

18+

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**

<https://litres.ru/74218679>

ISBN 9785007036108

Аннотация

«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.

Содержание

Обращение капитана Крука к читателям	5
Тень над проливом Баркли	9
Золото мыса Бурь	18
Последний рейс «Астории»	24
Конец ознакомительного фрагмента.	26

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

**Виктор Харебов
Сергей Харебов**

Корректор Алексей Леснянский

© Виктор Харебов, 2026

© Сергей Харебов, 2026

ISBN 978-5-0070-3610-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Обращение капитана Крука к читателям

Ahoy, 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 вслед 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 штурмов 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 опас-

ное, 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 оставлю 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 упрутся 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 нача-

ли 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 — Aurora. 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 высохли, 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 слышали 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 — Aurora, — 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.

После этого разговора я заметил, что Харрис 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 могли разбиться 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 ка-

ют. 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.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

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

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