

Хранитель

АНТОН КОВАЛЕВ

4

Мальчишкой он часами бродил в порту. Для него не было ничего интереснее, чем наблюдать за жизнью, кипящей здесь. Смотреть на суда у причалов, занятых делом моряков, товары и грузы, появляющиеся из глубоких трюмов разгружающихся кораблей или скрывающиеся в них при погрузке. Шум порта тоже был ни с чем не сравним. Здесь все издавало свои особенные звуки: такелаж на парусниках, судовой колокол, отбивающий склянки, шорох брезентов, плеск волны, мерный рокот паровых двигателей, громкие голоса и иностранная речь. Все, что окружало его в порту, говорило об огромности мира, который так хотелось посмотреть...



Алан Джон Вильерс родился в Австралии, и его родным городом был портовый Мельбурн. Отец его, поэт и политический деятель, может быть, и желал видеть своего сына в другом качестве, но не сильно удивился, когда в возрасте 15 лет тот юнгой ступил на палубу парусного судна. Его первый парусник — барк «Rothesay Bay» — совершал торговые рейсы в Тасмановом море между Австралией и Новой Зеландией. Молодой моряк прижился на нем, быстро обучался делу и, несмотря на свою юность, пользовался уважением в команде. Через пять лет Алан имел уже богатый опыт работы на самых разных судах — парусниках и пароходах. Особенной любовью моряка были яхты с прямыми парусами. Он использовал любую возможность работать на них, ведь именно они совершали самые дальние рейсы по всему миру.

В 1922 году с Вильерсом случилось несчастье — он сорвался с рея четырехмачтового барка «Lawhill» и чудом остался жив. Оправляясь от ран в Хобарте (Тасмания), Алан попробовал себя в журналистике, но при первой же возможности вновь вернулся в море, на этот раз — в экипаже китобойного судна. Тяжелый промысел в высоких широтах у берегов Антарктиды дал новый опыт и позволил еще раз испытать себя не только как моряка, но уже и как писателя. Он понял, что хочет писать о море, судах и моряках, и его первой книгой стал рассказ о китобойном промысле в Антарктиде.

Любовь к парусным кораблям вскоре вновь привела его под сень парусов. Вильерс хорошо понимал, что такие суда уходят из истории, исчезают на глазах. Он сам был свидетелем того, как пароходы вытесняли их даже с традиционных парусных трасс. Ему было бесконечно жаль их, и эта

печаль будила у него желание оставить в памяти потомков как можно больше информации о торговых парусниках и той морской культуре, которую они представляли. Он начал писать книги о парусных кораблях и жизни на них. Его стали печатать нью-йоркские издатели. Океанские плавания, штормования у грозного мыса Горн, ветер дальних странствий — все это находило живой отклик в сердцах его читателей. Особенный опыт Алан Вильерс приобрел на паруснике «Grace Harwar». Это было судно с полным корабельным вооружением — все три его мачты несли прямые паруса. Будучи одним из последних парусных грузовых судов, «Grace Harwar» выживала на рейсах с неспешным грузом и той экономии, которую давал отказ от угля и низкая оплата морякам, составляющим ее небольшой экипаж. Старый корабль, заросший водорослями и ракушками, упрямо совершал дальние плавания. Интересно, что в Голливуде есть документальный фильм об этом судне, который стал еще одним свидетельством заката «золотого века парусов».

Странствия Алана Вильерса, его любовь к морю и талант писателя расширяли круг его знакомств. С одним из таких своих знакомых, капитаном Рубеном де Клу, он приобрел огромный стальной четырехмачтовый барк «Parma». Построенный на верфи в Глазго, он был ярким представителем виндjamмеров и совершал дальние океанские рейсы. Одним из традиционных маршрутов была перевозка зерна между Австралией и Великобританией. Волей-неволей парусники, работающие на этой линии, вступали в соревнование друг с другом. Подобно гонкам чайных клиперов, они были неофициальными, но вызывали огромный интерес у моряков всего мира. «Parma» дважды становилась победителем этой «зерновой гонки», завершив, несмотря на затяж-





*Как фотограф Вильерс стремился запечатлеть
любые моменты жизни парусного судна и его экипажа*





«Joseph Conrad» на рейде сиднейской гавани, слева — носовая фигура корабля

ные штормы, свой рейс за 103 дня в 1932 году, и уложившись в 83 дня в 1933 году. Алан Вильерс был в обоих этих славных рейсах, правда, в качестве пассажира, ведь тогда он был уже судовладельцем.

«Наш барк как-то ночью рыскнул к ветру. Его захлестнуло волной с кормы, причем смыло компас. Барк мгновенно поставило поперек взбесившихся волн, началась страшная бортовая и килевая качка. На главной палубе, как в Ниагарском водопаде, кипела и бурлила вода. Мы остались живы только по милости божьей, да еще благодаря прочности судна доброй шотландской постройки. Но многие суда не выдерживали такого испытания»...

Как сохранить парусники? Этот вопрос по-настоящему волновал Вильерса. И, кажется, он нашел решение! В 1934 году, продав свою долю владения барком «Parma», он покупает старый 36-метровый парусник «Georg Stage» с полным корабельным вооружением. Построенный в Дании в 1882 году, тот использовался как учебное судно, совершая плавания по Балтике и Северному морю. В 1905 году при столкновении с английским пароходом «Georg Stage» затонул, затем был поднят, восстановлен и вновь пущен в эксплуатацию. Корабль был стар, и все шло к тому, что его должны были вскоре порезать на иголки. Но Вильерс вдохнул в него вто-



рую жизнь. Восстановленный и названный в честь славного писателя-мариниста «Joseph Conrad» под командой Вильерса отправился в кругосветное плавание. Так начала формироваться современная концепция sail training. Море — лучший воспитатель, парусник — средство работы с молодежью. Не главным было научить молодых романтиков жизни в море — главным было использовать условия морского плавания для того, чтобы они научились жизни.

Плавание длилось два года. В результате появились еще две книги Вильерса о морских приключениях.

Окончив путешествие, Вильерс в 1936 году продал корабль американцу Джорджу Хантингтону Хартфорду, который вначале пользовался им как частной яхтой, а потом подарил Комиссии по делам торгового флота США. Там он применялся для учебных целей, а в 1947 году, по постановлению Конгресса, стал собственностью Морского музея в Коннектикуте, служа одновременно и экспонатом, и для реализации образовательных программ.

Потом были плавания на арабских доу, изучение методов навигации арабских моряков и знакомство с их жиз-

нью. И снова книга. К тому времени Алан Вильерс был известен уже не только как опытный моряк и писатель, но и как талантливый фотограф.

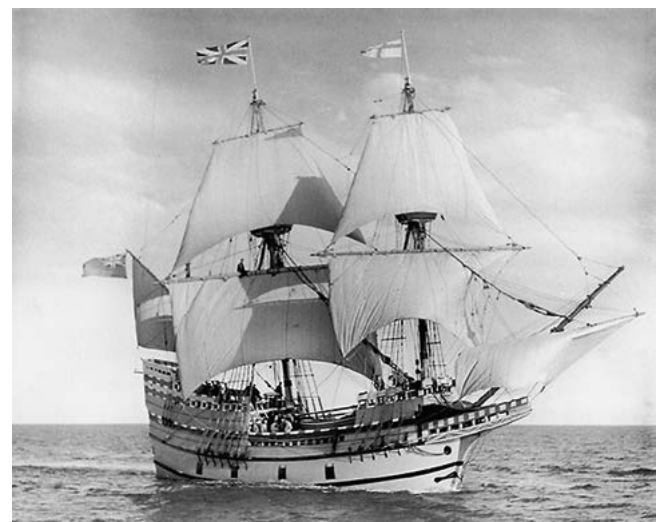
Вторая мировая война привела героя нашего повествования в британский военно-морской флот. Он воевал, участвовал в различных боевых операциях, был награжден крестом «За отличную службу».

После войны Вильерс поселился в Англии и продолжил любимое дело. Он по-прежнему не мог жить без парусов, моря и книг.

В 1951 году португальский посол в Вашингтоне Педро Перейра, страстный любитель парусного спорта, пригласил его принять участие в промысловом рейсе на четырехмачтовой шхуне «Argus». Она оставалась «последним из могикан», выходя на лов трески в Северную Атлантику. Книга об этом плавании стала столь популярной по обе стороны Атлантики, что была опубликована на шестнадцати языках. Португальцы наградили Алана Вильерса Орденом меча Святого Иакова за выдающиеся заслуги в литературе.

В 1957 году Алан Вильерс командовал переходом через Атлантику реплики первого судна европейских переселенцев, знаменитого «Mayflower». Он принимал участие в сохранении многих парусников, которые, в том числе и благодаря его деятельности, становились учебными судами. Часто выступал экспертом при строительстве судов-реплик, консультировал киностудии при съемках морских фильмов, командовал различными парусниками, был постоянным автором журнала National Geographic,

писал, фотографировал. Вильерс являлся президентом Британского общества морских исследований, членом правления Национального морского музея в Гринвиче (Лондон), участвовал в организации музея на прославленном английском клипере «Cutty Sark».



«Mayflower II» — копия первого судна переселенцев



Интересно, что, отдавая должное яхтсменам, он не всегда понимал их. Известно, что Вильерс всячески отговаривал Френсиса Чичестера продолжать свое кругосветное плавание на яхте «Gipsy Moth IV».

«Я прошу Чичестера отказаться от своей попытки. Предыдущий рейс был гораздо легче предстоящего. Яхту может внезапно поднять на кипящие волны и стремительно бро-

сить на берег. Ветер у мыса Горн меняется так, как будто им управляет сам дьявол...

Я не хочу, чтобы Френсис Чичестер приплыл в Англию таким же привидением, каким он прибыл в Сидней. Но я от души желаю ему туда добраться. Мы не должны потерять его».

Алан Вильерс был настоящим хранителем парусных судов, старавшимся сделать все, чтобы они не исчезли из нашей жизни. Он был авторитетом, к которому обращались многие исследователи моря.

Капитан Алан Вильерс оставил добрую память, хотя, к сожалению, не был слишком известен в нашей стране. Более тридцати книг еще ждут своего перевода на русский язык. Уверен, они могли бы заинтересовать людей, влюбленных в море и паруса.



Алан Вильерс на палубе «Mayflower II»