



Виктор Харебов

Дневник капитана
Веллингтона

ВИКТОР ХАРЕБОВ

ДНЕВНИК КАПИТАНА ВЕЛЛИНГТОНА

Издательские решения
По лицензии Ridero
2023

УДК 82-3
ББК 84-4
Х20

Шрифты предоставлены компанией «ПараТайп»

Харемов Виктор

Х20 Дневник капитана Веллингтона / Виктор Харемов. — [б. м.] :
Издательские решения, 2023. — 30 с.
ISBN 978-5-0059-2493-3

В подвале старого заброшенного особняка найдена шкатулка с дневником и картой, на которой указано место, где зарыт клад. Новый владелец карты, вместе со своим приятелем организуют экспедицию в надежде найти таинственные сокровища пиратов, спрятанные на одном из затерянных островов в океане..

УДК 82-3
ББК 84-4

12+ В соответствии с ФЗ от 29.12.2010 №436-ФЗ

С любезного разрешения
Джона Робертсона-младшего, правообладателя

Автор публикации: капитан Джошуа А. Крук
Инвернесс, Северо-Западный Хайлендс
Шотландия

ПРЕДИСЛОВИЕ

Ахой, мэйтис¹!

Настала пора старому капитану Круку вновь поднять паруса в океане интернета и снова отправиться туда, куда раньше не заходил ни один моряк. Однако, позвольте мне сначала представиться.

Мое полное имя – Джошуа Алистер Крук. Я родился прекрасным июльским утром в небольшом приморском городке Инвернесс в Северо-Западном Хайлендсе, Шотландия. Мой отец – прямой потомок знаменитого Алистера Гордона Крука, наводившего ужас в Карибском море около 300 лет назад, а моя благородная матушка Кейлин была единственной дочерью датчанина Джаспера Дженсена, печально известного пьянчуги и опытного китобоя, который поселился в Инвернесе после того, как его спасли на берег по состоянию здоровья.

По окончании бесплатной школы при церкви Святой Марии в Инвернесе, моя матушка отправила меня в семинарию в Эдинборо (отец умер от инсульта пару лет назад).

¹ Ahoj mateys! (англ.) – Пиратское обращение к товарищам по команде.

Ровно через год, когда началась 2 мировая война, я поступил на службу в Королевский военно-морской флот, и на эсминце «Бристоль» участвовал в великой битве за Великобританию и в Сицилийской кампании. Прослужив с честью Ее Величеству почти 40 лет, я вернулся в свой тихий родной город, где живу по сей день.

Мистика и страсть к приключениям всегда составляли важную часть моей жизни. В моей памяти накопилось множество загадочных историй и невероятных приключений, одну из которых я решил опубликовать в интернете.

ЧАСТЬ 1 – ДНЕВНИК

Ниже приводится подлинный документ, найденный моим другом Джоном Робертсоном-младшим в старом особняке Думсберри в Северной Англии. Этот особняк принадлежал Дэвиду Робертсону-Пристли, дальнему родственнику Джона по материнской линии, в 30-х годах он был заброшен, и семья Робертсонов переехала в Лондон.

Однажды Джон посетил этот дом, доставшийся ему по наследству, чтобы обновить фасад и подготовить комнаты к ремонту. Осматривая дом, в одной из комнат он случайно обнаружил дверь, ведущую в подвал, которая была закрыта массивным книжным шкафом неизвестное количество лет. Джон спустился в подвал, и в одном из ящиков он нашел небольшую шкатулку из черного дерева, в которой находилась тетрадь в кожаном переплете, с пожелтевшими от времени страницами. Это был дневник и принадлежал он сэру Генри Веллингтону, капитану торгового флота Ост-Индской компании.

Джон немедленно сообщил мне о своей находке. Имя автора дневника показалось мне знакомым, в одном из выпусков Королевского географического общества я обнаружил упоминание о капитане Генри Веллингтоне, ко-



торый возглавлял экспедицию торговых судов в Порт-Рояль, в конце лета 1699 г. В найденной шкатулке хранился дневник легендарного капитана, в котором содержались важные подробности событий того времени.

Я до сих пор не знаю, как он попал в подвал дома Робертсонов, возможно его передал семейству Робертсонов сэр Уильям Мэнли, двоюродный дядя Джона, служивший много лет в страховой компании «Ллойд». Найденный дневник мне показался интересным, и поэтому публикую его с незначительными сокращениями.

.....

11 мая 1697 г.

Сегодня мы отправились из Бристоля с миссией в неизведанные воды Южного океана. Под моим командованием — торговый корабль Ост-Индской компании «Рейнбоу», посланный для торговли с туземцами. Два других корабля сопровождения: боевой корабль «Сент-Джордж» под ко-

мандованием капитана Уильяма Мейсона, и «Тринити» под командованием капитана Роберта Суэйна для защиты от испанцев и голландских пиратов — с общим вооружением в 20 пушек и экипажем в 92 человека. Курс: юго-запад в сторону Азорских островов.

2 августа 1697 г.

Прибыли в Понта Делгада, не о чем рассказывать. Утром капитан Мейсон сошел на берег, чтобы закупить провизию с местными торговцами, и вернулся с 600 английскими фунтами пшеницы, лимонами, орехами и специями. Вместе с Мейсоном на борт прибыл ирландский торговец Патрик Морган, по его словам — в прошлом опытный моряк. Морган попросил присоединиться к экспедиции. Я обещал ответить на его просьбу завтра.

10 августа 1697 г.

Отправились из Понта Делгада вместе с Морганом и его командой, он рекомендовал его как опытных моряков. Несмотря на их неопрятный вид, капитан Мейсон заверил меня в их надежности. Большинство из них разместили на «Сент-Джордже».

25 августа 1697 г.

В направлении Хорта ветер усилился. «Тринити» отделился от экспедиции, его нашли в порту Санта Круз 10 часов спустя.

8 сентября 1697 г.

После недельной остановки в Санта Круз взяли курс на Сан-Хуан. Десять моряков с моего корабля заразились неизвестной болезнью от местных жителей. Погода стабильная, но пробоина, обнаруженная на «Тринити», вероятно, из-за шторма на прошлой неделе, доставила нам неприятности. Матросы обнаружили пробоину только се-

годня, почти пятая часть трюма была заполнена водой. Ремонт занял пару дней.

30 сентября 1697 г.

Медленно идем в зоне штилей. Солнце безжалостно пылает, но мы не можем нигде бросить якорь, по моим расчетам до порта Сан-Хуан осталось всего 200 миль.. Наш рулевой Уилл Хендрикс тяжело заболел малярией, поэтому мы заменили его Родриго Пересом, из команды Моргана.

2 октября 1697 г.

Морган куда-то пропал.. Я узнал об этом утром от его обеспокоенных товарищей. После нескольких часов прибыл посыльный с «Сент-Джорджа» с объявлением, что Патрик Морган на корабле у капитана Мэнсона. Вероятно, вчера вечером он упал за борт, но ему повезло, что его заметила и подобрала команда на «Сент-Джордже».

5 октября 1697 г.

Родриго меня удивляет. Он умеет обращаться с квадрантом и свободно читает морские навигационные карты, что необычно для полуграмотного матроса. Сегодня он предотвратил столкновение корабля с небольшим рифом, который была почти невидимым для глаза, и не отмеченным ни на одной из карт. Он также делает большую часть навигационных замеров для определения курса на карте, потому что знает эти воды лучше, чем все остальные..

10 октября 1697 г.

Сегодня утром я с удивлением и тревогой обнаружил, что мы направляемся на юго-запад к побережью Флориды вместо запланированной остановки в Сан-Хуан. Родриго, как и Морган, куда-то исчез.. Я направил посыльных на остальные корабли, с приказом о соблюдении крайней осторожности.

11 октября 1697 г.

8:00 утра

«Тринити» внезапно изменила курс. Через несколько минут «Сент-Джордж» сделал то же самое. Что, черт возьми, происходит? Мои заместители по-прежнему отсутствуют, ветер совсем утих, и я могу поклясться, я вижу на горизонте какие-то острова. Я приказал бросить якорь, а затем дал сигнал другим кораблям сделать то же самое.

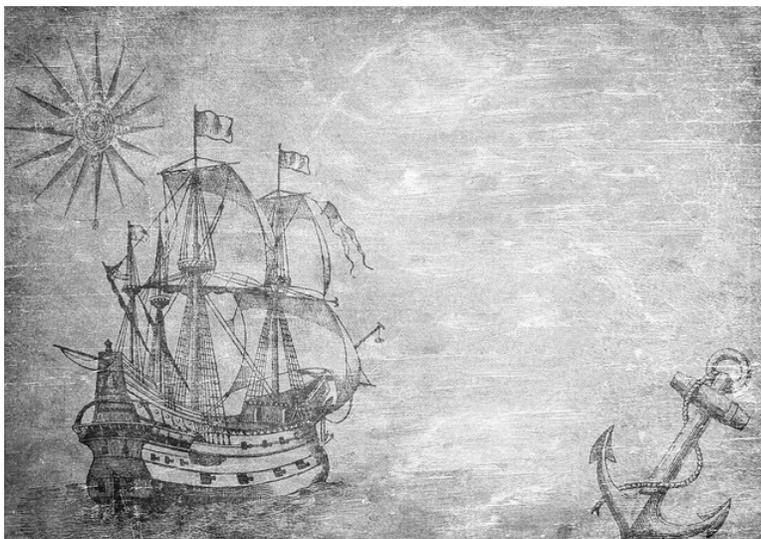
8:20 утра

Происходит нечто странное: «Сент-Джордж» выпустил три ядра. Один пролетел над палубой и упал в воду примерно в 10 метрах от «Рейнбоу», а два других попали в «Тринити», который начал быстро тонуть. Морган?.. Нет, может быть. Противостоять «Сент-Джорджу» бессмысленно.. надо добраться до островов, которые видны на горизонте, когда начнется ветер.. чем раньше, тем лучше.

3:10 дня

«Сент-Джордж» почти догнал нас.. С кормы нашего корабля отчетливо была видна носовая часть, наполненные ветром паруса и искаженные злобой лица мятежников, захвативших этот корабль. Внезапно мы услышали ужасающий взрыв.. Корпус «Сент-Джорджа» содрогнулся, вверх взлетели обломки мачт и оснастки. За первым взрывом последовал второй взрыв, который привел к серьезным повреждениям обшивки.. столб воды обрушился на остатки шлюпочной палубы.. Вскоре остов «Сент-Джорджа» полностью ушел под воду. «Тринити» тоже исчез из виду, поэтому было принято единственное решение – добраться до островов на западном горизонте, как оказалось это были Багамы..

15:50 дня



Один из членов команды оповестил меня, что моряки обнаружили окровавленное тело за бортом. К моему большому удивлению, это был никто иной, как Уильям Мейсон, капитан захваченного пиратами «Сент-Джорджа», он был серьезно ранен в голову, и в левую ногу.. После того, как Мейсону была оказана медицинская помощь, он смог говорить и рассказал, что Патрик Морган оказался не ирландским торговцем, а Черным Джеком – одним из самых жестоких пиратов Карибского моря. Некоторое время он скрывался от закона Ее Величества в сельской местности Ирландии, где шансов попасться там было даже меньше, чем на Ямайке или Гваделупе.

План Черного Джека заключался в том, чтобы захватить «Рейнбоу», и на нем вывезти клад, который был закопан на одном из Багамских островов; как оказалось, у него была карта с указанием места нахождения клада. Целью его сообщников был захват кораблей сопровождения, и их уни-

чтожение вместе с командой. Черный Джек на шлюпке, спущенной на воду с палубы «Рейнбоу», добрался до «Сент-Джорджа», и после нескольких минут ожесточенного боя взял корабль под свой контроль. Пиратам на «Тринити» во главе с Родриго Пересом повезло меньше. Они были захвачены в плен командой «Тринити», мятеж был подавлен.

Капитан Мейсон был заперт в рулевой рубке «Сент-Джорджа». Когда началось нападение пиратов Моргана, ему удалось открыть дверь. Он добрался до капитанской каюты, и между ним и Морганом произошел короткий бой на шпагах.. пират был убит, а Мейсон получил ранение в грудь. Он знал, что никто из его команды не остался в живых, поэтому он добрался до порохового склада и взорвал его, бросив на пол пылающий факел. Это был первый взрыв, который мы слышали на «Рейнбоу». После первого взрыва Мейсон оказался в воде, с сильно поврежденной левой ногой., и когда мы вытащили его на борт «Рейнбоу», он был едва жив... ..

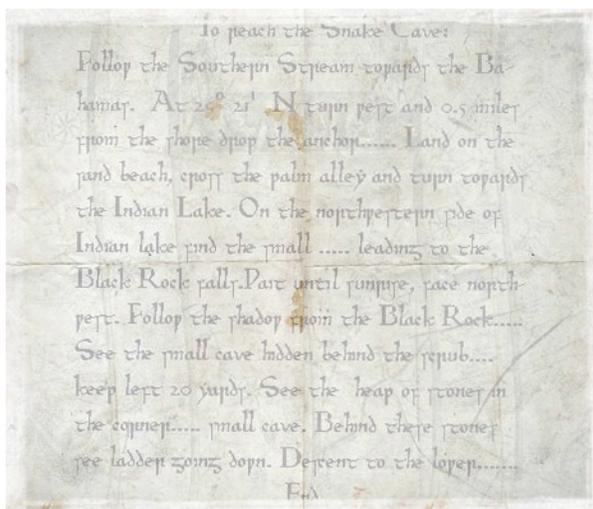
Здесь записи в дневнике заканчиваются..

Последние несколько страниц дневника были кем-то вырваны. На одной из уцелевших страниц дневника было несколько строк, явно написанных самим Веллингтоном, в которых говорилось, что капитан Мейсон умер через два дня от полученных ран. Перед своей кончиной он попросил сэра Генри Веллингтона доставить шкатулку из черного дерева (которую он нашел на столе в капитанской каюте) его сыну Джеффри, офицеру Королевского флота. Насколько мне известно, шкатулка была украдена в одной из таверн, в которой сэр Веллингтон останавливался по дороге домой..

Двести с лишним лет спустя, шкатулку с картой и дневником нашел Джон Робертсон-младший в заброшенном

особняке в Северной Англии. Он же любезно предоставил мне право опубликовать эту историю..

ЧАСТЬ 2 – КАРТА



На дне шкатулки из черного дерева Джон нашел карту. Она была аккуратно сложена и завернута в обрывок парусиновой ткани. На обратной стороне карты были написаны подробные инструкции, как добраться до места, где были спрятаны сокровища:

«... Чтобы добраться до Змеиной пещеры:

Следи по Южному течению в направлении к Багамам...

на 29° 21` с.ш. измени курс на два румба вправо... 0.5 миль от берега брось якорь. Высадись на берег между скал пройди пальмовую аллею и поверни к Змеиному озеру. На северо-западной стороне Змеиного озера найди небольшой... ведущий к водопаду у Черной скалы. Дождись восхода солнца лицом на северо-запад. Следуй за тенью от Черной скалы... Увидишь овраг поросший кактусами.. держись левее 20 ярдов. Увидишь груды камней, рядом вход в небольшой грот. Спустись вниз найди проем в стене..»

Внимательно изучив найденную карту и текст на ее обратной стороне, он пришел к выводу, что Змеиная пещера, где спрятан клад пиратов, возможно находится на одном из многочисленных островов Багамского архипелага. Об этом свидетельствовали факты: координаты места, указанные на обратной стороне карты, а также очертания прибрежной части суши со странным знаком в виде подковы.

Копия карты и восстановленный текст на ее обороте были посланы Джоном в мой адрес срочным курьером. В конце сопроводительного письма Джон предложил мне участие в поисках, рассчитывая на мой опыт и знания.

Я написал подробное письмо Джону Робертсону-младшему, и через несколько дней мы встретились в одном из уютных лондонских кафе, чтобы обсудить наши планы на будущее. В наши планы входило морское путешествие в район Больших Багам, чтобы найти остров, на котором находится пещера Змеиных сокровищ. Джон через своих знакомых связался с одним из известных яхт-клубов Майами, и ему удалось найти подходящее судно для нашего путешествия – парусную яхту «Магнолия». Я же подготовил все необходимые инструменты и заказал продукты на несколько недель автономного плавания.



Сэр Фрэнсис Хогарт, член Королевского географического общества и мой давнишний друг, посоветовал мне основательно ознакомиться с природными особенностями мест нашей экспедиции. Кроме того, он передал мне материалы экспедиции на острова Бимини северо-западной части архипелага, которая была организована в 1860 г. Королевским географическим обществом по поиску сокровищ затонувших испанских галеонов.

Начало нашей экспедиции на Багамы было запланировано на середину марта, потому что в это время погода на Багамах очень комфортная — сухая, солнечная и теплая. Нам предстояло на яхте «Магнолия» преодолеть расстояние около 180 миль в одну сторону и потратить пару недель на поиски острова со Змеиной пещерой, который был отмечен на карте.

ЧАСТЬ 3 – СОКРОВИЩА

Ранним утром 12 Марта 19** мы вылетели прямым рейсом из Лондона в Майямы самолетом компании «British Airways». В аэропорту Майямы нас встретил представитель яхт-клуба и отвез в отель «Мариотт», расположенный неподалеку от дока, где стояла наша «Магнолия», готовая к путешествию.

На следующий день, после плотного завтрака в отеле, мы направились в яхт-клуб для проверки технического состояния яхты, перед выходом в открытый океан. Поднявшись на борт яхты мы первым делом проверили запас топлива, воды и питания, затем запустили двигатель и генератор. Затем проверили состояние электро- и навигационного оборудования, радиомаяк, наличие запасных парусов и канатов, грузовой подъемник на корме яхты и наличие надувного спасательного плота, прикрепленного к борту яхты. Яхта была в прекрасном состоянии, оставалось только поднять белоснежные паруса «Магнолии» и взять курс на юго-восток, к Багамским островам.

До начала экспедиции у нас оставалось пара дней, и мы решили это время потратить на повторный анализ подробных карт Багам, используя координаты места, ука-



занные на обратной стороне пиратской карты, а также очертания прибрежной части острова, где были зарыты сокровища. Все указывало на то, что этим островом является безлюдный Крабовый риф, в полукилометре от Вест Гранд Багама. Наши повторные результаты совпадали с первоначальными расчетами, сделанными в библиотеке Королевского географического общества в Лондоне. Сомнений уже не оставались, и мы приняли окончательное решение о маршруте нашей экспедиции.

Наконец наступил долгожданный день 17 Марта — день начала нашей экспедиции. С помощью вспомогательного двигателя мы вывели яхту из залива, затем поставили стаксель, грот и большой спинакер. Яхта понеслась вперед по океанской глади, с шумом рассекая волны. Ход «Магнолии» был превосходным, и при умеренном попутном ветре составлял примерно 20 узлов.

Через пару часов на горизонте показался остров Бими-ни, наша первая запланированная остановка. Мы убрали

паруса и при включенном двигателе медленно зашли в зону причалов бухты Бимини.

Завершив все необходимые формальности (плата за вход в зону и за причал), мы направились к отелю и заказали двухместный номер с видом на океан. Остаток дня мы решили провести в ресторане, вкусная еда и мягкое вино доставили нам истинное наслаждение. Поздно вечером мы вернулись в свой номер, но впечатления о первом дне нашей экспедиции долго не давали нам заснуть.

Примерно в полдень следующего дня мы вышли из причальной зоны Бимини и взяли курс на северо-восток, в направлении острова Гранд Багама. Нам предстояло пройти примерно 90 миль на северо-восток до острова Гранд Багама, обогнуть его западную косу и достичь Крабового рифа – маленького, необитаемого острова в заливе, расположенного на расстоянии примерно 10 км от аэропорта Гранд Багама.

При подходе к Гранд Багама направление ветра изменилось, нам пришлось снять спинакер и перейти на курс фордевинд, из-за чего скорость яхты немного уменьшилась.

Наконец яхта обогнула косу острова и приблизилась к Крабовому рифу. Время хода от Бимини до Крабового рифа составило примерно четыре с половиной часа. К концу дня мы встали на якорь у юго-западной оконечности рифа. Начинаясь второй, самый важный этап нашей экспедиции – поиски Змеиного озера и зарытого пиратского клада.

Ночь прошла спокойно, в целях безопасности был включен клотиковый огонь на топе мачты и дополнительные фонари, освещающие корпус яхты. Специальный дат-



чик контролировал отсутствие дрейфа яхты, стоящей на якоре.

С наступлением рассвета, мы подготовили к спуску наш спасательный плот на воду, загрузив его необходимыми инструментами и снаряжением. Перемещаясь на плоту вдоль береговой линии рифа мы обследовали часть юго-западной прибрежной полосы и вскоре обнаружили удобное место для высадки на берег.

Мы высадились на берег и вытащили плот из воды подальше от линии прибоя, чтобы прилив не смог унести наш плот в открытый океан. Надев специальное снаряжение для защиты от змей, скорпионов и москитов, мы взобрались на вершину одной из скал, осмотрелись вокруг и продолжили путь вдоль прибрежной полосы, исследуя метр за метром.

Выбрав небольшую, относительно ровную площадку для привала, мы запустили радиозонд с камерой высокого разрешения, которые предусмотрительно были включены в состав снаряжения нашей экспедиции. Радиозонд был прикреплен к катушке с леской, которая позволяла производить съемку с разных высот. По данным нашей аэрофотосъемки мы обнаружили на северо-западной оконечности острова большую скальную грядку, у подножия которой было углубление, напоминающее высохшее озеро. Мы вычислили расстояние до этого места, которое оказалось чуть больше пятисот метров, высокое разрешение камеры позволило нам выбрать наиболее легкий и безопасный путь к тому месту. Через час с небольшим мы уже были у подножия скальной гряды.

Осмотр дна впадины у скалистой гряды оказался пустой тратой времени. Однако наше внимание привлек скальный выступ черного цвета у самого края гряды, который был расположен ближе всего к прибрежной полосе.

Оставаться на ночлег в этом месте было небезопасно, поэтому мы решили вернуться назад и переместить нашу яхту к северо-западной оконечности острова, вблизи найденной скальной гряды с высохшим озером. Несмотря на мангровый кустарник, растущий вдоль береговой линии, нам удалось найти небольшую бухту с песчаной отмелью, на которой можно было легко высадиться на берег, примерно в двухстах метрах напрямую от Черной скалы. Наша яхта была поставлена на якорь возле этой бухты, в нескольких десятках метров от песчанной отмели.

На следующий день мы решили продолжить наши исследования. Пробираясь сквозь заросли кактусов и мелкого кустарника мы медленно приближались к скальной грядке. Вокруг было много змей, при нашем приближении они



угрожающе шипели и уползали в заросли или скрывались в щелях между скальными обломками.

Чтобы проверить наши предположения, я приблизился вплотную к скале и встал лицом на северо-запад. По компасу мы определили примерное направление тени от восходящего солнца и прочертили мысленно линию до начала прибрежной полосы. От подножия Черной скалы до прибрежной полосы было немногим более 200 метров, покрытых зарослями кактусов и дикого винограда, а вся прибрежная полоса, вплоть до уровня воды, была покрыта сплошным мангровым кустарником.

Осторожно ступая между обломками скал, мы стали продвигаться по прочерченному нами пути. Джон достал полевой бинокль и стал осматривать окрестность вдоль нашего движения и обнаружил впадину, похожую на небольшой овраг, а рядом — небольшое возвышение

в виде холма, покрытого колючими кактусами, алоэ и диким виноградом.

Мы направились к холму, с трудом расчищая путь, и вскоре оказались перед грудой скальных обломков, которая кишела змеями. Высовывая свои черные раздвоенные язычки, они угрожающе шипели и делали предупреждающие броски в нашу сторону. Из приоткрытой пасти сочилась ядовитая слюна и капала на камни, оставляя на них чёрные пятна.

Вскоре пространство перед холмом вплоть до оврага было нами расчищено, мы работали не покладая рук в надежде найти вход в пещеру, который как мы полагали, должен был быть где-то вблизи этого холма. И наши надежды оправдались. Я продолжал расчищать поляну перед холмом, а Джон переместился к оврагу, упорно расчищая заросли. Когда овраг был уже наполовину расчищен, мы увидели аккуратно уложенные каменные плиты, наподобие ступенек, которые упирались в большую известняковую глыбу, которая неизвестным образом оказалась среди гранитных обломков.

С большим трудом мы сдвинули ее в сторону. Оказалось, что она закрывала вход в небольшую карстовую пещеру-грот, которая была почти полностью заполнена водой. По счастливому стечению обстоятельств, наша новая стоянка яхты была совсем рядом с этом гротом, но с яхты увидеть грот было невозможно, из-за того, что он был полностью скрыт мангровыми зарослями.

Теперь нам оставался последний шаг — дожждаться отлива, и в свободном от воды гроте найти место, где был спрятан клад. Джон посмотрел на часы, до начала времени отлива оставалось всего полчаса. Мы приготовили инструмент для копания, и как только начался отлив — проникли вглубь грота. Высота грота была немногим более



полутора метров, поэтому приходилось передвигаться в полусогнутом положении. В задней стенке грота была ниша, заваленная камнями, очевидно искусственного происхождения. Мы расчистили эту нишу от камней и наконец-то увидели то, что так долго искали.. В нише было вертикальное углубление, в котором мы обнаружили два тяжелых, окованных железом, сундука, на обоих сундуках висели массивные ржавые замки. Не теряя времени мы с большим трудом вытащили эти сундуки из ниши и перетащили их к выходу грота. Затем прорубили выход в мангровых зарослях, чтобы подогнать плот к этому выходу и погрузить найденные вещи.

Пока я подтаскивал сундуки в выходу грота, Джон решил вплавь добраться то песчанной отмели, на которую был вытасчен сегодня утром наш надувной плот, чтобы пригнать его для погрузки. К нашему счастью, песчаная отмель, на которой мы высадились утром, и наша яхта на якоре — находились всего в десятке метров от найденного грота.



Вскоре плот был уже у самого выхода грота и мы начали погрузку. Было решено перевозить сундуки по отдельности, учитывая размеры надувного плота. С большим трудом нам удалось погрузить первый сундук на плот и вскоре он причалил к корме нашей яхты. Мы подцепили первый сундук кормовым подъемником и перетаскивали его на кокпит. Примерно через полчаса был поднят на борт яхты и второй сундук.

Без особого труда нам удалось открыть сундуки, один из них был доверху наполнен золотыми монетами и слитками, а в другом были уникальные ювелирные изделия – несколько золотых кубков, ожерелья, кольца, множество разных украшений. На дне второго сундука были аккуратно уложены два пистоля инкрустированные золотом и серебром, кошелек из старой потертой кожи, в котором было множество изумрудов, рубинов и других драгоценных камней.

Мы ликовали, наша экспедиция, в успех которой верили немногие из наших друзей и знакомых, успешно завер-

шилась!. Остаток дня мы провели за праздничным ужином, и пораньше легли спать. А утром следующего дня «Магнолия» снялась с якоря и направилась в обратный путь, имея на борту двух счастливых путешественников и ценный груз.

Обратный путь оказался немного длиннее, чем предполагалось. Большую часть пути «Магнолия» шла крутым бейдвиндом с гротом, взятым на три планки рифов. Ход яхты уменьшился из-за постоянной лавировки.

По прибытии в Маями, в присутствии специальных представителей таможенной службы местного аэропорта, нами была составлена опись содержимого обоих сундуков, которые затем специальным контейнером были отправлены в адрес Королевского Географического Общества. Через пару недель состоялось заседание специального комитета по исследованиям, на котором нам были вручены престижные золотые медали Общества, а также гранты на продолжение поисков пропавших страниц дневника сэра Генри Веллингтона. Но это уже совсем другая история..

Искренне Ваш,

Капитан Джошуа А. Крук
Инвернесс, Северо-Западный Хайлендс
Шотландия

ПРИМЕЧАНИЯ

Все имена и события вымышлены, любые совпадения с реальными людьми и событиями случайны.

Книга публикуется в авторской орфографии и пунктуации.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

Стандартная лицензия Pixabay License
(www.pixabay.com)

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	4
ЧАСТЬ 1 – ДНЕВНИК	6
ЧАСТЬ 2 – КАРТА	14
ЧАСТЬ 3 – СОКРОВИЩА	17
ПРИМЕЧАНИЯ	27
ИЛЛЮСТРАЦИИ	27

Виктор Харемов

Дневник капитана Веллингтона

В подвале старого заброшенного особняка найдена шкатулка с дневником и картой, на которой указано место, где зарыт клад. Новый владелец карты, вместе со своим приятелем организуют экспедицию в надежде найти таинственные сокровища пиратов, спрятанные на одном из затерянных островов в океане..

ISBN 978-5-0059-2493-3



Rideró

Rideró.ru – издай
книгу бесплатно!