

КОНСТАНТИН СТАНЮКОВИЧ

БЕСПОКОЙНЫЙ АДМИРАЛ

АЛЕКСАНДР ГРИН

БЕГСТВО В АМЕРИКУ. «БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ»

НИКОЛАЙ ТРУБЛАНИ

ШХУНА «КОЛУМБ»

ЮРИЙ ЛИСЯНСКИЙ

ПУТЕШЕСТВИЕ ВОКРУГ СВЕТА

НА КОРАБЛЕ «НЕВА» В 1803—1806 ГОДАХ

АЛЕКСАНДР БЕСТУЖЕВ-МАРЛИНСКИЙ

МОРЕХОД НИКИТИН

БОРИС ЖИТКОВ

«ПОГИБЕЛЬ». ВАТА. МЕХАНИК САЛЕРНО

ВИКТОР КОНЕЦКИЙ

О МАТРОССКОМ КОВАРСТВЕ

НЕВЕЗУЧИЙ АЛЬФОНС

О ПСИХИЧЕСКОЙ НЕСОВМЕСТИМОСТИ

СЦЕНАРИСТЫ И РЕЖИССЕРЫ В МОРЕ

ISBN 978-5-9910-3189-9



9 785991 031899

www.ksdbook.ru

ISBN 978-966-14-8774-0



9 789661 487740

www.bookclub.ua



МОРСКИЕ ВОЛКИ НАВСТРЕЧУ ШТОРМУ



МОРСКИЕ ВОЛКИ НАВСТРЕЧУ ШТОРМУ

Константин Станюкович

Александр Грин

Николай Трублаини • Юрий Лисянский

Александр Бестужев-Марлинский

Борис Житков • Виктор Конецкий



КЛУБ
СЕМЕЙНОГО
ДОСУГА



**МОРСКИЕ
ВОЛКИ
НАВСТРЕЧУ ШТОРМУ**



МОРСКИЕ ВОЛКИ НАВСТРЕЧУ ШТОРМУ

КОНСТАНТИН СТАНЮКОВИЧ

АЛЕКСАНДР ГРИН

НИКОЛАЙ ТРУБЛАИНИ • ЮРИЙ ЛИСЯНСКИЙ

АЛЕКСАНДР БЕСТУЖЕВ-МАРЛИНСКИЙ

БОРИС ЖИТКОВ • ВИКТОР КОНЕЦКИЙ

СБОРНИК

ХАРЬКОВ
БЕЛГОРОД
2015

 **КЛУБ**
СЕМЕЙНОГО
ДОСУГА

УДК 821.161.1
ББК 84.4УКР-РОС
М80



Никакая часть данного издания не может быть
скопирована или воспроизведена в любой форме
без письменного разрешения издательства

Перевод с украинского *Татьяны Ивановой* («Шхуна “Колумб”»)

Дизайнер обложки *Сергей Ткачев*
В оформлении обложки
использованы иллюстрация Томаса Баттерсворта
«A British frigate hove-to with her jollyboat preparing to pluck a man
from the sea», холст, масло,
и фотография «“Garthsnaid” fore yard»,
ок. 1920, неизвестного автора

Художник *Дмитрий Скляр*

ISBN 978-966-14-8774-0 (Украина)
ISBN 978-5-9910-3189-9 (Россия)

- © Конецкий В., наследники, 2015
- © Netiro Ltd, издание на русском языке, 2015
- © Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга», художественное оформление, 2015
- © ООО «Книжный клуб “Клуб семейного досуга”», г. Белгород, 2015



ЮРИЙ ЛИСЯНСКИЙ

ПУТЕШЕСТВИЕ ВОКРУГ СВЕТА НА КОРАБЛЕ «НЕВА» В 1803—1806 ГОДАХ

Предисловие

Российско-Американская компания (основана в царствование Екатерины Второй купцом Шелеховым, в 1799 году утверждена императором Павлом I с предоставлением ей многих преимуществ. В лучшее же против прежнего состояние приведена императором Александром I), управляющая всеми заведенными в Америке селениями (под американскими селениями подразумеваются не только основанные в Америке, но и на всех островах, лежащих между восточной стороной Сибири и западным берегом Америки, а также и на островах, простирающихся от южного мыса Камчатки до Японии), из-за величайшей отдаленности всегда испытывала почти непреодолимые трудности в снабжении их необходимыми припасами и многими нужными вещами, отчего цены на все непомерно возросли. Это обстоятельство заставило ее изыскивать всяческие способы и средства, которые позволили бы снизить цены и обеспечить безопасную и удобную пересылку разных вещей в ее селения, где одновременно с развитием промыслов увеличивались и потребности. Для достижения этой цели существовал

единственный путь — водное сообщение упомянутых мест с Европейской Россией из Балтийского моря вокруг мыса Горн или Доброй Надежды к северо-западному берегу Америки. Директора Компании, наконец, решились пойти на первый опыт в столь полезном, но из-за своей новизны достаточно сложном предприятии. Чтобы эта попытка привела к желанному успеху, они обратились за помощью к бывшему тогда министром коммерции графу Николаю Петровичу Румянцеву¹ и министру морских сил адмиралу Николаю Семеновичу Мордвинову². Эти высокопоставленные особы охотно включились в столь полезное дело, сообщив о нем императору Александру Павловичу. Император, одобрив это предприятие, велел отправить к американским селениям два корабля — «Надежду» и «Неву». Поскольку же правительство, стремясь расширить объем русской торговли, желало установить сношения с богатым соседним японским государством, оно назначило туда посланником действительного статского советника Резанова³. Поэтому «На-

¹ Граф Николай Петрович Румянцев (1754—1826), второй сын фельдмаршала, графа П. А. Румянцева, и его жены, урожденной кн. Голицыной. До 1808 г. занимал ряд ответственных должностей по линии Министерства иностранных дел и в торгово-финансовых учреждениях. С 1808 г. Р. назначен министром иностранных дел. Впоследствии был канцлером. Собрал обширную и ценную библиотеку, которую завещал русскому народу. Интересовался географией и вопросом об открытии морского прохода из Атлантического океана в Ледовитый, для чего снарядил на свои средства экспедицию на судне «Рюрик» под начальством Коцебу. Оказывал также покровительство Российско-Американской компании, имевшей обширные земли на северо-западном берегу Америки.

² Граф Николай Семенович Мордвинов (1754—1845). Участвовал во второй турецкой войне, в 1792 г. был назначен председателем Черноморского адмиралтейского управления, а затем членом Адмиралтейской коллегии и адмиралом. С воцарением Александра I становится крупным государственным деятелем, чему в первые годы правления Александра I способствовала дружба М. со Сперанским.

³ Действительный статский советник Николай Петрович Резанов (1764—1807), посланник в Японии, один из учредителей Российско-Американской компании. Был правителем канцелярии Г. Р. Державина, назначенного секретарем для доклада по сенатским делам. На этом посту выполнял ряд ответственных поручений Екатерины II. В 1797 г. назначен в сенат обер-секретарем. Был женат на дочери купца Г. И. Шелехова, крупного деятеля русской колонизации на северо-западе Америки. Р. в 1795 г. подал прошение на высочайшее имя об учреждении Российско-Американ-

дежде» предписано было идти на Камчатку и в Японию, а «Неве» — в Америку.

Руководство этой экспедицией и первым из упомянутых кораблей было поручено флота капитан-лейтенанту Крузенштерну, а мне предоставлено командование вторым. Мое продолжительное знакомство с этим талантливым человеком, прежние наше путешествие в Америку и Восточную Индию, а главное — желание быть полезным отечеству в столь важном деле и стали причиной того, что я, невзирая на больший свой служебный опыт, охотно согласился совершить столь дальнее путешествие под его начальством, с тем, однако, условием, чтобы мне самому позволили избрать для корабля, вверенного моему управлению, офицеров и команду по собственному усмотрению.

Читатель уже имел удовольствие познакомиться с сочиненным Крузенштерном описанием этой экспедиции, две части которого вышли в свет. Потому он справедливо может заключить, что всякое другое описание одного и того же предмета излишне, ибо оба корабля совершили одинаковое путешествие. Но так как порой непредвиденные обстоятельства и жестокие встречавшиеся нам бури, да и само назначение предстоявшего нам пути нередко заставляли меня разлучаться с кораблем «Надежда», то мне часто приходилось не только совершать особое плавание, но и обозревать и описывать такие места, в которые Крузенштерну заходить не случалось, особенно во время моего годичного пребывания на северо-западных берегах Америки. Поэтому я посчитал своим долгом издать и свои краткие записки, чтобы почтенная публика, прочитав их, как и обширное описание Крузенштерна, получила полные сведения о всем путешествии, предпринятом и благополучно завершеном обоими кораблями. Желая по возможности сделать это сочинение полезным и достойным внимания, я приложил к нему составленные мною карты и несколько нужных любопытнейших рисунков.

ской компании. Представителем ее в Петербурге Р. был ряд лет. В 1803 г. Р. было присвоено звание камергера, а затем он был назначен посланником в Японию с целью завязать торговые сношения. Эта задача не была выполнена, так как японское правительство отказалось принять посланника и его подарки.

Читатель, конечно, может легко заметить, что в издаваемом мной сочинении приходилось иногда упоминать о тех же самых предметах, которые подробно описаны в путешествии Крузенштерна (имея в виду то время, когда оба корабля были вместе). Однако я надеюсь, что такое повторение не будет излишним, тем более что подобие наших описаний послужит лишним доказательством их подлинности, а разноречие, ежели оно где-либо и встретится, даст повод любопытному испытателю к дальнейшему и точнейшему изысканию истины.

Наконец, признавая недостатки и неисправности моего слога, я хотел бы попросить у читателя великодушного прощения, в котором он тем более отказать не может, что я по роду моей службы никогда не помышлял быть автором. При сочинении моих записок я старался не украшать все изложение витиеватым или плавным слогом, а придерживаться истины.

**СПИСОК
НАХОДИВШИХСЯ НА КОРАБЛЕ «НЕВА»
ОФИЦЕРОВ И КОМАНДЫ**

Капитан-лейтенант *Юрий Лисянский.*

Лейтенанты *Павел Арбузов, Петр Повалишин.*

Мичманы *Федор Коведяев, Василий Берг.*

Штурман *Данило Калинин.*

Подштурман *Федул Мальцов.*

Доктор *Мориц Либанд.*

Подлекарь *Алексей Мутовкин.*

Корабельный подмастерье *Иван Корюкин.*

Иеромонах *Гедeon.*

Приказчик Российско-Американской компании *Николай Коробицын.*

Боцман *Петр Русаков.*

Квартирмейстеры *Осип Аверьянов, Семен Зеленин, Петр Калинин.*

Матросы 1-й статьи

Василий Маклышев

Иван Попов

Фадей Никитин

Петр Борисов
Ульян Михайлов
Иван Гаврилов
Андрей Худяков
Михайло Шестаков
Александр Потяркин
Василий Иванов
Петр Сергеев
Федот Филатьев
Бик Мурза Юсупов
Емельян Кривошеин
Андрей Володимиров
Иван Андреев
Илья Иванов
Василий Степанов
Митрофан Зеленин
Егор Саландин
Амир Мансуров
Дмитрий Забыров
Матросы 2-й статьи
Ларион Афанасьев
Родион Епифанов
Потап Квашинин
Иван Васильев
Иван Алексеев
Канониры
Федор Егоров
Моисей Колпаков
Десятник
Терентий Неклюдов
Парусник
Степан Вакурин
Купор¹
Павел Помылев

¹ Лицо, на обязанности которого была упаковка продуктов и товаров.

Часть первая

Глава первая

ПЛАВАНИЕ КОРАБЛЯ «НЕВА» ИЗ РОССИИ В АНГЛИЮ

Выход «Невы» и «Надежды» из Кронштадта в предназначенное им путешествие. — Прибытие их на копенгагенский рейд. — Пребывание в Копенгагене. — Выход «Невы» и «Надежды» из Копенгагена. — Разделение кораблей из-за жестокой бури в Северном море 18 сентября. — Прибытие «Невы» в Фальмут 26 сентября. — Соединение с кораблем «Надежда». — Медный рудник Долкит

Август 1803 г. Приготовившись ко вступлению в предназначенный нам путь и нагрузив оба корабля «Нева» и «Надежда» необходимыми для американских селений вещами, мы вышли на кронштадский рейд 19 июля 1803 года¹. На нем простояли до 7 августа из-за сильных и непрестанно дувших западных ветров.

Такое продолжительное ожидание удобного к отплытию времени могло бы, конечно, оказаться довольно скучным, если бы не ежедневное посещение наших родственников и других особ, которым интересно было пообщаться со своими соотечественниками, отправляющимися в первый раз в столь далекое странствование. Наконец подул южный ветер, и по прибытии на корабль «Надежда» камергера Резанова, назначенного чрезвычайным к японскому двору посланником, мы снялись с якоря поутру 7 августа в 10 часов.

7 августа. При нашем проходе мимо брандвахтенного фрегата² главный командир кронштадтского порта адмирал Ханыков оказал нам честь своим посещением и вместо отца благословил меня в путь по старому русскому обычаю хлебом и солью. Выйдя в открытое море, я приказал собрать всю команду на шканцах.

¹ В описании этого путешествия время указано по новому стилю.

² Брандвахтенный фрегат — трехмачтовый военный корабль, второй по величине после линейного, поставленный на рейде или в гавани для наблюдения за движением судов, особенно за входом и выходом на рейд. На нем велась запись всех приходящих и уходящих из гавани судов.

Первым долгом я счел нужным посвятить каждого в то, сколь продолжительно и с какими трудностями сопряжено наше путешествие. Затем посоветовал им жить дружно, соблюдать обязательно чистоту, а главное — слушать свое начальство.

До самого вечера дул ветер то легкий, то довольно свежий, при котором наши корабли шли на всех парусах. Около 10½ часов подул юго-западный ветер и продолжался до 11-го числа. В течение этого времени оба корабля вынуждены были лавировать и могли пройти только до острова Гогланда, небольшого острова в Финском заливе. После тихой погоды, продолжавшейся несколько часов, ветер переменялся и подул с юго-востока. Все прошедшие дни я занимался распределением пищи для своей команды, назначив в сутки каждому по одному фунту говядины, по такому же количеству сухарей и по чарке водки, а также по одному фунту масла в неделю и соразмерное количество уксуса, горчицы и круп. Кроме этого, добавлялись один раз в неделю горох и крутая каша, к чему наши матросы довольно привычны.

13 августа. Хотя ветер утих, мы уже вышли из Финского залива, миновав еще накануне мыс Дагерорд¹.

14 августа. Дул восточный ветер, погода была приятная. Поутру в пять часов мы увидели остров Готланд на северо-западе. В 8 часов нас постигло первое несчастье: один из наших лучших матросов, черпая воду на бизань-руслене², упал в море, но принятые в ту же минуту все меры для его спасения оказались безуспешными.

16 августа. Утром в половине шестого показался остров Борнгольм на довольно близком расстоянии. Мы увидели бы его гораздо раньше, если бы не мрачная погода, продолжавшаяся все утро.

Около нас находилось множество иностранных судов, из которых одни направлялись к северо-востоку, а другие использовали вместе с нами попутный ветер, и мне было весьма приятно видеть,

¹ Дагерорд — маяк, стоит на полуострове того же названия (остров Даго).

² Бизань-руслень — руслень, т. е. площадка по бокам корабля, служащая для отвода вант бизань-мачты, т. е. снастей, укрепляющих с боков третью мачту, считая от носа корабля. На русленях укрепляют также юнферсы, или круглые деревянные блоки, которые привязывают к нижним концам вант. С русленей обычно бросают ручной лот.

что корабль «Нева» всех их обгонял. В 9 часов вечера ветер утих окончательно. Погода опять наступила пасмурная, и оба наши корабля стали на якорь неподалеку от Стефенса — населенного пункта на юго-восточном берегу датского острова Зееланд.

17 августа. На самом рассвете при слабом северо-восточном ветре мы снялись с якоря и, повернув до Драгоэ¹, вынуждены были из-за полной тишины опять стать на якорь. Течение с востока было столь сильно, что если бы я не ожидал корабля «Надежда», то вскоре достиг бы копенгагенского рейда. Затем подул восточный ветер, и оба корабля в четыре часа пополудни пришли на малый рейд.

19 августа. Поутру мы подошли ближе к гавани, чтобы удобнее взять груз, приготовленный в Копенгагене как для нас, так и для наших американских селений. Около полуночи начался жесточайший шквал с сильным дождем, громом и молнией, которая сверкала до самого рассвета. Но поскольку мой барометр еще с 17-го числа предсказывал ненастье, то я спустил брам-реи² и брам-стенги еще до вечера, а потому во все время свирепствовавшей бури был совершенно спокоен.

Укрепив корабль на якорях надлежащим образом, я занялся его перегрузкой и нужными поправками. Весьма жаль, что при всем нашем старании нам не удалось сохранить кислой капусты, которая была положена компанейскими зрителями в сорокаведерные бочки и почти вся испортилась. Таким образом, мы лишились этой полезной противочинготной пищи, которой бы нам хватило более чем на половину времени нашего плавания. В продолжение работ на моем корабле я отправил свои хронометры на

¹ Драгоэ (соврем. Драгор) — небольшой приморский город на побережье Дании в проливе Зунд.

² Брам-реи и брам-стенги. Брам-реи — третьи снизу горизонтально расположенные стальные, железные или деревянные брусья, к которым привязываются так называемые «прямые» паруса. Стеньга — деревянное продолжение мачты, идущее вверх от нее. Слово «брам» ставится перед названием такелажа, снастей и парусов, относящихся к стеньге. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте стеньгам присваиваются дополнительные названия. На фок-мачте — фор-стенга, на грот-мачте — грот-стенга. На брам-стенге поднимается брамсель, т. е. прямой парус, который привязывается к брам-рее.

берег и отдал их для проверки Г. Бутге, директору копенгагенской обсерватории. Благодаря этому я познакомился с человеком, достоинства которого известны ученому свету; следовательно, мне остается только быть ему благодарным за оказанную благосклонность. Он показал мне королевскую обсерваторию и свои астрономические инструменты, которых у него весьма большая коллекция. Занимаясь своими делами, я также имел время и для удовлетворения моего любопытства. Но так как Копенгаген столица весьма известная, то описывать ее считаю излишним.

7 сентября, около 8 часов пополудни, мы вышли на рейд, чтобы при первом попутном ветре вступить под паруса и продолжать наше плавание.

8 сентября. Ветер дул с северо-запада при весьма непостоянной погоде. Невзирая на это, мы снялись с якоря в 6 часов пополудни, а к 11 часам вечера пришли в Гельсингер, портовый город на датском берегу к югу от Копенгагена. На другой день с утра мы хотели продолжать плавание. Но жестокий ветер с северо-запада вынудил нас простоять на якоре шесть дней.

15 сентября. В 7 часов утра при западном-юго-западном ветре снялись с якоря. При нашем приближении к мысу Колу ветер постепенно начал усиливаться и около полудня заставил нас зарифить марсели¹. В 6 часов пополудни миновали Ангольтский риф² (мель). На нем стоял принадлежащий Соединенным Американским Штатам корабль, который отплыл от Гельсингера на несколько часов раньше нас. Он на наших глазах срубил для облегчения свою грот-мачту³. Но едва ли спасся благодаря этому, поскольку

¹ Зарифить парус — убрать его. Рифы — поперечные ряды завязок, продеваемые сквозь парус, при помощи которых можно уменьшить его площадь. Этих завязок на каждом парусе несколько рядов. В зависимости от силы ветра берут один, два, три, четыре рифа. Зарифить все рифы — убрать паруса на данной мачте. Марсель — второй снизу парус на мачте. Он ставится обычно между нижней реей и марс-реей, т. е. второй снизу реей на мачте.

² Риф — подводная или слабо выдающаяся над уровнем моря скала. Ангольтский риф расположен вблизи острова Ангольт, лежащего в средней части пролива Каттегат.

³ Грот-мачта — вторая, считая с носа. «Грот» — означает прямой парус, самый нижний на грот-мачте. Он привязывается к рее, называемой грот-реей. Слово «грот» прибавляется также к названию рей, парусов и такелажа, располо-

пленке и при этом еще производить социальный анализ, исследовать сущность характера. И на умеющих уловить мгновение красоты в правдивом обличье, но без анализов и синтезов. Ведь сама правда, данная в эстетическом восприятии, способна вмещать умственный многослойный анализ. Последних я называю художественными антифилософами и к ним отношу Гию.

— Ты никогда не будешь мыслителем! — заорал я. Тебе всегда будет дороже летний дождик и босая девушка на мокром асфальте, нежели ее социальные корни!

— Пошел ты сам босыми ногами к...

— Пошел ты!!!

Радиотелефон работает на УКВ. Ультракороткие волны распространяются прямолинейно. Они не огибают круглого бока Земли, на пределе видимого горизонта уходят в космос. Таким образом, наш разговор и сейчас мчится сквозь Вселенную к далеким галактикам. Он мчится уже четырнадцать лет. Скоро какие-нибудь инопланетные существа примут наш разговор и засядут за расшифровку. И у них значительно обогатится интеллект, словарный запас и углубится непонимание специфики взаимоотношений сценариста и режиссера...

— Тебе надо читать умные книги, а не резаться в «козла» день и ночь! — орал я под занавес. — Ты «корову» пишешь через «а»! А лезешь в писатели! Ваши дурацкие сценарии никогда не будут произведением искусства! Даже бог и сатана, запустив в производство мир, выкинули сценарий в преисподнюю!

— Ты никогда не будешь драматургом! — орал он. — Ты знать не знаешь, о чем пишешь в своих дурацких книгах! А в драматургии надо знать! Твоего кока Васю введем в сценарий: молодость сработает на оптимизм...

И мы ввели кока Васю в сценарий...

СОДЕРЖАНИЕ

Юрий Лисянский

Путешествие вокруг света на корабле «Нева» в 1803—1806 годах	5
-----------------------------------------------------------------------	---

Александр Бестужев-Марлинский

Мореход Никитин.....	269
----------------------	-----

Константин Станюкович

Беспокойный адмирал	304
---------------------------	-----

Борис Житков

«Погибель»	425
Вата	450
Механик Салерно	457

Александр Грин

Бегство в Америку	480
«Бегущая по волнам».....	489

Николай Трублаини

Шхуна «Колумб».....	679
---------------------	-----

Виктор Конецкий

О матросском коварстве	1043
Невезучий Альфонс.....	1052
О психической несовместимости.....	1064
Сценаристы и режиссеры в море	1087

Літературно-художнє видання

Морські вовки. Назустріч шторму

Збірка

(російською мовою)

Укладач *Антон Санченко*

Головний редактор *С. С. Скляр*
Завідувач редакції *Г. В. Сологуб*
Відповідальний за випуск *Т. М. Куксова*
Редактор *Р. Є. Хворостяна*
Художній редактор *Н. В. Переходенко*
Технічний редактор *А. Г. Верьовкін*
Коректор *О. В. Кузнецова*

Підписано до друку 10.02.2015. Формат 84x108/32. Друк офсетний.
Гарнітура «Minion». Ум. друк. арк. 57.96. Наклад 10 000 пр. Зам. №

Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля»
Св. № ДК65 від 26.05.2000
61140, Харків-140, просп. Гагаріна, 20а
E-mail: cop@bookclub.ua

Віддруковано у ВАТ «Харківська книжкова фабрика “Глобус”»
61012, м. Харків, вул. Енгельса, 11.
Свідоцтво ДК № 2891 від 04.07.2007 р.
www.globus-book.com

Літературно-художественное издание

Морские волки. Навстречу шторму

Сборник

Составитель *Антон Санченко*

Главный редактор *С. С. Скляр*
Заведующий редакцией *Г. В. Сологуб*
Ответственный за выпуск *Т. Н. Куксова*
Редактор *Р. Е. Хворостяная*
Художественный редактор *Н. В. Переходенко*
Технический редактор *А. Г. Веревкин*
Корректор *Е. В. Кузнецова*

Подписано в печать 10.02.2015. Формат 84x108/32. Печать офсетная.
Гарнитура «Minion». Усл. печ. л. 57.96. Тираж 10 000 экз. Зак. №

ООО «Книжный клуб “Клуб семейного досуга”»:
308015, г. Белгород, ул. Пушкина, 49А

Отпечатано в ОАО «Харьковская книжная фабрика “Глобус”»
61012, г. Харьков, ул. Энгельса, 11
Свидетельство ДК № 2891 от 04.07.2007 г.
www.globus-book.com

Издательство Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга»
www.trade.bookclub.ua

ОПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ КНИГАМИ ИЗДАТЕЛЬСТВА

МОСКВА

Бертельсманн Медиа Москау АО

141008 г. Мытищи, ул. Колпакова, д. 26, корп. 2

Тел./факс +7 (495) 984-35-23

e-mail: office@bmm.ru

www.bmm.ru

ХАРЬКОВ

ДП с иностранными инвестициями

«Книжный Клуб

“Клуб Семейного Досуга”»

61140, г. Харьков-140, пр. Гагарина, 20-А

тел/факс +38 (057) 703-44-57

e-mail: trade@bookclub.ua

www.trade.bookclub.ua

Киевский филиал

04073, г. Киев, пр. Московский, 6, комн. 35,

тел. +38 (067) 575-27-55

e-mail: kyiv@bookclub.ua

Одесский филиал

65017, г. Одесса, ул. Малиновского, 16-А, комн. 109

тел. +38 (067) 572-44-28

e-mail: odessa@bookclub.ua

Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга»

УКРАИНА

служба работы с клиентами:

тел. +38 (057) 783-88-88

e-mail: support@bookclub.ua

Интернет-магазин: www.bookclub.ua

«Книжный клуб», а/я 84, Харьков, 61001

РОССИЯ

служба работы с клиентами:

тел. +7 (4722) 78-25-25

e-mail: info@ksdbook.ru

Интернет-магазин: www.ksdbook.ru

«Книжный клуб», а/я 4, Белгород, 308961

Морские волки. Навстречу шторму : сборник / сост. А. Сан-М80 ченко ; пер. с укр. Татьяны Ивановой («Шхуна “Колумб”») ; худож. Д. Скляр. — Харьков : Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга» ; Белгород : ООО «Книжный клуб “Клуб семейного досуга”», 2015. — 1104 с. : ил.

ISBN 978-966-14-8774-0 (Украина)

ISBN 978-5-9910-3189-9 (Россия)

УДК 821.161.1

ББК 84.4УКР-РОС