

A large three-masted sailing ship with white sails is shown on a turbulent sea. The ship is viewed from a low angle, looking up at the masts and sails. The sky is filled with dramatic, golden light from a setting or rising sun, with dark clouds. The water is dark and choppy, with white foam from the ship's wake. The overall mood is epic and adventurous.

Виктор Харебов  
Сергей Харебов

Записки  
капитана Крука

**ВИКТОР ХАРЕБОВ  
СЕРГЕЙ ХАРЕБОВ**

# **ЗАПИСКИ КАПИТАНА КРУКА**

**О плаваниях в дальних морях, странных  
встречах и разных морских приключениях**

Шрифты предоставлены компанией «ПараТайп»

© Виктор Харебов, 2026

© Сергей Харебов, 2026

«Записки капитана Крука» – это сборник морских рассказов о дальних плаваниях, штормах, странных встречах, пиратах и портовых тавернах. Эти истории записаны от лица моряков, капитанов и случайных свидетелей морской жизни. В них есть приключения, опасности, много ветра, соли и дальних дорог. Это истории о море, судьбе, удаче и людях, которые выбрали жизнь под парусами.

12+

# ОГЛАВЛЕНИЕ

[Записки капитана Крука](#)  
[Обращение капитана Крука к читателям](#)  
[Тень над проливом Баркли](#)  
[Золото мыса Бурь](#)  
[Последний рейс «Астории»](#)  
[Порт, которого нет на карте](#)  
[Контракт через океан](#)  
[Карта старого штурмана](#)  
[Город ветров](#)  
[Долг капитана](#)  
[Остров, где ломаются компасы](#)  
[Письма, которые не дошли](#)  
[Наследник Моргана](#)  
[Сломанный хронометр](#)  
[Пираты против преисподней](#)  
[Кровь Багамских отмелей](#)  
[Тайна компаса Магеллана](#)  
[Регата черного флага](#)  
[Заключение](#)

# ОБРАЩЕНИЕ КАПИТАНА КРУКА К ЧИТАТЕЛЯМ

Ahoу, mateys!

Пишет вам старый капитан Джошуа Алистер Крук из Инвернесса, что стоит на холодных ветрах северных морей, где приливы приходят точно по расписанию а чайки кричат вослед уходящим людям так, будто знают о них больше, чем они сами.

Я прожил долгую жизнь и большую ее часть провел в море. Во время войны мне довелось служить на эсминце «Бристоль», и, скажу вам честно, после военных конвоев и штормов Средиземного моря человека уже трудно чем-либо удивить. А потом судьба не раз заносила меня на Карибы – в те воды, где когда-то гремели жестокие морские сражения и свирепствовали корсары и буканьеры. Но, как выяснилось позже, море умеет удивлять даже старых моряков.

Много лет спустя, уже после того как я окончательно сошел на берег и поселился в своем старом доме недалеко от Инвернесса, судьба свела меня с одной историей, которая изменила спокойное течение моей жизни. Произошло это вместе с моим давним другом Джоном Робертсоном-младшим – человеком упрямым, любознательным и, что самое опасное, совершенно не умеющим проходить мимо запертых дверей, старых карт и чужих тайн.

В одном старом особняке, предназначенном под снос, мы нашли небольшую шкатулку. В шкатулке лежали старый дневник капитана

Веллингтона, несколько разрозненных листов, карта на плотном картоне и еще кое-какие бумаги, которые на первый взгляд не представляли никакой ценности. Однако именно с этого момента началась история, о которой позже писали газеты и из-за которой нам с Джоном пришлось провести несколько лет в архивах, портах, библиотеках и, разумеется, снова в море.

Мы восстановили судьбу капитана Веллингтона, которому принадлежал этот дневник, поняли причину вырванных страниц и в конце концов нашли то, что многие искали задолго до нас, но, как видно, без должного терпения. За эту работу мы с Джоном были отмечены Британским королевским географическим обществом, что, признаться, для двух старых моряков оказалось делом неожиданным и немного забавным.

После всей этой истории я снова вернулся в Инвернесс, в свой дом у воды, где у меня есть кабинет, старый стол, несколько карт на стенах, морской сундук, полный бумаг и журналов, и подвал с большим запасом бутылок ямайского и пуэрториканского рома – того самого рома, который, если верить старым морским байкам, так любил легендарный моряк Билли Бонс.

И вот совсем недавно я получил письмо от Джона Робертсона. В письме он писал, что одно весьма влиятельное британское издательство предложило нам подумать о книге – не о той истории со шкатулкой, а о другом. О морских путешествиях, старых рассказах, странных происшествиях, тайнах и историях моряков, записи которых, как он справедливо заметил, уже много лет лежат у меня в сундуке без всякой пользы для человечества.

Я подумал над его предложением, налил себе немного рома, открыл сундук и достал первую тетрадь. Потом вторую. Потом связку писем. И понял, что историй там хватит не на одну книгу.

Все эти истории рассказывали разные люди – моряки, капитаны, портовые рабочие, случайные попутчики. Я лишь переписал их, стараясь ничего не менять, потому что море не любит, когда его истории пересказывают неправильно.

Так и появились эти записи, которые вы сейчас начинаете читать.

Здесь не все будет правдой, но и вымыслом это назвать нельзя. Море не любит, когда о нем врут, но и всей правды оно тоже никогда

не рассказывает.

Поэтому будем считать, что все написанное дальше – это просто записки старого капитана, который слишком долго прожил на свете, слишком много видел и теперь иногда по вечерам открывает свой сундук и читает старые тетради.

Если вам нравятся море, дороги, старые карты, странные истории и люди, которые однажды вышли из одного порта, а вернулись уже совсем другими, – тогда, пожалуй, нам с вами по пути.

Ну а теперь перевернем страницу и начнем первую историю.

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

# ТЕНЬ НАД ПРОЛИВОМ БАРКЛИ

Me hearties! ... Но это уже не мои слова, а слова из старого журнала, лежащего передо мной на столе. Тетрадь эта потемнела от времени, края страниц словно обожжены солью и ветром, а на внутренней стороне обложки аккуратным почерком выведено:

*«Судовой журнал. Капитан Генри Блэквуд.»*

История, которую вы сейчас прочтете, записана им самим. Я лишь иногда буду вставлять пояснения, но в целом оставляю все так, как было написано много лет назад.

...Мы вышли из Виктории ранним утром, когда гавань еще только просыпалась, и редкие лодки рыбаков скользили по воде, не оставляя почти никакого следа. Небо было низкое, серое, и казалось, что мачты кораблей упираются прямо в облака. Ветер дул с запада ровный и спокойный, как раз такой, какой нужен для хорошего перехода. Если бы не цель нашего рейса, можно было бы назвать этот выход в море приятной прогулкой.

Мой первый помощник Харрис стоял у штурвала и смотрел на воду так, будто ожидал увидеть там что-то неприятное.

– Не нравится мне этот рейс, капитан, – сказал он наконец. – Слишком уж хорошо платят за простую проводку через пролив.

– Харрис, – ответил я, – ты всегда говоришь, что тебе не нравится рейс, когда он начинается, и всегда не хочешь сходить на берег, когда он заканчивается.

– Это потому, что море честнее людей, – проворчал он. – А люди, которые платят вперед, обычно что-то недоговаривают.

Я не стал спорить, потому что за годы плаваний убедился, что Харрис чаще оказывается прав, чем хотелось бы.

Наше судно, бриг «Мэри Джейн», было старым, но надежным кораблем. Он скрипел на волне, как старый дом на ветру, и команда шутила, что если однажды корабль перестанет скрипеть, значит, он окончательно умер. Паруса были латаны-перелатаны, но держали ветер отлично, а боцман Макриди знал каждую веревку на борту так, как некоторые люди не знают улиц своего родного города.

К полудню ветер усилился, он был свежим, но устойчивым. Харрис шагнул на шканцы и бросил коротко:

– Lay out! – Лечь на рей!

Матросы бесшумно, но быстро рассредоточились по своим местам. Босые ноги скользили по влажному такелажу, руки привычно находили нужные снасти. Тишина стояла такая, что слышно было, как потрескивают блоки под тяжестью парусов.

Матросы работали быстро, и вскоре над палубой раздалась старая песня, которую всегда пели, когда тянули снасти:

Way, haul away, we'll haul away together,  
Way, haul away, we'll haul away Joe!  
Through wind and rain and dirty weather,  
Way, haul away, we'll haul away Joe!

Старый боцман Макриди отбивал ритм ногой и ворчал:

– Пойте громче, бездельники! Парус сам себя не поднимет!

Песни на корабле – дело важное. Без них работа идет в два раза медленнее.

Пели не очень стройно, зато громко, и работа шла быстро.

– Clear to set the sail! – Приготовиться!

– Aye aye, sir! – Есть!

Снасти заскрипели, паруса зашевелились, готовые взлететь вверх.

– Hoist the foresail! – Фок поднять!

– Hoisting! – Поднимаю!

Фал заходил в руках. Через мгновение фок уже полоскался на ветру, и тут же:

- Belay! – Закрепить!
- Belayed! – Есть!
- Hoist the mainsail! – Грот!
- Hauling! – Выбираю!

Матросы налегли всем телом. Парус пополз вверх, тяжелый, упрямый, но фал не отпускали, пока грот не встал на место.

- Belay! – Крепи!
- Belayed! – Закреплено!

Капитан махнул рукой в сторону носа:

- Set the jib! – Кливер!
- Aye aye! – Есть!

Кливер взлетел как лезвие – острый, быстрый. И сразу следом:

- Trim the sheets! – Шкоты выбирать!
- Trimming! – Выбираю!

Судно дрогнуло, накренилось и рвануло вперед.

- Man the sheets! – По местам!
- Manned! – Есть!

Капитан оглянулся на марс, где уже сидел впередсмотрящий, и бросил последнее:

- Lookout aloft!

Сверху молча махнули рукой. Все было сделано.

К вечеру небо стало еще ниже, а впереди показалась серая полоса – туман. Это был тот самый туман, о котором нас предупреждали в порту. Пролив Баркли всегда славился туманами, странными течениями и рифами, которые на старых картах были отмечены, а на новых почему-то иногда оказывались в другом месте.

Я разложил карту на штурманском столе и долго смотрел на узкий проход между берегами. Когда-то это был оживленный путь, но потом несколько кораблей разбились о рифы, потом кто-то пропал без вести, и постепенно капитаны начали обходить это место стороной. Но торговые компании всегда ищут короткие пути, и рано или поздно кто-нибудь снова решает проверить старые маршруты.

- Входим в пролив Баркли, – сказал Харрис.

Я приказал уменьшить ход, выставить вперед наблюдателя с лотом и идти осторожно, постоянно проверяя глубину. Вода здесь вела себя странно: то глубина резко уменьшалась, то снова

увеличивалась, и казалось, что под нами не морское дно, а какая-то огромная каменная лестница.

Туман сгущался медленно, но упорно, и вскоре берега исчезли, потом исчезла и линия горизонта, и мы оказались словно внутри серого пузыря, где не было ни неба, ни моря – только влажный холодный воздух и скрип снастей.

Ночью меня разбудил стук в дверь каюты. Это был Харрис.

– Капитан, вам лучше выйти на палубу, – сказал он тихо.

Когда я вышел, первое, что я увидел, был туман, освещенный нашими фонарями, а потом я заметил темный силуэт впереди по курсу. Это был корабль. Он стоял неподвижно и не подавал никаких сигналов.

Мы дали сигнал колоколом, потом фонарем, но ответа не было. Тогда я приказал подойти ближе. Когда мы приблизились, стало видно, что это старый парусник, гораздо старше нашего брига. Его паруса были убраны, снасти натянуты, и он выглядел так, будто команда только что покинула палубу на несколько минут.

Мы спустили шлюпку и втроем – я, Харрис и боцман – переправились на тот корабль. На корме можно было разобрать название – «Аугога». Палуба была пустая. Ни души. Но все было на своих местах: канаты аккуратно уложены, люки закрыты, якорная цепь натянута.

Мы вошли в каюту капитана. На столе лежал журнал, открытый на последней странице. Чернила еще не совсем выцвели, и запись была сделана недавно.

В журнале было написано, что корабль уже несколько дней стоит в тумане, что команда слышит ночью колокол, но вокруг нет ни одного судна, и что люди начинают нервничать. Последняя запись заканчивалась словами о том, что если туман не рассеется, капитан попытается выйти из пролива на рассвете.

Но рассвет, видимо, так и не наступил для этой команды.

Мы обошли весь корабль, заглянули в каюты, в камбуз, в трюм. Все было на месте. В камбузе стояла посуда, в каютах лежали вещи, в одном месте на столе лежала незаконченная партия в карты. Но людей не было.

– Капитан, – сказал боцман тихо, – мне это совсем не нравится.

Я не ответил, потому что и сам не мог понять, что могло заставить всю команду покинуть корабль, не забрав с собой ни вещей, ни шлюпок.

Когда мы вернулись на «Мэри Джейн», туман стал еще гуще, и звуки в нем разносились странно — иногда казалось, что кто-то говорит совсем рядом, а на самом деле это был матрос на корме.

Около полуночи мы услышали колокол. Он звонил медленно, через равные промежутки, и звук был такой, будто колокол висит на большом корабле. Но вокруг был только туман.

Команда собралась на палубе, и никто не смеялся и не шутил. Даже боцман молчал.

— Может, это тот корабль, «Аугога», — сказал кто-то.

— У них колокол не звонил, — ответил Харрис.

Колокол звонил долго, потом стих, и наступила такая тишина, что было слышно, как вода капает с реев.

На следующую ночь мы снова увидели корабль. Он вышел из тумана совершенно бесшумно и прошел мимо нас на расстоянии кабельтова. Это был старый парусник с темным корпусом. На палубе стояли люди. Они не двигались и не разговаривали. Просто стояли и смотрели на нас.

Ни одного огня на корабле не было, но мы все равно видели его силуэт и людей на палубе. Он прошел мимо и исчез в тумане так же тихо, как появился.

— Капитан, — сказал Харрис после долгого молчания, — скажите, что это был туман.

— Если это был туман, — ответил я, — то это был самый странный туман, который я видел в жизни.

Наутро туман начал рассеиваться, и вскоре мы увидели открытое море впереди. Когда мы вышли из пролива, команда оживилась, люди начали разговаривать громче, кто-то даже запел. Напряжение последних дней уходило.

Я стоял у штурвала и смотрел на карту пролива Баркли. На карте это место выглядело совсем обычным узким проходом между берегами. Но я знал, что не все места на карте можно понять, просто глядя на бумагу.

Харрис подошел ко мне и долго молчал, потом сказал:

– Капитан, вы ведь тоже видели тот корабль?

– Да, видел.

– Тогда что это было?

Я сложил карту и сказал:

– Харрис, за свою жизнь я понял одну вещь. Море очень старое. Старше всех наших карт, старше наших кораблей и, наверное, старше наших историй. И иногда мы плывем не только по воде, но и по тому, что было задолго до нас. Может быть, в этом проливе просто иногда пересекаются разные времена.

Мы вышли из пролива к вечеру.

Когда открытое море показалось впереди, вся команда вздохнула с облегчением.

Харрис подошел ко мне.

– Капитан, вы ведь тоже это видели?

– Да.

– Тогда что это было?

Я посмотрел на карту пролива Баркли и сказал:

– Харрис, за свою жизнь я понял одну вещь. Море – очень старое. И иногда мы плывем не только по воде, но и по времени.

Харрис ничего не ответил, но после этого разговора я заметил, что он больше никогда не предлагал идти через пролив Баркли, даже если это могло сократить путь на несколько дней...

В конце журнала капитан Блэквуд сделал короткую запись, уже после выхода в открытое море. Он написал, что не знает, что именно они видели в проливе, но уверен, что некоторые морские пути лучше оставлять забытыми, потому что море не любит, когда люди слишком настойчиво пытаются узнать его тайны.

На этом запись заканчивается, но, зная моряков, я почти уверен, что эту историю еще долго рассказывали в портах, каждый раз добавляя к ней что-нибудь новое, потому что море и память людей устроены одинаково – и там и там со временем появляются новые глубины.

# ЗОЛОТО МЫСА БУРЬ

История эта записана в одной толстой тетради в кожаном переплете, на внутренней стороне которого аккуратно выведено: «Карибское море. Разные рейсы и заметки». Судя по почерку, записи делались в разные годы, иногда на берегу, иногда прямо в море. Я переписываю ее почти без изменений, потому что капитан Генри Блэквуд умел рассказывать так, будто человек сам стоит на палубе и слышит ветер в снастях, скрип мачт и плеск воды о борт.

...Началось все в порту Кингстон на Ямайке, в тот сезон, когда жара такая, что смола на палубе становится мягкой, а ром в стакане кажется теплым, даже если его только что достали из трюма. Мы стояли там уже третью неделю, ожидая груз сахара и рома для отправки на север, когда ко мне пришел человек по имени мистер Хадсон. Он был одет слишком хорошо для моряка и слишком просто для богатого плантатора, а значит, скорее всего, занимался чем-то средним между торговлей и авантюрами.

Он попросил разрешения подняться на борт, осмотрел палубу, мачты, такелаж, поговорил с боцманом, потом вернулся ко мне в каюту и сказал, что ищет человека, который согласится доставить экспедицию к одному острову, который на старых картах назывался мыс Бурь. Когда он развернул карту, я сразу понял, о каком месте идет речь. Этот остров имел дурную славу. Там часто штормило, вокруг были рифы, а течения менялись так быстро, что даже опытные капитаны старались держаться от него подальше.

Когда он сказал слово «золото», я сначала даже не удивился. За свою жизнь я слышал столько историй про клады, что перестал

верить им примерно после десятой. Но мистер Хадсон говорил спокойно, без лишнего пафоса, и показал мне старые записи, копии судовых журналов и карту с пометками. Судя по документам, испанский галеон действительно разбился у этого острова много лет назад, и часть команды успела спрятать груз на берегу.

Я долго думал, прежде чем согласиться, но в конце концов решил, что если держаться осторожно и не позволять никому командовать кораблем, кроме меня, то рейс может закончиться благополучно.

Мы вышли из Кингстона через неделю. Погода была хорошая, ветер попутный, и корабль шел легко. Матросы работали на реях и пели старую песню, под которую всегда тянули снасти:

Leave her, Johnny, leave her,  
Oh leave her, Johnny, leave her,  
For the voyage is long and the winds don't blow,  
And it's time for us to leave her.

Через несколько дней мы встретили в море старый бриг, и его капитан, узнав наш курс, крикнул через рупор, чтобы мы держались подальше от восточного берега острова, потому что там рифы и сильный прибой. Потом он добавил странную фразу, что у мыса Бурь всегда больше людей, чем кажется на первый взгляд. Мы не поняли, что он имел в виду, но слова его запомнили.

Когда остров появился на горизонте, небо уже начинало темнеть, и ветер усиливался. Мы обошли остров с подветренной стороны и нашли бухту, где можно было стать на якорь на безопасном расстоянии от рифов. Я специально приказал отдать якорь подальше от берега, чтобы даже в шторм корабль не сорвало на камни. Это решение потом, как оказалось, спасло нам не только корабль, но и, возможно, жизни.

На следующий день мы высадились на берег на двух шлюпках. Остров был мрачный, с черным песком и серыми скалами. Растительность была редкая, и ветер постоянно свистел между камнями. Мы несколько дней искали место, отмеченное на карте, и наконец нашли пещеру в скале.

Внутри пещеры, в глубине, мы обнаружили старый сундук, обитый железом. Когда его открыли, внутри действительно оказалось золото – монеты, украшения, серебряная посуда. Люди Хадсона сразу начали радоваться и спорить, сколько там может быть и как они будут делить.

Но неприятности начались, когда мы вышли из пещеры. На берегу стояли вооруженные люди. Их было человек десять, и они явно пришли не за прогулкой. Судя по виду, это были пираты или контрабандисты, которые тоже знали про клад и просто ждали, пока кто-то сделает за них всю работу.

Их капитан вышел вперед и сказал, что золото теперь принадлежит им, а если мы не согласимся, то они заберут и золото, и наш корабль. Ситуация была неприятная, потому что мы были на берегу, а корабль стоял на якоре в бухте.

Но именно здесь нам помогло то, что я поставил корабль на безопасном расстоянии от берега. Пираты пришли на маленьких лодках и вытащили их на песок, потому что прибой у острова был очень сильный. Если бы начался шторм или усилился ветер, их лодки могло разбить о камни.

На нашем корабле оставались вахтенные, и у них была подзорная труба. Они видели все, что происходило на берегу. Когда они поняли, что нас окружили вооруженные люди, они сразу зарядили носовую пушку и дали предупредительный выстрел в сторону пиратов. Я услышал выстрел и понял, что команда видит нас и готова помочь.

Я посмотрел на пиратского капитана и сказал:

– Вы слышали выстрел? Это мой корабль. Он стоит на глубине, где ваши лодки не смогут подойти во время прибоя. Если начнется стрельба, мои люди откроют огонь по вашим лодкам, и вы останетесь на этом острове без возможности уйти.

Пират посмотрел на море, потом на свои лодки, потом снова на нас. В этот момент ветер усилился, и волны начали сильнее бить в берег. Одна из их лодок уже начала подпрыгивать на камнях.

– Похоже, море сегодня не на вашей стороне, – сказал я.

Он долго молчал, потом сплюнул на песок и сказал:

– Забирайте свое золото. Но если мы еще встретимся в море, капитан, разговор будет другой.

Они начали быстро сталкивать лодки в воду и уходить от берега, пока прибой не стал еще сильнее.

Мы погрузили сундук на шлюпки и вернулись на корабль. Когда мы поднялись на борт, боцман сказал:

– Капитан, хорошо, что вы поставили корабль подальше. Иначе сейчас бы мы разговаривали уже не так спокойно.

Вечером поднялся шторм. Волны были большие, но корабль стоял на глубине и спокойно держался на якоре. Я смотрел на берег через подзорную трубу и думал о пиратах. Если они не успели уйти вовремя, им пришлось бы очень плохо.

Ночью матросы пели тихую песню, потому что в шторм люди всегда поют тише, будто не хотят мешать морю:

Rolling down to old Maui,  
Me boys, rolling down to old Maui,  
We're homeward bound from the Arctic ground,  
Rolling down to old Maui.

Через два дня шторм закончился, и мы снялись с якоря и взяли курс на Ямайку. Золото лежало в трюме, команда была цела, корабль был цел, и я считал, что рейс закончился удачно.

В конце этой записи капитан Блэквуд написал, что золото мыса Бурь действительно существует, но каждый клад охраняется не только людьми, но и морем. И если капитан хочет вернуться домой, он должен помнить, что самое ценное на корабле – это не золото в трюме, а люди на палубе.

# ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС «АСТОРИИ»

Эта история записана в журнале более аккуратным почерком, чем предыдущие, и по записям видно, что делали их уже не во время рейса, а позже, по памяти, когда все уже закончилось. В начале записи стоит короткая фраза: «Иногда корабли помнят больше, чем люди». После этой фразы и начинается рассказ.

...Я получил предложение перегнать старый пассажирский пароход из Ливерпуля в Гамбург, где его должны были разобрать на металл. Работа была простая, хотя и скучная: старый корабль, минимальная команда, переход через Северное море – ничего особенного. Такие рейсы капитаны обычно не любят, потому что в них нет ни торговли, ни дальних путешествий, ни настоящей работы. Просто ведешь старый корабль в его последний порт.

Корабль назывался «Астория». Когда я впервые увидел его у причала, мне показалось, что он похож на старого человека в хорошем костюме. Корпус был еще крепкий, надстройки аккуратные, но краска выцвела, а в иллюминаторах было темно. Когда-то это был пассажирский лайнер, и, судя по фотографиям в порту, на нем плавали богатые пассажиры, играла музыка, люди гуляли по палубам и пили шампанское. Теперь на палубах гулял только ветер.

Мне передали документы, список команды и ключи от кают. Команда была небольшая: мой первый помощник Тейлор, механик О'Брайен, боцман Ларсен и еще несколько матросов. Для такого большого корабля людей было очень мало, и поэтому «Астория» казалась пустой.

Когда мы впервые поднялись на борт, звук наших шагов разносился по коридорам так, будто мы были в пустом театре. В кают-компании стояли столы, на стенах висели старые фотографии корабля в лучшие годы, на одной из них я увидел подпись: «Астория. Первый рейс. 1928 год».

– Красивый был корабль, – сказал боцман Ларсен, рассматривая фотографию. – Жалко такие резать на металл.

– Все корабли когда-нибудь режут, – сказал механик. – Одни раньше, другие позже.

В тот же день мы начали готовиться к выходу. Проверили машины, рулевое, якоря, навигационные огни. Все работало, хотя и не без скрипа. Машины гудели низко и тяжело, как старый орган.

Мы вышли из Ливерпуля утром. Погода была пасмурная, море спокойное. Когда мы прошли маяк и вышли в открытое море, я оглянулся на корабль и подумал, что он идет очень тихо, почти без волн, будто не хочет тревожить воду.

Первые два дня рейса прошли спокойно. Команда несла вахты, механик следил за машинами, боцман проверял палубу. Но на второй день вечером Тейлор пришел ко мне и сказал:

– Капитан, у нас странность.

– Какая еще странность?

– Я только что прошел по пассажирским палубам. Там кто-то включил свет в коридоре.

– Может, кто-то из матросов ходил.

– Я проверил. Все на местах.

Я не придавал этому большого значения и сказал, что, наверное, кто-то просто забыл выключить свет. Но ночью я сам пошел по кораблю и увидел, что свет действительно горит в одном из коридоров. Когда я подошел ближе, лампа начала мигать, а потом погасла.

На следующий день механик сказал, что ночью слышал шаги над машинным отделением, хотя там никого не должно было быть.

– Может, это трубы стучат, – сказал я.

– Нет, капитан, – ответил он. – Я двадцать лет слушаю, как стучат трубы. Это были шаги.

На третий день мы нашли открытой одну из пассажирских кают. В каюте стояли два кресла, столик, на стене висело зеркало. На столике лежала старая газета. Судя по дате, газета была двадцатилетней давности.

– Кто-то здесь был, – сказал Тейлор.

– Или дверь плохо закрыта, – ответил я.

Но вечером произошло то, после чего даже боцман перестал шутить. Один из матросов прибежал и сказал, что видел человека на верхней палубе. Мы поднялись туда, но никого не нашли. Только ветер и пустые шезлонги, прикрученные к палубе.

Ночью я не спал и решил пройтись по кораблю. Когда я шел по пассажирскому салону, мне показалось, что я слышу музыку. Очень тихо, как будто издали. Я остановился и прислушался. Музыка звучала несколько секунд, потом исчезла.

На следующий день я нашел в старом шкафу в кают-компании папку с документами и газетными вырезками. Там была статья о «Астории». Оказалось, что много лет назад на этом корабле произошел пожар во время рейса. Пожар быстро потушили, но несколько пассажиров погибло от дыма. После этого корабль отремонтировали и он еще долго ходил, но репутация у него уже была плохая. Пассажиры говорили, что ночью слышат шаги в коридорах и музыку в салоне, когда там никого нет.

Я не рассказал команде об этой статье, но, кажется, они и без меня начали что-то подозревать.

В ту ночь случилось самое странное. Среди ночи Тейлор постучал ко мне и, едва я открыл дверь своей каюты, сказал:

– Капитан, вы должны это увидеть.

Мы поднялись на верхнюю палубу. В салоне, где стоял старый рояль, горел свет. Когда мы вошли, свет погас. Но крышка рояля была открыта.

Я подошел к роялю и коснулся клавиш. Один звук тихо прозвучал в пустом салоне и долго не затихал.

– Капитан, – тихо сказал Тейлор, – мне не нравится этот корабль.

Я посмотрел на длинный пустой салон, на старые кресла, на окна, за которыми было темное море, и сказал:

– Тейлор, корабли, как люди. У них тоже есть прошлое. И некоторые корабли не любят, когда их отправляют на слом.

На следующий день туман опустился на море, и «Астория» шла в тишине, как призрак. Команда говорила тихо, никто не смеялся, и все старались держаться ближе друг к другу.

Вечером боцман сказал мне:

– Капитан, я плавал на многих кораблях. Старых, новых, плохих и хороших. Но этот корабль будто вспоминает что-то. И нам лучше довести его до порта побыстрее.

Мы увеличили ход, насколько позволяли машины. Ночью снова слышали шаги и музыку. Но теперь никто уже не удивлялся.

Когда утром показался берег, вся команда вышла на палубу. Даже механик поднялся из машинного отделения.

– Никогда не думал, что буду рад видеть Гамбург, – сказал боцман.

Мы вошли в порт медленно. Когда буксиры подвели нас к причалу, машины остановились, и на корабле стало очень тихо. Такая тишина бывает только тогда, когда корабль понимает, что больше никуда не пойдет.

Я последним сошел с «Астории». Перед тем как уйти, я оглянулся на палубы, на окна салона, на мостик. Мне показалось, что в одном из окон мелькнул свет, будто кто-то прошел по коридору.

Я не стал никому об этом говорить.

В журнале я записал только одну фразу: «Мы довели ее до последнего порта. И, кажется, она этого ждала».

После этого рейса я еще много лет ходил в море, но ни один корабль больше не казался мне таким живым, как старая «Астория», которая в свой последний рейс шла так тихо, будто не хотела разбудить воспоминания...

# ПОРТ, КОТОРОГО НЕТ НА КАРТЕ

Эта история, судя по записям в журнале, произошла во время перехода через южную часть Атлантики. В начале записи капитан написал только одну фразу: «Не все порты отмечены на картах, но некоторые из них ждут корабли годами». После этой фразы начинается сам рассказ.

...Мы шли на юг уже почти две недели. Погода сначала была хорошая, ветер ровный, море спокойное, и рейс обещал быть самым обычным. Груз у нас был простой – ящики с инструментами, ткани, несколько бочек вина и почта для колонии на южном побережье. Команда была небольшая, но опытная, и я рассчитывал дойти без приключений.

На шестнадцатый день плавания барометр начал падать. Старый боцман Ларсен посмотрел на небо и сказал:

– Капитан, будет шторм. И не маленький.

К вечеру ветер усилился, а ночью начался настоящий шторм. Волны шли через нос, вода заливала палубу, снасти гудели, как натянутые струны. Мы убрали лишние паруса и оставили только штормовые.

– Держать курс! – кричал мой помощник Вильям Барнс рулевому. – Не давать волне бить в борт!

Шторм длился почти двое суток. Мы почти не спали, только менялись у штурвала и у помп. На вторую ночь ветер стал таким

сильным, что корабль иногда ложился на борт, и казалось, что он уже не поднимется.

На рассвете второго дня шторм начал стихать, но туман опустился такой густой, что с носа не было видно кормы. Мы шли медленно, почти наугад, ориентируясь только по компасу и по волне.

— Капитан, — сказал Барнс, — по расчетам мы должны быть в открытом море. Но глубина уменьшилась.

Я приказал бросить лот. Глубина действительно была меньше, чем должна была быть.

— Земля где-то рядом, — сказал боцман.

Но на карте в этом месте не было никакой земли.

Туман начал рассеиваться ближе к полудню, и впереди показался берег. Сначала мы увидели скалы, потом узкий проход, а за ним — бухту. В бухте стояли дома, причалы и несколько старых кораблей.

— Что за черт... — сказал Барнс. — Этого порта нет на карте.

Я снова разложил карту и проверил координаты. Все совпадало. Но на карте было только море.

— Может, это новый порт, — сказал механик.

— Новые порты не появляются в тумане после шторма, — ответил боцман.

Мы осторожно вошли в бухту. У причала стояли люди и смотрели на наш корабль так, будто ждали нас.

Когда мы бросили якорь, к нам подошла лодка. В лодке был старик в длинном плаще и двое молодых моряков.

Старик поднялся на борт и сказал:

— Добро пожаловать, капитан. Мы ждали вас.

Я удивился и спросил:

— Вы ждали нас? Но мы не сообщали о прибытии.

Старик улыбнулся и сказал:

— В этот порт корабли приходят не по расписанию.

Его звали мистер Грейсон, и он представился как смотритель порта. Он сказал, что мы можем пополнить запасы воды и еды и отремонтировать все, что нужно.

Город выглядел странно. Дома были старые, но ухоженные. Люди были одеты так, будто время здесь остановилось лет тридцать назад.

В таверне, куда мы зашли вечером, висели старые морские карты и модели кораблей.

Хозяин таверны налил нам ром и сказал:

– Далеко шли?

– Через шторм, – ответил боцман.

– Все сюда через шторм приходят, – сказал хозяин.

– А потом? – спросил Барнс.

– Потом уходят, – ответил хозяин и улыбнулся.

Но улыбка у него была странная.

На следующий день я решил узнать, где мы находимся. Я снова проверил координаты, и они все еще совпадали с открытым морем.

Я спросил старика Грейсона:

– Скажите, как называется этот порт?

Он посмотрел на море и сказал:

– У него много названий. Моряки называют его по-разному.

– А на карте он почему не отмечен?

– Потому что не все порты должны быть отмечены на карте.

В тот же день мы встретили в таверне старого моряка, который сказал, что его корабль попал сюда двадцать лет назад во время шторма. Он остался здесь, потому что не хотел больше возвращаться в обычный мир.

– Здесь время идет по-другому, – сказал он. – Вы заметили, что часы у вас идут медленнее?

Я посмотрел на свои часы и не поверил – они действительно отставали почти на час.

Вечером мы вернулись на корабль. Команда говорила тихо, и никто не хотел оставаться в городе дольше, чем нужно.

– Капитан, – сказал Барнс, – мне не нравится это место.

– Мне тоже, – ответил я. – Завтра уходим.

На следующее утро мы подняли якорь. Люди на причале стояли и смотрели, как мы уходим. Старик Грейсон снял шляпу и сказал:

– Может быть, вы еще вернетесь.

– Надеюсь, нет, – ответил боцман.

Мы вышли из бухты, прошли между скалами, и снова начался туман. Когда туман рассеялся, вокруг было открытое море.

Никакой земли.

Никаких скал.

Никакого порта.

Я снова проверил карту и координаты. Мы были в том же месте, где вчера стоял город.

Но вокруг было только море.

В журнале я сделал запись: «Мы вошли в порт, которого нет на карте, пополнили запасы воды и вышли оттуда на следующий день. Я не знаю, где мы были. Но если однажды снова попаду в шторм в этих широтах, я буду внимательно смотреть в туман. Потому что некоторые порты появляются только тогда, когда корабль действительно нуждается в берегу.»

На этом запись заканчивается, но в конце страницы капитан добавил еще одну строчку, уже другим почерком, будто писал позже:

«И я до сих пор не уверен, что мы действительно оттуда ушли.»

# КОНТРАКТ ЧЕРЕЗ ОКЕАН

Эта история записана более сухо, чем предыдущие, но по записям видно, что вели этот журнал почти каждый день рейса. В начале страницы помощник капитана написал: «Иногда самый простой контракт оказывается самым опасным». И, судя по дальнейшим записям, он не преувеличивал.

...История началась в порту Галифакс, где мы стояли с грузом леса и ждали нового контракта. Осень уже подходила к концу, ветра становились холоднее, и многие капитаны старались не уходить в дальние рейсы через Атлантику до весны. Но именно в это время ко мне пришел человек по имени мистер Браун.

Он был невысокий, аккуратно одетый, говорил спокойно и смотрел прямо в глаза, как человек, который привык, что его слушают.

– Капитан Ансворт? – спросил он.

– Да, это я.

– Мне сказали, что вы беретесь за срочные рейсы и умеете держать язык за зубами.

– Моряки вообще мало разговаривают, когда в море шторм, – ответил я.

Он улыбнулся и сказал, что ему нужно срочно доставить груз в Лиссабон. Груз уже находится на складе, ящики опечатаны, документы будут готовы к вечеру, и если мы выйдем в море через два дня, он заплатит вдвое больше обычной ставки.

Когда платят вдвое больше, капитан обычно задает вопросы. Я спросил, что за груз.

– Оборудование и документы, – ответил он. – Ничего запрещенного.

– Тогда почему такая срочность?

Он немного подумал и сказал:

– Потому что есть люди, которые не хотят, чтобы этот груз прибыл в Лиссабон.

Мне это не понравилось, но он положил на стол аванс, и сумма была такой, что я понял – этот рейс все равно кто-то возьмет. Лучше уж я, чем капитан, который испугается при первом же выстреле.

Мы погрузили ящики ночью. Ящиков было около двадцати, все одинаковые, тяжелые, опечатанные. Боцман сказал, что внутри, судя по весу, металл или книги.

– Надеюсь, не пушки, – сказал он.

– Если пушки, то пусть хотя бы хорошие, – ответил механик.

Мы вышли из Галифакса через два дня. Погода была хорошая, ветер попутный, и корабль шел быстро. Первые три дня ничего не происходило, и я уже начал думать, что мистер Браун просто хотел напустить таинственности, чтобы мы шли быстрее.

Но на четвертый день мы увидели парус на горизонте. Корабль шел за нами тем же курсом.

– Может, просто совпадение, – сказал Беннет.

– Посмотрим вечером, – ответил я.

К вечеру корабль все еще шел за нами. Он держался на расстоянии, но курс не менял.

– Мне это не нравится, – сказал боцман. – Когда корабль идет за тобой целый день, значит, ему что-то нужно.

Ночью мы погасили лишние огни и изменили курс. Утром корабля не было видно. Но к полудню он снова появился.

– Похоже, они нас ищут, – сказал Беннет.

Я приказал увеличить паруса. Ветер был хороший, и мы могли идти быстрее большинства торговых судов. Но тот корабль все равно не отставал.

На шестой день к погоне присоединился второй корабль. Теперь они шли с двух сторон, стараясь держать нас между собой.

– Похоже, наш груз кому-то очень нужен, – сказал боцман.

– Или очень не нужен, чтобы мы его доставили, – ответил я.

Мы начали идти зигзагами, меняя курс, используя ветер. Несколько дней мы играли с ними в эту игру, и иногда нам удавалось оторваться, но потом они снова появлялись.

Однажды ночью начался туман. Густой, холодный, настоящий океанский туман. Я приказал погасить все огни, кроме кормового, и резко изменить курс. Мы шли в тумане почти вслепую, ориентируясь по компасу и по ветру.

— Если они войдут в туман за нами, могут налететь на нас, — сказал Беннет.

— Или потеряют нас, — ответил я.

К утру туман рассеялся, и вокруг было пустое море. Ни одного корабля.

Команда вздохнула с облегчением, но я знал, что это еще не конец.

Через два дня мы снова увидели парус. Только один, но он шел быстро.

— Упрямые ребята, — сказал боцман. — Я бы на их месте уже бросил.

— Значит, груз действительно важный, — ответил я.

В ту ночь мы открыли один из ящиков. Я решил, что имею право знать, из-за чего нас могут утопить. Внутри были металлические цилиндры и чертежи. Судя по всему, это было какое-то новое оборудование, возможно, военное или инженерное.

— Теперь понятно, — сказал Беннет. — За такое и погоню устроят.

На следующий день ветер усилился, и начался шторм. Но в этот раз шторм был на нашей стороне. Наш бриг был легкий и быстрый, а преследующий корабль был больше и тяжелее.

Мы шли под штормовыми парусами, и волны иногда закрывали нам горизонт. Я стоял у штурвала вместе с рулевым, и вода била в лицо так, что невозможно было открыть глаза.

— Держать курс! — кричал я. — Если выдержим ночь, оторвемся!

Ночью мы потеряли их из виду.

Шторм продолжался еще день, а потом стих. Когда небо очистилось, вокруг было только море и чайки. Мы шли одни.

Через неделю показались берега Португалии. Когда мы вошли в Лиссабон, я впервые за весь рейс спокойно выспался.

Мы выгрузили ящики ночью. Мистер Браун был уже там. Он заплатил оставшуюся сумму и сказал:

– Вы не представляете, капитан, насколько важен был этот груз.

– Представляю, – ответил я. – За нами пол-океана гонялись.

Он улыбнулся и сказал:

– Иногда через океан перевозят не просто груз. Иногда перевозят будущее.

Я не стал спрашивать, что он имел в виду. Моряку иногда лучше не знать, что он перевозит.

В журнале капитан Ансворт написал в конце этой истории:

«Мы доставили груз через океан, хотя за нами шли два корабля, был шторм и туман. Я еще раз убедился, что в море побеждает не самый сильный корабль, а самый упрямый капитан и самая спокойная команда. И еще я понял, что самые опасные рейсы всегда начинаются со слов: “Работа простая, нужно просто перевезти груз через океан.”»

# КАРТА СТАРОГО ШТУРМАНА

Эта история начинается не в море, а в маленьком северном порту, где корабли чаще ремонтируют, чем отправляют в дальние рейсы. В журнале стоит короткая запись: «Некоторые карты показывают не места, а дороги, по которым уже почти никто не ходит». После этой записи и начинается сама история.

...Мы стояли в порту Абердин, ожидая ремонта грот-мачты, и у команды было несколько свободных дней. В такие дни моряки обычно расходятся по тавернам, мастерским, складам и возвращаются только к вечеру. Я же сидел в старой портовой конторе и просматривал карты, когда ко мне подошел хозяин конторы и сказал:

– Капитан, тут один старик хочет вас видеть. Говорит, что дело морское и только для капитана.

Я сначала не хотел идти, потому что в портах всегда находятся люди, которые продают карты сокровищ, старые компасы и истории про затонувшие корабли. Но хозяин конторы сказал, что старик раньше был штурманом и ходил по северным морям лет сорок.

Я нашел его в маленькой комнате над складом. Он сидел у окна, и перед ним лежал свернутый кусок плотной бумаги.

– Вы капитан Роуз? – спросил он.

– Да.

– Я слышал, вы не боитесь ходить там, где другие не ходят.

– Иногда хожу, – ответил я.

Он развернул бумагу. Это была карта, но странная карта. На ней были не только берега и острова, но и линии, которые не совпадали

ни с одним известным маршрутом.

– Это карта, которую я рисовал всю жизнь, – сказал старик. – На ней не просто берега. На ней течения, ветра, туманы, мелководья и старые маршруты, которые уже забыты.

– И зачем она мне? – спросил я.

– Потому что я уже не выйду в море, а карта должна достаться капитану, который не побоится пройти по этим линиям.

Он показал на одну из линий, которая шла через океан, но не совпадала ни с одним известным торговым путем.

– Этот маршрут короче обычного, но по нему почти никто не ходит. Там странные течения и туманы. Но если пройти правильно, можно найти места, которые не отмечены на обычных картах.

Я купил у него карту не потому, что поверил в тайны, а потому, что видел – старик действительно был штурманом и знал море.

Через месяц мы вышли в рейс через Атлантику, и я решил попробовать часть маршрута с карты старого штурмана. Томас долго смотрел на линию на карте и сказал:

– Капитан, по этой линии никто не ходит.

– Значит, будем первыми за долгое время.

– Или последними, – сказал боцман.

Мы изменили курс и пошли по линии, отмеченной на карте. Сначала ничего необычного не происходило, но через несколько дней море изменилось. Вода стала темнее, течение шло в сторону, хотя ветер был попутный.

– Странное место, – сказал механик. – Корабль идет быстрее, чем должен.

И действительно, мы проходили за сутки больше, чем обычно.

На пятый день появился туман. Но это был не обычный туман. Он лежал полосами, как дороги. Между полосами было чистое небо и солнце, а внутри полос ничего не было видно.

– Как будто море разбили на коридоры, – сказал Томас.

Мы шли между полосами тумана почти целый день. Вечером впереди показался остров. Маленький, с белым песком и пальмами. На карте его не было.

– Новый остров? – спросил боцман.

– Или забытый, – ответил я.

Мы высадились на берег. На острове были остатки старого причала и полуразрушенный дом. В доме мы нашли старую табличку с названием корабля и датой – сорок лет назад.

– Кто-то здесь жил, – сказал Томас.

– Или ждал, – ответил боцман.

Мы оставили на острове бочку воды и записку в бутылке, как делают моряки на забытых островах, и ушли дальше по маршруту.

Через несколько дней мы встретили старый китобойный корабль. Он шел медленно, и когда мы подошли ближе, капитан того корабля долго смотрел на нашу карту, а потом сказал:

– Я думал, что только старые штурманы помнят эти пути.

– Значит, путь правильный, – сказал я.

– Путь правильный, – ответил он. – Но не все, кто по нему идут, возвращаются.

Мы разошлись, и вечером команда сидела на палубе и говорила о старых морских дорогах. Один из матросов начал тихо петь старую песню, и остальные подхватили:

Heave away, haul away, We'll heave away together, Through the wind and through the spray, We'll sail away forever.

Такие песни поют не для работы, а когда корабль идет ночью и команда смотрит на звезды.

Через неделю мы нашли еще одно странное место – длинную полосу мелководья посреди океана, где вода была светлая и прозрачная, и на дне виднелись камни. На карте старого штурмана это место было отмечено маленьким крестом.

– Здесь можно разбиться, если не знать, – сказал Томас.

– Поэтому здесь и не ходят обычные корабли, – ответил я.

Мы обошли мелководье и вышли в открытое море. После этого ветер стал попутным и ровным, и мы шли очень быстро. Когда мы пришли в порт, оказалось, что мы прошли океан почти на неделю быстрее обычного.

Вечером в каюте я снова развернул карту старого штурмана и долго смотрел на линии, которые он нарисовал. Я понял, что это не просто карта, а записи человека, который всю жизнь наблюдал море и запоминал его дороги.

В журнале капитан Роуз в конце этой истории написал:

«Карта старого штурмана показала нам остров, мелководье и старые маршруты, по которым давно никто не ходит. Я понял, что море – это не пустое пространство между берегами, а сеть дорог, течений, ветров и туманов. И те, кто знает эти дороги, могут идти быстрее и дальше других. Но такие карты нельзя продавать всем подряд. Они должны попадать только к тем, кто уважает море и умеет ждать ветер.»

После этой записи на странице нарисована маленькая линия маршрута и подпись:

«Старые дороги моря никогда не исчезают. Просто их нужно уметь найти.»

# ГОРОД ВЕТРОВ

В журнале капитана Генри Блэквуда эта история начинается с записи, сделанной уже после событий, и написано там было следующее: «Есть города, которые стоят у моря, а есть города, которые принадлежат ветру. В такие города лучше заходить только по необходимости». После этой записи начинается сам рассказ.

Мы шли вдоль западного побережья уже почти неделю, когда у нас начались проблемы с рулевым механизмом. Руль начал идти туго, а иногда вообще заедал, и механик сказал, что если мы не зайдем в ближайший порт и не разберем рулевую машину, то можем однажды просто не повернуть, когда это будет нужно.

Ближайшим портом оказался город, который на карте назывался Сан-Эльмо, но моряки чаще называли его Городом ветров. Когда я спросил в предыдущем порту, почему у него такое название, старый лоцман только пожал плечами и сказал:

– Там всегда ветер. Даже когда вокруг штиль.

Мы подошли к городу утром. Уже издалека было видно, что над городом постоянно летят облака пыли и песка, хотя море было почти спокойным. На входе в гавань стоял старый маяк, и флаг на нем трепетал так, будто был шторм, хотя волны почти не было.

– Странное место, – сказал Харрис. – Ветер есть, а моря нет.

– Значит, город действительно ветров, – ответил боцман.

Мы вошли в гавань, бросили якорь и начали договариваться о ремонте. Местные рабочие сказали, что ремонт займет три-четыре дня, и команда разошлась по городу.

Город был старый, с узкими улицами, каменными домами и деревянными балконами. Ветер гулял по улицам так, что двери хлопали сами по себе, вывески скрипели, а где-то постоянно стучали ставни.

В таверне, куда мы зашли вечером, сидели моряки, но говорили они тихо, будто не хотели, чтобы их кто-то услышал.

Хозяин таверны налил нам вина и сказал:

– Вы на ремонт пришли?

– Да, – ответил я.

– Тогда не задерживайтесь здесь долго.

– Почему?

Он посмотрел на дверь, потом на окно и сказал:

– Потому что в этом городе люди иногда уходят в море и не возвращаются. Даже если их корабль стоит в порту.

Это звучало как обычная портовая легенда, но он говорил серьезно.

На следующий день один из наших матросов не вернулся на корабль. Мы подумали, что он просто напился и уснул в таверне, но вечером его все еще не было. Мы начали искать его по городу, но никто его не видел.

– Может, ушел на другой корабль, – сказал механик.

– Он бы предупредил, – ответил боцман.

На третий день исчез еще один моряк, но уже с другого корабля, стоявшего в гавани. Тогда я понял, что это не просто случайность.

Я начал расспрашивать людей в порту, и один старый рыбак сказал:

– Вы ищете пропавших моряков? Тогда поговорите со старым смотрителем маяка. Он знает истории этого города.

Маяк стоял на скале за городом. Я поднялся туда вечером, когда ветер был особенно сильный. Смотритель был старик с длинной седой бородой. Он выслушал меня и сказал:

– Этот город построен на старом месте. Здесь когда-то была бухта, где разбилось много кораблей. Говорят, что моряки, которые погибли здесь, не всегда уходят далеко.

– Вы хотите сказать, что они возвращаются? – спросил я.

– Я хочу сказать, что ветер иногда приносит голоса.

Я не знал, верить ему или нет, но в ту ночь, когда я шел обратно в город, мне показалось, что я действительно слышу в ветре голоса. Будто кто-то говорил, но слов разобрать было невозможно.

На следующий день мы нашли нашего пропавшего матроса. Его нашли на берегу за городом. Он был жив, но говорил странные вещи. Он говорил, что ночью слышал, как его зовут с моря, и пошел на голос. Потом он увидел корабль без огней и людей на берегу, которые махали ему руками.

– Они звали меня, – говорил он. – Они говорили, что знают мой корабль и мою команду.

– Какие люди? – спросил я.

– Моряки. Старые моряки. Они говорили, что давно ждут новые корабли.

После этого случая команда начала просить, чтобы мы ушли из города как можно скорее.

Но ремонт еще не был закончен, и нам пришлось остаться еще на день.

В ту ночь ветер был особенно сильный. Он выл в снастях так, будто кто-то играл на огромной флейте. Я стоял на палубе и смотрел на город. В некоторых окнах горел свет, но на улицах никого не было.

И вдруг мне показалось, что на дальнем причале стоит корабль. Старый, с высокими мачтами. Но когда я позвал Харриса и показал ему, там уже ничего не было.

– Капитан, – сказал он, – давайте закончим ремонт и уйдем отсюда.

На следующий день рулевой механизм был готов, и мы начали готовиться к выходу. Когда мы поднимали якорь, к нам подошел старик-смотритель маяка и сказал:

– Запомните одно, капитан. Если вы когда-нибудь снова окажетесь здесь и услышите, как ветер зовет вас по имени – не отвечайте.

– Почему?

Он посмотрел на море и сказал:

– Потому что ветер здесь иногда говорит голосами тех, кто не вернулся.

Мы вышли из порта днем. Когда город остался за кормой, ветер вдруг стих, и море стало спокойным.

Боцман посмотрел на берег и сказал:

– Капитан, вы заметили, что как только мы вышли из гавани, ветер исчез?

Я посмотрел на флаг. Он висел почти неподвижно.

– Да, – сказал я. – Похоже, ветер живет только в этом городе.

В судовом журнале капитан Блэквуд в конце этой истории оставил такую запись:

«Мы простояли в Городе ветров четыре дня, за это время исчезли два моряка и один наш матрос едва не ушел в море ночью. Я не знаю, что происходит в этом городе, но я знаю, что ветер там звучит не так, как в других местах. И если мне когда-нибудь снова придется проходить мимо этого берега, я постараюсь держаться подальше от этого порта, потому что есть города, которые стоят на земле, а есть города, которые стоят на старых историях.»

После этой записи на полях журнала добавлено еще одно короткое предложение:

«И хуже всего то, что моряки всегда возвращаются туда, где им однажды было страшно.»

# ДОЛГ КАПИТАНА

Эта история начинается без даты. Просто на странице написано: «У каждого капитана есть хотя бы один порт, в который он однажды должен вернуться, даже если ему этого совсем не хочется». После этой записи идет длинный рассказ, и по почерку видно, что писал он медленно, будто вспоминая события, о которых долго не хотел думать.

...Это произошло много лет назад, еще до того, как у меня появился собственный корабль. Тогда я был первым помощником на барке «Северный ветер», и капитаном у нас был человек по имени Томас Рид. Он был уже немолод, говорил мало, но море знал так, как некоторые люди знают собственный дом. Команда его уважала, потому что он никогда не рисковал кораблем зря и всегда делил опасность вместе со всеми.

Однажды мы зашли в маленький порт на южном побережье. Порт был бедный, несколько складов, старая пристань, таверна и мастерская по ремонту лодок. Мы пришли туда за водой и провизией, и стоянка должна была быть короткой.

В таверне капитан Рид познакомился со стариком, который когда-то тоже был моряком. Они долго разговаривали, и на следующий день капитан сказал, что мы задержимся еще на день, потому что нужно помочь одному человеку.

Оказалось, что у старика есть сын, который ушел в море и пропал много лет назад. Последнее письмо от него пришло с одного острова далеко на востоке, и старик просил капитана, если когда-нибудь его

корабль будет проходить мимо тех мест, узнать, что стало с его сыном.

Капитан Рид тогда сказал:

– Если судьба приведет меня туда, я постараюсь узнать.

Старик пожал ему руку и сказал:

– Моряк всегда держит слово.

Мы ушли из того порта через два дня, и я почти забыл об этом разговоре. Но капитан Рид, как оказалось, не забыл.

Прошло много лет. Капитан Рид умер, корабль продали, команда разошлась, а я стал капитаном и получил свой корабль. И однажды, разбирая старые бумаги, которые мне передали вместе с судовыми журналами, я нашел маленькую записку. На ней было написано название того самого острова и одна фраза: «Я обещал узнать». Записка была подписана капитаном Ридом.

Я долго смотрел на эту записку и понимал, что капитан не успел выполнить обещание. И тогда я решил, что сделаю это вместо него. Потому что в море обещания иногда переходят от одного капитана к другому.

Через несколько месяцев у меня появился рейс, который проходил недалеко от того острова. Я изменил курс на один день пути и повел корабль туда.

Остров оказался маленьким, с одной бухтой и несколькими домами. Когда мы вошли в бухту, люди на берегу смотрели на нас так, будто корабли заходили сюда редко.

Я сошел на берег и спросил, не знают ли они человека по имени Джеймс Рид. Один старик сказал, что помнит такого моряка. Он действительно жил здесь много лет назад и работал на маленьком судне, которое ходило между островами.

– А что с ним стало? – спросил я.

Старик долго молчал, потом сказал:

– Он погиб во время шторма. Их лодка перевернулась у северного рифа. Это было давно.

Я спросил, есть ли у него могила. Старик показал на холм за деревней.

Я поднялся на холм и нашел там маленькое кладбище. На одном из крестов было написано: «Джеймс Рид. Моряк. Море забрало его

в шторм».

Я долго стоял у этого креста и думал о капитане Томасе Риде, который когда-то пообещал узнать судьбу этого человека, но не успел.

Вечером мы сидели на палубе, и боцман спросил:

– Капитан, стоило ли идти сюда ради этого?

Я ответил:

– Иногда капитан ведет корабль не ради груза и не ради денег. Иногда он идет ради одного обещания.

На следующий день мы ушли с острова. Когда берег исчез за горизонтом, я записал в журнале:

«Сегодня я выполнил обещание, которое дал не я. Но, кажется, капитаны иногда отвечают не только за свои слова.»

Прошло еще несколько лет, и однажды наш корабль попал в сильный шторм. Волны были огромные, ветер рвал паруса, и всю ночь мы боролись за корабль. В какой-то момент рулевой закричал, что видит скалы прямо по курсу. Я посмотрел вперед и действительно увидел темную линию берега. Мы уже почти налетели на рифы.

Но вдруг ветер резко изменился и развернул корабль, будто кто-то толкнул его в сторону. Мы прошли вдоль рифа буквально в нескольких десятках метров, но не разбились.

Когда шторм закончился, боцман сказал:

– Капитан, нам повезло.

Я посмотрел на море и сказал:

– В море редко бывает просто везение.

После этого старший помощник сделал в журнале длинную запись:

«Море помнит людей, корабли и обещания. Капитан отвечает не только за корабль и команду, но и за свою репутацию, а репутация моряка строится из выполненных обещаний. *Я думаю: если капитан однажды дал слово, море все равно рано или поздно приведет его туда, где это слово нужно выполнить. У моря хорошая память, и оно не любит, когда моряки забывают свои обещания.*»

Ниже, на отдельной строке, он добавил:

«Самое тяжелое в море – не штормы и не долгие рейсы. Самое тяжелое – помнить, кому ты что обещал».

# ОСТРОВ, ГДЕ ЛОМАЮТСЯ КОМПАСЫ

В журнале капитана Генри Блэквуда эта история начинается с очень короткой записи: «Если компас врет, значит, либо сломался компас, либо вы идете не туда, куда думаете». После этой фразы следует длинная записка, сделанная, судя по почерку, уже после возвращения из рейса.

...Мы шли через южную часть Тихого океана с грузом шерсти, консервов и почты для нескольких островных колоний. Рейс был обычный, спокойный, и ничего необычного не происходило почти две недели. Ветер был ровный, течение слабое, и корабль шел хорошим ходом. Такие рейсы капитаны любят – когда море не мешает работать.

На пятнадцатый день плавания Харрис пришел ко мне с компасом в руках и сказал:

- Капитан, у нас проблема.
- Какая еще проблема?
- Компас врет.

Я сначала не поверил. Компас может немного отклоняться, но чтобы совсем врать – это бывает редко.

Мы проверили второй компас. Он показывал другое направление. Тогда я взял третий, аварийный, и он показывал третье направление.

– Это мне не нравится, – сказал боцман. – Когда три компаса не согласны друг с другом, значит, виноват не компас.

Мы проверили карту. По расчетам мы должны были находиться далеко от любых берегов. Но глубина начала уменьшаться, а течение стало странным – корабль будто тянуло в сторону.

– Похоже, где-то рядом земля, – сказал Харрис.

– На карте здесь ничего нет, – ответил я.

На следующий день стрелка компаса начала медленно вращаться сама по себе. Она не стояла на месте, а медленно крутилась, как будто не могла решить, где север.

– Капитан, мне это совсем не нравится, – сказал рулевой. – Я не могу держать курс.

– Будем держать курс по солнцу и звездам, – сказал я. – Компасы уберите. Будем идти по старому способу.

Вечером мы увидели странное явление. Вода вокруг корабля светилась, как будто в ней были тысячи маленьких огней. Такое бывает из-за планктона, но здесь свечение было слишком яркое и шло полосами.

– Как будто дороги в воде, – сказал один из матросов.

Мы шли вдоль одной такой светящейся полосы почти всю ночь.

Утром впереди показалась земля.

Сначала мы увидели темную линию на горизонте, потом скалы, потом узкую бухту. Остров был каменный, почти без деревьев, только редкие кусты и высокая скала в центре.

Когда мы подошли ближе, компасы снова начали сходить с ума. Стрелка вращалась быстро, будто рядом был огромный магнит.

– Теперь понятно, почему здесь никто не ходит, – сказал Харрис.

Мы вошли в бухту осторожно и бросили якорь. На берегу стояли остатки старого причала и полуразрушенные дома. Судя по всему, когда-то здесь жили люди.

Мы высадились на берег. Ветер на острове был странный – он дул рывками и менял направление каждые несколько минут. Иногда казалось, что ветер идет сразу с четырех сторон.

В одном из домов мы нашли старые записи и карты. Судя по записям, много лет назад здесь была станция, где моряки пытались понять, почему компасы здесь не работают.

В одной из тетрадей было написано: «На острове есть большая скала с черными прожилками. Когда компас подносишь к ней,

стрелка начинает вращаться. Возможно, скала содержит железо или другой металл. Корабли, проходящие рядом, сбиваются с курса и иногда разбиваются о рифы.»

Мы поднялись на скалу. Камень действительно был странный – черный, тяжелый, и компас рядом с ним начинал вращаться.

– Так вот в чем дело, – сказал Харрис. – Огромный магнитный камень.

– Из-за него корабли теряют курс, – сказал боцман. – И думают, что компас сломался.

Мы нашли на острове старый маяк, но он был разрушен. Похоже, раньше здесь пытались сделать навигационный пост, чтобы предупреждать корабли, но потом остров забросили.

Вечером мы сидели у костра на берегу, и боцман сказал:

– Капитан, представьте, сколько кораблей здесь сбилось с курса.

– И сколько капитанов думали, что это их ошибка, – ответил я.

Ночью мы услышали странный звук – как будто где-то звонил колокол. Мы пошли к берегу и увидели старый буй, который бился о камни и звенел. Видимо, его оставили как предупреждение, но со временем его сорвало и прибило к берегу.

На следующий день мы поставили на скале большой крест из досок и прибили к нему табличку: «Остров магнитной скалы. Компасы не работают. Держаться подальше от берега.»

Мы также оставили в старом доме бутылку с запиской и координатами острова.

Когда мы уходили, компасы снова начали вращаться, но как только мы отошли от острова на несколько миль, стрелки снова начали показывать север правильно.

Через несколько дней мы встретили другой корабль и передали капитану координаты острова и предупреждение.

В журнале капитан Генри Блэквуд в конце этой истории написал:

«Мы нашли остров, где ломаются компасы, и причина оказалась не мистической, а вполне земной – огромная магнитная скала. Но я заметил одну странную вещь: пока мы были рядом с островом, люди на корабле становились раздражительными, спорили и плохо спали. Возможно, магнитное поле влияет не только на компасы,

но и на людей. Поэтому, даже если вы знаете причину, лучше держаться от таких мест подальше.»

И ниже он добавил еще одну строчку:

«В море есть места, где стрелка компаса вращается, как сумасшедшая, и в такие моменты капитан должен помнить, что главный компас на корабле – это его собственная голова.»

# ПИСЬМА, КОТОРЫЕ НЕ ДОШЛИ

«Иногда капитан перевозит не груз и не пассажиров, а чужие жизни, сложенные в конверты».

...Мы стояли в старом порту на севере, куда редко заходили большие суда. Порт был больше складским, чем торговым – длинные ряды деревянных складов, старые краны, ржавые якоря, лежащие прямо на камнях, и несколько таверн для моряков, где пахло смолой, рыбой и дешевым ромом.

Мы ждали груз уже почти неделю, и от безделья я ходил по складам вместе с портовым кладовщиком, стариком по имени Моррис. Он работал там, казалось, всю жизнь и знал, где лежит каждая бочка, каждый ящик и каждая забытая вещь.

В одном из дальних складов, где лежали старые канаты, разбитые ящики и ненужные корабельные детали, он показал мне большой холщовый мешок, покрытый пылью.

– Знаете, что это? – спросил он.

– Похоже на почтовый мешок, – ответил я.

– Так и есть. Письма. Старые письма. Они должны были уйти на корабле много лет назад, но тот корабль не вернулся.

– И что с письмами?

– Лежат здесь уже лет двадцать. Никому до них дела нет. Адресаты, может, уже умерли, а письма все ждут своего рейса.

Я развязал мешок и посмотрел внутрь. Там были десятки писем, аккуратно перевязанных бечевкой, с адресами разных портов и городов.

– Жалко их, – сказал старик. – Письма ведь тоже ждут, пока их прочитают.

Я не знаю, почему, но я забрал этот мешок на корабль. Боцман спросил:

– Капитан, мы теперь почтовое судно?

– Иногда полезно возить не только груз, – ответил я.

Вечером мы разложили письма на столе и посмотрели адреса. Письма были в разные города и порты – Лиссабон, Марсель, Гавана, Буэнос-Айрес, Кейптаун, Глазго и еще много мест, куда мы все равно иногда заходили.

– Что вы собираетесь делать? – спросил Аллен.

– Доставим, – сказал я.

– Через двадцать лет?

– Лучше поздно, чем никогда.

Первое письмо мы доставили в Лиссабон. Адрес был старый, но дом все еще стоял. Дверь открыла пожилая женщина. Я спросил ее имя, и оно совпало с именем на конверте.

– Письмо для вас, – сказал я.

Она долго смотрела на конверт, потом сказала:

– Это почерк моего брата. Он ушел в море и пропал. Это было очень давно.

Она открыла письмо прямо при мне и начала читать. Потом заплакала и сказала:

– Он писал, что возвращается и привезет деньги на дом. Мы ждали его несколько лет.

Я не знал, что сказать. Моряки редко умеют утешать людей.

Когда я вернулся на корабль, боцман спросил:

– Ну что, доставили?

– Да.

– И как?

– Иногда письмо приходит слишком поздно, – сказал я.

В Марселе мы нашли адрес другого письма. Там жил старый часовщик. Когда я отдал ему письмо, он долго смотрел на конверт и сказал:

– Это от моего друга. Он уехал в Южную Америку и писал, что открыл там мастерскую.

Он прочитал письмо и засмеялся:

– Он писал, что разбогатеет и позовет меня к себе. Видимо, не разбогател.

Мы сидели у него в мастерской и пили кофе, и он рассказывал про своего друга, будто тот все еще жив.

Следующее письмо было в Гавану. Там адрес оказался старым домом у моря, и дверь нам открыл молодой человек. Оказалось, что письмо было написано его дедом его бабушке, когда он уходил в море.

Мы прочитали письмо вместе. В письме дед писал, что вернется через год и построит большой дом. Молодой человек сказал:

– Дом он так и не построил. Но бабушка все равно ждала его до конца жизни.

Таких писем было много. И с каждым письмом я все больше понимал, что мы везем не бумагу, а истории.

Однажды вечером команда сидела на палубе, и боцман сказал:

– Капитан, странный у нас рейс. Мы как будто призракам письма развозим.

– Не призракам, – ответил я. – Людям. Просто письма очень долго шли.

– Интересно, – сказал механик, – сколько писем вообще не дошло до адресатов.

– Больше, чем кораблей утонуло, – сказал боцман.

Последнее письмо в мешке было адресовано капитану. Без фамилии, просто: «Капитану, который когда-нибудь найдет это письмо».

Я открыл его уже в море.

В письме было написано:

«Если вы читаете это письмо, значит, наш корабль не вернулся. Я не знаю, кто вы и где вы, но если вы капитан, вы меня поймете. Мы вышли в море с грузом и письмами, и я обещал людям, что их письма дойдут. Если вы нашли этот мешок, значит, я не смог выполнить обещание. Тогда выполните его за меня. Потому что капитан отвечает не только за корабль, но и за письма, которые лежат в его трюме.»

Письмо было без подписи.

Я сложил письмо и долго сидел в каюте, глядя на карту. Потом вышел на палубу и сказал боцману:

– Мы доставим все письма.

– Даже если придется полмира обойти?

– Даже если придется.

И мы действительно развозили эти письма почти два года. Не специально, конечно – просто каждый раз, когда наш маршрут проходил рядом с городом, куда было письмо, я сходил на берег и искал адрес.

Иногда дома уже не было. Иногда люди уехали. Иногда мы узнавали, что человек умер. Но почти всегда находился кто-то, кому это письмо было важно.

Последнее письмо мы доставили в маленький порт на севере. Адрес был старый, дом полуразрушенный, но рядом жил старик, который сказал, что знает эту фамилию.

– Это мой брат, – сказал он. – Он ушел в море сорок лет назад.

Он открыл письмо, прочитал его и долго молчал.

– Он писал, что вернется через год, – сказал старик. – Я ждал его десять лет.

Мы сидели с ним на берегу и смотрели на море.

Когда я вернулся на корабль, боцман спросил:

– Все? Последнее письмо?

– Последнее, – сказал я.

– Значит, долг выполнен.

Я посмотрел на море и сказал:

– Не наш долг. Другого капитана.

В конце этой истории было написано:

«Мы доставили письма, которые не дошли двадцать лет назад. Я видел людей, которые плакали, смеялись, молчали и долго смотрели на конверты, будто держали в руках прошлое. Я понял, что письма и корабли похожи – и те и другие уходят далеко и не всегда возвращаются. Но если письмо все-таки приходит, значит, кто-то все это время помнил адрес.»

И последняя строка в записи была такой:

«Самое странное в этом рейсе было то, что, доставляя чужие письма, я все время думал, что где-то есть письмо, которое идет ко

мне, но я просто еще не знаю его адрес.»

# НАСЛЕДНИК МОРГАНА

Эта история записана особенно подробно, и перед ней стоит странная фраза: «Самое опасное наследство – это не золото и не корабли. Самое опасное наследство – это старые обещания, о которых помнят другие люди». После этой записи начинается длинный рассказ, больше похожий на расследование, чем на обычный морской рейс.

...Это произошло в Кингстоне на Ямайке, где мы стояли с грузом сахара и рома. Порт этот шумный, жаркий, полный моряков, торговцев, игроков, беглых солдат и людей, которые всегда знают больше, чем говорят. В таких портах истории начинают сами находить капитанов.

Вечером я сидел в таверне у причала, когда ко мне подошел старик. Он был очень худой, в старом сюртуке, и двигался так, будто каждый шаг давался ему с трудом.

– Вы капитан Моррисон? – спросил он.

– Да.

– Тогда мне нужно поговорить с вами. У меня мало времени.

Мы сели за стол, и он достал из кармана маленький железный ключ на цепочке.

– Этот ключ должен попасть к одному человеку, – сказал он. – Но я не уверен, что доживу до утра. Поэтому я отдаю его вам.

– Я не занимаюсь чужими ключами, – ответил я. – Я занимаюсь кораблями.

– Этот ключ связан с морем, – сказал старик. – И с именем Морган.

Когда он произнес это имя, я понял, что он говорит о Генри Моргане – знаменитом пирате и позже губернаторе Ямайки.

– Я его потомок, – сказал старик тихо. – Незаконный, конечно. Но кровь все равно та же.

Я хотел сказать, что таких потомков в Карибах половина, но он достал старый документ с печатью и подписью.

– У Моргана было не только золото, – сказал он. – У него были люди. Он помогал людям, давал им деньги, спасал их корабли, выкупал из тюрьмы, а взамен они подписывали бумаги, что их семья и потомки однажды помогут человеку из рода Моргана, если он придет с ключом и документом.

– И вы хотите сказать, что по всему Карибскому морю есть люди, которые должны помогать потомку Моргана? – спросил я.

– Именно, – сказал старик. – Это не золото. Это долги.

Он кашлянул, и я увидел, что ему действительно плохо.

– Есть список имен и мест, – сказал он. – Но за этим списком охотятся. Есть люди, которые не хотят, чтобы такой список существовал.

– Какие люди?

Он посмотрел на дверь и сказал:

– Люди, которые любят власть больше, чем море.

Он отдал мне ключ и маленькую записную книжку.

– Если меня не станет, найдите этих людей. Имя Морган все еще открывает двери.

В ту же ночь старик умер в своей комнате.

Я хотел отдать ключ властям или просто забыть об этой истории, но на следующий день двое неизвестных людей начали расспрашивать в порту, кто разговаривал со стариком. Тогда я понял, что история серьезная.

Я открыл записную книжку. Там были имена, порты и странные пометки. Рядом с каждым именем стоял знак – якорь, корона, карта, игральная кость.

– Похоже на список должников, – сказал Харрис.

– Похоже на список людей, которые однажды должны помочь, – ответил я.

Первым в списке был человек в Порт-о-Пренсе. Мы пошли туда. Это был владелец склада, богатый и серьезный человек. Когда я показал ему ключ и страницу из записной книжки, он побледнел.

— Я думал, это легенда, — сказал он. — Мой прадед получил деньги от Моргана, когда его корабль разбился. Он подписал бумагу, что однажды поможет его наследнику.

— Мне нужна информация, — сказал я. — Кто ищет этот список?

Он сказал, что есть тайное общество, которое собирает информацию, долги, документы и людей. Если они получают список, они смогут влиять на половину портов Карибского моря.

Следующим был карточный игрок в Гаване. Он сначала смеялся, но когда увидел ключ, сказал:

— Черт возьми... дед говорил правду.

Он дал нам информацию о корабле, который ищет нас.

Потом был губернатор на маленьком острове, который сказал:

— Я не люблю пиратов, но долги семьи — это долги семьи. Чем я могу помочь?

Постепенно мы действительно начали собирать людей, которые были обязаны роду Моргана. Торговцы, капитаны, чиновники, даже один банкир.

— Капитан, — сказал однажды боцман, — у вас получается не команда, а целый флот должников.

— Не должников, — сказал я. — Людей, которые держат слово.

Но люди, которые искали список, тоже не сидели сложа руки. За нами начали следить, один раз на нас даже напали в порту ночью, но местные люди помогли нам уйти.

В конце концов мы узнали, что тайное общество хочет получить список, чтобы управлять торговлей, портами и кораблями через долги этих людей.

Тогда я решил сделать то, что они не ожидали.

Я собрал всех людей, которых мы нашли, и сказал:

— Список больше не имеет значения. Теперь вы знаете друг друга. Если кто-то попытается заставить вас работать на него через долги — помогайте друг другу, а не ему.

Старый банкир сказал:

– Умно. Пока список был тайной, он был опасен. Когда все знают всех, он становится союзом.

Я отдал записную книжку губернатору острова и сказал:

– Спрячьте ее там, где ее не найдут.

Он спросил:

– А ключ?

Я посмотрел на ключ и сказал:

– Ключ больше не нужен. Двери уже открыты.

В журнале капитан Моррисон в конце этой истории написал:

«Я не нашел золота Моргана, но нашел его наследство. Это оказались не сундуки, а люди. И я понял, что самый богатый пират – это не тот, у кого много золота, а тот, кому должны помочь в любом порту.»

И последняя строка в записи была такой:

«Золото можно украсть, корабль можно утопить, карту можно потерять, но долги чести переходят от отца к сыну и живут дольше любых сокровищ.»

# СЛОМАННЫЙ ХРОНОМЕТР

В журнале перед этой историей стоит странная запись, сделанная, по-видимому, уже спустя много лет после описываемых событий: «Я видел корабли-призраки, острова без названия, людей, которые исчезали в тумане, но ничто не показалось мне таким странным, как один сломанный хронометр».

...История эта началась в Лондоне, а не в море, что для морских историй всегда плохой знак. Потому что когда морская история начинается на берегу, значит, в море все пойдет не по плану.

В то время я находился в Лондоне по делам судна и жил недалеко от верфей. Однажды вечером ко мне пришел старый знакомый штурман по имени Блейк и сказал, что мне нужно встретиться с одним часовщиком. Я сначала отказался, потому что капитану обычно не нужно встречаться с часовщиками, но он сказал, что речь идет о морском хронометре, а хорошие хронометры иногда важнее хорошего штурмана.

Мы пришли в маленькую мастерскую в старом квартале. Часовщика звали мистер Эдмунд Харлоу. Он был худой, бледный, с очень внимательными глазами, и говорил тихо, будто боялся, что его услышат стены.

Он показал нам хронометр. На вид это был обычный морской хронометр – латунный корпус, стекло, точный механизм. Но стрелки шли не вперед, а назад.

– Он сломан? – спросил я.

– Нет, – сказал часовщик. – Он работает именно так, как должен.

– Хронометр не может идти назад, – сказал штурман.

– Этот может, – ответил часовщик. – Я сделал его специально.

Я подумал, что он сумасшедший, но он попросил нас остаться и рассказал странную историю. Он говорил, что время в море идет иначе, чем на берегу, что моряки иногда стареют быстрее, а иногда медленнее, и что он хотел сделать прибор, который покажет настоящее морское время, а не береговое.

– Но он идет назад, – сказал я.

– Да, – ответил он. – И это не самое странное.

Он сказал, что человек, который носит этот хронометр с собой в море, начинает молодеть. Не сразу, не сильно, но постепенно. Но только в море. На берегу все возвращается обратно.

Я не поверил ни одному слову, но штурман Блейк сказал:

– Капитан, вы же знаете, сколько странных вещей происходит в море.

Через несколько дней часовщик пришел ко мне на корабль. Он был испуган и сказал, что за ним следят.

– Кто? – спросил я.

– Все, – ответил он. – Британский флот хочет этот хронометр, чтобы вернуть старых адмиралов к службе. Испанцы считают, что это колдовство. А пираты хотят бессмертного капитана.

– Тогда зачем вы сделали такую вещь? – спросил я.

Он долго молчал, потом сказал:

– Я хотел победить время. Но теперь понимаю, что время лучше не трогать.

Он попросил взять его с собой на корабль, потому что на берегу его могли убить. Я согласился, потому что моряки иногда берут на борт очень странных пассажиров.

С нами на корабле был юнга по имени Том. Ему было лет четырнадцать, и он был быстрый, любопытный и постоянно трогал все, что не нужно трогать.

Однажды ночью он нашел хронометр в каюте часовщика и завел его.

На следующее утро я увидел, что Том выглядит старше. Сначала я подумал, что мне показалось, но боцман сказал то же самое.

– Капитан, ваш юнга за ночь повзрослел.

На следующую ночь это повторилось. Том стал выше, голос стал грубее, и он начал забывать вещи из детства.

– Я не помню свой дом, – сказал он однажды. – Помню только корабль.

Часовщик был в ужасе.

– Я не знал, что это будет так быстро, – говорил он. – Хронометр ускоряет время человека, но в обратную сторону.

– То есть он взрослеет, но его время идет назад? – спросил я.

– Да. Он стареет наоборот. Но воспоминания исчезают.

В это время за нами начали гнаться. Сначала один корабль, потом второй. Один под британским флагом, другой под испанским.

– Похоже, слухи распространяются быстро, – сказал боцман.

Мы уходили от них несколько дней. Ветер был слабый, и погоня не отставала.

Однажды ночью Том пришел ко мне и сказал:

– Капитан, я уже не помню, сколько мне лет. Но я чувствую, что скоро стану совсем другим человеком.

– Ты помнишь свое имя?

– Пока да.

Он показал мне хронометр. Стрелки все так же шли назад.

– Если его остановить, все прекратится? – спросил я.

– Не знаю, – сказал он.

В ту ночь начался шторм. Настоящий океанский шторм, с огромными волнами и ветром, который гудел в снастях как орган. Мы убрали паруса и держались на волне.

Во время шторма часовщик пришел ко мне и сказал:

– Нужно остановить хронометр. Иначе мальчик исчезнет.

– Как его остановить?

– Он должен сам перевести стрелки вперед.

Я нашел Тома на палубе. Он стоял у борта и смотрел на волны.

– Том, ты помнишь, как заводить часы? – спросил я.

– Помню, – сказал он. – Пока помню.

Мы вместе открыли корпус хронометра, и он медленно перевел стрелки вперед. В этот момент корабль сильно ударило волной, свет погас, и я на секунду потерял равновесие.

Когда я снова посмотрел на Тома, он был тем же мальчишкой, каким мы взяли его на корабль.

Он посмотрел на меня и сказал:

– Капитан, почему вы так на меня смотрите?

– Ничего, – сказал я. – Просто держись крепче. Шторм еще не закончился.

После шторма часовщик сказал, что больше никогда не будет делать таких механизмов. Он разобрал хронометр и бросил детали в море.

– Некоторые вещи лучше оставить времени, – сказал он.

В конце этой истории было написано:

«Я видел хронометр, который шел назад, и мальчика, который вырослел за одну ночь и забывал свое детство. Я понял, что время – это не линия и не круг. Это море. Оно идет, как хочет, и человек может только плыть по нему, но не управлять им.»

И последняя запись была такой:

«Если бы люди могли возвращать молодость, они бы очень быстро поняли, что молодость – это не возраст, а память. А память нельзя повернуть назад, как стрелки часов.»

# ПИРАТЫ ПРОТИВ ПРЕИСПОДНЕЙ

В журнале капитана Дэвиса перед этой историей стоит самая странная запись из всех, что мне довелось читать: «Я видел войны между государствами, бунты команд, пиратские республики и корабли-призраки, но никогда не думал, что однажды увижу, как пираты будут судиться с преисподней».

...История эта произошла в те годы, когда Тортуга еще оставалась местом, где собирались люди, которые не слишком любили законы, но очень любили море, ром и свободу. Там жили пираты, бывшие каперы, контрабандисты, беглые матросы, карточные шулера, лекари, которые умели лечить ножевые раны, и священники, которые не задавали лишних вопросов.

Я пришел на Тортугу по делу – нужно было продать груз кофе и взять новый контракт. Порт был шумный, как всегда: корабли стояли борт к борту, на причалах дрались грузчики, в тавернах играли в кости, а на улицах продавали все – от пистолетов до попугаев.

Но в тот раз в городе было что-то странное. Люди говорили тихо, и даже самые пьяные пираты не орали песен ночью.

– Что происходит? – спросил я у старого боцмана по имени Рамирес, которого знал уже много лет.

Он посмотрел на меня и сказал:

– Капитан, вы вовремя пришли. У нас тут война.

– С кем?

Он сделал паузу и сказал:

– С преисподней.

Я решил, что он слишком много выпил, но он был совершенно трезв.

Вечером в главной таверне выступал проповедник. Это был высокий худой человек в черном плаще, и говорил он так, что даже самые отпетые головорезы слушали молча.

– Тридцать лет назад, – говорил он, – несколько капитанов Тортуги заключили договор. Они были окружены испанским флотом и должны были погибнуть. Тогда они подписали договор кровью и пообещали, что через тридцать лет отдадут то, что у них попросят.

В таверне стало совсем тихо.

– И срок пришел, – сказал проповедник. – И долг должен быть оплачен.

Кто-то засмеялся, но смех был нервный.

На следующий день пропал старый пират по имени Бартоло. Просто исчез. Его лодка стояла у причала, деньги лежали в сундуке, но самого его не было.

Через два дня исчез еще один старый капитан.

– Они приходят ночью, – сказал Рамирес. – Люди видели, как из моря выходят люди. Мокрые, в старой одежде, как утопленники. Они идут по улицам и забирают тех, чьи имена в списке.

– В каком списке? – спросил я.

Он достал старую бумагу. На ней были имена нескольких известных пиратских капитанов Тортуги.

– Это те, кто тогда подписал договор, – сказал он.

Я не верил в чертей и адскую канцелярию, но слишком много людей исчезло за одну неделю.

В городе собрали совет – старые капитаны, торговцы, владельцы кораблей, даже губернатор Тортуги.

– Мы не будем отдавать своих людей каким-то дьяволам, – сказал один капитан.

– Тогда они заберут больше, – сказал проповедник. – Договор есть договор.

– Можно ли его отменить? – спросил я.

Проповедник посмотрел на меня и сказал:

– Любой договор можно переписать. Даже адский. Но для этого нужен юрист... или капитан, который умеет читать мелкий шрифт.

Оказалось, что договор действительно существовал. Старый пергамент хранился у одного из капитанов. Там было написано, что через тридцать лет «адская сторона» может забрать «души подписавших или их имущество и людей, если души будут недоступны».

– Вот оно, – сказал я. – Или души, или имущество и люди. Значит, можно отдать что-то другое.

– Например? – спросил губернатор.

– Например, корабли, – сказал я. – Пираты любят корабли. И дьяволы, думаю, тоже.

Но чтобы договориться с теми, кто приходит из моря, нужно было сначала встретиться с ними.

В ту ночь мы ждали на причале. Было темно, и море было тихое. И вдруг из воды действительно начали выходить люди. Они были мокрые, бледные, в старой одежде. Они шли медленно и молча.

Один из них подошел к нам и сказал:

– Время пришло. Долг должен быть оплачен.

– Мы готовы обсудить условия, – сказал я.

Он посмотрел на меня и сказал:

– С адской стороной не обсуждают. Адская сторона забирает.

– В договоре написано, что можно отдать имущество, – сказал я и показал пергамент.

Он долго смотрел на текст, потом сказал:

– Вы первый, кто прочитал договор до конца.

– Я капитан, – сказал я. – Я всегда читаю контракт.

Через три дня мы собрали старые корабли, которые уже почти не выходили в море. Старые бриги, шхуны, даже один старый галеон.

Ночью эти корабли вывели из бухты. Люди из моря стояли на берегу и смотрели.

– Это ваше имущество, – сказал я. – По договору вы можете забрать имущество вместо душ.

Они долго молчали. Потом один из них сказал:

– Вы хитрые люди.

– Мы пираты, – ответил боцман. – Мы всегда хитрые.

Тогда море начало странно светиться, и вода вокруг старых кораблей стала черной. Корабли медленно начали уходить в туман, будто их тянули вниз.

К утру бухта была пустая.

С тех пор старики на Тортуге больше не исчезали.

В журнале капитан Дэвис написал в конце этой истории:

«Я не знаю, действительно ли это была преисподняя или просто старая легенда, которая стала слишком реальной. Но я знаю одно: пираты могут проиграть бой, могут потерять корабль, но если дело доходит до договора, они всегда найдут способ его переписать.»

И последняя строка в записи была такой:

«Самое опасное в море – это не шторм и не пушки. Самое опасное – это контракт, который ты подписал, не прочитав до конца.»

# КРОВЬ БАГАМСКИХ ОТМЕЛЕЙ

В журнале перед этой историей стоит запись, написанная неровным почерком, будто писали ее после долгого рейса или тяжелых событий: «Я видел людей, которые сходили с ума от золота, от власти, от рома и от страха. Но страшнее всего человек, который сошел с ума от идеи».

...История эта произошла у Багамских отмелей – места опасного, коварного и известного каждому штурману. Там вода светлая и прозрачная, дно песчаное, глубины меняются резко, и корабль может идти спокойно, а через минуту уже сидеть на мели. Там разбилось больше кораблей, чем во многих штормах.

Мы шли через Багамы с грузом табака и сахара, когда встретили бриг под названием «Санта Лючия». Он шел странным курсом – не к порту, не по торговому маршруту, а словно кружил между отмелями.

– Капитан, – сказал Харрис, – они либо заблудились, либо что-то ищут.

Мы подошли ближе и обменялись сигналами. Их капитан пригласил меня на борт. Его звали капитан Ричард Хейл. Он был высокий, худой, с очень спокойными глазами, но в этих глазах было что-то неприятное – слишком холодное спокойствие.

– Капитан Блэквуд, – сказал он, – вы ходите по этим водам?

– Иногда.

– Тогда вы знаете, что здесь есть не только отмели.

– Здесь везде есть не только отмели, – ответил я.

Он улыбнулся и сказал:

– Здесь есть сила.

Я решил, что он просто странный человек, и уже собирался уходить, но он предложил показать мне кое-что.

Мы спустились в трюм. Там лежали бочки с ромом и несколько стеклянных сосудов с темной жидкостью.

– Что это? – спросил я.

– Кровь, – ответил он.

– Чья кровь?

– Акул.

Я подумал, что он сумасшедший, но он продолжал говорить совершенно спокойно.

– На Багамских отмелях есть особый вид акул. Их кровь, если смешать ее с ромом и правильно ввести человеку в вену, меняет его.

– В какую сторону? – спросил я.

– В лучшую, – ответил он. – Человек становится сильнее, быстрее, раны заживают быстрее, и он может долго находиться под водой.

Я сказал, что это бред, но он позвал одного из своих матросов.

– Прыгай, – сказал капитан.

Матрос прыгнул за борт. Мы ждали минуту, потом две, потом три. Я уже начал думать, что он утонул, но через несколько минут он вынырнул и спокойно подплыл к кораблю.

– Он был под водой почти пять минут, – сказал капитан Хейл. – Без всякого снаряжения.

Я ничего не ответил, потому что не знал, что ответить.

– Представьте, – продолжал он, – команду, которая не боится ножей, пуль, воды и может идти под водой к кораблю противника. Представьте флотилию таких людей.

– Я представляю, – сказал я. – И мне это не нравится.

Он посмотрел на меня и сказал:

– Мир принадлежит не осторожным капитанам. Мир принадлежит тем, кто идет дальше.

Я вернулся на свой корабль и сказал Харрису:

– Этот человек опасен.

– Пираты, контрабандисты и работорговцы тоже опасны, – ответил он.

– Нет. Этот опасен по-другому.

Через несколько дней мы снова встретили его корабль. Но теперь на палубе его люди двигались иначе – быстрее, резче, и на руках у некоторых были бинты, будто раны заживали слишком быстро.

Однажды ночью мы стояли на якоре у отмелей, и боцман разбудил меня.

– Капитан, в воде люди.

Я вышел на палубу и увидел, что к кораблю плывут люди. Они двигались быстро и почти не шумели. Они подплыли к борту и начали карабкаться вверх.

Мы отбились, но я понял, что это люди Хейла. Они могли долго находиться в воде и подходить к кораблям ночью.

– Он создает армию, – сказал Харрис.

– Да, – ответил я. – И если его не остановить, он станет королем этих морей.

Мы решили проследить за его кораблем. Через несколько дней мы увидели, как они ловят акул на мелководье. Они вытаскивали их на песок, собирали кровь и переливали ее в сосуды.

– Безумие, – сказал боцман.

– Да, – ответил я. – Но опасное безумие.

Мы поняли, что нужно уничтожить его запасы этой крови. Но сделать это на его корабле было сложно.

Случай помог нам. Через несколько дней начался шторм. Его корабль стоял у отмелей, и во время шторма он вынужден был стать на якорь в узкой лагуне.

Ночью мы подошли на шлюпке. Харрис и еще двое людей пробрались на его корабль и разбили сосуды с кровью, а бочки с ромом пробили, чтобы все смешалось и вытекло.

Когда капитан Хейл понял, что произошло, было уже поздно.

Он встретил меня на берегу утром.

– Это сделали вы, – сказал он.

– Да, – ответил я.

– Вы не понимаете, что вы уничтожили будущее.

– Нет, – сказал я. – Я уничтожил войну, которая должна была начаться.

Он долго смотрел на море и сказал:

– Люди всегда боятся того, что делает их сильнее.

– Люди боятся тех, кто хочет стать сильнее всех, – ответил я.

Мы больше никогда его не видели. Говорили, что его корабль исчез у тех же отмелей через год.

В журнале капитан Блэквуд написал в конце этой истории:

«Я видел людей, которые могли дышать под водой и не чувствовали боли. Но я понял, что сила без разума превращает человека в акулу. А акулы умеют только одно – плыть вперед и рвать все на пути. Поэтому иногда лучше разбить эликсир силы, чем позволить кому-то стать слишком сильным.»

И последняя строка в записи была такой:

«Багамские отмели опасны не потому, что там мели. Они опасны потому, что там люди иногда находят то, что лучше было бы не находить.»

# ТАЙНА КОМПАСА МАГЕЛЛАНА

«Обычный компас показывает, куда идти. Компас Магеллана показывает, куда идти не следует. Но именно туда он и ведет».

...История эта началась в Севилье, где я оказался по делам судна и груза. Это был жаркий город, полный торговцев, бывших моряков, солдат, священников и людей, которые всю жизнь ждали корабля, который должен был изменить их судьбу. В таких городах всегда много стариков, которые когда-то плавали, а теперь рассказывают истории, в которые никто не верит, кроме других стариков.

В одной таверне на берегу Гвадалквивира мне как-то указали на одного старика. Сказали, что он ходил в одиночку через океан еще в те времена, когда карты были хуже, чем сейчас, а люди были опаснее штормов.

Старик сидел у стены, пил вино и смотрел на реку так, будто видел не реку, а океан.

– Вы капитан? – спросил он меня, когда я подошел.

– Да.

– Тогда вам будет интересно. У меня есть компас Магеллана.

Я сначала подумал, что он сумасшедший или пьяный, но он достал из кармана маленькую коробку. Внутри лежал старый компас. Очень старый. Стекло было мутное, латунь потемневшая, но стрелка двигалась.

– Это не компас для моря, – сказал старик. – Это компас судьбы.

– И куда он показывает? – спросил я.

– Он показывает туда, где вероятность события самая высокая. Удачи или катастрофы – неважно. Он показывает туда, где что-то

обязательно произойдет.

Я засмеялся и сказал, что море и без компаса умеет находить приключения.

Но старик сказал:

– Попробуйте. Если стрелка дрожит – значит, там ваша судьба.

Я купил у него этот компас почти за бесценок, потому что не верил ни одному слову. Но в море капитаны часто берут странные вещи – на удачу, на память или просто потому, что история у предмета интересная.

Мы вышли из Кадиса через неделю. Рейс был обычный – груз вина и ткани в Новый Свет. Погода была хорошая, ветер попутный, и первые дни все шло спокойно.

На третий день я вспомнил про компас и достал его. Стрелка сначала показывала примерно на запад, как обычный компас, но потом начала дрожать и медленно повернулась на юго-запад.

– Мы идем на запад, – сказал Лесли. – Зачем нам юго-запад?

– Просто проверяю одну странную вещь, – ответил я.

Я решил немного изменить курс. Совсем немного, чтобы не сильно отклоняться от маршрута.

Через два дня мы увидели на горизонте корабль, который подавал сигнал бедствия. Его мачта была сломана, и он дрейфовал. Мы подошли ближе и помогли им – дали воду, еду и помогли поставить временную мачту.

Капитан того корабля сказал:

– Если бы вы не появились сегодня, мы бы не дожили до следующей недели.

Я ничего не сказал, но вечером достал компас Магеллана. Стрелка снова дрожала и показывала теперь на север.

– Капитан, вы снова будете менять курс? – спросил Лесли.

– Посмотрим.

Мы изменили курс на север, и через день попали в шторм. Настоящий шторм, с огромными волнами и ветром, который рвал паруса. Но шторм шел южнее, и если бы мы не изменили курс, мы попали бы прямо в центр.

– Везет нам, – сказал боцман.

– Или не везет, – ответил я и посмотрел на компас.

Стрелка дрожала еще сильнее и показывала на запад.

– Капитан, – сказал Лесли, – мне не нравится, что вы слушаете этот компас больше, чем карту.

– Я сам не уверен, что делаю правильно, – ответил я.

Через несколько дней мы подошли к району, где на карте был отмечен риф. Но стрелка компаса показывала прямо туда.

– Если мы пойдём туда, мы можем разбиться, – сказал Лесли.

Я долго смотрел на карту, потом на компас. Стрелка дрожала так, будто хотела вырваться.

– Обойдем риф с северной стороны, – сказал я.

Когда мы подошли ближе, мы увидели, что на рифе сидит корабль. Он уже наполовину развалился, но на нем были люди. Мы сняли их с рифа и забрали на борт.

– Как вы нас нашли? – спросил их капитан. – Мы здесь уже три дня, и никто не проходил мимо.

Я посмотрел на компас и ничего не ответил.

Но через неделю случилось то, после чего я начал бояться этого компаса.

Мы получили письмо с другого корабля – письмо передали через встречный бриг. В письме было написано, что в порту, куда мы направляемся, началась эпидемия, и многие корабли стоят на карантине. Если бы мы пришли по обычному маршруту, мы бы оказались там через два дня.

Но из-за всех наших отклонений мы опаздывали почти на неделю.

– Капитан, – сказал Лесли, – получается, этот компас спасает нас.

– Или ведет нас туда, где что-то должно произойти, – ответил я.

Но потом стрелка начала показывать на юг, туда, где был известный район пиратов.

– Туда мы точно не пойдём, – сказал боцман.

Я тоже не хотел туда идти. Но стрелка дрожала так, что я никогда не видел такого.

Я стоял у штурвала и думал: идти по безопасному пути или туда, куда показывает компас.

В конце концов я сказал:

– Поворачиваем на юг.

Через два дня мы встретили пиратский корабль. Они подошли к нам, готовые к бою, но когда увидели наш корабль ближе, их капитан узнал меня – мы когда-то вместе ходили в одном рейсе.

– Черт возьми, – сказал он. – Если бы это был другой корабль, мы бы вас уже грабили.

Он рассказал, что в этих водах появился другой пират, который грабит все корабли подряд и топит команды.

– Если бы вы шли своим обычным маршрутом, вы бы встретили его, – сказал он.

Я посмотрел на компас и понял, что он снова отвел нас от опасности, но через опасность поменьше.

Вечером я сидел в каюте и смотрел на стрелку, которая медленно дрожала и снова поворачивалась.

– Ты ведешь меня по странным дорогам, – сказал я вслух.

Лесли услышал и сказал:

– Капитан, может, это не компас показывает путь. Может, это вы сами выбираете путь, а компас просто заставляет вас сомневаться.

Я долго думал над этими словами.

В конце рейса мы пришли в порт, и груз был доставлен, команда была жива, корабль был цел. Но маршрут, по которому мы шли, был самым странным маршрутом в моей жизни.

В самом конце журнальной записи были строки:

«Компас Магеллана не показывает север. Он показывает вероятность. Но проблема в том, что человек не знает, ведет ли вероятность к удаче или к беде. И капитан каждый раз должен решать сам – идти туда, где безопасно, или туда, где стрелка дрожит сильнее всего.»

И последняя запись в этой истории была такой:

«Я понял, что этот компас не выбирает путь. Он только показывает, где жизнь будет интереснее. А выбирать все равно приходится капитану.»

# РЕГАТА ЧЕРНОГО ФЛАГА

...Эта история произошла в Карибском море, где в те времена было больше парусов, чем птиц, и почти каждый парус мог оказаться либо торговцем, либо охотником, либо добычей.

Мы стояли на Ямайке, когда услышали разговор в таверне о так называемых пиратских гонках. Сначала я подумал, что это просто болтовня пьяных матросов, но старый боцман, сидевший рядом, сказал:

– Нет, капитан, это правда. У пиратов есть своя регата. Только они гоняются не за кубками, а за кораблями.

Оказалось, что несколько пиратских капитанов устраивали между собой негласное соревнование – кто быстрее догонит торговое судно, кто первым возьмет его на abordаж, кто захватит больше добычи. Они выбирали районы, где ходило много торговых судов, и буквально устраивали охоту.

Через несколько недель нам довелось увидеть такую «гонку» своими глазами.

Мы шли вдоль Кубы, когда впереди показался торговый галеон под испанским флагом. Большой, тяжелый, медленный корабль. Такие корабли ходили с серебром, сахаром или табаком.

– Хорошая добыча для кого-то, – сказал боцман.

– Главное, чтобы мы не попали под раздачу, – ответил я.

Но через час на горизонте появились два быстроходных шлюпа под черными флагами. Они шли разными курсами, но оба направлялись к галеону.

– Вот и гонка, – сказал боцман. – Смотрите, кто первым доберется.

Пираты действовали очень грамотно. Один шлюп шел прямо за галеоном, используя ветер, а второй заходил сбоку, чтобы отрезать путь. Они постепенно сокращали расстояние.

С галеона заметили опасность и начали ставить дополнительные паруса, но тяжелый корабль не мог идти так быстро, как легкие пиратские суда.

Мы шли в стороне и наблюдали, потому что вмешиваться в такие дела было опасно и бессмысленно.

Когда расстояние сократилось, с одного из пиратских кораблей раздался пушечный выстрел. Ядро ударило в воду перед носом галеона – предупреждение.

– Ложись в дрейф! – донесся крик через рупор. – Или мы продырявим тебе борта!

Галеон не остановился. Тогда пираты выстрелили по такелажу. Ядро перебило снасти, и один из парусов повис.

Теперь галеон начал терять скорость.

Оба пиратских корабля шли уже совсем близко. Матросы у них стояли на бортах, готовые с абордажными крюками, саблями и пистолетами.

– Готовься к абордажу! – кричал кто-то на пиратском корабле. – Крюки наготове! – Ружья зарядить! – Порох сухой держать, черти!

Первый шлюп подошел к галеону с левого борта. Пираты бросили абордажные крюки, и канаты натянулись. Корабли ударились бортами.

– На абордаж!!! – закричал их капитан.

Пираты полезли на борт галеона, стреляя из пистолетов и размахивая саблями. С галеона тоже стреляли, но торговая команда редко могла сопротивляться опытным пиратам.

В это время второй пиратский корабль подошел с другого борта и тоже бросил крюки. Теперь галеон оказался зажат между двумя пиратскими судами.

– Кто первый возьмет капитанскую каюту – тому главный приз! – кричали пираты.

На палубе началась драка. Мы слышали крики:

– За борт его! – Не стреляй, бери живым! – Где капитан? – В корме! В корме!

Один из пиратов залез на рею и перерезал остатки снастей, чтобы галеон совсем потерял ход.

Через некоторое время на мачте галеона появился черный флаг. Это означало, что корабль захвачен.

Пираты начали переносить на свои суда сундуки, бочки, ящики. Пленных связали и посадили у мачты.

Один из пиратских капитанов крикнул другому:

– Я первый поднялся на корму! Добыча моя!

– Ты первый залез, а я первым нашел серебро! – ответил другой.

Они смеялись, будто это была игра.

Через несколько часов они сняли все ценное с галеона. Потом, чтобы корабль не выдал их, они открыли кингстоны и подожгли трюм.

Мы видели, как галеон медленно начал крениться, а потом загорелся. Дым поднимался высоко, и мачты трещали от огня.

– Жестокая работа, – тихо сказал боцман.

– Море всегда было жестоким, – ответил я.

Пиратские корабли подняли паруса и ушли, как две тени, растворяясь в горизонте. Похоже, они действительно считали это гонкой – кто быстрее, кто смелее, кто хитрее.

Вечером команда обсуждала увиденное.

– Капитан, – сказал боцман, – у них все как у настоящей регаты. Только вместо финиша – чужой корабль.

– И вместо приза – чужая жизнь, – ответил я.

Пираты любят быстрые корабли не потому, что любят скорость. Они любят скорость потому, что скорость – это жизнь, добыча и победа. Я видел, как два пиратских корабля гнались за галеоном, как охотничьи собаки за оленем. И я понял, что в море тоже есть свои гонки, только ставки в них – не медали, а золото и кровь.

В морской гонке побеждает не тот, кто быстрее всех, а тот, кто первым догоняет.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Если вы дочитали эти записки до конца, значит, мы уже немного знакомы. Вы прошли со мной через шторма и штиль, через шумные порты и пустые берега, слышали разные истории – правдивые и такие, в которые не каждый поверит.

Но не думайте, что на этом все заканчивается. Море не любит последних слов, и у старых моряков никогда не бывает последней истории.

Впереди еще много рассказов, странных встреч, забытых островов, старых карт, загадок и тайн, которые нам с вами только предстоит открыть. И если вам снова захочется услышать скрип мачт, шум волн за бортом и истории, рассказанные при свете корабельного фонаря, значит, мы еще обязательно встретимся.

Потому что это не конец разговора. Это только конец одной из записей в журнале. А журнал капитана Джошуа Алистера Крука все еще не закрыт.

Возможно, появятся истории о пиратских гонках, о заброшенных маяках, о картах, на которых отмечены места, куда лучше не заходить, и о людях, которые все же туда отправились.

Я собираюсь и дальше записывать эти истории – рассказы моряков, случайных попутчиков, трактирщиков, штурманов, пассажиров, контрабандистов и просто людей, которым довелось однажды выйти в море и после этого уже не жить спокойно на берегу. Со временем, возможно, появятся новые книги, новые записки и новые рассказы, потому что море историй не заканчивается никогда.

Так что не прощаемся.  
Скорее – до следующей записи в журнале.

Ваш покорный слуга,  
старый моряк,  
капитан Джошуа Алистер Крук.

