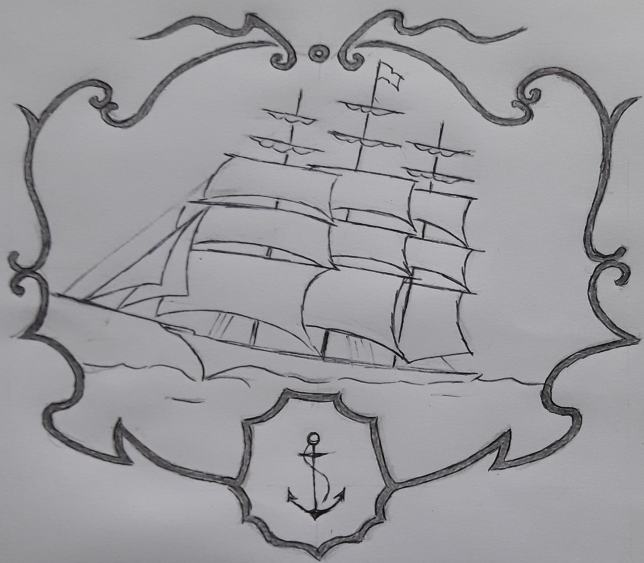


Вячеслав Прытков



Таких
любителей
море

Вячеслав Юрьевич Прытков

Таких любит море

Серия «Жизнь замечательных моряков»

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=55847109*

Аннотация

Короткие исторические миниатюры этой книги рассказывают о отважных и знаменитых моряках разных флотов, о известных всему миру кораблестроителях, о художниках – маринистах, о изобретателях, внёсших неоценимый вклад в развитие мореплавания.

Ряд миниатюр посвящён славному российскому флоту.

Содержание

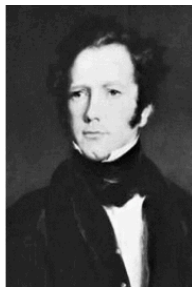
Вячеслав Прытков	4
The Sea Loves Such	5
Бросивший вызов штормам	10
Николас Покок – моряк и художник	15
Колыбель британского флота	20
Корабль адмирала Ансона	25
Самурай поневоле	31
Линии Сэмюэля Плимсоля	36
Маяк Белл Рок	39
«Следопыт моря»	44
Капитан «Мистер Кабель»	49
Призвание Фрэнка Бенсона	55
«Джек – непогода»	59
Морские дороги Эрика Ньюби	64
Маринист из Саутгемптона	69
Джон Поул Джонс – «герой-сердцеед»	73
Конец ознакомительного фрагмента.	77

Вячеслав Прытков

Таких любит море

©Вячеслав Прытков 2020

The Sea Loves Such



ФРЕДЕРИК МАРРИЭТ (1792 – 1848) – бесстрашный морской офицер, путешественник, изобретатель, герой наполеоновских войн, писатель. Морские новеллы сделали его популярным среди читателей наравне с Джозефом Конрадом, Вирджинией Вульф и Германом Мелвиллом.

Он появился на свет в издревле известном местечке английской столицы – Тауэр Хил над Пулом, там, где несёт свои воды Темза, по берегам которой с давних времён располагались корабельные доки, склады и верфи. Мальчишку определили в частную школу Энфильда, где учились дети знатных родителей. Отец Фредерика был членом Парламента и колониальным агентом острова Гренада. Среди своих сверстников юный ученик выделялся силой, дерзостью и на-

пористостью, учёба не слишком его привлекала, он постоянно играл на уроках, был невнимателен и часто наказуем. К тому же, имея существенный недостаток речи – шепелявость, нередко вызывал постоянные насмешки окружающих его учеников. Вязывался в драки, не давая себя в обиду. По характеру своему он был бунтарём и порой становился невыносимым.

Фредерик почти не имел друзей, за исключением Чарльза Бэббиджа, жившего по – соседству и ставшего потом известным математиком. Возненавидев школу и постоянные придирки грубоватого директора, он дважды убегал из дома и, однажды, заявил, что хочет уйти в море. Его решимость подействовала на отца, и тот определил Фредерика на флот волонтером 1-го класса. Мальчишке было всего лишь 14 лет когда в 1806 году он оказался на 38 – и пушечном фрегате «Неотразимый» («Impérieuse») под командой боевого капитана Лорда Кохрейна.

Так начинался неистовый и трудный период в жизни Фредерика, связанный с первым походом на военном корабле. Три последующих года в море он участвовал почти в пятидесяти битвах и стычках. Это и была заветная мечта мальчишки, то, что ему особенно нравилось, вошло в плоть и кровь: стремительные погони под парусами днём и ночью, артиллерийские дуэли между кораблями и абордажи, когда смерть ходила за ним по пятам, и любой ценой необходимо было выжить, одержать победу над врагами.

В 18 лет он возмужал: его лицо от жгучих океанских ветров приобрело тёмно-коричневый оттенок, а глаза на этом фоне выделялись своей голубизной и ясностью.

Фредерик служил на многих кораблях, принимая участие в разных морских кампаниях. Как подчинённый, пережил безумство командиров за садистские порки матросов и страшные наказания – протаскивания под килем, почти всегда заканчивающиеся смертью. С симпатией относился к насильно завербованным на флот – бывшим пекарям, шляпникам и музыкантам, оторванным от привычных земных профессий, стоял на стороне бесправных и бедных, как мог. Хороший пловец, много раз прыгал за борт, спасая упавших товарищей и даже тех, кто издевался над ним, постепенно наживая себе проблемы с лёгкими, подрывая своё здоровье. Его смелость и чувство долга позднее высоко оценит Королевское гуманное общество, наградив медалью.

Фредерик редко бывал на берегу, в 1812 году получил чин лейтенанта, встретил любимую – Катерину Шарп – дочь британского консула в России, женился на ней. И снова походы, лишения, борьба с болезнями моряков в дальних плаваниях, часто со смертельным исходом. У него самого появились первые признаки заболевания лёгких и бронхов, сопровождаемые кровотечениями. В чине капитана отправился в Индо-Китай, принимает участие в 1-й Бирманской войне.

В 1830 году в возрасте 38 лет Фредерик вышел в отставку, побывал в Америке и Канаде, а, вернувшись, решил по-

святить себя изобретательству и писательской деятельности. Часто спасая оказавшихся за бортом, он подумывает о плавучем средстве спасения – шлюпке («lifeboat»), проект которой представлен им Королевскому научному обществу, работает над созданием сигнальной флажковой системы для морских судов, впоследствии названной кодом Марриэта. За эти нововведения получает золотую медаль общества. Пишет книги о приключениях на море, в том числе и для детей. Собранный в Бирме коллекцию редкостей, преподносит в дар Королевскому азиатскому обществу.

Окончательно поселившись со своей семьёй в небольшом коттедже в графстве Норфолк на восточном побережье Англии, Фредерик ведёт тихую жизнь писателя, однако, вскоре серьёзно развившаяся болезнь лёгких и печальное известие о гибели любимого сына окончательно подорвали его здоровье. 8 августа 1848 года в возрасте 56 лет он продиктует в свой дневник:

«Такой милый день, и Августа как раз принесла мне три гвоздики и три розы. Я открыл окно, и в комнату ворвался свежий восхитительный воздух. Я лежу на кровати в местечке, названном Лонгхэм, а берег моря в двух милях отсюда. Я счастлив.»

Его нашли мёртвым на рассвете следующего дня. Фредерик Марриэт бережно прижимал к себе букет роз и гвоздик, словно не хотел расставаться с ними.

Примечания:

The sea loves such. – (англ. «Таких любит море.»)

Чарльз Бэббидж (1791 – 1871) – английский математик

Килевание – наказание провинившегося матроса посредством протаскивания на канате под днищем корабля.

Бросивший вызов штормам

*«Когда от грохота над морем
Бледнеют пальцы
И лицо
Греби, товарищ!
В мире молний
Необходимо быть гребцом.*

*Не убедить молитвой море,
Не выйти из воды сухим,
Греби, товарищ!
В мире молний
Бесстрашный труженик стихий!»*
Виктор Соснора



Сын капитана Уэльских фузилёров – Джордж Вильям Мэнби (1765 – 1854) с детства мечтал попасть в старейшее подразделение английской армии – Королевский полк фузилёров и быть похожим на своего отца. Однако, мальчик рос хотя и смышлёным, но от сверстников отличался своим небольшим ростом.

Вспыхнувшая за океаном гражданская война вскружила головы молодых англичан, заставив их записываться в волонтёры воевать в Америке. Джорджу исполнилось 17 лет, и он, поддавшись всеобщему порыву, решил идти на войну. К большому сожалению, его не взяли из – за маленького роста, несбыточными оказались и мечты служить в фузилёрах.

Шло время, Королевский Уэльский полк успел поучаствовать в кровопролитных боях американской революции, а Джордж всё-таки поступил в Военную академию в Вулвиче, перед этим записавшись в народное ополчение. Он даже написал несколько книг, одно из его произведений – памфлет «Размышления англичан» о планах захвата Англии Наполеоном имел громкий успех и вызвал интерес у Военного Секретаря, Канцлера Чарльза Йорка, занимавшего высокий пост в правительстве. Он – то и рекомендовал капитана Джорджа Мэнби назначить начальником казарм в приморский городок на востоке Англии – Большой Ярмут – главную базу флота Северного моря.

Там находились и туда прибывали английские военные корабли, готовившиеся к войне с французами. На расстоя-

ние от дома по улице Святого Николаса, где жил Джордж, до берега уходило всего несколько минут, и он мог постоянно наблюдать за морем и кораблями.

Осенью и зимой море нередко штормило, и корабли на рейде швыряло, как игрушки, срывая с якорей. Порой целые экипажи становились жертвами бушующего моря, хотя до берега оставалось всего лишь сотни ярдов.

Особенно страшный шторм разыгрался 18 февраля 1807 года, свидетелем которого и стал Джордж. Военный бриг «Снайп» стоял на якоре, когда огромные волны накатились на рядом находившееся торговое судно и бросили в сторону брига. «Торговец» запутался в якорных канатах военного и стал тонуть. На «Снайпе» их обрезали, и тут корабль оказался во власти бушующих волн, уносящих его на берег. На борту брига, помимо команды, находились французские заключённые, женщины и дети. «Снайп» бросило на отмель и он начал разваливаться на куски.

Мэнби тогда был среди тех на берегу, кто ничем не мог помочь гибнущим людям.

Тот памятный скорбный день и стал отправной точкой. Джордж решил всецело посвятить себя созданию средств для спасения людей в таких катастрофах. Он пришёл к выводу, что таким приспособлением может стать небольшая мортира, стреляющая с берега спасательным линем по рангоуту терпящего бедствие корабля. Линь должен быть достаточно

прочным и длинным, чтобы преодолеть расстояние, отделяющее берег от судна. Крепко цепляясь за мачту одним своим концом, а другим, закреплённым на суше, лить удерживал скользящую по нему люльку с людьми, либо привязанных к нему терпящих бедствие. Мортира была компактной и удобной для перевозки на лошади.

Это средство Джордж успешно испытал в 1808 году во время крушения брига «Элизабет», находящегося в 150 ярдах от берега. Официально мортиру Мэнби приняли, как средство спасения в 1814 году, установив по восточному побережью. В последующие годы более тысячи человек спаслись благодаря этой мортире.

Джордж не останавливался на достигнутом: построил непотопляемую шлюпку, первые испытания сразу же показали её «живучесть» даже при большом заполнении забортовой водой. Одно из таких плаваний едва не стало последним для самого изобретателя, находившиеся с ним испытатели так сильно раскачали лодку, и она перевернулась, а Джордж, не умеющий плавать, спасся лишь чудом.

За заслуги и достижения в деле спасения человеческих жизней на море он получил денежное вознаграждение, удостоился целого ряда наград и был избран в 1831 году членом Королевского общества.

Выйдя в отставку, Мэнби превратил свой дом в мемо-

риальный музей, посвящённый Горацио Нельсону: они учились в одной школе.

СМЕРТЬ ЗАСТАЛА ИЗОБРЕТАТЕЛЯ, СИДЯЩИМ НА СТУЛЕ, ОБРАЩЁННЫМ К ОКНУ, ИЗ КОТОРОГО ОТКРЫВАЛСЯ ВИД НА МОРЕ, СЛОВНО ДЖОРДЖ ДО ПОСЛЕДНИХ МИНУТ ЖИЗНИ ВГЛЯДЫВАЛСЯ ВДАЛЬ, БУДТО ПЫТАЯСЬ УВИДЕТЬ, НЕ ТЕРПИТ ЛИ БЕДСТВО КАКОЙ – НИБУДЬ КОРАБЛЬ.

Примечание:

Фузилёр (фр. Fusiller -стрелок);

Среди других изобретений Д. Мэнби – первый огнетушитель и гарпун для китобоев, испытанный им в Гренланди

Николас Покок – моряк и художник



На улицах портового Бристоля царило оживление. Торговые корабли заходили прямо в город по узким каналам, ведущим из гавани, и стояли в ожидании разгрузки, необычно выделяясь целым лесом мачт среди жилых домов старой части Бристоля.

Николас уже давно привык к этому зрелищу морских судов, хозяйничающих в самом центре родного города, хотя для впервые приезжающего в Бристоль такое гостеприимство казалось весьма странным. Впрочем, ничего странного

в этом не было, с давних времён город являлся английскими морскими воротами в Новый Свет и процветал за счёт торговли. Отсюда путешественники и переселенцы отправлялись за океан. Постепенно из небольшого поселения, носившего когда – то название Bricgstoc (место мостов) и расположенного в междуречье Эйвона и Фрома, вырос знаменитый порт. Через него проходила торговля шерстью, кожей, вином, табаком и шоколадом, однако, к сожалению, в 17 столетии Бристоль преуспел в работоторговле.

Помимо прекрасных старинных мест: соборов, мостов, церквей, узких переулков Бристоль с его цветочной эмблемой – алым лишайником, привезённым купцами из восточных стран, прославился крылатым выражением «Деньги на бочку». Гранитные «бочки» в виде стола, на котором торговцы заключали свои сделки, ещё и поныне можно увидеть на улицах города.

Живший на 41 Prince s Street, Николас Покок часто выходил на прогулку, побродить вдоль корабельных причалов. Ведь и для него когда – то, ещё в пору молодости, отсюда уходила дорога в море. Помогая своей семье, он выбрал трудную профессию моряка, много лет провёл на торговых судах, ходил в Индию, Западную Африку и Америку.

После смерти отца – почётного гражданина Бристоля, известного купца на Николаса перешла вся тяжесть забот о матери с младшими братьями. Сейчас он с благодарностью вспомнил о поддержке, оказанной ему в то трудное время,

торговцем Ричардом Чэмпионом, занимавшемся поставками фарфора в Америку. Именно Николасу он доверил торговые корабли своей флотилии, отправлявшиеся с товаром через океан.

Рисованием Николас увлёкся во время длительных плаваний, свои работы он помещал в бортовые журналы – дневники, систематически записывая события, происходящие с кораблём, отмечал сопутствующую погоду и положение судна, а рисунки выполнял индийскими чернилами, так называемыми «маси», изготовляемые из сажи, смешанной с соком сахарного тростника.

Однако, вскоре американская война за независимость положила конец торговле фарфором, и Р. Чэмпиону пришлось полностью её свернуть, а Николас всё реже и реже стал выходить в море. Это вынудило его всерьёз заняться рисованием, сменить род деятельности и стать художником.

Нахлынувшие воспоминания о прошедших годах жизни сменились раздумьями о важном для него событии: полученном письме от президента Королевской Академии художеств – Сэре Джошуа Рейнольдсе (1723 – 1792). Николас посылал одну из своих работ на выставку в Академию, называлась она «Вид с моря на церковь Сент – Мэри – Рэдклифф» (1780). Это величественное сооружение являлось доминантой портового Бристоля.

Рейнольдс писал, что картина хотя и опоздала для выставления, но выполнена с большим мастерством и вдохновени-

ем. Рекомендации и замечания Мастера живописи, отмеченные в этом письме, оказали существенное влияние на дальнейшее творчество Николаса Покока, а сам Джошуа Рейнольдс всегда поддерживал художника. В 1782 году Николас снова выставляет свои работы в Академии, в это же время английский адмирал Джордж Бриджес Родни (1719 – 1792) одерживает морскую победу над французским флотом у островов Всех Святых (Доминикское сражение), и художник, бывший моряк, знающий море и корабли, получает первый заказ на написание серии картин в память об этой битве.

Николас Покок пишет картины многих морских сражений – Семилетней войны (1756 – 1763), американской войны за независимость (1775 – 1782) и войны Британии с Францией (1793 – 1815). Работы Покока отличает точность воспроизведения малейших деталей, что вызывает восхищение даже у участников тех событий. Так адмирал Ричард Стрэхэн (1760 – 1828), командовавший группой кораблей во время Трафальгарской битвы 1805 года и захвативший четыре французских корабля, уважительно пишет художнику, отмечая, что на его картине, как и было в действительности, точно нарисована сбитая бизань – мачта флагманского французского корабля.

В 1789 году Николас Покок оставил родной Бристоль и переехал в Лондон, где жил на 12 Great George Westminster. К тому времени он уже знаменитый художник, восхваляемый в высших кругах, становится близким другом многих

видных морских офицеров – его почитателей – адмиралов Сэмюэля и Александра Худа и других. Эти знакомства приносят ему к самому королю Георгу III, избравшего Покока своим придворным художником.

Пококом написаны сотни работ, выполненных с большим мастерством, рукой настоящего моряка, познавшего море и корабли, воспроизведены грандиозные морские баталии, которые и поныне вызывают изумление своей точностью и правдивостью.

ТАКИМ ОСТАЁТСЯ НА ВСЕ ВРЕМЕНА ТАЛАНТЛИВЫЙ МАРИНИСТ – НИКОЛАС ПОКОК.

На фото – фрагмент картины художника.

Колыбель британского флота



Герцог Джон Монтегю совершал пешую прогулку по своим владениям, расположенным вдоль реки Бьюли, что в графстве Хэмпшир на юге Англии. Было время прилива, поэтому неглубокий речной ручеёк быстро превращался в полноводный широкий водный поток. Река петляла, делала повороты, а за ней тёмной стеной вставал девственный лес Нью-Форест. В нескольких милях по течению Бьюли располагался небольшой порт под названием Баклерс – Хард, который тоже был собственностью герцога и достался ему от бывшего аббатства Бьюли. Его особенностью являлась полная свобода от уплаты королевских налогов. Обычно, такая прогулка доставляла герцогу истинное наслаждение, и он радовался любой мелочи: будь то прохладное дуновение ветер-

ка, либо пение многочисленных птиц, водившихся в живописном уединённом уголке. Однако, сегодня он не замечал ничего. Расстраивали плохие новости из колоний, и вконец рушилась давнишняя мечта – превратить Баклерс – Хард в центр колониальной торговли – Монтегию – таун. Всё дело в том, что герцог Монтегия являлся губернатором двух островов Вест – Индии – св. Винцента и св. Люции, богатых сахарным тростником. Снаряжённая им экспедиция на острова вернулась ни с чем, сахарные рынки вместе с его владениями полностью захватили французы.

Герцог долго перебирал в уме возможные варианты нового выгодного дела. Первокласный лес имелся прямо под боком, собственное хозяйство располагало хорошими кузнями, вот она река Бьюли с пологими берегами. Да, пожалуй, конечно, верфи, постройка больших кораблей, вот, что нужно сейчас для Англии. Но как быть с опытными корабелами? Правда, на примете есть один большой мастер – Генри Адамс из Депфорда.

Приглашённый на встречу молодой корабел смущался и робел под пытливыми взглядами герцога:

«Сэр, я, мой отец и брат посвятили себя любимому делу на Депфордских верфях, поэтому затрудняюсь ответить на Ваше предложение. К тому же, вряд ли многие из мастеров захотят променять свои насиженные места на новые, необжитые».

«Вполне понимаю Вас, дорогой Генри, и не тороплю с от-

ветом. Хочу открыть Вам одно заманчивое предложение, которое будет касаться всех, кто пожелает трудиться в этих краях. Пусть приезжают, я с радостью отдам каждому в аренду участка набережной реки сроком на 99 лет за символическую плату в семь пенсов. Но и это ещё не всё, за новый выстроенный дом его владельцу я распоряджусь выделить три лоуда древесины. Генри Адамс тогда ничего не ответил, но крепко запомнил условия герцога.

Решение переехать в Баклерс – Хард далось Генри нелегко. К тому времени он женился, и супруги пришли к единодушному мнению, надо ехать. Прознав о выгодных условиях аренды, в поместье Монтегю потянулись и другие мастеровые.

Вскоре на холмах возле речки Бьюли развернулась большая стройка – рождался новый посёлок и верфи. Герцог Монтегю потирал от радости руки, раздававшиеся звуки пил и топоров были самыми благостными для души, ведь в жизнь вновь претворялась давняя мечта – создать Монтегю – таун, который, возможно, затмит славу Портсмута.

Спуск на воду первого корабля, получившего название «Салисбэри», превратился в настоящий праздник. Посмотреть на это спешили тысячи человек со всей округи. Шёл 1745 год.

За период с 1745 по 1808 годы в Монтегю – тауне построили 44 военных корабля, в них тогда очень нуждалась «старушка Англия». Генри Адамс в должности управляющего следил за постройкой каждого корабля. Известно, что заня-

тый рабочий, участвующий в деле, имел свой номер. Если Адамса не удовлетворяла продуктивность работы какого – то подчинённого, то он снимал этот номер крючком, информируя тем самым того о лишении жалованья или, в худшем случае, даже жилья.

В 1764 году был построен самый большой по тем временам 64 – пушечный корабль «Европа». Генри Адамс и его сыновья принимали участие в постройке знаменитого и любимого корабля Г. Нельсона – «Агамемнона», участвовавшего в осаде крепости Кальви, фрегатов Трафальгарской битвы – «Эвриал» и «Свифтшур». Капитан «Эвриала» Блэквуд первым обнаружил вражеские корабли у Кадиса 18 октября 1805 года, за что и получил прозвище «Nelson's Watch Dog».

В 1749 году скончался Джон Монтегю – владелец Баклерс – Хард (Мотегию – тауна), а Генри Адамс, прожив ещё долго, до 92 лет, продолжал строить свои корабли – «Wooden Walls», которые с честью, гордо неся британский флаг, выполняли поставленные им задачи и участвовали во многих сражениях и экспедициях.

Так, благодаря предприимчивости и деловой хватке герцога Монтегю, мало кому до этого известное место Баклерс – Хард стало настоящей колыбелью английского военного флота, почитаемое по сей день.

Примечания:

Бьюли – происходит от латинских слов «Bellus Lokus

Regis» – «Красивое место короля». Этим королём был Иоанн Безземельный (King John, 1167 – 1216), даровавший свои земли монахам – цистерцианцам, чтобы они построили аббатство и молились о дарителе.

Баклерс Хард – «Баклерс» – от фамилии целого поколения, жившего в этой местности.

«Хард» – в данном случае – «суровый», характеризует дикие берега Бьюли.

Лоуд – английская мера древесины – 1,12 куб. м «Wodden Walls» – «Деревянные стены» – английское название кораблей с корпусом из твёрдой древесины.

Корабль адмирала Ансона



У Англии, как и у всякой морской державы, есть свои знаменитые корабли, сохранённые до наших дней. Достаточно вспомнить корабль Г. Нельсона «Виктория», чайный клипер «Катти Сарк», крейсер «Белфаст» и другие. К сожалению, безжалостное время не пощадило известный линейный корабль «Центурион», о котором писатель и политик Вайнтроп Сэржинт привёл следующие слова: «Даже «Виктория» Нельсона не была таким известным и почитаемым кораблём среди английских моряков, как старый «Центурион». Название судна как нельзя лучше соответствующее ему, действитель-

но на деле оправдывало себя. Подобно центуриону – командиру сотни в римской армии, всегда занимавшему место в первом ряду, «Центурион» на море стал флагманским кораблём не менее знаменитого адмирала Джорджа Ансона (1697 – 1762), прозванного «Отцом флота». Адмирал был славным командиром и сделал очень много для флота и моряков. Среди его революционных преобразований: создание классификации военных кораблей, единой формы морской одежды, корпуса морской пехоты и нового морского устава. Джордж Ансон был командиром «Центуриона» с 1737 по 1744 годы. На нём он совершил кругосветный переход в 1740 – 1744 годы, став, таким образом, пятым английским мореплавателем после Ф. Дрейка, Сэра Т. Кавендиша, У. Дампьера и В. Роджерса.

История корабля «Центурион» начинается с Королевских верфей Портсмута. Корабельный мастер Джозеф Аллайн стал его создателем. 17 февраля 1729 года поступил заказ на постройку судна, а закладка «Центуриона» произошла 9 сентября. В январе 1733 года он был построен и послужил королевскому флоту, как военный корабль 36 лет. Знаменательно, что постройка «Центуриона» пришлось на время, когда портсмутские верфи являлись передовыми в Англии. Опытный Джозеф Аллайн много лет создавал конструкции нескольких десятков новых кораблей самых различных типов – от яхт до линкоров. При постройке «Центуриона» он гарантировал точность воспроизведения судна специально

нанятыми для этой работы опытными плотниками.

Корабль создавался по разрядной классификации «парус линии» («sail of the line»). Его разряд составлял номер «4». Под номером разряда подразумевалось, как много орудий могло устанавливаться на строящиеся корабли. Так, к примеру, корабли 1 – го разряда несли 100 пушек, 2 – го – 90, 3 – го от 70 до 80, 4 – го – от 50 до 60. Корабли «парус линии» использовали морскую тактику «линии боя», когда они выстраивались в одну линию, атакуя вражеские суда. «Центурион» стал деревянным трёхмачтовым двухпалубным линейным кораблём. Орудия располагались на верхней и нижней палубах, экипаж насчитывал 345 человек.

Свой первый поход в Португалию «Центурион» совершил, имея на борту изобретателя первых в мире морских часов H1 (Harrison One) – Джона Харрисона, который испытывал их в плавании. Эти часы позволяли определять местонахождение корабля в море. Под командованием Джорджа Ансона корабль в 1737 – 39 годах осуществлял охрану английских торговых судов у берегов Западной Африки, о. Барбадос, Западной Индии, Чарльстона, Южной Каролины.

После объявления военных действий с Испанией для захвата испанских колоний в Америке «Центурион» возглавил эскадру английских кораблей, отправившихся в поход в 1740 году. Это кругосветное плавание стало тяжёлым испытанием для корабля. В районе печально известного мыса Горн «Центурион» попал в жесточайший шторм. Огромная волна на-

крыла его, ударив в бок, но судно не опрокинулось, хотя все на борту уже посчитали себя погибшими. Второй грозный водяной вал сильно накренил корабль, и опять «Центурион» остался на плаву, благодаря хорошей мореходности и мастерству экипажа. Затем страшный удар молнии прошёлся по верхней палубе, сразив нескольких моряков. Этот шторм рассеял корабли эскадры, два из них повернули обратно.

Неутешительные выдержки из судового журнала самого Джорджа Ансона говорят сами за себя: «8 мая 1741 года... Сильные повреждения кораблю приносят опасные порывы ветров, постоянное ожидание момента, когда они совсем сломают мачты, трудности в установке такелажа, закреплении вант, взятии марселей, всё это сильно беспокоит, вместе с цингой и каждый день сокращает наши души на 6, 8 и 10»

«1 сентября 1741 года. Командуя эскадрой, я уходил из Англии, имея на кораблях почти 5 тысяч человек, а сейчас подавленных морально и измученных физически только 2 тысячи, и многие из них очень слабы и беспомощны...»

Однако, не смотря на трудности и лишения группировке Джорджа Ансона удалось 12 ноября 1741 года добиться большого успеха – захватить перуанский город Пайту. Морякам досталась крупная добыча, а в результате дальнейших побед на море удалось значительно её увеличить. В июне 1743 года Ансон уже перечисляет захваченное: «112 мешков серебра, 6 сундуков серебра, 72 сундука риалов ...»

На борт флагмана Д. Ансона перешли оставшиеся в живых экипажи других кораблей его эскадры. При переходе из Акапулько в Манилу «Центурион» встретил испанский галеон «Нуэстра сеньора де Кавадонга» и сразился с ним. Имевший значительно меньшее число пушек, «испанец» оказал яростное сопротивление, но вынужден был сдаться. Захваченное в этом бою золото, серебро и драгоценности пополнили и без того богатую добычу англичан. Прекрасный художник – маринист Монтегю Доусон (1890 – 1973) запечатлел это сражение на своей картине.

Адмирал Д. Ансон привёл свой «Центурион» в Англию. Доставленные на родину сокровища явились слишком дорогой ценой – из кругосветного перехода вернулись лишь около 200 человек. Добыча едва умещалась в 32 повозках и совершила путь из Портсмута в Лондон. Это значительно пополнило королевскую казну.

Пришло время для «Центуриона» покинуть строй действующих военных кораблей королевского флота. В 1769 году он был списан и оказался в Чэтмэнском доке. Его носовая фигура – пятиметровый деревянный лев в стойке, некогда украшавшая флагманский корабль, стала уже исторической ценностью после бережного снятия, заняла своё место на суше. Эту реликвию известного корабля провезли через всю страну, чтобы народ Англии вспомнил о былых славных днях службы «Центуриона». Члены королевской семьи придавали большое значение кораблю в истории нации. Ге-

орг III подарил реликвию герцогу Ричмонду, который разместил её у входа в свою резиденцию Гудвуд Палас в Суссексе. Позднее герцог передал её Вильяму IV поместившему фигуру у подножия королевской лестницы в Виндзорском замке. Через некоторое время она оказалась в Гринвичском госпитале, в специальной памятной палате Адмирала Ансона. В 1871 году фигуру перенесли из госпиталя на площадку Морской школы, где она оставалась, пока время и неустойчивая английская погода совсем разрушила её, неповреждённой осталась лишь одна задняя лапа льва, её – то и перенесли в родовое имение Адмирала в Шугбороу на стену веранды особняка.

Специально подаренная Д. Ансону Адмиралтейством памятная модель корабля и сейчас украшает один из залов морского музея в Гринвиче. Мелкие вещи и предметы с «Центуриона» находятся в личном кабинете самого Адмирала в Шугбороу. Это, пожалуй, и всё, что осталось от некогда знаменитого линейного корабля «Центурион», верно послужившего старой доброй Англии.

Самурай поневоле



Ранним утром в дом хатамото Миуры Андзина прибыл слуга от самого Сёгуна Токугавы Иэясу с известием о приглашении на соколиную охоту. Проживавший уже несколько лет в древнем столичном городе Эдо, Миура Андзин часто встречался с Сёгуном Токугавой и знал его любимые занятия, в числе которых была охота с соколами – судака. В штате пернатых охотников Сёгуна насчитывалось сотни хищных птиц, привезённых из самых разных уголков Японии и, особенно, из Кореи. Во время таких выездов на охоту правитель мог наблюдать за жизнью своих подданных, нагуливал аппетит, а свежий воздух и новые впечатления способствовали крепкому сну и хорошему настроению.

Проходило немало времени, пока процессия, состоящая

из паланкина (норимоно) с Сёгуном и многочисленных сопровождавших его слуг, выбиралась из замка, минуя кривые и узкие городские улицы, попадая, наконец, на нужный тракт. Загородная дорога не отличалась совершенством, лишь по обочинам её украшали высаженные деревья и придорожные камни с высеченными на них указателями. Зато дальше открывались величественные виды близких гор и холмов с стоящими на них святыми храмами. Встречавшие процессию крестьяне становились к проносимому паланкину спиной, так как были недостойны даже взглянуть на правителя. Вот, наконец, после нескольких продолжительных остановок в пути, охотничье войско Сёгуна достигло места охоты. Томившиеся в клетках, охотничьи соколы рвались на волю и готовы были растерзать любую дичь. Миура Андзин знал, что сегодня намечалась охота на диких гусей. В воздух поднялись сразу несколько соколов – судака. С волнением, переполнявшим душу, следил Миура Андзин за их полётом, представляя себя на месте этих гордых птиц. Были бы за плечами крылья, способные унести его навсегда далеко, туда, где осталась родина, жена, дети!

Миура Андзин возвратился домой поздно вечером. Как обычно предстоял бансяку – «домашний ужин с сакэ». Его новая жена – Магоме Сикибу, поджидавшая мужа, поднесла ему еду и выпивку. Как это было не похоже на вечернее времяпрепровождение, происходившее так давно, в родном доме маленького английского городка Джилингама, что в граф-

стве Кент, с грустью подумал Миура Андзин.

Торговая голландская экспедиция на Дальний Восток после девятнадцатимесячного плавания завершилась неудачно. Ещё в пути караван кораблей поредел при переходе через Магелланов пролив. Из ста человек экипажа «Liefde» (голландск. «Любовь») до японских берегов добрались лишь 24 смертельно измождённых моряка, среди них – штурман, англичанин Уильям Адамс, родом из Джилингама. В то время далёкая Япония имела торговые связи только с Португалией, и португальские миссионеры, не хотевшие, чтобы кто-то ещё из европейцев завязал отношения с японцами, сумели убедить Сёгуна Токугаву в том, что прибывший корабль – пиратский. Вскоре немногочисленную команду корабля арестовали и заточили в тюрьму крепости Осака. Ценный торговый груз конфисковали, с корабля сняли всё вооружение – 19 бронзовых орудий, 5 тысяч ядер и книппелей для разрушения вражеского такелажа, 500 мушкетов и 2 тонны пороха. В ходе допроса арестованных выяснилось, что Уильям единственный из экипажа владеет португальским языком – средством общения японцев с европейцами.

Через несколько месяцев состоялась первая встреча штурмана Адамса с Сёгуном Токугавой. Уильям попросил у правителя разрешения отремонтировать свой корабль и вернуться на родину. Последовал строгий отказ. Сёгун, понявший, что перед ним не рядовой моряк, а человек, хорошо разбирающийся в кораблестроении и навигации, приказал

Адамсу построить для японского флота корабль, подобный «Liefde». Англичанин построил не только такое судно, но и ещё одно, размерами побольше, выполнив пожелания Токугавы. После этого Уильям стал чаще приглашаться в замок правителя, Токугаву интересовало многое: с какими целями голландцы прибыли в Японию, что из себя представляет страна Англия, в каких отношениях между собой находятся европейские страны, каковы возможности торговли Англии и Голландии с Японией. Удовлетворённый ответами Адамса, Сёгун решил освободить остальных пленных голландских моряков, назначив им рисовое жалованье, но строго запретил покидать Японию.

Токугава давно понял, какую ценность представляет для него Уильям Адамс, поэтому не оставив тому никакой надежды вернуться когда – либо домой, сделал его своим главным советником и посредником не только в торговых отношениях с крепнущей в мире Новой Испанией и её колониями в Северной и Южной Америках, но и по всем другим, возникающим перед ним вопросам. Довольный исполнительностью Уильяма, Сёгун дал ему новое имя – Андзин Миура («штурман Миура») и подарил большое поместье Миура в Хэми (современный город Йокосука) и 90 слуг. Англичанин был удостоен высокого самурайского титула «хатамото» – «знаменосец», став обладателем двух самурайских мечей и личного герба.

Занятия торговлей принесли У. Адамсу богатство. Он же-

нился на знатной японке Магоме Сикибу, родившей ему двух детей. На протяжении всей своей жизни на японской земле Уильям никогда не забывал о своей английской семье – жене и детях. С европейскими купцами он отправлял им денежные средства. У. Адамс так и умер вдали от родины в 1620 году, завещав всё своё немалое имущество разделить поровну двум своим семьям – в Англии и Японии.

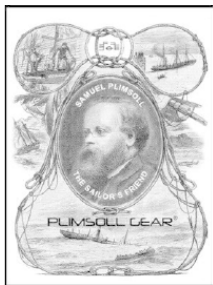
Ставший поневоле первым самураем из Европы. Уильям Адамс до сих пор почитаем в обеих странах, а его необычная жизнь по – прежнему волнует романтические сердца и затрагивает души тех, для кого так дорога своя родина.

Примечания:

Сёгун Токугава Иэясу (1542 – 1616) – объединитель средневековой Японии. Его резиденцией был город Эдо (старое название Токио), превращённый по распоряжению правителя в культурную столицу – город купцов, ремесленников, художников и писателей.

Сокол – судака – в Японии, птица, пойманная ещё птенцом, лучше поддающаяся дрессировке и не знающая жизни в естественных условиях. На охоте может нападать на любой движущийся объект, используется для охоты на крупную дичь. Отличается от сокола – агакэ, дрессированного во взрослом возрасте для охоты на фазанов, перепёлок и куропаток.

Линии Сэмюэля Плимсоля



В семидесятых годах XIX века в портовых городах Англии можно было встретить невысокого господина в чёрном сюртуке и цилиндре, наблюдавшего через толстые стёкла очков за погрузкой парусных кораблей – «выжимателей ветра» – «винджайммеров». Любопытство члена парламента – Сэмюэля Плимсоля (1824 – 1898) оказалось совсем не праздным. Он прекрасно видел, как судовладельцы для собственной выгоды стремились побольше загрузить корабли, и те, перегруженные, выходили в море. Очень часто многие из них перевёртывались, унося в пучину тысячи человеческих жизней. Пивовар из города Дерби, кем и был Сэмюэль Плимсоль, совершенно не имевший отношение к морскому делу, начал активную борьбу против небезопасной

загрузки кораблей, как парусных, так и паровых, которые он называл попросту «гробами». Заняв в парламенте сторону оппозиции, Плимсоль в своём документе изложил все замеченные нарушения, вызвав общественную поддержку. В 1873 году он даже написал книгу «Наш моряк», в которой приводились шокирующие Англию данные статистики, демонстрирующие преобладающее число кораблекрушений вследствие перегрузки, а, значит, немореходности судов. Он даже привёл жалобы и фото многочисленных вдов погибших моряков, вынужденных владеть жалкое существование с детьми без кормильца. Всю вину Сэмюэль возлагал на стяжательство жадных до наживы судовладельцев и на необъективность правительства. Желаемый эффект был достигнут, взбудоражив общество.

В 1875 году палата общин парламента рассмотрела билль, основным положением которого являлась необходимость обязательного нанесения на борт грузового корабля линии, указывающей максимально безопасную глубину загрузки. Её предложил Сэмюэль Плимсоль. Однако, 22 июля премьер – министр Дизраэли неожиданно отозвал билль, поддавшись давлению судовладельцев, утверждающих, что подобное ограничение даст преимущество иностранным конкурентам. Возмущённый Плимсоль обвинил противников в «убийственных тенденциях», за что был отстранён из парламента. Его жена, бывшая в палате, поддержала Сэмюэля в своём резюме и выразила протест против такого решения.

На следующий год предложение Плимсоля всё – таки было принято, как билль о кораблях, непригодных к плаванию. Однако, закон предоставлял размещение безопасной грузовой линии на усмотрение самих судовладельцев, иронически относившихся к нововведению. Наконец, в 1890 году парламент сделал правомочным закон и обязал строго придерживаться установленной допустимой грузовой линии, названной линией Плимсоля, а в 1930 году большинство стран, осуществлявших загрузку своих кораблей, приняли его.

Сэмюэль Плимсоль стал популярным среди английских моряков, избирался даже председателем их профсоюза. Так неожиданное предложение обычного человека, способствовавшее спасению многих человеческих жизней, стало составной частью морских правил.

Официальная грузовая линия Плимсоля представляет собой 12 дюймовый круг, рассекаемый 18 дюймовой чертой. В соответствии с особенностями плотности воды и сезонными условиями другой знак указывает уровень загрузки для обычной воды (F) и зимней североатлантической (WNA).

Маяк Белл Рок



Английский живописец Джозеф Мэлорд Уильям Тернер (1775 – 1851) был автором около пяти тысяч картин, написанных маслом, более двадцати тысяч акварелей и почти стольких же рисунков, выполненных карандашом. Его работы отличались мастерской передачей воздуха и света. Особое место в творчестве художника занимала морская тема, он был гениальным маринистом, ведь недаром более поздние искусствоведы прозвали его «английским Айвазовским».

Есть у художника одна работа, стоящая несколько особ-

някам от других его произведений, которые он выполнял с натуры. Это акварель «Маяк Белл Рок», заказанная известным шотландским инженером, создателем этого маяка, родоначальником целой инженерной династии (1811 – 1952), дедом знаменитого писателя Роберта Луиса Стивенсона, Робертом Стивенсоном (1772 – 1850), для иллюстрации своего подробного отчёта о строительстве этого важного для судоходства сооружения.

Грозная морская стихия. Высоко вздымаются волны, их кипящие белоснежные гребни устремляются почти к самой вершине маяка Белл Рок, но он стоит гордо и неизбежно на затопленной морем скале, предупреждая все проходящие мимо суда о коварных и опасных Инчкапских рифах шотландского побережья. Едва различимы паруса, зарывшегося в волнах, корабля, отворачивающего от губительного места. Страшит небо, заполненное тяжёлыми свинцовыми тучами. Однако, больше уже ни одно судно не разобьётся о скалы, как раньше.

Сам Тернер никогда не бывал в этом месте и не видел, построенного Р. Стивенсоном, маяка, поэтому работал над акварелью, руководствуясь только его описанием. Интересно, что по этой акварели, написанной в 1819 году, другой художник – гравёр Джон Хорсбург (1791 – 1869) выполнил в 1824 году фронтиспис для оформления издания Р. Стивенсона «Маяк Белл Рок». Сама акварель выставлена в Шотландской национальной галерее.

Роберт Стивенсон за свою жизнь построил несколько десятков маяков, различных мостов, в том числе, первый в мире цепной мост и Восточную дорогу. Он был очень почитаемым в стране человеком – основателем Эдинбургской Королевской обсерватории и членом Королевского Общества Шотландии. Его внук – Роберт Луис – известный писатель с детства гордился этим творением своего деда, считавшимся самым старым маяком Шотландии.

Издревле эта скала, выдававшаяся в море и расположенная в одиннадцати милях напротив Арброэта, считалась самым опасным местом для судоходства. Жителями побережья она именовалась «колоколом». Ещё в средние века аббат Джон Геди с монахами монастыря Арброэт прикрепил к скале колокол, своим звоном предупреждающий проходящие корабли о опасном месте. Однако, какой – то голландский пират разрушил его, но вскоре сам потерпел крушение и утонул. С тех пор ничего не предпринималось для предотвращения частых кораблекрушений у Инчкапских рифов, только в 1793 году начальник морской станции сэр Александер Кокрэн написал предложение в Управление Северных маяков о создании маяка, но и это не возымело никакого действия. В 1799 году сильнейший шторм потопил около семидесяти судов у берегов Шотландии. Два неравнодушных к всеобщей беде человека – капитан Королевского флота Йозеф Броди и литейщик из Лейта Йозеф Купер разработали конструкцию чугунного маяка, который построили на свои

собственные средства. До сих пор неизвестно, каким был на самом деле этот маяк, так как его разрушил шторм 1803 года. В 1804 году в злополучном месте потерпел крушение 64 – х пушечный корабль «Йорк» и затонул вместе с экипажем.

Роберт Стивенсон – инженер Управления Северных маяков разработал для рассмотрения два проекта нового маяка: один, чугунной структуры, стоимостью пятнадцать тысяч фунтов и каменной башни, общей стоимостью более сорок двух тысяч фунтов. Управление обратилось в Парламент страны для выделения средств на постройку маяка, но Лондон отклонил это требование, и только в 1803 году оно снова оказалось в Палате Лордов.

Ещё в 1800 году Роберт отыскал смелого рыбака, доставившего его и архитектора Джеймса Халдейна для исследования скалы Белл Рок. Оказалось, что она достигает около двухсот пятидесяти футов в длину, сто пятидесяти в ширину и состоит из песчаника. Необходимо было примерно две тысячи пятьсот тонн камня, чтобы построить башню маяка.

Средства на постройку выделили когда к проекту и строительству маяка присоединился известный в стране инженер Джон Ренни (1781 – 1821). День 17 августа 1807 года стал знаменательным днём начала большой стройки. Р. Стивенсон отобрал для участия в ней почти шестьдесят человек разных специальностей. В строительстве маяка задействовали три судна: шхуна «Фарос», служившая временным маяком, дрейфующим примерно в двух милях к северо – западу от

места установки будущего маяка, «Смитон» – судно – тендер для транспортировки с материка гранитных блоков на строительную площадку и «Сэр Джозеф Бэнкс», служившее жильем для строителей. Работать приходилось в тяжелейших условиях и только во время отлива. В 1808 году в скале вырубали яму для фундамента маяка. Строительство велось сезонно, в несколько этапов. Каменщики вытёсывали гранитные блоки, необходимое их количество составило две тысячи пятьсот штук. Блоки транспортировались к месту стройки по специально проложенной чугунной дороге длиной восемьсот футов. Наконец, 1 февраля 1811 года маяк Белл Рок высотой сто восемнадцать футов был введён в эксплуатацию. Никто до этого не строил ничего подобного. Для нового маяка Р. Стивенсон впервые применил газовый фонарь с отражателями, чтобы луч света был ярче и давал проблесковые красные и белые вспышки.

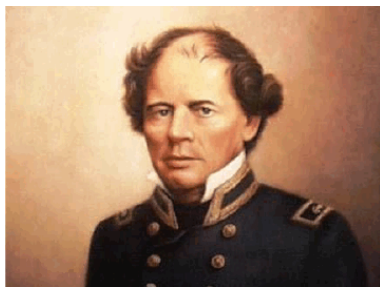
Маяк Белл Рок успешно действует и поныне, лишь дважды претерпел реконструкцию, в 1843 и 1998 годах.

Вглядываясь в современную фотографию с видом маяка и сравнивая её со старой акварелью Тернера, не перестаёшь удивляться необычайному дару воображения, каким обладал английский художник, запечатлевший творение знаменитого Роберта Стивенсона.

«Следопыт моря»

«Если бог сказал, что есть пути в море, я найду их...»

Мэтью Фонтейн Мори



Вечером 17 октября 1839 года переполненный дилижанс покинул город Ланкастер, штат Огайо. Возчик, пожелавший побольше выручить от этой поездки разрешил троим пассажирам забраться на крышу. Этим рейсом ехал и морской офицер, 33 – летний лейтенант Мэтью Фонтейн Мори. Будучи истинным джентльменом, он уступил своё место молодой леди, а сам составил компанию тем троим на крыше. Ночная поездка загруженного доверху дилижанса закончилась неудачно, он перевернулся. Мори свалился с крыши на землю и сломал себе ногу. Почувствовав сильную боль, офи-

цер понял, что с морской карьерой придётся распрощаться. Так он остался хромым на всю жизнь. Это и явилось поворотным пунктом в его дальнейшей судьбе и для будущих открытий в мореплавании.

Посвятивший себя, как и его старший брат Джон, служению морю и дальним плаваниям, Мэтью очень переживал по поводу своего перевода на берег, на должность начальника Архива морских карт и приборов в Вашингтоне.

В новом для себя деле он предложил собирать информацию от капитанов судов, надеясь, что каждый согласится участвовать в таком исследовании морей и будет регулярно присылать в конце своего плавания заключения о наблюдениях за морской стихией в Национальную обсерваторию в Вашингтоне с копиями карт и лоциями, то это станет большим вкладом в прогнозирование поведения моря. Он сблизился с коммодором Уильямом Грэйном – шефом Бюро Гидрографии, который высоко оценил его начинание. Мори готовил письма к американским капитанам с просьбой предоставления различной навигационной информации во время их переходов. Затем он обратился к старым корабельным вахтенным журналам, где содержалась огромная кладезь данных о ветрах, штилях и течениях в разных морях в различные времена года. Систематизировав и обработав эти данные, Мори хотел передать их, как руководство для нынешних мореплавателей. Итогом его неустанной работы стало исследование «Карты морских ветров и течений».

Во время своих исследований Мэтью скоро обнаружил главную ошибку в маршруте следования от восточного берега США на юг к Рио де Жанейро в Бразилии. Мореплаватели с давних пор верили, что необходимо делать большой обход на восток, избегая опасностей берегов Бразилии, входя в экваториальную штилевую полосу, на что уходили недели перехода. Мэтью доказал, у побережья Риу-Гранди-ду-Норти есть благоприятные течения, он писал: «Идти смело и если нужно, лавировать ближе к берегу». В 1848 году капитан Джексон из Балтимора удостоверился в возможности перехода и вернулся на 35 дней раньше, чем ожидал.

В 1847 году Мори опубликовал первый лист своих «Морских ветров и течений», касающихся Северной Атлантики. Его исследование океана было дополнено в 1849 году и продолжено на листах для Южной Атлантики, Индийского и Тихого океанов в следующие семь лет. Появились обработанные графики с указанными стрелками направлениями ветров в конкретные месяцы, а другие листы были разделены в тринадцатисантиметровые квадраты с кругами, показывающими силу ветров. Листы также содержали данные о температуре океана, которую существенно формировал Гольфстрим. Мори объяснял, как надо пользоваться листами: «Конечно, это мог быть первый переход юного навигатора... Для рассмотрения необходим лист ветров и течений. Он раскроет перед ним пути тысячи кораблей, предшествующих ему. Такой лист покажет опыт пути каждого мореплавателя через

ветра и течения, температуру океана и варианты выхода ...»

Он утверждал, что используя листы и указания к ним, переход из Нью – Йорка к Калифорнии займёт 135 дней, вместо – 183. Плавание из Англии в Австралию сократится со 124 до 97 дней, а обратный переход – 67 вместо 124.

В 1853 году главные морские державы собрались на конференцию, на которой были приняты для использования методы Мори. Успех «Карт морских ветров и течений» превзошёл все ожидания. Мореплаватели, пользуясь наставлениями Мори, значительно сокращали время своих переходов, учитывая силу ветра и направления течений, избегали опасные места. Исследователь доказал, что океан – это динамическая система, и его работы в этом направлении дали толчок к рождению новой науки – океанографии. Ему бесспорно, как первооткрывателю принадлежит изучение океана в целом, а в своей «Физической географии морей» он дальше, чем кто – либо другой пытался обобщить и свести в теорию все сведения об этом. Книга была опубликована в 1855 году и вскоре издана на многих языках, в том числе и на русском.

Кто знает, возможно, и избежал бы встречи с сильнейшим штормом XIX века, а затем и гибели большой корабль «Royal Charter» с железным корпусом, если бы его капитан Томас Тейлор, пользовался наставлениями Мэтью Мори о всех происходящих процессах до него. Результатом трагедии стали сотни погибших пассажиров вместе с экипажем.

Мэтью Мори был глубоко религиозным человеком и мо-

лился каждый день. Упоминанию в Священном Писании о «морских стезях», о существовании морских путей он посвятил свои многолетние труды и нашёл эти морские дороги, ставшие надёжным ориентиром для мореплавателей всего мира.

Капитан «Мистер Кабель»

«В океане надо иметь смелую душу и чистую совесть...»

К. Станюкович



Огромный корабль, громко стуча своими 58 футовыми гребными колёсами, уверенно шёл по океану. На его борту едва уловимо ощущалась качка, не смотря на то, что кругом вздымались грозные океанские валы. Воздух был пропитан знакомым острым запахом морской воды, который так любил ещё с детства старший офицер «Грейт Истерна» – Роберт Хэлпин. Этот корабль, недавно бывший круизным лайнером, перевозивший из Англии в Америку своих пассажиров, возможно и потерял свой прежний лоск и привлекательность после того, как стал нерентабельным, превратив-

шись в «работягу» – кабелеукладчика, однако, оставался пока самым большим судном в мире, построенным знаменитым Изобардом Кингдомом Брюнелем.

Длина этого пятитрубного железного гиганта достигала 692 футов (211 метров), его силовые установки развивали небывалую мощность в 11 тысяч л. с., давая судну возможность двигаться со скоростью 13 узлов. Помимо всего этого «Грейт Истерн» имел 6 мачт с площадью парусов около 6500 кв. ярдов и мог всю использовать силу попутного ветра. Все корабли, на которых ранее ходил Роберт Хэлпин, а их было немало, перед «Грейт Истерном» казались небольшими судёнышками и могли бы вполне сгодиться ему в качестве паровых шлюпок.

Ирландец Роберт Хэлпин получил назначение старшим офицером на «Грейт Истерн» совсем недавно. Был он небольшого роста, плотного телосложения, даже грузен, но обладал невероятной силой. С десятилетнего возраста познал море и уже в 15 лет стал капитаном корабля. В свои 30 лет производил впечатление настоящего морского волка с окладистой густой бородой и неизменной дымящейся трубкой в зубах.

Роберт постоянно наблюдал, как проходит на корабле прокладка трансатлантического кабеля, связующего по дну океана Старый Свет и далёкий американский берег. Кабель соскальзывал в воду с огромных катушек, заполнивших палубу «Грейт Истерна», и только такой корабль мог нести на

борту необходимое его количество, измеряемое в нескольких тысячах километрах.

Прошлогодня экспедиция по прокладке кабеля не увенчалась успехом, где – то на полпути, в средней части Атлантики (судовой журнал зафиксировал эти координаты установки буя) кабель оборвался и ушёл в пучину. Капитану и офицерам «Грейт Истерна» с большим трудом удалось убедить главного организатора работ и автора «длинного кабеля» инженера Сайреса Филда возобновить работу и поиски злополучного кабеля, поэтому сейчас они вновь в океане продолжали его прокладку.

Хэлпин ещё раз взглянул на происходящее вокруг и уже направлялся в штурманскую каюту, чтобы определить курс корабля до точки, где произошёл прошлогодний обрыв, как вдруг услышал пронзительный испуганный крик: «Я сейчас упаду! Спасите!»

У самой верхушки одной из мачт, на высоте примерно 80 футов старший офицер увидел матроса, зовущего на помощь. Оказавшийся рядом с Робертом боцман кратко объяснил ситуацию:

«Сэр! Он послан вверх для распутывания такелажного блока и наверняка испугался, что упадёт под вращающееся гребное колесо. Прикажете отправить кого-нибудь ему на помощь?»

«Отставить, боцман! К нему пойду сам!» – решительно ответил старший офицер.

Не мешкая ни минуты, Роберт бросился к мачте, спеша на помощь и повторяя:

«Держись, мой мальчик! Я иду к тебе!» Не смотря на свой немалый вес, старший офицер ловко взбирался по мачте. Вот он почти добрался до того места, где запаниковал испугавшийся матрос и заставил его сесть ему на свои плечи, успокоив, что тот уже в безопасности, стал осторожно спускаться.

Высыпавшие на палубу матросы с замиранием сердца следили за смелыми действиями старшего офицера, а когда он со своей ношей благополучно спустился на палубу дружно зааплодировали ему.

С первых дней пребывания на «Грейт Истерне» Роберт Хэлпин снискал уважение и любовь к себе всего экипажа. Он хорошо понимал этих людей – настоящих «тружеников» моря и всегда заботился о них.

Придя в заданный квадрат океана, «Грейт Истерн» две недели занимался тралением, искал затонувший кабель и всё – таки нашёл его. Поднятый на борт кабель срастили с новым, получив таким образом, сразу два. Поставленная задача была выполнена успешно.

В 1867 году открывалась новая всемирная выставка, и «Грейт Истерн» опять переоборудовали в роскошный пассажирский лайнер. Он пошёл в первый рейс, а капитаном на нём был уже Роберт Хэлпин. Жюль Верн, становивший-

ся знаменитым французским писателем, побывав на борту «Грейт Истерна», так описывал его капитана: «Умелый, энергичный моряк, отдававший чёткие команды, которые боцман повторял голосом, подобным львиному рыку...»

На «Грейт Истерне» Роберт Хэлпин проложил 26000 морских миль подводного кабеля, соединив четыре континента. Это было большим достижением XIX века, а сам капитан заслужил прозвище «Мистер Кабель». В 1874 году Телеграфная компания построила новое специальное судно – кабелеукладчик «Фарадей», а «Грей Истерн» посчитала устаревшим, решив отправить его на вечную стоянку в Милфордскую гавань. Капитан Роберт Хэлпин повёл свой корабль в последний рейс, с грустью вспоминая годы службы, проведённые на нём. Покидая «Грейт Истерн», спускаясь по трапу, Роберт отдал честь и оглянулся – корабль оставался таким же величественным и дорогим его сердцу, но уже вошедшим в историю.

Примечание: О создателе корабля «Грейт Истерн» – Изобарде Кингдome Брюнеле читайте мой очерк «Человек с лондонской Дьюк стрит».



J.A. HARRIS

The wreck of the ship "The ..."

Призвание Фрэнка Бенсона

Небольшой городок Уитби, расположенный в графстве Северного Йоркшира, славился своими рыбаками, добывавшими сельдь и тем, что именно отсюда начинал свою морскую одиссею сам Джеймс Кук. По берегам гавани реки Эск теснились пристани и судоверфи, где строились и выходили на промысел корабли. Однако, в ХУШ веке судьбу города круто изменил китобойный бум. Настало время, когда добытый китовый жир стал более экономичным и выгодным, чем уголь и нефть. Китобои целыми артелями направлялись отсюда на север к льдам Гренландии в поисках китов.

Фрэнк родился в семье китобоя. Его отец на собственном китобойце часто надолго уходил в море. Среди сверстников мальчик слыл слабым и робким, хотя и отличался высоким ростом. В частной школе, где учился Фрэнк, единственным учителем был господин Раут, не очень – то жаловавший своих воспитанников. За малейшие провинности он наказывал морально и физически. Особенно недолголюбивал Фрэнка, возможно, за его робость и добросовестность. Удары тростью по головам учеников являлись обычным делом, но верхом изощрённой жестокости учителя стало наказание в виде подвешивания за связанные верёвкой пальцы обеих рук, так чтобы ноги провинившегося едва касались пола. Десятилетний Фрэнк всегда

испытывал страх, собираясь в школу, представляя заранее издевательства Раута.

Однажды, после очередной экзекуции Фрэнк не выдержал и убежал прямо с урока. Надругательства и издёвки учителя сломали его, и теперь он решил больше никогда не появляться в школе. Сам не замечая, Фрэнк вскоре очутился на пристани, где стояло китобойное судно отца, готовое к очередному выходу в море на промысел. Дождавшись, когда вахтенный спустился в недра корабля, Фрэнк по трапу быстро прошмыгнул на палубу и спрятался в боцманской шхере на юте. Уставший от дневных переживаний, мальчик не заметил, как уснул. Проснувшись и уловив лёгкое покачивание на волнах, понял, что корабль отошёл от берега. Предстояла нелёгкая встреча с отцом для объяснения появления на его судне.

Увидев сына, рассерженный отец грозился отправить его домой на шлюпке, но после обстоятельного рассказа Фрэнка о произошедшем в школе, смирился и решил взять с собой. Где – то в глубине души отца затеплилась надежда, что мальчику придётся по душе профессия капитана китобойного судна, и он сможет когда –нибудь заменить его.

Китобоец уходил всё дальше и дальше на север, днями и ночами становилось холоднее, сказывалось суровое дыхание Арктики. Большую часть времени капитан судна проводил в «вороньем гнезде», так называлось место наблюдения за морем и китами, расположенное высоко над палубой, ря-

дом с мачтами. Иногда он брал сына с собой, и тот, зябко поёживаясь от холода, закутанный в тёплые шкуры, разглядывал расстилавшееся над ними безбрежное морское пространство. Со дня на день вдали и вокруг стали появляться белые ледяные поля. Корабль ловко маневрируя среди льдов, уверенно продвигался по гренландским водам.

Прошло уже много дней с момента отплытия из Уитби, но киты так и не появлялись. В один из самых холодных арктических дней отец и сын, рассматривая с высоты море, наконец, увидели вдали долгожданные фонтаны, выбрасываемые движущимися китами на поверхность. Гарпунёры, предвкушая долгожданную добычу, прыгали в спускаемые с корабля, лодки, чтобы поскорее отправиться на охоту. Всё их мастерство состояло в правильном расчёте броска острого гарпуна с привязанной к нему бухтой линия для последующей транспортировки убитого кита.

Фрэнк со страхом наблюдал за происходящей охотой. Он видел, как гарпунёры убили одного кита. Внезапно на поверхность моря вынырнул детёныш, оторвавшийся от сопровождавшей его матери, и сблизился с одной из лодок. Пока он не издавал призывных звуков китобой загарпунили и его, хотя они знали, что мать будет предпринимать чрезвычайные меры, чтобы спасти своё дитя. Охваченная ужасом, она кружила вокруг лодки, которая сильно раскачивалась из стороны в сторону. Фрэнк стал свидетелем трагического момента, когда лодка гарпунёров взлетела над водой, перевер-

нувшись, и из неё в разные стороны попадали в воду ошарашенные китобои. Разъярённая мать в отместку за гибель своего детёныша отомстила людям. Увиденное так поразило мальчика, что он надолго потерял дар речи. Жестокость на берегу, преследовала его и на море. Он больше не поднимался в «воронье гнездо», а во время охоты старался отсиживаться в одной из кают судна. Отец понимал состояние сына, но ничего не мог поделать. Он также испытывал чувство вины за убийства невинных животных, но это было его дело, сулившее большие деньги, и без которого он обрекался на нищенское существование. Тогда он понял, что его дорогой мальчик никогда не станет капитаном китобойца, и смирился с этим.

С тех пор прошло несколько лет. Повзрослевший Фрэнк посвятил себя служению богу, став капелланом плавучей церкви на старом фрегате, отбуксированном из Плимута, и открытой для поклонения в 1828 году. Всей душой юный капеллан чувствовал, что только молитвой прощения можно искупить жестокость и пороки, как на земле, так и на море.

Подполковника

«Джек – непогода»



Жарким августовским днём, уставшие от верховой езды по испанским дорогам, путники – Джордж Байрон и его неизменный друг Джон Кэм Хобхауз прибыли в Гибралтар. Настроение у молодых людей было приподнятое, полные впечатлений от знакомства с полюбившейся за долгий путь Испанией, они осматривали теперь живописное британское владение. – «Ты, наверное, знаешь, Джон, что в здешних местах живут единственные в Европе полудикие обезьяны – маготы?» – обратился к своему другу Джордж. – «Да, отвечал тот, – и Гибралтар будет британским до тех пор, пока в живых останется хоть одна из них».

Но вот взоры друзей приковала высокая гора, вздымавшаяся над морской гладью. «Помнишь, по истории – Джабал Тарик – гора Тарика, от этого слова и происходит название пролива. Когда – то очень давно, здесь прошла армия арабского полководца Тарика ибн – Зияда. Впрочем, нам надо спешить, чтобы получить свой багаж, отправленный раньше из Лиссабона, и успеть погрузиться на пакетбот, идущий в Ла – Валетту», – продолжал Байрон.

Совсем недавно двадцатилетний Джордж Байрон вместе с другом закончили Тринити – колледж при Кембриджском университете и отправились в большое путешествие. Впереди их ждали Мальта, Албания, Греция.

Капитаном двухмачтового пакетбота, на который взошли друзья, оказался седой старичок, совсем не походивший на бравого морского волка. Проверая своих пассажиров, он зашёл в каюту, занятую молодыми людьми. Обращаясь к Джорджу, он спросил: «Сдаётся мне, сэр, уж не родственник ли вы адмиралу Джону Байрону, с кем, однажды, довелось мне выходить в море?» «Как, кэп, вы знали моего деда? Это весьма интересно!» – ответил Джордж. «Да, адмирал Джон был настоящим отважным моряком, только вот в плаваниях его постоянно преследовали бури и штормы, за что и получил прозвище – Джек – непогода», – капитан пустился в воспоминания, а друзья, не перебивая, слушали.

Эскадра коммодора Джорджа Ансона в составе кораблей – «Центурион», «Глостер», «Сивир» («Суро-

вый»), «Пёрл» («Жемчужина»), «Уэйдже» («Пари»), «Трайел» («Испытание») и ещё двух вспомогательных транспортов направилась от берегов Англии на поиск испанских судов. Семнадцатилетний моряк Джон Байрон нёс службу на двадцати восьми – пушечном «Уэйдже». При выходе в Тихий океан, у берегов Огненной земли, корабли эскадры попали в жесточайший шторм, какого ещё не встречали даже опытные старые моряки. «Сивир» и «Пёрл» затонули сразу, остальные корабли разбросало так, что они потеряли друг друга из виду. На флагмане тоже были большие потери, он лишился восьмидесяти человек, а оставшиеся в живых, ослабели настолько, что не могли нести вахту. К счастью, «Центурион» оказался вблизи острова Хуан – Фернандес, ставший опорной базой экспедиции, вблизи испанских владений в Чили. Пробыв на острове почти четыре месяца, оправившись от болезней и тягот, выпавших на их долю, моряки приступили к выполнению своей основной задачи – уничтожению испанских кораблей. Им удалось захватить несколько купеческих судов, в трюмах которых находились золото и серебро. Нагруженные ценным грузом, «Центурион» и «Глостер» взяли курс на запад, к Китаю. Новые испытания выпали на оставшиеся корабли Ансона, жестокий шторм настолько потрепал «Глостер», что его пришлось сжечь, а малочисленную команду, деньги и продовольствие перегрузить на «Центурион». От некогда большой английской эскадры остался лишь один флагман, загруженный донельзя людьми и добычей.

В составе части уцелевшего экипажа двадцати восьми – пушечного «Уэйдже», основательно потрёпанного в начале экспедиции тем злополучным штормом, был и юный Джон Байрон. Их взяли в плен испанцы и заключили в чилийскую тюрьму. Почти три года пробыл Джон в неволе, но ему удалось бежать и на французском корабле вернуться в Европу. Вернулся на родину и «Центурион», в его трюмах находилась богатая добыча. После возвращения в Англию Джон Байрон продолжил свою службу на флоте, участвовал во многих морских баталиях. Однажды, судьба снова свела его с Джорджем Ансоном. Во время абордажной схватки раненый Джон спас офицера от верной гибели. Постоянные неполадки с кораблями и попадания в штормовые переделки преследовали Джона Байрона так, что стали настоящим уделом его морской службы, и если уж он выходил в море, то всегда наверняка начиналась буря.

Прошло время, адмирал Джордж Ансон стал первым Лордом Адмиралтейства, а Джон Байрон – коммодором. Принимая во внимание былые заслуги коммодора Адмиралтейство поручает ему возглавить кругосветную экспедицию на кораблях «Дельфин» и «Томар». Не смотря на выпавшие на долю экспедиции трудности и невзгоды, заключающиеся в испытаниях кораблей частыми штормами и авариями, она после двадцати трёх месяцев плавания успешно завершилась. Джон Байрон получил чин адмирала и владения в колонии

Позднее великий английский поэт так напишет в своём

послании к Августе (Epistle to Augusta): -

*«Капризен суд судьбы: он повторяя
Удел отцов, к беде меня ведёт,
Гул непогоды дед встречал на море,
А я на суше – не покой и горе.»*

*«A strange doom is thy father s sons, and past
Recalling as it lies beyond redress,
Reversed for him our grandsires fate of yore,
He had no rest at sea, nor I on shore.»*

Величайшие произведения поэта Джорджа Байрона вошли в анналы мировой литературы, а имя его деда увековечено в названии острова, им же и открытого в Тихом океане, принадлежащего к архипелагу Гильберта.

Морские дороги Эрика Ньюби



Great 4-Masted Barkentine "MORRIS" on DISCOVERY in KENT, A 11th Century Ship
by Sir John Lubbock, 1. September, 1888

Набережная Темзы в этот ранний час была пустынной, вдалеке высилась громада Хаммерсмитского моста. Одиночество Эрика скрашивали лишь гребцы в лодках, стремительно пронесшиеся по течению реки. Юноша любил не только наблюдать за спортсменами, но и сам нередко налегал на вёсла поучаствовать в состязании на скорость. Эрику так не хотелось опять идти на работу в свой офис экономического рекламного агентства Дорланда, где всегда царило скучное конторское однообразие, постоянные замечания и упрёки шефа, вконец донимавшие его терпение. А этот, вчера потерянный зерновой счёт, надо же случиться так некстати. Стараясь больше не думать о работе, Эрик вспомнил увлека-

тельные рассказы о море и кораблях друга их семьи мистера Маунтстюарта. Он упоминал о некоем шведе Густаве Эрикссоне с Аландских островов, содержащем целую флотилию парусных кораблей, участвующих в так называемых «пшеничных гонках», доставке зерна из Австралии в Англию.

«Всё, решено! Я пойду в море! Завтра же напишу письмо мистеру Эрикссону и попрошусь на один из его кораблей», – пронеслось в голове у юноши.

Ответ из Мариенхамна, где находилась компания Эрикссона, не заставил себя ждать. Эрику надлежало прибыть в Белфаст, там в порту отыскать четырёхмачтовый барк «Мосулу», стоящий на разгрузке, и представиться его капитану Микаэлу Съёгрону.

Так, в 1938 году 19 – летний юноша Эрик Ньюби был принят в качестве палубного матроса – ученика на винджаймер «Мосулу», которому предстоял длительный рейс за зерном в Австралию. Флотилии всегда требовались люди для пополнения экипажей многочисленных кораблей. Во время перехода на долю Эрика выпало много трудностей и испытаний. Не знавший финского языка, юноша тем не менее постепенно постигал искусство тяжёлой работы с парусами под руководством парусного мастера Д. Сёммарстрёма, не чурался выполнять обязанности «бачкового» и мойщика грязной посуды, стирал одежду экипажа, стоял на вахтах, убирал кубрики и галюны, порой в невыносимо трудных условиях при качке, когда корабль попадал в жесточайшие штормы.

Однажды, Эрик чуть не погиб во время бури, убирая паруса высоко на рее, сорвавшись вниз, но, к счастью, в полутора метрах от палубы запутался в такелаже.

Весной 1939 года «Мосулу» с 4875 тоннами зерна на борту вернулся в Ирландию, затратив на переход 91 день. Четырёхмачтовый барк «Мосулу» стал знаменитым благодаря книге Э. Ньюби «Последний пшеничный рейс», написанной им через несколько лет и вышедшей в свет в 1956 году. Автор имел в виду последний рейс перед началом второй мировой войны, да и эра больших парусных кораблей подходила к завершению, им на смену приходили пароходы. В ней подробно, порой с юмором, Эрик описал свои впечатления и приключения, случившиеся с ним тогда на борту корабля. Наш рассказ был бы неполным без описания судьбы четырёхмачтового барка «Мосулу».

В 1904 году Курт Симерс, владеющий гамбургской судоходной компанией своего деда, стал обладателем прекрасного барка «Курт», построенного в Шотландии на реке Клайд У. Хамильтоном. Это был быстроходный стальной корабль более 120 метровой длины с большой вместимостью трюмов (до 5000 тонн сыпучих грузов). Экипаж в три десятка моряков управлялся с 34 парусами, общей площадью в 4180 кв. м. Десятилетиями судно успешно доставляло уголь из Англии в Южную Америку, нитраты из Чили в Германию, кокс из Германии в Мексику. В 1914 году «Курт», прибывший на погрузку зерна в порт Портланд (штат Орегон) под немецким

флагом, был интернирован американцами, а через три года конфискован. По прихоти жены американского президента Вильсона барк переименовали в «Мосулу» (что на одном из индейских языков означало «бесстрашный»). Новые названия получили и другие конфискованные корабли – «Далбек» стал «Моногахелой», «Стейбек» – «Арапахое». В Америке «Мосулу» менял хозяев, ходил с грузами на западное побережье, в Австралию и Южную Африку. После появления первых пароходов американцы отказались от корабля. В 1935 году знаменитый «собиратель парусов» Г. Эрикссон за 12 тысяч долларов купил «Мосулу» для своей флотилии. В апреле 1940 года корабль с аргентинским пшеном ушёл в Норвегию, в это время началась немецкая оккупация Скандинавии. Барк снова конфисковали.

Немцы использовали его то как ремонтную мастерскую, то как склад амуниции. Не раз «Мосулу» становился целью английских бомбардировщиков. После войны он опять перешёл к Густаву Эрикссону. Однажды, шторм бросил «Мосулу» на отмель, а затем волны окончательно завалили его на бок. К тому времени ушёл из жизни Г. Эрикссон. Корабль оказался на краю гибели, но нашлись неравнодушные к его судьбе люди – два норвежских промышленника, которые отбуксировали судно в Нарвик. Переходя из рук в руки, «Мосулу» оказался в собственности Шведского Союза земледелия и использовался как зерновой склад. В 1961 году был передан Финляндии. Прошли годы, и в 1970 году корпус «Мосу-

лу» купила одна американская ресторанный корпорация. Реставрация вернула ему прежний облик и корабль стал популярным рестораном на воде в Филадельфии, действующим и поныне.

Эрик Ньюби впоследствии написал ряд книг о своих других путешествиях и прожил долгую интересную жизнь, часто вспоминая свою юношескую одиссею на прекрасном барке «Мосулу» («Бесстрашном»).

Маринист из Саутгемптона



С высоты крепостных стен, недалеко от старинных каменных ворот Баргейта, юный Монтегю смотрел на город, раскинувшийся далеко внизу. С моря задувал свежий ветер, трепал волосы, холодком пронизывал лёгкую одежду мальчика. Об этом городе, расположившемся на юге Англии, в месте слияния рек Итчен и Тест, у пролива Солент, он знал ещё в Лондоне по рассказам деда Генри. Своим возникновением Саутгемптон был обязан Сэру Бэвису Хэмптону – легендарному герою XI века, а во времена римлян назывался Клаусентумом. Отсюда совершал свои походы Ричард Львиное Сердце, уходили в далёкие плавания многие корабли.

Не так давно семья Доусонов перебралась сюда из Лон-

дона, поближе к морю. Было это вполне необходимым делом, так как отец семейства – заядлый яхтсмен и инженер не представлял своей жизни без участия в разных соревнованиях, постоянно совершенствуя свои суда, да и жильё на побережье стоило не так дорого, как в столице. С самого рождения, всё окружающее Монтпегию «дышало» морем и морскими просторами: будь то картины, развешанные по стенам и выполненные дедом – художником – маринистом, многочисленные модели знаменитых кораблей английского флота, отцовские чертежи яхт, рыболовные снасти и снаряжение, разговоры семьи за столом. Подрастая, мальчик, словно губка, впитывал, запоминая незнакомые названия морских терминов, листал книги о путешествиях, пробовал рисовать по примеру деда.

Свою первую картину Монтегию нарисовал в пять лет под впечатлением детских наблюдений. В хорошую погоду заходящее солнце касалось поверхности моря и постепенно скрывалось за его кромкой. Проходили мгновения, и багряный закат украшал горизонт, создавая игру красок угасающего света завершённого дня. Дебют «Заката» юного Монтегия был успешным, вызвав неподдельное удивление и восторг у взрослых.

Мальчик подолгу любил рассматривать картины художников – маринистов, подмечая, как изображал тот или иной мастер мельчайшие детали, использовал свет и тени, как схватывал то, что называют гармонией движущегося корабля,

моря и неба. А ещё, подолгу любил бродить в одиночестве по набережной Саутгемптона, слушая звуки порта, наблюдая за уходом и прибытием кораблей. Особенно интересовали его ростры парусных судов, искусно выполненные то в виде фигуры прекрасной девушки – русалки, то сказочного животного, то в виде устрашающего воина – исполина. Стройные абрисы парусников запечатлевались в памяти, а морской лексикон становился всё более понятным.

В восьмилетнем возрасте уже написано несколько картин. Первый заработок пока ещё невелик – всего 2 шиллинга и 6 пенсов, но это его трудом заработанные деньги.

Подметив незаурядные художественные способности сына, родители отдают его учиться в лондонскую студию прикладного искусства Бэдфорда Рида. Там Монтегю учится, совершенствует своё мастерство. Юноша сближается с состоявшимся художником – маринистом Чарльзом Напье Хими (C. Napier Hemy – 1841 – 1917). Творчество мэтра оказывает огромное влияние на становление молодого художника.

Учёбу в студии прерывает первая мировая война. Монтегю определяется военным художником на кораблях Королевского флота. Его рисунки морских батальей регулярно появляются в географическом журнале «Сфера». В период военного времени, когда ощущается дефицит красок и бумаги, все работы М. Доусона выполняются в одноцветном варианте. Журнальные иллюстрации приносят ему известность. Мастерски выполненные, точно передающие, словно

фотографии, происходящее, они выставляются в Королевской Академии.

Всё чаще и чаще бывая в море, а в 1924 году на яхте «Св.Георгий» совершая дальнейшее плавание в южные широты, М. Доусон использует увиденное им в своих картинах, став настоящим художником – профессионалом. Те навыки в морском деле, приобретённые им за годы службы на флоте во время двух мировых войн, находят отражение в безукоризненной точности передачи на его полотнах мельчайших технических элементов оснастки кораблей, такелажа и рангоута, а особое чувство состояния морской стихии, её цветовой гаммы приводит к гармонии всего изображения. Картины художника, словно своеобразная летопись английского флота, его известных кораблей, берущая начало от парусников до крупных пассажирских лайнеров, совершающих дальние круизы по морям и океанам.

В мире найдётся не так уж много художников – маринистов, каким был Монтегю Доусон, с рождения отдавших свою жизнь творчеству, целиком пронизанному особой любовью к морю и кораблям.

Джон Поул Джонс – «герой-сердцеед»



Смуглый молодой моряк в офицерском тёмно-синем мундире и треуголке с большими полями внимательно рассматривал с берега свой корабль, предоставленный Францией в его полное распоряжение. Обветренное всеми ветрами лицо выражало некоторое недоумение.

«Неужели эти, так называемые союзники, не могли выделить для борцов за независимость в Новом Свете более приличную посудину. Это же самый настоящий «торговец» – судно, ходившее с грузами ещё 15 лет назад в Индию, переоборудованный для военных целей. А вооружение? Всего лишь 6 18 – ти дюймовок. Маловато, конечно, чтобы противостоять линейному кораблю или фрегату. Да и название

несколько странноватое – «Bonhomme Richard» – «Добряк Ричард». Да, эти французы не дураки! Подсунули, что похуже. Но ничего он ещё себя покажет!»

Всё это пронеслось в голове американского лейтенанта Джона Поула Джонса, принимавшего пополнение в свою флотилию.

Конечно, герою американской революции, сменившему до этого немало военных кораблей и одержавшему ряд блистательных морских побед, сейчас было необходимо любое судно для борьбы против англичан.

Так двухпалубный «Добряк Ричард» с экипажем в 207 человек стал его флагманским кораблём и уже 13 августа 1779 года с другими семью кораблями направился под всеми парусами к побережью Шотландии в Северное море.

Хорошо разработанный план Поула Джонса предполагал стремительную атаку с моря на плохо защищённый порт Лейт, так как крепостные орудия Эдинбурга, находившиеся в 2, 5 милях, не могли представлять какой – либо угрозы для высадки десанта. Когда корабли Джонса подошли ближе и подготовились для штурма, лорду Провосту в Эдинбург было направлено письмо с требованием контрибуции в размере 100 тысяч фунтов стерлингов, в противном случае порт Лейт будет сожжён дотла.

Тревожные новости о приближении американо – французских кораблей и раньше поступали в столичный Эдинбург. Пресвитерианский старейшина молился день и ночь

о избавлении от неизбежной угрозы и обращался к лорду: «Сейчас, дорогой лорд, вы даже не можете себе представить, какой позор для нас обогащать этого подлого пирата за счёт нашего народа».

Три корабля Джонса вошли в залив Фёрт – оф – Форт и захватили небольшой шотландский торговый корабль, однако, одному из его матросов удалось сбежать, на лодке он добрался до берега, предупредив ополчение Эдинбурга о нападении. Единственный британский 20 – ти пушечный корабль «Три сестры», стоявший в гавани, уже не смог помешать быстрой высадке десанта, вызвавшей настоящую панику на берегу.

После этого корабли Джонса направились южнее, вдоль восточного побережья Англии. 23 сентября 1779 года у Йоркшира, на траверзе мыса Флэмбороу Хэд им встретился большой конвой численностью в 41 корабль, сохраняющий свой ордер на всём пути из Балтийского моря, эскортируемый двумя военными кораблями. «Добряк Ричард» с ходу вступил в бой с 44 – х пушечным «Сераписом», не смотря на превосходство противника в огневой мощи. Корабль Джонса сразу лишился двух своих орудий, испытав мощный огневой шквал «англичанина». Оба корабля выбирали для боя наиболее выгодную позицию, пока нос «Добряка Ричарда» не оказался против кормы «Сераписа». Капитан английского корабля Ричард Пирсон предложил американцам сдаться, но Джонс невозмутимо ответил: «Я ещё не начинал сражаться!»

Корабли развернулись друг к другу бортами и обменивались почти в упор, как орудийными, так и мушкетными выстрелами. Более мощные пушки «Сераписа» дырявили ядрами борта «Добряка Ричарда». Американские моряки с высоты нок – реев, нависших над «Сераписом», бросали на врага зажигательные заряды, приносящие значительный урон англичанам. Однако, «Добряк Ричард», получив серьёзные пробоины, начал тонуть. Капитан Пирсон был уже уверен в своей победе, а канонир «Добряка Ричарда» Генри Гарднер начал было опускать звёздно – полосатый флаг, но его резко оттолкнул Поул Джонс. Как раз в это время удачный выстрел орудия «Добряка Ричарда» снёс главную мачту «Сераписа». У капитана Пирсона сдали нервы, и он решил сдаться. Экипажи обоих кораблей понесли большие потери, но на «Добряке Ричарде» их было меньше.

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.