуют своей жизнью, чтобы спасти жизнь другим!

– Я говорю о предоставлении нам исключительного права на трансляцию ваших радиопередач. Вы сейчас поймете. Если у меня будет исключительное право на эти передачи, я смогу их продать Би-Би-Си, а может быть даже американцам!

Пока они разговаривают, я осматриваю аппаратуру. Передатчик представляет собой голую схему, собранную на панели. Она ничем не прикрыта. Такие схемы даже в радиомастерских ставят на стол с бесконечными предосторожностями. Приемник – самый простой, батарейный, какой можно купить, где угодно. Только генератор действительно хороший.

– А где антенна? – спрашиваю я.

– Знаете, мы ничего не успели сделать. Но вы будете пользоваться антенной, привязанной к воздушному змею.

В полдень Жан собирает всех нас в гостинице.

– От имени Французского объединения радиолюбителей, которое поручило мне высказать вам мое мнение, я утверждаю, что с подобной аппаратурой никакая связь между вами и землей невозможна, потому что:

во-первых, эта аппаратура не защищена от морской воды;

во-вторых, нужно быть специалистом-радиотехником, чтобы ею пользоваться. При первом же порыве ветра, при первой же неисправности, если даже просто оборвется антенна, вы ничего не сумеете сделать. Аппарат выйдет из строя. Мы будем думать, что вы погибли и терзаться неизвестностью;

и, наконец, в-третьих, ни Бомбар, ни Пальмер не знают азбуки Морзе. А передатчик рассчитан только на морзянку.

В ответ на это радиотехники заявляют:

– Дорогой доктор, не беспокойтесь ни о чем! Главное, не слушайте этого молодого человека! У него, конечно, самые добрые намерения, но у него нет опыта. Доверьтесь нам! Мы обо всем позаботимся.

Мои друзья совершенно убиты. Жена умирает от волнения. Мы с Пальмером держим военный совет.

Теперь я знаю, что радио работать не будет. Ну и пусть! Месяц тому назад я о нем даже не думал. У потерпевшего кораблекрушение не бывает радио. Нужно плыть.

Но поскольку ветер неблагоприятный, мы сможем отплыть только на следующий день. Таким образом, у радиотехников еще будет в запасе двадцать четыре часа.

Я никогда не забуду последних слов моего журналиста, проводившего радиорепортаж с борта катера, который должен был вывести нас в море 25 мая:

– Мы будем вас запрашивать по радио! Отвечайте так: точка – да, тире – нет. Прощайте, доктор! Точка – да, тире – нет, точка – да, тире...

* * *

Здесь я хотел бы рассказать о последнем дне перед отплытием. С того момента как печать заинтересовалась нашей экспедицией, число любопытных и журналистов непрерывно возрастало. Вскоре я полностью постиг все тайны моментальной фотографии, в которой каждый

воображает, что именно он первый отыскал самый лучший ракурс. В течение последних недель репортеры буквально осаждали меня, и я уже не мог больше работать. Но в день отплытия началась настоящая ярмарка. Я не мог пройти по улице с женой без того, чтобы какой-нибудь незнакомец не подбежал ко мне со словами:

– Не будете ли вы так добры обнять мадам Бомбар? Я вас сниму!

Шумиха, поднятая вокруг экспедиции, создавала неблагоприятную атмосферу для отплытия. Разумеется, печать должна осведомлять читателей обо всем. Но не менее верно и то, что большинство читателей интересуется не столько фактами, сколько оригинальными анекдотами. Случилось так, что газеты, идя навстречу своим читателям, многих ввели в заблуждение относительно целей нашей экспедиции, а в глазах некоторых и вовсе ее опорочили. На первый план была выпячена «сенсационность» нашего плавания. Но при этом совершенно забыли основную цель, к которой мы стремились, выходя в Средиземное море: мы хотели просто-напросто испытать людей и снаряжение. Создалось такое положение, при котором малейшее, даже кажущееся отступление от того, что мы говорили, и – что еще страшнее! – от того, что нам приписывали, могло навсегда дискредитировать всю экспедицию. Никто не желал считаться с тем, что каждое испытание начинается на ощупь и требует многих попыток. Помимо нашей воли, нам навязали ореол славы... в отделе происшествий. В действительности же, как я уже говорил, Средиземное море было для нас только репетицией, и ничем иным быть не могло. И тем не менее при любой неудаче нас предали бы анафеме.

Чрезмерный интерес прессы к нашей экспедиции таил в себе еще одну опасность. Ведь весь этот опыт с начала и до конца противоречил общепринятым нормам. С точки зрения так называемого здравого смысла это была сплошная ересь.

Я считался еретиком по многим причинам. Во-первых, потому, что мы хотели доплыть до заранее определенного пункта на лодке, которую все признавали неуправляемой и непригодной для такого плавания. Эта первая ересь непосредственно затрагивала судостроителей и моряков. В самом деле, многие специалисты уверяли нас, что мы не уплывем дальше Йерских островов. Но гораздо страшнее была вторая ересь, которая заключалась в том, что я ломал общепринятые представления, утверждая, что человек может жить одними дарами моря и пить соленую воду. И, наконец, третья ересь, о которой в одной «серьезной» газете было сказано следующее: «Даже опытные моряки на кораблях не считают, что они всегда могут справиться с бушующим морем, ветрами и течениями. И в то же время какой-то новичок без колебаний доверяет свою жизнь и жизнь своего товарища обыкновенной ореховой скорлупке, которая не была даже осмотрена морским инспектором!»

После всего этого я дал нашей лодке имя «Еретик».

К счастью, нас поддерживало немало авторитетных людей. Благодаря личному вмешательству господина Жана Гавини, заместителя министра военно-морского флота, я получил разрешение на плавание в открытом море. Теперь «Еретик» мог плыть под французским флагом до самых берегов Америки.

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

ОТПЛЫТИЕ

С самого раннего утра мы собрались в маленьком порту Фонвьей. Журналисты тотчас же набросились на нас с расспросами. Я ответил им, как мог, и принялся за осмотр снаряжения, уложенного в надувную лодку.

Толпа уже начала собираться, хотя отплытие было назначено на три часа пополудни: в это время обычно бывает более сильный ветер. Группа техников работает не покладая рук над установкой радиоаппаратуры. Им помогают добровольцы, радиолюбители Монако и Ниццы.

Часа в два прибывает нотариус и запечатывает герметические банки с неприкосновенным запасом: этот запас предназначен на тот случай, если расчеты на чисто морской рацион питания не оправдаются. Пробившись сквозь толпу фоторепортеров, которые меня осаждают, внезапно появляется представитель Океанографического музея и сообщает мне, что ни одно судно музея не сможет отбуксировать нас в открытое море ни в субботу, ни в воскресенье.

Здесь нужно раз и навсегда объяснить одну вещь. Наша надувная лодка не могла идти против ветра. Для того чтобы сделаться потерпевшими кораблекрушение, нам нужно было отойти как можно дальше от берега, потому что иначе встречный ветер сразу же вынес бы нас на сушу. А чтобы этого избежать, необходимо было, чтобы нас отбуксировали, как плот «Кон-Тики», миль на десять от берегов.

К счастью, в тот день в порту стоял американский крейсер, капитан которого смог предложить нам один из своих быстроходных катеров.

Толпа с каждым часом становилась все многочисленнее. Но тут поднялся юго-западный ветер, и если бы мы отплыли, нас выбросило бы обратно на берег в самый короткий срок. Все зрители, разумеется, с нетерпением ждали, когда же мы, наконец, выйдем из порта. Но поскольку капитан американского крейсера согласился отбуксировать нас в море на рассвете следующего дня, мы решили отложить отплытие. Джек полагал, что завтра ветер будет нам благоприятствовать. Местные метеорологи предсказывали то же самое и, как ни странно, на этот раз не ошиблись.

Когда провожающие узнали о том, что отплытие откладывается на завтра, многие зрители и даже некоторые журналисты, обозленные бесцельным ожиданием, принялись ругаться, обвиняя нас в мистификации. В этот момент ко мне подошел здоровенный, похожий на ковбоя детина в широкополой шляпе.

– Послушай, малыш, – сказал он, – один добрый совет! Мне такие штуки знакомы по Южной Америке. Главное, не глупи. Если твой компаньон загнется, не вздумай его выбросить за борт. Съешь его! Сожрать можно все. Я сам жрал даже акулье мясо.

– Спасибо, я воспользуюсь твоим советом.

– И подумать только, что ты долгие месяцы будешь хихикать над всеми, а здесь на земле они будут все это время проливать о тебе слезы!..

После этого я отправился к себе в гостиницу, чтобы хоть немного отдохнуть.

В 4 часа 30 минут утра мы уже снова были в порту. Толпа провожающих сильно поредела. Остались только наши преданные друзья. Атмосфера становится все более напряженной, и отплытие как-то сразу приобретает реальный характер. «Ярмарка» кончилась. Теперь речь идет всерьез о начале долгого и трудного плавания. Постепенно во мне крепнет уверенность: мы отплываем, экспедиция начинается.

Нас провожают немногие: Жинетта (моя жена), Жан, Жан-Люк, несколько репортеров и швейцарские радиотехники. Джек и я выпиваем по последней чашке кофе с молоком и зака-

зываем по последнему бутерброду с ветчиной. Но когда через несколько минут нам приносят бутерброды, мы от них отказываемся. Мысленно мы уже начали наше трудное путешествие. Какая в сущности разница, перестанем мы есть сейчас или через несколько часов! Если бы мы знали, сколько раз нам еще придется вспоминать об этих не съеденных бутербродах во время ожидавшего нас многодневного поста!

Пять часов утра! Ровно в пять с точностью, свойственной всем военным морякам мира, американский катер с крейсера входит в наш маленький порт. Им командует сам капитан, одетый, несмотря на ранний час, в парадную форму. Все уже готово. Джек и я молча усаживаемся в «Еретика». Нам трудно говорить: с самого утра мы еще не обменялись ни словом.

– Готово? – кричит нам капитан.

– Да.

– Пошли!

И катер неторопливо ведет нашу лодку в ожидающее нас открытое море. Мы сидим на бортовых поплавках друг против друга, свесив ноги внутрь.

Море скоро начинает волноваться, и мы получаем представление о том, что такое плохая погода. Волна идет короткая, злая, с неправильными интервалами, гребни то и дело внезапно сталкиваются, усиливая волнение. Катер ныряет носом и валится с борта на борт. Однако наша надувная лодка, несмотря на волны, сохраняет равновесие, в котором я вижу залог нашей безопасности. Она обладает тем, что в физике называется «идеальной устойчивостью на плоскости». «Еретик» спокойно идет через волны, не испытывая ни килевой, ни бортовой качки. На американском катере все вынуждены цепляться за что попало, чтобы удержать равновесие: сигнальный колокол на нем раскачивается из стороны в сторону и время от времени слышится звонкий удар. А мы с Джеком сидим и спокойно машем руками, прощаясь с провожающими.

С самого начала плавания «Еретик» продемонстрировал свое превосходство над судном-ортодоксом.

Стоя на катере, Жинетта делает героические усилия, чтобы улыбнуться. Несмотря на то что солнца не видно, она в темных очках, но и они не могут скрыть ее слез.

В нескольких сотнях метров от берега к нам присоединяются еще два-три судна. Наше первое отплытие уже приобретает характер праздника. Правда, на этот раз праздника довольно скромного. Лишь позднее, с каждым новым этапом нашего плавания торжествующий «Еретик» стал приобретать все новых и новых приверженцев. А в тот день нас еще мало кто знал и мало кто понимал.

Мы еще отвечаем улыбками на улыбки провожающих, машем руками в ответ на их прощальные возгласы и в то же время чувствуем оба, и Джек и я, что мы уже далеки от них, очень далеки. Мы уже не принадлежим к их сухопутному миру, а составляем одно целое с нашим хрупким суденышком, в котором для нас на протяжении многих дней воплотится вся вселенная.

На море появляются белые барашки. Скоро их бесчисленные стада станут нашими единственными спутниками.

Сквозь водяную пыль, которая начинает нас окатывать с головы до ног, доносится звон колокола с катера. Джек подает знак и буксирный трос падает в воду. Последнее прощание. Хоровод судов с журналистами описывает вокруг нас еще один круг. Мы продолжаем машинально махать им руками. Но человеческие существа, сами не зная этого, уже стали для нас чужими. Мы отдалены от них необычностью нашего плавания, и эта преграда непреодолима, чем стена. Да, это так! Это ощущение вдруг охватывает нас с непреодолимой силой внезапного и непреложного откровения: мы и люди отделены друг от друга! Наша жизнь в море уже стала гораздо реальнее, гораздо ошутимее и гораздо важнее всех отношений с этими существами, хоть они и находятся еще совсем неподалеку от нас. Единственные слова, еще не потерявшие

смысла, которые мы можем сейчас им сказать, это просьба: «Уплывайте же, уплывайте!». Нам хочется прокричать им эти слова, но мы не произносим их даже шепотом.

Постепенно все суда удаляются. И вот мы, наконец, совершенно одни, среди чуждой нам стихии, на поверхности которой нас поддерживает жалкий поплавок. Я почувствовал приближение страха, страшного врага, пытавшегося не раз сломить меня за последние семь месяцев. Он внезапно обрушился на нас, словно исчезновение последнего судна за линией горизонта расчистило ему дорогу. Но на сей раз это была лишь царапина по сравнению с глубокими ранами, которые страх наносил мне впоследствии. Потом нам еще пришлось испытать страх, настоящий страх, а не эту мгновенную тревогу, вызванную отплытием. Настоящий страх – это паника тела и души, обезумевших в схватке со стихией, когда кажется, что вся вселенная неумолимо ополчилась на тебя.

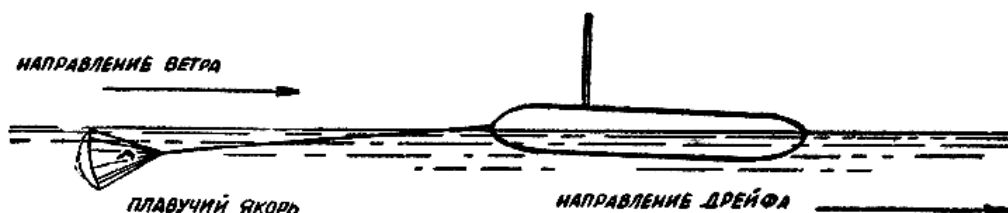
Резкие порывы ветра усиливались. Тучи закрывали от нас все еще спящую землю. Можно было различить только вершину горы «Собачья Голова» и гребень итальянской части хребта Бордигера.

Катера исчезли вдали: лишь белые полосы пены еще видны на воде. Мы остались одни, лицом к лицу с тем неведомым, к которому мы стремились. Мы так часто думали об этом одиночестве, что сейчас оно показалось нам драгоценным подарком, о котором мы мечтали долгие годы и который, наконец-то, получили. Вода, ветер, плеск волн – все было на месте! До сих пор не хватало только нас. Но теперь, когда мы, наконец, прибыли на это странное свидание с неизвестным, круг замкнулся. Теперь все как будто бы было в порядке.

ПЛАВАНИЕ ВБЛИЗИ БЕРЕГОВ (25–27 мая 1952 г.)

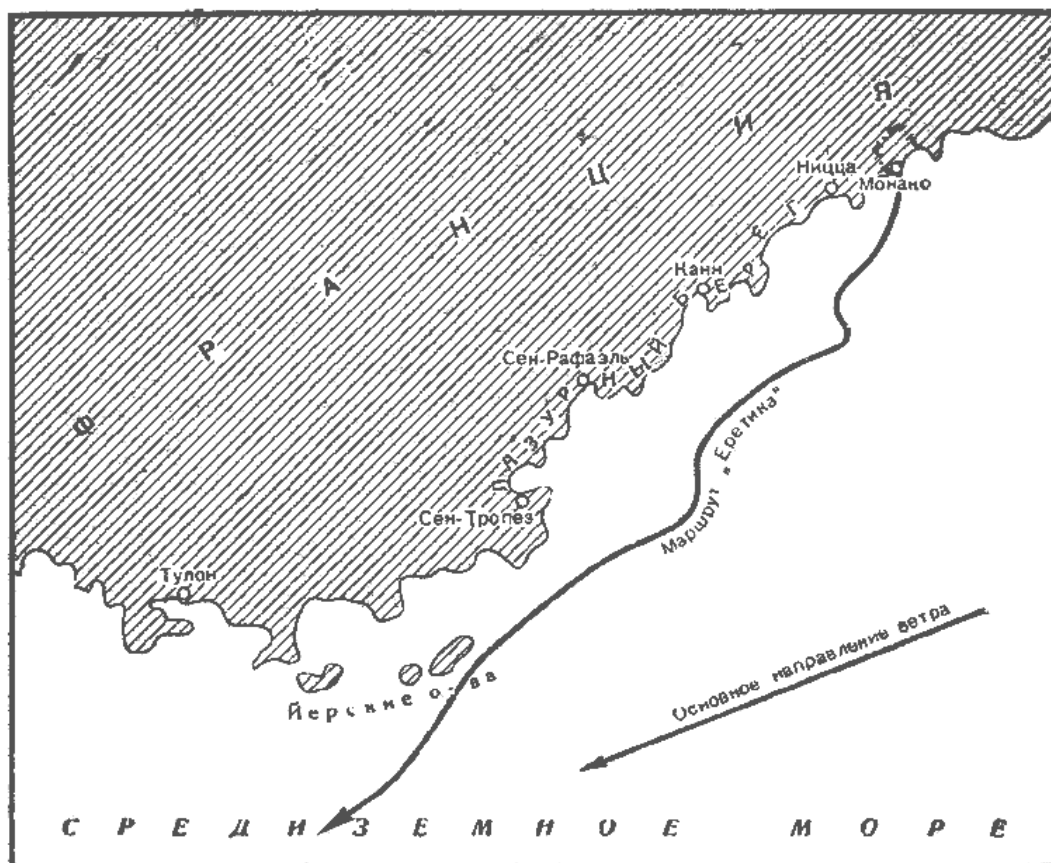
Сначала мы с Джеком молчим. Это молчание давит нас невыносимо. Мы чувствуем гнет грядущего, еще не известного, но неотвратимого.

Мы не стали сразу поднимать парус. Опасаясь, что он не выдержит порывов ветра, Джек решил постепенно испытать его надежность, а заодно и прочность мачты. Но для того чтобы нас не снесло к Ницце, мы впервые воспользовались плавучим якорем.²¹ «Еретик», послушный нашей воле, легко поворачивается носом в сторону итальянского берега.



Наконец, занялся день. Туман рассеялся, и мы увидели, что побережье угрожающе близко от нас. Прежде всего нужно было уйти как можно дальше в открытое море, чтобы удалиться от мысов, выдающихся на восток. Это были опасные препятствия на нашем пути.

²¹ Плавучий якорь некогда был в большом почете у моряков, и недавно знаменитый капитан Восс вновь доказал его пригодность. Такой якорь можно соорудить из любого предмета, способного держаться на воде в полупогруженном состоянии и привязанного тросом к носу корабля. Действует плавучий якорь по следующему принципу: он удерживает корабль носом против волны, чтобы тот принимал их удары в самом выгодном для корпуса положении. В случае бури паруса убирают и корабль начинает дрейфовать по ветру. Он тянет за собой плавучий якорь. Но тот, испытывая сопротивление воды, всегда поворачивает корабль носом против ветра. Таким образом, одновременно замедляется дрейф и корабль не рискует попасть под удар бортовой волны, которая может его перевернуть. Наш плавучий якорь представлял собой маленький парашют, который раскрывался в воде, когда лодка его тянула, и таким образом выполнял свою роль тормоза. В сущности мы замедляли дрейф точно так же, как парашютист замедляет падение. Впоследствии, для того чтобы уменьшить в соответствии с моей теорией количество необходимого снаряжения, я приспособил плавучий якорь и для других целей. (Прим. автора.)



Впереди нас подстерегало немало ловушек: мыс Ферра, Антибский мыс, Леренские острова. Следом за ними шел мыс Камара и тотчас же за ним – остров Леван, который даже самые большие оптимисты считали непреодолимым препятствием для нашего суденышка. За островом Леван побережье отклонялось к западу и перед нами открывалось чистое море.

Ветер утих. Теперь мы подняли парус. Эта операция оказалась чрезвычайно сложной, потому что нужно было добираться до мачты, вынесенной далеко вперед. Наша лодка походила на ванну, закрытую в носовой части и открытую с кормы. Свободным оставалось лишь небольшое пространство в два метра на метр десять сантиметров, на котором мы теснились вдвоем. Ходить по тенту, закрывавшему переднюю часть лодки, мы не решались, боясь прорвать непрочную материю. Поэтому нам приходилось показывать чудеса акробатики, пробираясь к носу по одному из бортовых поплавков. Возвращение требовало еще большего проворства. Но чаще всего я просто ложился на поплавок и подтягивался к мачте на руках.

Парус поставлен, и наш «Еретик» двинулся вперед. Право же, под полным парусом с туго натянутым шкотом²² он шел неплохо! Наша лодка гордо бороздила море, оставляя за кормой мощный след, совершенно не соответствовавший ее скорости. Но все равно, мы чувствовали, что движемся.

Позади нас разбегались крутые буруны. Вначале мы судили о скорости хода по этому следу, но позднее я научился определять ее по степени натяжения шкота. Пока что мы шли со скоростью не более полутора узлов.²³ Но все же мы двигались вперед!

²² Шкот – снасть, при помощи которой управляют парусами. (Прим. выполнившего форматирование.)

²³ Узел – мера скорости движения судов, составляющая одну морскую милю (1,852 км) в час. (Прим. ред.)

Однако около 11 часов ветер ушел от нас. В этот момент мы находились как раз напротив мыса Ферра. Поистине, стать потерпевшим кораблекрушение оказалось не так-то просто!

Тишина гнетет нас, и все же нам приходится делать над собою усилие, чтобы как-то прервать молчание. Каждый думает о том, что он оставил на суше. Теперь, когда мы, наконец-то, можем здраво оценить все случившееся, нами овладевают воспоминания и сожаления, как самыми обыкновенными сухопутными людьми. Образы друзей и близких вновь занимают свое место в наших сердцах. Мы уже больше не могучие герои, мы снова становимся простыми смертными, какими мы и были на самом деле.

Чтобы встряхнуться, мы устраиваем первый военный совет. При этом каждый из нас старается показать другому, что он безмятежно спокоен. И тут оказывается, что самое трудное, это говорить нормальным голосом: мы оба все время невольно сбиваемся на шепот. Но мы понимаем, что так дело не пойдет, что если мы не перестанем опасливо перешептываться, страх услышит нашу жалкую молитву и, торжествуя, воцарится над морем.

Пользуясь тем, что ветра нет и нам не нужно маневрировать, мы окончательно приводим в порядок снаряжение, необходимое для жизни на море. Прежде всего мы забрасываем две дорожки, чтобы обеспечить себе пропитание, затем самым тщательным образом разрабатываем расписание: на суше, несмотря на длительную подготовку, мы не успели сделать это как следует.

Прежде всего, как организовать дежурства? Днем, пока один из нас находится за рулем, другой должен отдыхать. Я считал, что при такой ненормальной жизни отдых для нас важнее всего. Особенно трудную задачу в этом отношении представляла ночь. Воды Средиземного моря все время бороздят различные суда; поэтому было необходимо, чтобы кто-то из нас всегда бодрствовал. Мы разделили ночь на две части, или вернее на две вахты: один дежурил с 20 часов до часу ночи, другой – с часу до 8 утра.

Все вещи были размещены так, чтобы мы могли сразу найти любую из них даже ощупью, в полнейшей темноте. Впереди, под брезентом, в специальных непромокаемых мешках, мы поместили фотопринадлежности, пленку, навигационные книги, секстант, аптечку, опечатанный при отплытии неприкосновенный запас, средства для сигнализации на случай бедствия, и все, что могло понадобиться для ремонта лодки. Компас вместе с компасной коробкой занял место перед рулевым, который должен был не сводить с него глаз.

Не было еще ни одной поклевки, а время трапезы уже наступило. Тогда мы заменили плавучий якорь планктонной сетью, которая служила нам ту же службу и вдобавок собирала для нас пищу. За час мы собрали около двух столовых ложек питательной кашицы, довольно приятной на вкус, но малоаппетитной на вид. Она состояла преимущественно из биопланктона, который придавал ей вкус пюре из креветок или лангустов – ну просто объединение!.. Тем не менее Джек, пока я поглощал свою долю, посматривал на меня с некоторой опаской. Но он не захотел быть трусом и в конце концов осторожно пригубил свою порцию с видом заблудившегося в прерии европейца, которому индейцы племени Сиу предлагают отведать слизнякового варенья. К его великому удивлению, блюдо оказалось не таким уж противным, и я втайне торжествовал.

Мало-помалу мы освоились, и, когда прекрасный закат завершил чудесный весенний день, нам уже казалось вполне нормальным наше присутствие на этом еретическом судне. Все наши тревоги улетучились.

Я довольно скоро начал смотреть на нашу странную жизнь в лодке, как на совершенно естественную благодаря тому, что мы привыкли к ней постепенно. Вслед за тревожными отплытиями пришло спокойствие, раны разлуки зарубцевались. Позднее, когда я оказался в Атлантическом океане, это произошло еще быстрее. Моя теория подтвердилась. Достаточно было продержаться только первые часы, чтобы начать осваиваться.

Считается, что морская вода действует как слабительное. Возможно, что содержащиеся в ней сульфат натрия и сульфат магния вызывают такой эффект, когда люди находятся на суше, в нормальных условиях, но, судя по собственному опыту, я полностью отрицаю подобное ее действие на человека, находящегося в море.²⁴ Джек проявил гораздо большее недоверие к морской воде и предпочел надеяться на проблематичный успех в рыбной ловле и на маловероятный дождь. От употребления морской воды он воздерживался, несмотря на все мои советы и уговоры. Его поведение было ярким доказательством того, насколько опасны бывают укоренившиеся в нас традиции. Даже мой пример не мог его переубедить.

А ведь пока мы находились на суше, мои выводы казались ему безупречными и он был готов применить их на деле. Но как только он оказался в реальных условиях, «табу», наложенное на морскую воду предыдущими поколениями, полностью овладело его сознанием. Таким образом, в одном спасательном судне встретились классический «ортодоксальный» тип терпящего бедствия и «еретик», тип современный.

Внезапно голос Джека прервал мои размышления:

– Ален, уже 3 часа, время, когда ждут нашу передачу. Может быть, воспользуемся затишьем?

– Попробуем.

Мы не питали никаких иллюзий. Жан Феррэ позаботился о том, чтобы к моменту отплытия у нас их не осталось. Мы знали, что наш передатчик представлял собой лабораторный прибор, который мог быть поврежден малейшим толчком. Мы знали, что влага должна была безнадежно испортить изоляцию. Мы знали, что передатчик не работает и никогда работать не будет. Но ведь было 3 часа...

В течение нескончаемых минут радиолюбители средиземноморского побережья, ничего не зная о смехотворности нашего технического оснащения, рыскали по всем волнам.

– Три часа, – повторил Джек.

Я подумал о своей жене, оставшейся в Монако, о женевском радио, о запасе воды, от которого мы отказались, чтобы взять с собой аппаратуру; я представил себе телефонные звонки, которые раздадутся в 4 часа, чтобы сообщить моей жене: «Вот уже целый час, как мы его ловим!»...

А что если Жан Феррэ ошибся? А что если это оборудование действительно было приготовлено специально для меня, как утверждали радиотехники? Может быть, мы сумеем связаться с землей?

Я снова обрел надежду. Этот набор проводов и ламп для меня уже не был мертв. Он должен был ожить! Не могли же в конце концов так жестоко подшутить над двумя людьми, отправляющимися в подобное путешествие!

– Джек, давайте поднимем антенну!

Поднять антенну! А вы когда-нибудь пробовали запускать змей, сидя в кресле? Запустить змей с антенной с трехметровой площадки – только наши «радиотехники» могли решить, что мы способны на такой фокус!

Вероятно, у нас был потешный вид! Суетясь и спотыкаясь при каждом ударе волны, мы изо всех сил старались совершить чудо.

Кончилось это тем, что змей врезался в гребень волны и закачался на ней, размокший и ни на что больше негодный. Нас охватил ужас. А что если, несмотря на уверения наших друзей, там, на земле, все еще надеются?

Джек ставит «запасную антенну» – обыкновенное удилище!

Наша мачта вместе с прикрепленным к ней удилищем возвышается всего на пять метров над поверхностью моря – это высота средней волны. От мачты провод спускается к передат-

²⁴ Работы немецких ученых подтверждают мою теорию. (Прим. автора.)

чику. Со всевозможнейшими осторожностями я вставляю контрольную лампу, затем прилаживаю амперметр и говорю:

– Крути!

Из-под ног Джека раздается ворчание генератора. Мне показалось, что какой-то таинственный ток пронизывает нас. Лампы засветились. С чувством, с которым выпускают последний патрон, я надавил на ключ аппарата Морзе...

Я повторил это сотни раз. Вертел все ручки. Проверил все провода, пальцами «попробовал» обещанные 250 вольт. Одной капли воды, одного сотрясения было вполне достаточно...

Я ничего не сказал Джеку, но он сам перестал крутить. Мы смотрели друг другу в глаза.

«Все, теперь действительно все, теперь мы совсем одни».

Вечер первого дня плавания угасал в многоцветном великолепии. Справа от нас зажегся первый маяк. Это был Антибский маяк. Мы его узнали по описанию в «Книге маяков».²⁵

И тут, наконец, произошло то, на что мы давно рассчитывали: со стороны земли подул легкий ветер и повлек нас дальше в открытое море. Те, кто клялся, что меньше, чем через 12 часов мы будем выброшены на берег, отныне потерпели полное поражение. Это была настоящая победа, и она вдохнула в нас мужество в первый же день нашего плавания. Поблагодарим же тех, кто нам не верил! Без них мы никогда не познали бы этой радости.

Началась первая ночь. По жребию я заступил на первую вахту – до часу ночи. Завтра мы переменимся часами вахт.

Очень скоро мы поняли, насколько такое чередование справедливо: первая вахта – с восьми вечера до часу ночи оказалась несравненно тяжелее, чем вторая, хотя и более продолжительная.

Днем мы могли принимать самые различные положения, иногда даже довольно рискованные. На ночь же мы расположились следующим образом: рулевой, в данном случае я, сел у руля, опираясь спиной о надувной жилет и зажав компас между колен: это неудобное положение было придумано специально, чтобы вахтенному было легче бороться со сном. Ноги его касались края тента, под которым находился спящий. Уложив вещи вдоль левого борта нашей «ванны», мы высвободили место, достаточное, чтобы вытянуться: метр восемьдесят на шестьдесят сантиметров. Тент служил нам одеялом, мешки – подушкой.

Джек спит. Но я бодрствую не один. С наступлением темноты вокруг нас началась кипучая деятельность. Морские жители, казалось, специально приплывали к нам, чтобы познакомиться. Фыркание дельфинов, прыжки и всплески рыб вокруг лодки населяли ночь странными призраками; вначале они пугают, но вскоре становятся привычными. Бормотание волн сливается в ровный гул, из которого выделяются порой отдельные всплески, словно голос солиста в играющем под сурдинку оркестре. «О море, бесконечное море, чей мерный рокот, тишине подобен».²⁶ Да, это именно так! Равномерное дыхание моря столь же безмолвно, как величие горных вершин. Насколько относительны понятия шума и тишины! Вы помните того мельника, который просыпался, когда мельничное колесо останавливалось? Тишина порой бывает такой же выразительной, как и звук. Бах, крупнейший мастер гармонии, употребил в токкате ре минор замечательный аккорд тишины. Кульминация, построенная на паузе!

²⁵ Каждый маяк или туманный ревун имеет свое лицо. Оно определяется продолжительностью сигнала, промежутком между вспышками, цветом и размещением вспышек. По этим признакам узнают название и местоположение маяков. В «Книге маяков» даются такие характеристики каждого из них.

²⁶ П. Валери, Морское кладбище. (Прим. автора.)

* * *

Дул ветер и наша лодка медленно скользила вперед. Ветер с суши продержался всю первую ночь. До того как попасть в зону постоянных ветров, мы в основном рассчитывали на ежедневное чередование ветров с суши и моря. Утром море делает выдох и посылает бриз в сторону суши, затем приостанавливается и, «переведя дыхание», делает вдох вечернего ветра, как бы запасаясь воздухом на всю ночь.

Глубоко дыхание океана! Живые потоки воздуха несли нас словно на гигантских качелях.²⁷

Первая же ночь показала, насколько необходимы были вахты. Нам встретилось около десятка кораблей. Наш сигнальный фонарь висел слишком низко и был почти незаметен, во всяком случае он никак не мог гарантировать безопасности. Тогда нам пришла мысль предотвратить столкновение при помощи средств, имеющихся в лодке.

Когда появлялся корабль и нам казалось, что он движется на нас, мы направляли на парус луч света от карманного фонаря и таким образом создавали довольно большую освещенную поверхность, которую должны были видеть издалека. Наверное странное впечатление производило это беспризорное световое пятно, затерявшееся где-то в волнах, между их гребнями и впадинами. Не вызвало ли оно у некоторых моряков каких-нибудь образов из морских легенд? Не думалось ли им, что этот блуждающий огонек – предвестник Бегущей по волнам или Летучего Голландца?

Но возможно так же, что наш «последний парус» оставался никем не замеченным, несмотря на все световые ухищрения.

Но вот моя вахта кончается, и я передаю управление лодкой Джеку.

Утром 26 мая я спал блаженным сном, когда меня разбудил Джек. Сначала я ничего не мог понять. Где я? Что со мной? Прежде мне уже пришлось испытать подобное чувство; случилось это в детстве, когда я однажды проснулся в номере гостиницы. Это пробуждение тотчас же напомнило мне то далекое, давно забытое ощущение. Примерно то же мне пришлось впоследствии испытать при первом пробуждении на суше, когда я уже прибыл на Антильские острова.

Как мы и предвидели, ветер переменился и гнал нас к земле. Первый раз мы опустили в воду оба кия, стараясь плыть таким образом, чтобы ветер дул в парус под углом в 90°. Это самое большее, чего мы могли достичь на нашем суденышке: идти против ветра оно не могло.

Кили действовали весьма эффективно. Хотя наша скорость и сократилась (мы делали не больше узла), но по крайней мере нас не гнало к земле: мы теперь двигались параллельно берегу.

Вскоре мы по-настоящему проголодались. До сих пор нам лишь казалось, что «завтрак запаздывает». Теперь же мысль о еде превратилась в навязчивую идею. Нам подвело животы или, как пишут в историях болезни, мы почувствовали «спазмы и рези в желудке». Не считая этого неприятного ощущения, которое для меня вовсе не было неожиданным, я себя чувствовал великолепно. Джеку было немного хуже. Я предложил ему подвергнуться первому медицинскому осмотру, и он согласился. Язык у него был сухим и обложенным, на тыльной сто-

²⁷ Причины этого чередования ветров следующие: утром, когда восходит солнце, земля нагревается быстрее, чем море, и теплый воздух устремляется вверх. «Природа боится пустоты!» Это объяснение Паскаля неверно, однако как оно поэтично! Воздух с моря устремляется к земле, в свою очередь нагревается и возносится вверх. Так устанавливается воздушный поток с моря к суше. Но если море нагревается медленнее, чем земля, оно удерживает тепло дольше, и начиная с вечера образуется обратный воздушный поток. Таким образом, нам нужно было пользоваться ночным ветром и остерегаться дневного, который мог выбросить нас на сушу. (Прим. автора.)

роне ладоней виднелась сыпь, пульс был медленным, но четким. Никаких серьезных признаков обезвоживания организма я не обнаружил.

Джека мучила жажда, но, несмотря на все мои уговоры, он отказывался пить морскую воду. Казалось, мой пример мог бы его убедить, так как я прекрасно переносил соленую воду, которую поглощал систематически, «согласно предусмотренному плану». У обоих у нас был запор, опровергавший зловещие пророчества «борцов за ночные горшки для терпящих кораблекрушение».²⁸

Но если я совершенно не испытывал жажды, а мой спутник ее неплохо переносил, то голод становился все более и более мучительным. То один, то другой из нас с нежностью вспоминал бутерброды, от которых мы отказались при отплытии. Эти бутерброды являлись нам, как нечто вполне реальное и до отчаяния соблазнительное, куда более соблазнительное, чем любые деликатесы из лучших меню, которые мы могли себе представить! Нам не хватало именно этих бутербродов – ведь мы «могли их съесть!» Так я познал силу человеческого желания и горечь сожаления.

После полудня, когда я сменился с вахты, моему мысленному взору начали являться завтраки, которые я поглощал, будучи интерном в госпиталях Булони и Амьена. Время от времени в моей голове даже проскальзывала трусливая мыслишка: «Как все было хорошо и приятно там, на земле. И какой черт толкнул меня на эти муки?»

Милые дельфины резвились в нескольких десятках метров от нашей лодки. Они были доверчивы, и их компания нас подбадривала, как присутствие друзей. Кроме того, мы думали: если они ловят рыбу, то почему бы не выудить что-нибудь и нам?

День был ясный и тихий, и мне удалось запечатлеть на киноплёнке окружающий нас вид.

К сожалению, для того чтобы утолить голод, у нас все еще ничего не было, кроме ложки планктона. Конечно, мы могли наловить его и больше, но планктонная сеть, действуя одновременно как плавучий якорь, слишком замедляла скорость, а пренебрегать хотя бы наполовину благоприятным ветром в такой опасной близости от берега было неосторожно.

После полудня Джек, наконец, уступил моим настояниям и сделал несколько глотков морской воды. Перед этим я ему объяснил, что если он не начнет пить сейчас, то обезвоживание организма достигнет таких размеров, что употребление морской воды станет бесполезным и даже опасным. К моему великому облегчению, после этого он сдался. На следующий день все признаки недостатка воды в его организме должны были исчезнуть. Жажда тоже утихнет. Это обращение в «еретическую веру» нас весьма позабавило, и мы пришли в великолепное настроение.

В последующие ночи нас ожидал приятный сюрприз: к утру в результате конденсации у нас набиралось до поллитра пресной воды. Эта вода скапливалась на дне нашей лодки, как роса на крыше хорошо закрытой палатки. Воздух был чрезвычайно насыщен влагой, а так как в наше судно еще не попало ни капли морской воды, нам удавалось с помощью губки собирать совершенно пресную воду в довольно значительных количествах. Безусловно, этой воды нам не хватало, но она была для нас существенной поддержкой. Ведь это была пресная вода! О, какой сладкой она нам казалась!

Вечереет. Ветер, откровенно говоря, приводит нас в отчаяние. Весь день он был неровен по силе и все время менял направление. Через каждые 10 минут налетал внезапный шквал, который сменялся полным штилем. А теперь еще поднимается волнение. Однако наше суденышко не сдается этому ненавистному Средиземному морю, воистину «мерзкому морю».

²⁸ Чтобы разъяснить, в чем тут дело, я должен рассказать одну забавную историю. В день отъезда к нам явился «специалист по спасению утопающих» и заявил моей жене: «Не видать вам больше вашего мужа!» На ее вопрос: «Почему?» он ответил: «Они же совершенно не подготовились к плаванию. Ну, например, они будут находиться в открытом море полтора месяца, а ночного горшка у них нет». Всем, у кого возникнут сомнения, обещаю представить свидетелей, присутствовавших при этом разговоре. (Прим. автора.)

Неужели я не ошибся и наша лодка действительно представляет собой идеальное спасательное судно?

За весь день мы ни разу не видели берега. Однако мы знали, что он где-то неподалеку и его скрывают от нас лишь обильные испарения, вызванные жарой. Джек не определил нашего положения по секстанту. Где мы в сущности находимся?

Около 6 часов вечера вдали показался берег. Что это? Уже Эстерель и Сен-Рафаэль или все еще Антибский мыс? Мы не могли ответить на этот вопрос, а тем временем солнце закатилось, второй раз с тех пор как мы вышли в море. Тотчас же маяки послали нам свои световые сигналы: мы находились между Сен-Рафаэлем и мысом Камара в открытом море, но все же на расстоянии, настолько близком от берега, что это могло оказаться опасным.

Мы очень голодны и поэтому вторую ночь встречаем со значительно меньшим оптимизмом. Парадоксально, но факт – начинает подниматься ветер с моря. Неужели нашей экспедиции с позором окончиться в такой близости от пункта отправления, у мыса Камара, как нам предсказывали «специалисты»? Не стоит ломать себе над этим голову, лучше заснуть.

В час ночи Джек меня будит: пора заступать на вахту. С каким облегчением я вижу, что мы уже обогнули мыс Камара, оставив его сзади, за правым бортом! Во всяком случае, к нему-то уж мы теперь не пристанем. Остается миновать остров Леван, и опасность оказаться на французском побережье уйдет в область воспоминаний. Да, не так-то легко сделаться потерпевшим кораблекрушение!

27 мая запомнится мне надолго. Это был день полный чудес. Прежде всего сбылась наша самая пылкая мечта. После полудня, привязав леску к ноге у щиколотки, я задремал. Позже я поумнел и уже не делал подобной глупости: клюнь рыба покрупнее, и она могла бы с легкостью оторвать мне ступню. Вдруг леска сильно натянулась. Это оказался великолепный морской окунь. Дрожа от нетерпения, мы его вытащили. Так же, вероятно, вытаскивают первое ведро воды из колодца оазиса после долгого пути в пустыне. Какая удача! Рыба была по всем правилам вычищена и – о причуды цивилизации! – нарезана правильными ломтиками. Переднюю часть мы оставили на следующий день, а хвостовую тут же поделили. Когда я поднес это розовое мясо ко рту, то почувствовал сильный приступ тошноты. То же отвращение, вероятно, должен был испытать и мой спутник. Но я уже ел сырую рыбу в лаборатории и поэтому обязан показать пример. Черт возьми, я же знаю, что это вкусно!.. Первый глоток удастся. Табу преодолено. Это победа! Попирая все правила хорошего тона, мы рвем зубами сырую рыбу, которая благодаря какому-то чуду кажется нам теперь и полезной и вкусной. Остальную часть рыбы мы разложили на тенте, чтобы солнце могло ее лучше высушить. Предварительно из нее была выжата вся жидкость моей «давилкой для фруктов».

Каждая цивилизация наложила свое табу на какие-либо блюда. Стали бы вы есть стрекоз или белых червей? Нет. А мусульманин не может есть свинины. Мне лично однажды, когда я был в Англии, случилось есть китовое мясо. Жаль, я знал, что я ем; думаю только поэтому оно мне не понравилось. Ведь найдется немало таких людей, которые будут преспокойно есть конину или кошатину, если им сказать, что это говядина или кролик! Все дело привычки! Разве смогли бы наши бабушки поглощать с такой легкостью, как мы, что-нибудь вроде кровавого бифштекса по-татарски? Скажу в заключение, что для первого дня я съел слишком много сырой рыбы и поэтому меня чуть-чуть не стошнило.

В тот день дул жаркий и очень слабый ветер. Но желудки наши были туго набиты, и это настраивало нас оптимистически. А потому, когда из Тулонского порта вышло французское патрульное судно и направилось в нашу сторону, мы чувствовали себя спокойно и уверенно. Однако мы пережили нечто, похожее на муки Тантала, когда капитан смеясь предложил нам несколько бутылок холодного пива. Мы стойчески отказались. Об этом факте, насколько мне известно, нигде не было упомянуто. Зато какой крик подняли бы газеты, если бы мы взяли

пиво! Случай с пароходом «Сиди Феррук», который мы встретили десять дней спустя, наглядное тому доказательство.

Этот чудесный, но тихий день подходил к концу, когда при последних вспышках догорающего солнца потянул, наконец, благоприятный ветер и береговые огни медленно утонули в ночи. Французское побережье скрылось из виду. Наперекор всем пророчествам нас на него не выбросило.

В ОТКРЫТОМ МОРЕ (28 мая – 7 июня)

Странное дело, каким огромным утешением для нас, неисправимых приверженцев земли, является возможность не терять ее из виду! Утром 28 мая мы не без некоторого беспокойства обнаружили, что земля исчезла окончательно.

Мы шли тогда по 210° компаса, то есть теоретически на юго-запад.²⁹ Но так как склонение³⁰ составляло 10° на запад, то практически это означало юго-юго-запад. Мы двигались примерно посередине между Корсикой и Сардинией на востоке от нас и Балеарскими островами на западе, постепенно приближаясь к Балеарским островам. Изучая перед отплытием течения Средиземного моря, я узнал, что мало известное, но вероятно существующее «балеарское течение» может отнести нас к западу.

Увы, мы только что съели последний кусок нашего окуня! Придется снова голодать... Но, черт побери, если один попался к нам на крючок, то неужели другие не последуют его примеру?! А пока что остается снова глотать планктон и пить морскую воду. Опасаться жажды во всяком случае было нечего, потому что Джек взялся всерьез за соленую воду.

29-го мимо нас прошли два больших грузовых парохода: греческий и английский, «Дего». Оба приветствовали нас, что было событием совершенно исключительным, так как ни до, ни после этого другие суда нас просто не замечали. Было ли это намеренно? Или нас действительно не видели? Так или иначе, я постепенно убедился, что потерпевший крушение должен сам искать своих спасителей, ибо трудно рассчитывать на то, что эти спасители его найдут. Ведь весь мир знал, что мы плывем по морю без еды и питья. И однако... Все это настолько странно, что я склонен предполагать, что наше положение над самой поверхностью воды мешало нас заметить. Значит то же ожидает людей, в действительности потерпевших крушение, и они должны рассчитывать только на себя.

К вечеру поднялся восточный ветер и понес нас прямо к Балеарским островам. Мы снова жестоко страдали от голода. С морским окунем было покончено еще накануне в полдень, и с тех пор ни одна рыба не попала на крючок, словно вокруг вообще ее не было, и мы находились не в открытом море, а в какой-то безжизненной пустыне.

Надвигалась ночь. Я встал на первую вахту. Вначале все казалось нормальным. От голода все чувства были обострены. Около 11 часов мне показалось, что мой напряженный слух различает в величественном молчании моря какой-то странный шум. Галлюцинация? Я встревожился. Пытаюсь рассуждать. Люди были далеко, так далеко, что даже мысленно им было трудно следовать за нами. Значит, источник этих странных звуков – само море. В ночной темноте ничего нельзя было рассмотреть. Я представил себе стаи дельфинов, танцующих в нашу честь сарабанду³¹ вокруг хрупкого суденышка, идущего своей дорогой. Однако продолжительность и размах этого шумного празднества показались мне странными. Сгорая от любопытства, я не мог уснуть и с нетерпением ждал дня. На рассвете я различил вокруг «Еретика» несколько огромных сероватых призраков, отливавших металлическим блеском.

²⁹ Компас представляет собой катушку, циферблат которой разделен на четыре сектора (роза ветров), а кроме того – на 360°. Север находится на 0° или 360°, восток – на 90°, юг – на 180°, запад на 270°. (Прим. автора.)

³⁰ Склонением называется угол между стрелкой компаса, указывающей на магнитный полюс данного места, и истинным географическим полюсом. В зависимости от местоположения стрелка компаса всегда отклоняется к западу или к востоку от истинного полюса. В картах указывается такое склонение, которое нужно учитывать, прибавляя или вычитая необходимое число градусов из показаний компаса, чтобы определить свой истинный путь. (Прим. автора.)

³¹ Сарабанда – старинный испанский танец, отличающийся страстностью и живостью. (Прим. ред.)

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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