



ОДИН ПОД ПАРУСАМИ ВОКРУГ СВЕТА

ГЛАВА I

*Моя родословная. Юношеская любовь к морю.
Капитан судна «Северное Сияние». Крушение
«Аквиднека». Возвращение домой из Бразилии на судне
«Либертад». Корабль в подарок. Восстановление
«Спрея». Трудности с финансированием
и сомнения при конопачении. Спуск на воду*

На прекрасной земле Новой Шотландии, на ее морском побережье, лежит горный хребет под названием Северный. Он обращен одной стороной к заливу Фанди, а другой — к плодородной долине Аннаполис. На северном склоне хребта растет отличный канадский корабельный лес, из которого построено немало судов различных классов.

Дюжие и отважные обитатели побережья были всегда готовы оспаривать первенство в мировой торговле, и ничего нельзя было возразить против капитана торгового судна, в документах которого указывалось, что он родился в Новой Шотландии.

Я родился в самом холодном месте этой холодной горной гряды в холодный день 20 февраля и являюсь гражданином Соединенных Штатов — вернее, натурализовавшимся американцем, так как уроженцы Новой Шотландии не считаются подлинными янки. По отцовской и материнской линии мои предки были моряками; и если вдруг какой-то Слокам не становился мореплавателем, то он, по крайней мере, имел склонность к моделированию или строительству кораблей и мечтал о путешествии к дальним берегам.

Отец принадлежал к тем людям, которые, если бы потерпели крушение на необитаемом острове, смогли бы найти возможность вернуться домой, имея всего лишь раскладной нож в кармане и подходящее дерево на берегу. Он был хорошим знатоком судов, хотя в силу обстоятельств старый фермерский глинобитный дом стал его якорем. Он не боялся шторма и никогда не пас задних на работе в поле или на хорошей старомодной гулянке.

Что касается меня, то море очаровало меня сразу же. Уже с восьми лет я плавал вместе с другими мальчишками по заливу, постоянно рискуя утонуть. Став подростком, я занял важный пост повара на рыбацкой шхуне. Но я недолго оставался на камбузе — экипаж взбунтовался, попробовав впервые мои блюда, и меня вышвырнули прежде, чем я успел проявить свое кулинарное мастерство. Следующий шаг на пути к заветной цели я сделал уже матросом на полностью оснащенном корабле, ходившем в дальние рейсы. Так постепенно я продвигался от палубы к капитанскому мостику.

Лучшим кораблем, которым мне пришлось командовать и совладельцем которого я стал, было судно «Се-

верное Сияние». Я имел все основания им гордиться, потому что в те времена — в восьмидесятые годы — оно было лучшим из американских парусных судов. После этого я владел и плавал на небольшом суденышке «Аквиднек», которое мне казалось едва ли не совершенным творением рук человеческих: когда дул попутный ветер, по скорости «Аквиднек» не уступал даже пароходам. Почти двадцать лет я был его капитаном, и только после крушения у берегов Бразилии я покинул его палубу. Без происшествий вместе со своей семьей я вернулся в Нью-Йорк на судне «Либертад».

Все мои путешествия были дальними: я плавал на грузовых и торговых судах в основном в Китай, Австралию, Японию и среди Молуккских островов. Не по мне была жизнь, когда причальный канат намертво обмотан вокруг кнехта на берегу, и постепенно я стал забывать сухопутный образ жизни. Поэтому, когда для грузовых парусников наступили плохие времена и море надо было оставить в прошлом, что мне, старому моряку, оставалось делать? Я родился под бризом и изучил море, как, пожалуй, мало кто на свете. После мореплавания следующим по привлекательности занятием для меня было судостроение. Я жаждал стать мастером в профессии и по прошествии времени отчасти исполнил свое желание.

На палубах прочных кораблей в самые сильные штормы я делал расчеты, вычисляя размеры и класс корабля, плавание на котором было бы безопасно в любую погоду и на всех морях. Таким образом, путешествие, о котором я начну рассказывать, стало естественным следствием не только моей любви к приключениям, но и моего жизненного опыта.

В один из зимних дней 1892 года в Бостоне, куда, если можно так сказать, год или два назад меня выбросил океан, я размышлял, стоит ли мне собрать команду и снова пытаться заработать свой кусок хлеба на море или пойти работать на судостроительную верфь. И тут я встретил старого знакомого — капитана китобойного судна, который сказал мне:

— Приезжайте в Фэрхейвен, и я дам вам корабль. Но, — добавил он, — корабль требует некоторого ремонта.

Предложенные капитаном условия для меня были более чем удовлетворительными. Они подразумевали помощь, если мне потребуется оснастить корабль всем необходимым для плавания. Я с радостью согласился, ибо уже понял, что не смогу получить работу в судостроительной верфи, не заплатив взнос пятьдесят долларов обществу судостроителей, а о командовании кораблем вообще можно было забыть — слишком мало на плаву их осталось. Почти все наши прекрасные грузовые парусники были переоснащены под угольные баржи, их позорно буксировали из порта в порт, в то время как многие достойные капитаны стали простыми матросами и искали себе другой судьбы.

На следующий день я высадился в Фэрхейвене, напротив Нью-Бедфорда, и обнаружил, что мой друг сыграл со мной злую шутку. Хотя он и сам был жертвой этой шутки уже лет семь. Корабль оказался давным-давно устаревшим шлюпом под названием «Спрей», а местные жители утверждали, что построен он был за год. Он стоял посреди поля, бережно придерживаемый подпорками, подальше от морской воды и был накрыт парусиной. Думаю, излишне говорить, что жители Фэр-

хейвена были бережливыми и внимательными. В течение семи лет они спрашивали себя: «Интересно, что же капитан Эбен Пирс собирается делать со стариной «Спреем»?»

В день, когда я там появился, начался настоящий ажиотаж: не смолкали разговоры, что наконец приехал человек, который в самом деле намеревается сделать что-то со старым «Спреем».

— Сломаете его, наверное, да?

— Нет, собираюсь восстановить.

Все замерли в изумлении.

— А стоит ли? — последовал вопрос, на который потом я год или больше отвечал, что стоит.

Неподалеку я срубил толстый дуб для киля, а фермер Говард за небольшую сумму привез мне не только его, но и достаточно древесины для остова нового судна. Я соорудил паровую камеру и котел. В качестве заготовок для поперечных ребер я брал прямые саженьцы, обтесывал и пропаривал их до тех пор, пока они не становились гибкими, а затем выгибал так же, как и остальные бревна, предназначенные для шпангоутов. Ежедневно плоды моего труда были все заметнее, а навещавшие соседи не давали мне скучать во время работы. Наконец наступил великий день в строительстве «Спрея»: его форштевень был изготовлен и прикреплен к новому килю. Чтобы посмотреть на него, капитаны-китобои съехались издалека. И все в один голос заявили, что работа отличная и, по их мнению, «корабль годится даже для плавания во льдах». Старейший из капитанов тепло пожал мне руку, когда посмотрел на закрепленный брештук, заявив, что он не видит причин, почему бы «Спрею»