



Иван Ефремов

«Катти Сарк»

ФТМ



Иван Ефремов

«Катти Сарк»

«ФТМ»

1943

Ефремов И. А.

«Катти Сарк» / И. А. Ефремов — «ФТМ», 1943

ISBN 978-5-4467-0835-2

«В квартирке едва умещались многочисленные гости. Все сиденья были использованы, и в ход пошли торчком поставленные чемоданы. Почтить семидесятилетие капитана явились преимущественно моряки. Табачный дым плавал голубыми слоями, неохотно убираясь в тянувшее холодом приоткрытое окно. Сам хозяин, крупный и грузный, сновал между гостями и чувствовал себя отлично среди веселых возгласов и смеха...»

ISBN 978-5-4467-0835-2

© Ефремов И. А., 1943

© ФТМ, 1943

Содержание

От автора	5
Юбилей капитана Лихтанова	6
Честь капитана Доумэна	8
Конец ознакомительного фрагмента.	9

Иван Ефремов

«Катти Сарк»

От автора

Первый вариант этого рассказа был опубликован в 1944 году. В то время я знал судьбу замечательного корабля лишь в общих чертах и придумал фантастическую версию о постановке «Катти Сарк» в специально построенный для нее музей. После того как рассказ был издан в Англии, английские читатели сообщили мне много новых фактов о судьбе «Катти Сарк».

В 1952 году в Англии образовалось Общество сохранения «Катти Сарк», которое на собранные деньги реставрировало корабль и поставило его в сухую стоянку.

Настоящий, полностью переработанный вариант рассказа является попыткой изложения этапов подлинной истории «Катти Сарк».

Юбилей капитана Лихтанова

В квартирке едва умещались многочисленные гости. Все сиденья были использованы, и в ход пошли торчком поставленные чемоданы. Почтить семидесятилетие капитана явились преимущественно моряки. Табачный дым плавал голубыми слоями, неохотно убираясь в тянущее холодом приоткрытое окно. Сам хозяин, крупный и грузный, сновал между гостями и чувствовал себя отлично среди веселых возгласов и смеха.

Молоденький штурман, стесняясь общества почтенных командиров, жался у стены, рассматривая картинки судов в простых коричневых рамках, и остановился взглядом на большой фотографии парусника. В точных линиях стремительного, узкого корпуса корабля чувствовалось совершенство, подчеркивавшееся неправдоподобной громадой белых парусов. Верхние реи были необычайно длинны и в размерах почти не уступали нижним.

Хозяин подошел ободрить робкого гостя.

– Любуетесь? – одобрительно загудел он, опуская жилистую руку на плечо штурмана.

– Этим кораблем вы тоже командовали, Даниил Алексеевич? – спросил юноша.

– Вот еще! – отмахнулся старый моряк. – Да это же «Катти Сарк»!

– Что такое? – не понял штурман.

– Ну да, откуда ж вам, береговикам зеленым, знать! – пробурчал капитан. – А впрочем... Внимание, товарищи! – крепким, «штормовым» голосом перекрыл он шум сборища.

Все лица выжидательно повернулись к нему.

– Сколько тут моряков летучей рыбы?¹ Поднимите руки!.. Раз, два... – считал капитан, – одиннадцать. Много!.. Ну так вот... – Капитан снял фотографию со стены и поднял, чтобы все могли видеть. – Это «Катти Сарк»!

Последовало общее недоуменное молчание, нарушенное одиноким возгласом:

– А, вот она какая!

Капитан усмехнулся:

– Когда-то морское парусное искусство именовалось бессмертным. Да и в самом деле – оно достигло высочайшего совершенства. Прошло примерно семьдесят лет – срок одной человеческой жизни, и вот лишь горсточка старых моряков еще знает все тонкости этого мастерства. Забыты гремевшие на весь мир имена капитанов и кораблей. А когда умрем и мы, старики, человечество закроет великолепную страницу истории завоевания морей, завоевания простым парусом, управляемым искусными руками и твердыми сердцами!..

– Даниил Алексеевич, это вы через дугу! – воскликнул еще молодой, но – по орденам – бывалый моряк. – Парусное искусство и нам знакомо, а вот каждый корабль знать...

Хозяин дома рассердился:

– «Каждый»! И вам не стыдно, Силантий Семеныч? Не знать – не позорно, но уж отстаивать свое невежество, извините...

– Да ведь, – начал оправдываться его собеседник, – я хотел только...

– Ну, раз «только», слушайте! Покорение океанов – настоящее корабельное дело – началось примерно лет пятьсот назад. За эти полтыщи лет наш мир постепенно расширялся. Громадный опыт борьбы с морем совершенствовал искусство постройки кораблей. Овладевая силой ветра, человек создал искусство управления парусами. Десятки тысяч безыменных или забытых жертв легли на дно океанов с обломками своих судов. Ценой неустанного труда, отваги и страданий моряков, ценой вдохновенных поисков строителей к середине прошлого века появились клиперы, стригуны, «стригушие» вершушки волн. Это уже были не угловатые дома,

¹ Моряк летучей рыбы – плававший в океане, где только и водятся летучие рыбы.

приспособленные к плаванию, как большинство старинных кораблей, а крылатые скороходы – лебеди моря.

Клиперы предназначались для самых далеких рейсов и смело бежали по океану, не смущаясь никакими бурями. Изобретенные позже железные парусники не могли с ними состязаться: днища их железных корпусов обрастали водорослями и раковинами, задерживая ход корабля. У лучших же клиперов железным был только набор, то есть скелет корпуса, а обшивка – деревянная, из особо прочных и долговечных пород дерева. Деревянная обшивка, покрытая медью, защищала их от обрастания.

Все искусство кораблестроения вместе с усовершенствованными пропорциями корпуса, мачт и соотношением парусов получило свое высшее выражение в двух английских клиперах, построенных одновременно в Шотландии в семидесятых годах прошлого века: «Фермопилы» и «Катти Сарк».

Ничего лучшего, чем эти два корабля, среди всех парусников мира не было построено. Вот почему «Катти Сарк» не «каждый корабль», как выразился Силантий Семеныч. И морякам знать ее не мешало бы... Тем более что история этого корабля не только родня занимательному роману – это собранная в фокусе история всего парусного торгового мореплавания!..

Неудивительно, что после такой речи собравшиеся уговорили старого моряка рассказать все, что он знает о «Катти Сарк».

– Случайно мне известно довольно много, хотя клипер построен за тринадцать лет до моего рождения, – начал старик. – Я еще юнгой был, а парусный флот уже давно сдал свои позиции паровому, и вместо клиперов плавали лишь каботажные шхуны да многомачтовые барки – стальные большегрузные парусники для дальних перевозок дешевых грузов. Лучше всего был известен у нас «Товарищ» – учебное судно Ленинградского военно-морского училища, а наиболее знаменитым и быстроходным – германский стальной пятимачтовый барк «Потози» в четыре тысячи тонн, построенный в 1896 году. С «Потози»-то, собственно, и началась для меня история «Катти Сарк».

Честь капитана Доумэна

В 1922 году я был командирован в Англию и Америку для приобретения подходящего парусника. Требовалось хорошее, приспособленное к дальним плаваниям учебное судно: подготовленные молодые моряки нужны были восстанавливающемуся хозяйству нашей страны.

Громадные американские дешевые шхуны не годились. Шхуна, то есть судно с косой парусностью, проста в работе, она идеально лавирует и незаменима при плаваниях во внутренних морях и архипелагах. Но с попутными ветрами и на большом волнении шхуна опасна – очень рысклива. Для океана нужен корабль – с прямым парусным вооружением. Я и нацелился на барк «Потози», который недавно перешел на рейсы Европа – Южная Америка.

Обменявшись телеграммами с судовладельцами и капитаном, я выяснил, что могу встретить корабль в Фальмуте. Вот почему в осенние мглистые дни 1922 года я оказался в этом английском порту, излюбленном парусниками всех стран из-за своей легкой доступности.

Поеживаясь от пронизывающей сырости, я направился по мокрым плитам незнакомых улиц к морю. Обойдя какие-то длинные закопченные здания красного кирпича, я сразу увидел гавань. Обилие мачт как будто противоречило разговорам об умирании парусного искусства, но я знал, что это впечатление обманчиво.

Большинство мачт принадлежало легким рыбачьим шхунам или парусно-моторным шаландам, никогда и не нюхавшим океанских просторов. Только два-три настоящих корабля стояли в порту, и на этом общем фоне заметно выделялся стройный рангоут знаменитого барка. Четыре мачты огромной высоты господствовали над всем частым и низким лесом береговой мелочи. Четыре мачты, сзади пятая – сухая бизань.² Да, очевидно, это был «Потози».

В гавани было пустовато. Должно быть, дрянная погода разогнала моряков по уютным местам, достаточно многочисленным в Фальмуте. Массивные позеленелые камни набережной в средней части гавани блестели от оседавшей с воздуха воды; эстакады на сваях и мостики осклизли от сырости. Резкий ветер, серое небо и зелено-серые волны, брызгающие пеной; крепкие, бодрящие запахи моря, смолы и мокрой пеньки совсем не способствовали угнетенному настроению, как это иногда бывает у городских людей в такую погоду. Наоборот, завеса холодного моросящего дождя вызывала приятные мечты о далеком сияющем южном море, и как реальный залог возможности выйти сквозь пелену осеннего тумана в широкий и теплый мир высились могучие мачты «Потози».

Мы, моряки, не очень прихотливы к условиям жизни на суше просто потому, что и самые дрянные места для нас скоропреходящи: несколько дней – и новое плавание, новая перемена...

Полюбовавшись огромным барком, чистым, выхоленным, и основательно продрогнув, я направился в небольшую гостиницу, где предстояло встретиться с капитаном «Потози». Я нашел хмурого щеголеватого человека на почетном месте, у камина в столовой. Вопреки первому впечатлению, мы быстро подружились. Капитан много плавал, был хорошо образован. При этих качествах способность остроумно оценивать события и заразительный юмор делали капитана приятным собеседником. Я договорился о подробном осмотре его судна и получил все нужные мне предварительные сведения.

Окончив деловую часть, капитан пригласил меня поужинать вместе. В затянувшейся беседе он признался, что рад столь высокой цене, назначенной компанией за его судно.

² Сухая бизань – задняя мачта с косой парусностью. Корабль с прямыми парусами не менее чем на двух мачтах и с сухой бизанью называется «барк».

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.