



# До последней черты

**Вячеслав Прытков**

*Густав Эрикссон вырос в семье моряка и рано познал «прелести» морской жизни. Уже в 19 лет он стал капитаном буксира, но стремление посмотреть мир привело его на один из аландских барков, совершающих дальние плавания.*

*К сожалению, травма, полученная на яхте, не позволила Эрикссону продолжить карьеру моряка.*

*И сойдя на берег, он твердо решил стать судовладельцем и создавать собственный флот.*

**Б**урное развитие техники в конце XIX века способствовало все большему распространению паровых судов, которые составили серьезную конкуренцию парусникам. Пароходы уже не зависели от силы ветра, и время доставки грузов заметно сокращалось, перевозки на них становились все выгоднее. Этому также поспособствовало открытие Суэцкого и Панамского каналов, услугами которых для сокращения пути парусники воспользоваться не могли. В попытке противостоять пароходам сторонники парусного флота «ввели в бой» парусные суда огромного водоизмещения, так называемые виндjamмеры (англ. windjammer — буквально «выжиматель ветра»), которые могли перевозить очень большие партии грузов. Упрямых адептов паруса в разных странах оказалось немало, и среди них были известные судовладельцы Фердинанд Лайош (Германия) и Антуан Доминик Бордес (Франция), которые успешно использовали целые флотилии таких судов. Не остались в стороне и американцы. Политик, бизнесмен и кораблестроитель Артур Сивэл 50 лет строил корабли, спустив на воду первый из них еще в 1855 году. На его верфи было построено 80 судов, в том числе самый крупный в Америке деревянный парусник «Roanoke». Понимая, что дни деревянного судостроения сочтены, он создал в городе Бат (штат Мэн) компанию Arthur Sewall & Co, которая начала строительство стальных парусников. На его верфи появилась специальная лаборатория, занимавшаяся разработкой и исследованием стальных судовых корпусов, которые в производстве оказались даже дешевле деревянных. В 1894 году со стапелей сошел первый в Америке стальной парусник «Dirigo», получивший имя, отражающее девиз штата Мэн, — «Я веду». Оно как нельзя лучше подчеркивало новое направление в судостроении, которое давало еще один шанс парусным судам. Всего за время существования компании Сивэла было

построено десять стальных парусников, один из которых назвали в честь кораблестроителя.

Это были крепкие и качественные суда. Компания даже удостоилась за их создание девиза «Bath-Built is Best Built». И хотя судьба этих парусников сложилась по-разному, все они прекрасно справлялись со своей основной задачей — доставкой зерна, топлива, угля и сахара, совершая длинные океанские рейсы по всему земному шару.

После смерти Сивэла его дело продолжили сын и внук, задумавшие создать огромный пятимачтовый корабль, больший, чем «Potosi» и «Preussen», считавшиеся по тем временам «королями морей». Но этот парусник так и не был построен. Пароходы окончательно утвердились на морских перевозках, и дела компании Arthur Sewall & Co постепенно пришли в упадок. Казалось бы, эра грузовых парусных судов закончилась, но нашелся еще один человек, благодаря которому коммерческие парусники продолжили свою конкурентную борьбу с пароходами. Его имя прочно вошло в историю парусного флота, ведь не зря капитана Густава Эрикссона называли собирателем парусов.

Уроженец Аландских островов, Густав Эрикссон вырос в семье моряка и рано познал «прелести» морской жизни. Он учился в Мариехамне, маленькой столице архипелага, в школе, специализирующейся на подготовке судовых коков. Интересно, что в течение всей своей жизни Густав оставался поклонником простой морской еды и особенно хорошо ее готовил. Уже будучи успешным судовладельцем и посещая



*1913 год. Кораблекрушение «Glenesslin». Многие виндjamмеры закончили именно так. Фотография Ben Maxwell collection, Salem Public Library*



*Густав Эриксон на палубе одного из своих парусников*

с деловым визитом Лондон, он нередко бранил столичных поваров за неспособность приготовить настоящий морской гороховый суп из соленой свинины.

В 19 лет Эриксон стал капитаном буксира, но стремление увидеть другие страны, расширить свой кругозор привело его на один из аландских барков, совершающих дальние плавания. Увы, однажды он упал с высоты, серьезно повредил правую ногу и не смог продолжить карьеру моряка дальнего плавания. В 1913 году, сойдя на берег, он решил стать судовладельцем и создавать собственный флот.

Первым парусником, который купил Эриксон, стал старый 1500-тонный барк «Tjerimai», стоивший недорого, меньше 10 тысяч долларов. Новое дело приходилось начинать практически с нуля, но у Эриксона получалось. Выгодно используя свой первый парусник, он накапливал средства для очередной покупки и развивал компанию дальше.

Начавшаяся Первая мировая война отразилась на состоянии его дел: в 1917 году два его судна — «Borrowdale» и «Margareta» — были потоплены немецкими подводными лодками. Однако судьба оказалась более милостивой к маленькому флоту компании Эриксона — других судовладельцев Аландских островов война подвела к финансовому краху. Очевидно, сказались хорошая организация дела и просто удача.

Грузовые перевозки все больше дорожали, например, в рейсах из Аргентины до Англии стоимость одной тонны

груза составляла в 1914 году 12 шиллингов, через год — уже 65, а в 1916 году — 146 шиллингов.

Но после войны использование виндjamмеров резко сократилось, и флот грузовых парусных судов таял на глазах. Эриксон по бросовым ценам стал покупать старые парусники — он по-прежнему верил в парус. Среди его приобретений оказался четырехмачтовый стальной барк «Lawhill», построенный некогда в Англии, которому Густав любовно дал название «Lucky Lawhill», ведь в 1921 году рейс этого барка в Аргентину принес Эриксону невероятную прибыль в 200 тысяч долларов.

Во многом секрет успеха Густава заключался в его рачительности и необычайной силе духа.

Друзья называли его Бережливый Густа. Он очень любил свои старые парусники, оставаясь натурой романтичной, но его сентиментальность не мешала крепкой деловой хватке.

Контора Эриксона располагалась на главной улице Мариехамна, где он трудился вместе со своими помощниками. Однажды в разговоре с кандидатом на работу в его компании он спросил, какому бы судну тот отдал предпочтение. К его возмущению, кандидат не нашел ничего лучшего, как сказать, что не выбрал бы ни один парусник компании, потому что все они старые, неповоротливые и вообще их время ушло. «Все мои корабли — первый класс, — ревел разгневанный Эриксон. — У них лучший такелаж, лучшая парусина, лучшие обводы!».

С годами упрямый аландец стал обладателем самого большого флота виндjamмеров. В компании трудились 40 судов! С берега можно было увидеть, как маленький буксирчик под названием «Johanna», дымя трубой, на которой читались инициалы «GE», обходил величественные парусники, заполнившие гавань Мариехамна. С палубы, покуривая сигарету, сам владелец флота Густав Эриксон тщательно осматривал каждое судно, определяя его готовность к дальним переходам. Любимым парусником Эриксона был четырехмачтовый барк «Herzogin Cecilie», приобретенный



*Любимый барк Эриксона «Lawhill»  
Allan C. Green,  
State Library of Victoria*



*Когда пароходы шли Панамским каналом,  
парусники огибали мыс Горн*

за 20 тысяч долларов. К числу достижений этого судна принадлежат суточный переход в 341 миль и недельный переход в 2120 миль. «Герцогиня Цецилия» была его флагманом, верно прослужив компании почти 15 лет.

Виндjamмеры Эриксона выполняли сложные рейсы с грузом пшеницы из Австралии в порты Англии. Старый Густа хотел передать управление компанией своему младшему сыну Густаву Адольфу, который с такой же любовью,

как и отец, относился к морю и парусникам, но внезапная смерть сына перечеркнула чаяния отца.

Сам Густав Эриксон умер в 1947 году, заявив перед смертью, что жизнь в мире без парусников лишена для него смысла. Дело перешло к старшему сыну, который, к сожалению, не смог сохранить уникальный парусный флот компании отца. Большинство виндjamмеров Эриксона нашли свой конец, разрезанные на металл, другие погибли в кораблекрушениях. Но некоторые все же удостоились лучшей участи и дожили до наших дней. «Passat» стал плавучим музеем в Любеке, «Viking» стоит в Гётеборге, а «Pommern» украсил западную гавань Мариехамна.

Некоторые парусники оказались в Америке. Последним виндjamмером, выполнявшим грузовые перевозки, был четырехмачтовый стальной барк «Omega», который затонул в Тихом океане в 1958 году. На нем и закончилась эра коммерческих парусников — судов с высокими мачтами в облаке белых парусов, которые так любил и лелеял Густав Эриксон, романтик, до конца дней своих сохранявший веру в парус.



*Четырехмачтовые барки  
«Archibald Russel» и «Ponape».  
Allan C. Green,  
State Library of Victoria*

