



# Создатель «ГОНЧИХ» океана

Вячеслав Прытков

*Тяжело груженная повозка медленно двигалась к причалу старинного канадского городка Шелберна, что в Новой Шотландии. Резкий толчок и остановка разбудили мальчугана, спящего в ней прямо на гряде картошки. Мальчишке снился удивительный сон, где он на собственноручно построенном паруснике преодолевает бушующее море. Еще оставаясь во власти волшебного сна, он потирал глаза, как вдруг увидел стоящую у причала парусную шхуну. Восхищение, охватившее мальчика, окончательно вернуло его к действительности. Да, он был влюблен в корабли, и это маленькое путешествие, совершенное украдкой, было предпринято им специально для того, чтобы полюбоваться парусными судами в порту. Мальчугана звали Дональд Маккей. И, как знать, возможно, уже тогда детское воображение рисовало прообразы построенных им в будущем судов.*

Старший сын в многодетной семье фермера, Дональд знал от отца, что его дед был офицером британской армии, который эмигрировал в Новую Шотландию после революции в Америке. Жили они небогато, поэтому, когда Дональду исполнилось 16 лет, он покинул родной дом и в поисках работы отправился в Нью-Йорк. Молодость, энергия и мечта строить корабли привели его на верфи большого города. К началу XIX в. судостроение было одной из лидирующих отраслей промышленности, и Нью-Йорк занимал в ней заметное место. По всему побережью вдоль Ист-Ривера располагались верфи, и юный Маккей остановил свой выбор на заводе Исаака Вебса, которого называли от-

цом корабелов, ведь именно отсюда выходили лучшие в США судостроители.

Владелец верфи был почитаем среди рабочих, внимательно прислушивался ко всем их запросам и нуждам, в то время как отношение хозяев предприятий к подчиненным было куда более жестким. Исаак Вебс сам принимал новых сотрудников.

Первое, что увидел Дональд, войдя в кабинет Вебса, были большие изображения кораблей, во множестве развешанные на стенах, и только потом он обратил свой взор на самого владельца верфи — мужчину средних лет, восседавшего за большим столом и пристально смотревшего на него. «Это вы, Дональд Маккей из Шелберна, желающий получить работу на моей

верфи?» — спросил тот. — «Да, сэр, я с детства влюблен в корабли и хочу серьезно заняться их постройкой», — решительно ответил Дональд, с интересом продолжая рассматривать украшавшие кабинет картины. — «Что ж, похвально, мой мальчик. Однако на пути к этому предстоит многому научиться и многое постичь. Ты, я вижу, готов, а если это так, то для начала мы составим договор, включающий целый ряд обязательств, которые необходимо выполнять тебе как подмастерью судового плотника...» — «Я готов, сэр, делать все, что вы скажете!»

Как и других учеников, Дональда поселили в большом кирпичном строении под названием «Отель утомленных скитальцев».

Работу молодого подмастерья нельзя было назвать легкой. Дональд трудился буквально от рассвета до заката, получая 1,25 доллара в день. Тяжелые бревна приходилось таскать на своих плечах, стволы деревьев: сосны, ели, твердого виргинского дуба — распиливали с помощью длинной двуручной пилы (один из рабочих стоял наверху, а другой — в специальной канаве под бревном).

Он многое узнал, многому научился. Но со временем заниматься монотонной, ничего не приносящей для дальнейшего развития работой стало невозможно, юношей двигала страсть к достижению чего-то нового. Условия неквалифицированного труда для полного энергии Дональда с дремлющим в нем талантом конструктора были тягостными. Довольствоваться достигнутым было не в характере молодого человека. И хотя Исаак Вебс был против каких-либо изменений в работе подмастерьев, его в то же время привлекал своим стремлением к знаниям этот парень, которому всегда можно было доверить самое ответственное задание. Вебс сдался, разрешив Дональду реализовать себя, нарушив некоторые пункты заключенного трудового договора. По его рекомендации юноша поступил на работу в фирму Brown & Bell, где ему предоставили возможность творчески развиваться.

Жизнь Дональда сильно изменилась. Вскоре он познакомился с Альбенией Бол, отец которой был успешным кораблестроителем. Девушка, получившая техническое образование, занималась черчением и помогала семейному бизнесу, в котором участвовали и ее братья.





Верфь Маккея в восточном Бостоне

«Glory of the Seas»  
на стапеле, 1869 г.

В 1833 г. Дональд и Альбения поженились. Молодые супруги подолгу засиживались в рабочем кабинете: жена обучала мужа алгебре и тригонометрии, устраняя пробелы в его знаниях.

Важную роль сыграла в дальнейшем и дружба с Джоном Гриффитсом — мастером с соседней верфи Smith & Dimon. Гриффитс произвел настоящую революцию в кораблестроении, создав корабли Rainbow и Sea Witch. Маккей и Гриффитс проводили много времени вместе, работая над чертежами новых парусников. Их целью было увеличение скорости.

В 1839 г. Дональд Маккей стал мастером Бруклинской военно-морской верфи. Однако с началом экономической депрессии в стране и из-за большого притока иммигрантов из Европы владельцы многих верфей стали отказывать в работе местным жителям. Дональд



вынужден был перебраться из Нью-Йорка в маленький городок Ньюберипорт и искать работу там. Он устроился мастером на скромный заводик, но вскоре о его талантах прознал судостроитель Вильям Карье и предложил сотрудничество. Спустя три года, после

постройки серии удачных пакетботов, Маккеем заинтересовался богатый промышленник Энох Трейн, который предложил ему возглавить верфь в Бостоне. Перед 34-летним кораблестроителем открылись заманчивые перспективы.

Первый клипер, построенный на новой верфи Маккея на Бордер-стрит в восточном Бостоне, получил название «Stag Hound». Корабль ради достижения высокой скорости имел очень узкий корпус и ко времени спуска на воду в 1850 г. являлся самым крупным торговым судном. Приобретенный двумя бостонскими промышленниками, он в первое же плавание в Калифорнию и обратно окупил стоимость строительства и принес Маккею заслуженную славу.

Работа на верфи закипела. Различные новшества облегчали тяжелый труд рабочих, значительно повышали эффективность производства. Лязгал и шипел паровой кран, поднимая тяжелые балки и мачты. Бревна распиливались на доски паровой пилой.



#### «Stag Hound»

Клипер «Stag Hound» был спущен на воду 7 декабря 1850 г. Его построили всего за 100 дней. Некоторое время этот парусник был самым большим грузовым судном в мире: мог перевозить до 1600 рег. т груза — на несколько сотен тонн больше, чем любой его «современник». В «Бостонском атласе» 1851 г. о «Stag Hound» писали: «Он, можно сказать, является ярким примером новой идеи в судостроении... Парусник длиннее, чем любое другое судно торговой службы в мире, его обводы острее, но в то же время все сделано так, чтобы у этого судна сохранялась великодушная остойчивость». Коммерческий успех американских клиперов в торговле с Китаем в 1840-х гг., последовавшая за этим Калифорнийская золотая лихорадка 1849 г. позволили проектам торговых судов с прямым вооружением достичь кульминации развития. Торговые компании смогли вложить средства, необходимые для постройки экстремальных клиперов — более длинных, с острыми линиями обводов корпусов, с высоким рангоутом и большей площадью парусов, чем все, что было построено до этого времени. «Stag Hound» погиб в 1861 г.

Неутомимый Маккей, казалось, поспевал повсюду: следил за ходом выполнения работ, был внимателен к тому, чтобы материалы, идущие на строительство, были самого лучшего качества. Любящий совершенство во всем, он часто повторял: «Качество — превыше всего!». Это выражение стало девизом его верфи. И хотя Маккей называл себя простым механиком, его можно было с полным основанием отнести к талантливым преобразователям производства. Все это способствовало созданию лучших по тем временам парусников — быстроходных клиперов.

В начале 1851 г., когда «Stag Hound» готовили к первому плаванию, Маккей уже строил новый клипер с поистине романтическим именем — «Flying Cloud». Строящийся парусник приковывал взгляды горожан и посетителей верфи своим величественным силуэтом. Бостонцы нередко спускались вниз по Бордер-стрит, чтобы просто посмотреть на него, но один из них возвращался сюда снова и снова. Им был поэт Генри



#### «Flying Cloud»

«Flying Cloud» был самым известным из клиперов, построенных Дональдом Маккеем. Установленный им мировой рекорд суточного перехода между Нью-Йорком и Сан-Франциско — 89 дн. и 8 ч — не был превзойден более 130 лет, с 1854 по 1989 г. Через шесть недель после спуска на воду в 1853 г. «Flying Cloud» под командованием капитана Джозайи Перкинса Кресси вышел из Нью-Йорка, обогнул м. Горн и добрался до Сан-Франциско за 89 дн. и 21 ч. В июле этого года перехода клипер делал прекрасные суточные переходы — 992 мили за три дня подряд. В 1854 г. он побил свой собственный рекорд на 13 ч. Во время обоих рекордных плаваний штурманом судна была жена капитана Элеонора Кресси. В 1862 г. «Flying Cloud» был продан компании Black Ball Line в Ливерпуле, ходил под британским флагом, не меняя названия, и вскоре стал совершать рейсы из Великобритании в Австралию и Новую Зеландию. Последние годы клипер возил лес между Англией и Канадой. 19 июня 1874 г. этот прекрасный парусник был списан, а через год его сожгли, добывая из корпуса металлолом.

Уодсворт Лонгфелло. Размеры нового клипера были внушительными: он превосходил стоящий неподалеку «Stag Hound» и имел вместимость вдвое большую, чем у построенного пять лет назад «Sea Witch». «Летающее облако» приобрела компания Эноха Трейна, и оно стало «судном, открывшим новую эру в мировом кораблестроении».

Самым же большим клипером из когда-либо виденных миром стал построенный вскоре «Great Republic» (1853 г.). Идея его создания возникла у Маккея, когда встала острая необходимость перевозки большого количества пассажиров между Америкой и Австралией. У небывалого по размерам для парусных судов того времени клипера было четыре палубы, на верхней находился спардек — новая надстройка, которую позднее стали устанавливать на пароходы, четыре мачты несли паруса огромной площади, водоотливные помпы приводились в действие паровым двигателем мощностью 15 л.с.

Маккей планировал приурочить спуск этого гиганта на воду ко дню своего рождения (ему исполнялось 43 года), однако это торжественное событие произошло только месяц спустя, 4 октября 1853 г. Для тысяч бостонцев, пришедших посмотреть на спуск «Great Republic»,

это стало настоящим праздником. Лонгфелло по этому случаю написал поэму «Рождение корабля».

Несколько странными показались изменения в обряде «крещения» нового судна: вместо традиционной бутылки шампанского использовали бутылку с пресной водой, что вызвало у суеверных людей сомнения в благополучии судьбы «Great Republic».

Повлияло это или нет, судить трудно, однако с ним действительно вскоре случилась беда. Отбуксированный в Нью-Йорк и вставший у причала, исполин практически был готов отправиться в далекую Австралию, когда недалеко от причалов в зданиях хлебопекарной компании вспыхнул пожар. Это случилось 26 декабря 1853 г. Огонь быстро перекинулся на стоящие рядом парусники. Три судна сгорели полностью, а «Great Republic» затопили ради спасения корпуса. Но сгоревший практически до ватерлинии и раздутый погруженным в него зерном, разорвавшим обшивку, клипер был объявлен полностью уничтоженным. Дональд Маккей хотя и получил компенсацию от страховщиков, так и не смог пережить эту трагедию. Затонувший остов был продан капитану Натаниэлю Палмеру, который восстановил замечательное судно.

«Возрожденный из пепла», «Great Republic» успешно совершал дальние плавания. В 1862 г. количество мачт на нем уменьшили до трех. В 1872 г. он попал в сильнейший шторм у Бермудских о-вов и был покинут экипажем.

Всего с 1842 по 1869 г. Маккей создал порядка 40 прекрасных быстроходных парусников. Последним из них стал клипер «Glory of the Seas». Он ходил по морям до 1923 г.!

Быстрое развитие техники, появление пароходов, их преимущества перед парусными судами поставили окончательную точку в деле судостроителя Дональда Маккея — талантливого конструктора, человека, по-настоящему влюбленного в море и паруса.



#### «Sovereign of the Seas»

Клипер был построен в 1852 г. Это был большой по тем временам корабль (его длина составляла 80,8 м, ширина 13,4 м, осадка 7 м, водоизмещение 2420 т). О хороших ходовых характеристиках парусника говорит такой факт: в одном из рейсов судно за сутки преодолело 411 миль — средняя скорость 17,1 узла для того времени казалась просто немыслимой.

В 1853 г. «Sovereign of the Seas» был зафрахтован Джеймсом Бейнсом из Black Ball Line (Ливерпуль) для выполнения коммерческих рейсов в Австралию. В 1854 г. клипер поставил новый рекорд, развив скорость 22 узла.



#### «Glory of the Seas»

В свой первый рейс «Glory of the Seas» отплыл из Нью-Йорка в феврале 1870 г. под командованием капитана Джона Гейта. Через 120 дней клипер встал на якорь в Сан-Франциско. В 1875 г. он установил рекорд на переходе из Сан-Франциско в Сидней, пройдя этот маршрут за 35 дней. С декабря 1882 г. по февраль 1885 г. клипер стоял на приколе, но позже вновь стал совершать рейсы по Тихому океану, плавая между Сан-Франциско и Пьюджет-Саунд и на Аляску. В марте 1906 г. старый парусник продали для переоборудования в баржу, но отремонтировали и снова поставили под паруса. В 1911 г. его опять лишили мачт и переделали в плавучий рыбоконсервный завод, а затем в плавучий холодильный склад. 13 мая 1923 г. судно было выброшено на берег недалеко от Сиэтла и сожжено.



#### «Great Republic»

На момент спуска на воду в 1853 г. «Great Republic» был самым большим деревянным судном в мире.

Четырехпалубный клипер с вооружением четырехмачтового барка имел водоизмещение 4555 т и предназначался для протяженных океанских плаваний. Спуск корабля состоялся 4 октября 1853 г. Это стало праздником для всего Бостона: на мероприятии присутствовало порядка 50 000 зрителей. Восстановленный после случившегося в Нью-Йорке пожара, по-прежнему самый большой клипер в мире, «Great Republic» под командованием капитана Джозефа Лимбернера вышел в море 24 февраля 1855 г. В своем первом плавании парусник пересек Атлантику за 13 дней. «Great Republic» был прекрасным ходоком и при сильном ветре часто опережал самые быстрые пароходы. В плавании вокруг м. Горн он развивал среднюю скорость 17 узлов и установил рекорд суточного перехода — 413 миль.

Во время Крымской войны «Great Republic» был зафрахтован французским правительством для доставки боеприпасов и войск в Крым, позже совершал дальние рейсы с генеральным грузом. В 1862 г. четвертую мачту сняли, и клипер стал нести корабельное вооружение. 5 марта 1872 г. во время урагана у Бермудских о-вов на судне открылась сильная течь, и экипаж оставил его.