

Неуживчивый О'Брайен

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Так получилось, что в нашей стране о кругосветном плавании Конора О'Брайена на яхте «Saoirse» мало кто знает. Что тому причиной, сказать трудно. Может быть, другие яркие имена, истории путешествий того времени скрыли его от нас. А между тем, О'Брайен был величайшим моряком своей эпохи и общепризнанным пионером дальних крейсерских плаваний.

Измумрудная трава и серый камень, берег, изрезанный глубокими заливами, шум прибоя и крики чаек, кажущаяся нетронутой природа. Это Ирландия. Край на Европы, омываемая океаном.

Фамилия О'Брайен в Ирландии распространена так же широко, как Иванов — в России. Поэтому стоит начать рассказ, поведав, о каком же именно из О'Брайенов идет речь.

Эдвард Конор О'Брайен Маршалл родился в 1880 году в графстве Лимерик, в семье Эдварда Уильяма О'Брайена. Его дед Уильям Смит О'Брайен — ирландский аристократ и член парламента — был известен как ярый борец за независимость своей страны. Он был осужден за мятеж 1848 года и выслан на остров Тасмания, где прожил шесть лет. Будучи прощенным, вернулся на родину и больше политикой не занимался.

Дом О'Брайенов стоял на берегу острова Фойнс в заливе Шаннон, среди домов других аристократических ирландских семейств. Все детство Конора прошло здесь или в летнем доме семьи, что находился в прекрасной гавани Дарринейн на юго-западе страны.

Среди соседей-дачников была и семья лорда Данревена, фаната парусного спорта. Именно он дважды бросал вызов Нью-Йоркскому яхт-клубу и спонсировал строительство яхт для борьбы за Кубок «Америки» в 1893 и 1895 годах. Понятно, что там, где он жил, парусный спорт всегда был в чести. С таким соседом молодой О'Брайен не мог не заинтересоваться парусом, правда, рано проявил склонность не к гонкам, а к крейсерским плаваниям.

После обучения в Винчестере Конор окончил Оксфордский университет.

Смак — тип местного традиционного рыбацкого парусника — с детских лет был любим О'Брайеном. Конструкция этого надежного, достаточно быстроходного и мореходного судна вырабатывалась многими поколениями моряков. Первоначально смаки были одномачтовыми и несли вооружение тендер, но по мере увеличения размеров многие из них стали вооружать кечем. Часто смаки переоборудовали в яхты, и, кстати, до сих пор эти старые парусники кое-где используются в качестве учебных судов для молодых моряков.

Конор О'Брайен тоже пошел по этому пути, когда задумался о своей собственной яхте. В 1910 году он приобрел старый, постройки 1871 года, 26-тонный тендер «Kelrie», на котором бороздил местные воды, перевооружив его в кеч.

Плавания под парусом у берегов Ирландии простыми не назовешь, и Конор быстро учился — океан не терпел дилетантов. Ему удавалось совмещать два своих увлечения: так же, как море, его привлекали горы. Береговые кручи, возле которых яхта вставала на якорь, позволяли совершенствовать навыки в альпинизме и горном туризме.

Горячий, энергичный молодой человек всегда слыл патриотом. Жизнь деда, его борьба за независимость Ирландии служили Конору примером, и он был готов бороться за ее свободу, став членом ирландского национально-освободительного движения.

На своем «Kelrie» в 1914 году Конор О'Брайен совершил контрабандный рейс с оружием для ирландских повстанцев. Он вел свой смак, с битком набитым старыми винтовками Mauser M1871 трюмом, сквозь непогоду, таможенные кордоны и патрули военных кораблей. Путь от берегов Бельгии к берегам Ирландии был полон опасностей. Вот ко-



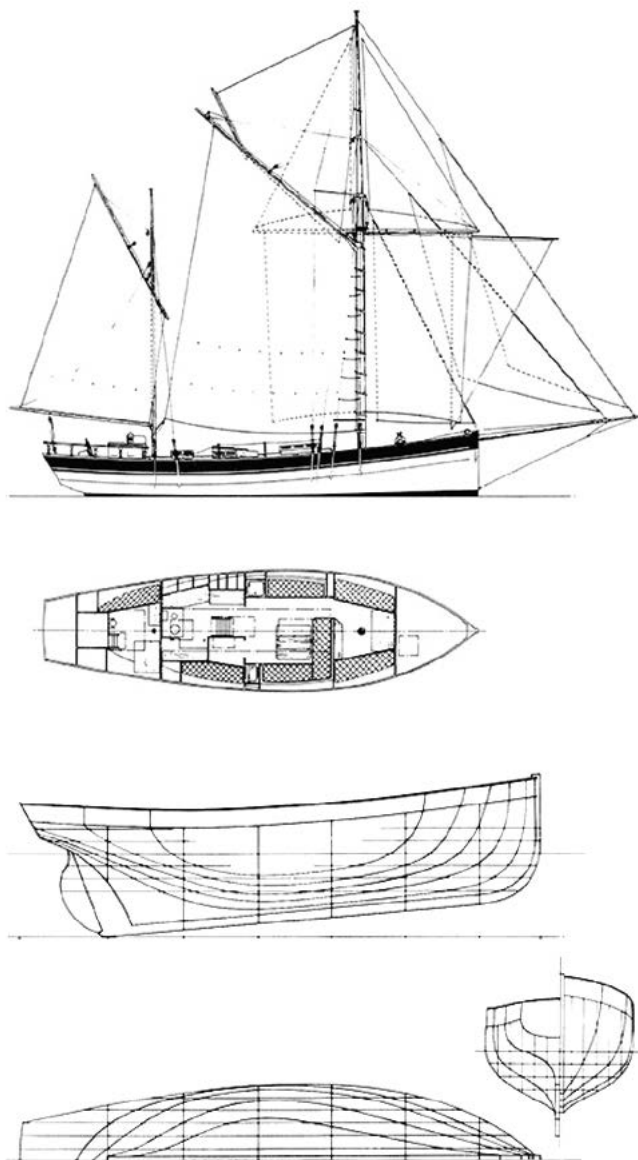
гда пригодилось ему хорошее знание моря и местных условий плавания!

Разгоревшаяся мировая война заставила пересмотреть приоритеты, и для борьбы с общим врагом О'Брайен поступил на службу в Королевский военно-морской флот.

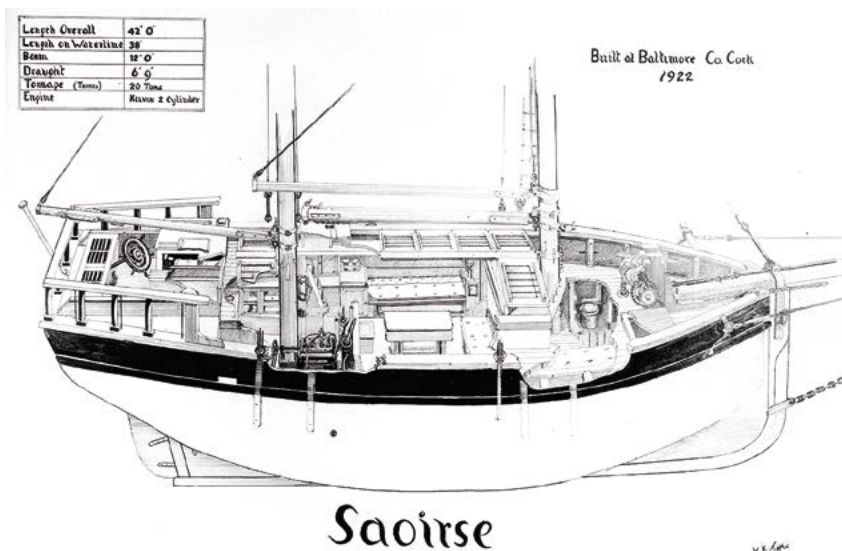
После войны он служил инспектором по рыболовству, используя для работы «Kelrie». В 1921 году О'Брайен отправился в плавание к берегам Шотландии и, возвращаясь в одиночку, заснул на вахте, в результате чего его яхта была выброшена на берег. Потеря лодки тяжело далась моряку, но это крушение привело к тому, что он решил воплотить свою мечту о постройке новой яхты, предназначенной для кругосветного плавания.

О'Брайен со своей сестрой на борту «Kelrie» во время одного из плаваний





Проект судна О'Брайен разработал сам. В обводах корпуса была хорошо видна «порода» испытанных временем рыбацких парусников



Яхта строилась на верфи в Балтиморе, графство Корк (Ирландия). Наибольшая длина корпуса составляла 12,80 м, длина по ватерлинии 11,30 м, ширина 3,70 м, осадка в грузу около 2,10 м. По обмеру ее тоннаж равнялся 20 темзинским тоннам. Яхта имела набор из дуба, железный крепеж и сосновую обшивку. Восемь тонн чугунного лома составляли ее балласт. Вместительные рундуки были готовы принять многочисленные припасы, а оцинкованные баки — 760 л воды.

Все на ней было сделано для длительной жизни экипажа. Видимо, осознавая те проблемы, что могут быть вызваны его неуживчивым характером, О'Брайен сделал в корме яхты небольшую каюту с диваном и столом для карт. Ее маленькая рубка находилась у самого штурвала. Она являлась собой хорошее убежище для капитана в ненастную погоду.

В самом носу яхты был просторный форпик для хранения парусов, в корму от него шла большая каюта для экипажа, с огромным камбузом и обеденным столом. Двигателя «Saoirse» не имела.

Яхта была вооружена гафельным кечем, но при этом на грот-мачте можно было ставить прямой парус с лиселями и треугольными топселями, так что дополнительного рангоута и такелажа на ней хватало. Иногда яхта окутывалась огромным облаком парусов площадью 150 кв. м! Работать с таким парусным вооружением в одиночку было проблематично, но О'Брайен и не собирался идти один.

Неожиданно возник и повод для путешествия. «Я был приглашен присоединиться к альпинистской партии в Новой Зеландии на Рождество 1923 года, и имея почти новую яхту, расценил это как прекрасную возможность выяснить ее достоинства или недостатки», — писал О'Брайен.

В начале 1920-х годов интерес к дальним крейсерским плаваниям был очень высок. Газеты одна за другой представляли своим читателям героев кругосветных плаваний и трансокеанских переходов. Но О'Брайена особенно интересовали высокие широты Южного океана — те места, которых в то время всячески избегали яхтсмены, предпочитая прокладывать свой маршрут ближе к экватору. Он зачитывался опубликованными дневниками капитанов китобойных судов, для которых суровый юг был местом постоянного промысла. Любопытный и всегда готовый к экспериментам, О'Брайен был не просто очарован первозданным океаном южных широт, но хотел испытать там себя и свое судно.

Его плавание началось 20 июня 1923 года в Дублине, откуда «Saoirse» под ирландским флагом и с экипажем из трех человек спускалась на юг по Атлантическому океану — сначала до острова Мадейра, потом до Канарских островов, островов Зеленого Мыса. Следуя обычными путями торговых парусников, «Saoirse» пересекла океан к берегам Бразилии и вошла в первый порт на своем пути — Пернамбуку.

Заход сюда был необходим, потому что в районе островов Зеленого Мыса при жесткой качке грот-мачта дала трещину. В порту яхта стояла три недели, в течение которых на ней был отремонтирован

рангоут, очищено днище и устранены многочисленные неисправности.

1 сентября лодка снова вышла в океан и отправилась на юго-восток, к острову Тринидад, потом к острову Тристан-да-Кунья, двигаясь к южной оконечности африканского материка.

Берега Южной Африки яхта достигла спустя 35 дней плавания, преодолевая в сутки в среднем 111 миль. Возле Кейптауна путешественников встретила флотилия местных яхт и траулеров — весть о прибытии «Saoirse» пришла сюда быстрее самой яхты.

Рангоут требовал серьезного ремонта, и О'Брайен решился на кардинальный шаг — полностью заменить его. Поэтому стоянка опять получилась долгой, но не была скучной: ирландский экипаж как могли развлекали местные яхтсмены.

После ремонта «Saoirse» вышла в океан с новым экипажем, и очень скоро обнаружилось, что ремонт был сделан плохо. Серьезные дефекты новых частей рангоута и такелажа, скрытая мастерами неисправность системы водоснабжения, из-за которой вытекла треть всех запасов воды, неправильно подобранные цепи штуртросов, протухшая солонина — все это заставило вновь возвращаться к берегу. К тому же, яхта в океане была протаранена огромным китом-полосатиком, что чуть не поставило точку в плавании — «Saoirse» чудом не погибла. Раздосадованный О'Брайен направил свою яхту в Дурбан, где, встав на ремонт, вновь лишился своего экипажа.

Еще один месяц стоянки ушел на устранение выявленных неисправностей, закупку свежего провианта и поиск новых матросов. На этот раз экипаж яхты составили беглецы: два опытных моряка, скрывающихся от неоплаченных долгов, и сбежавший от отца подросток, которого капитан взял на борт в последний момент. Кстати, парень оказался



прирожденным рулевым, и О'Брайен остался им доволен.

Живой, вспыльчивый, неуживчивый О'Брайен постоянно жаловался на свой экипаж, состав которого в ходе плавания варьировался от двух до четырех человек. Ему приходилось брать на борт самых разных людей: бродяг, беглых матросов, стариков и детей. Главное, этот интеллигент не мог найти себе образованного попутчика, с которым можно было бы скрасить время за приятным общением. По завершении плавания он писал, что самыми лучшими матросами и верными спутниками на длинных переходах были туземцы — жители Полинезии.

11 декабря О'Брайен снова вышел в океан. Вдоль 38° южной широты «Saoirse» пошла к Австралии. 29 января они увидели землю и первое судно на этом пути. Первым австралийским портом был Мельбурн, яхта встала на якорь в заливе Порт-Филлип.



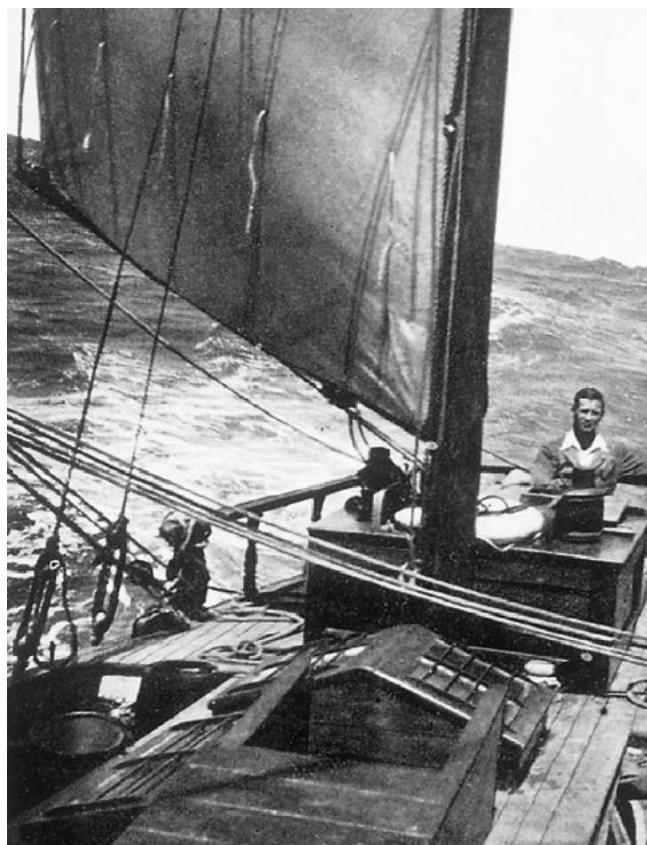
Разделив между членами экипажа все наличные деньги, О'Брайен отправился на берег, чтобы увидеть город. Пока он отсутствовал, с яхтой чуть не случилась беда: при сильном ветре у нее пополз якорь, и она стала беспомощно дрейфовать, наваливаясь на соседей. Как на грех обнаружилось, что его экипаж исчез вместе с яликом. Благо все хорошо окончилось.

В то время в Мельбурне было полно преступников, даже гулять по улицам города в одиночку было небезопасно. О'Брайен хотел поскорее убраться отсюда, но найти новых членов команды было непросто. Один из претендентов был убит, пока добирался до яхты. Три тасманийца, вызвавшихся составить экипаж, оказались никуда не годными матросами: двоих сильно укачало, а третий так испугался, что О'Брайену пришлось вновь возвращаться в порт.

Из Мельбурна все-таки удалось уйти, когда на лодке собрался новый экипаж: медлительный и спокойный швед с очаровательной улыбкой, австралиец, утверждавший, что имеет большой морской опыт, и нервный, жилистый, комплексующий по любому поводу британский морской офицер. Несмотря на нелюбовь к англичанам, О'Брайен впервые почувствовал, что на борту появился интеллектуально равный ему человек. Можно было выходить.

Время для альпинизма в Новой Зеландии упустили, но обогнуть мыс Горн было еще не поздно. Поэтому в Новой Зеландии «Saoirse» пробыла недолго и продолжила свое плавание.

Когда от архипелага было пройдено около 150 миль, О'Брайен обнаружил, что в лагине запутался и погиб альбатрос. И с этого момента, оправдывая все морские суеверия, на борту начались несчастья. Один из членов экипажа повредил локоть, и ему становилось все хуже и хуже; у другого начались серьезные проблемы с ногой. Скоро стало понятно, что без врачебной помощи не обойтись. Вдобавок шальная волна залила каюту, промочив и испортив многие запасы, уголь смыло за борт. Необходимо было вернуться в Новую Зеландию.



Время для прохода мимо грозного мыса Горн было потянуто, и О'Брайен решил отправиться в путешествие по Полинезии. К этому времени яхтсмен уже лишился надежды найти достойных членов экипажа и решил, что нужно просто нанимать более или менее компетентных людей и держать их в ежовых рукавицах. Пара мальчишек с островов Тонга, которые хотели вернуться домой, и пара ирландцев, списанных с парусника, составили его очередной экипаж.

Из Окленда он отплыл в Нукуалофа. Все больше волнений доставляло ему состояние корпуса яхты: ничем не защищенное днище разъедали черви, железный крепеж ржавел. На Тонга О'Брайен пытался продать свою яхту, но не нашел покупателя.

Сами аборигены очень понравились ему, и когда один из ирландцев списался на берег, он взял на борт местного мальчика Киоа, который страстно хотел убежать от своего деспотичного дяди. Бунтарь не мог не вызвать симпатию у бунтаря.

Мальчишка оказался превосходным моряком, хорошим коком и надежным товарищем. Это был лучший матрос на «Saoirse» за все время плавания.

Вернувшись в Окленд, О'Брайен вновь занялся ремонтом яхты. Там он опять потерял всю свою команду, кроме Киоа. И когда настало время штурмовать Горн, на борту появились некто W., скрывающийся от жены; отчаянный авантюрист С. и В. — каменщик, которому надоела работа и который думал, что плавание на яхте будет идеальным отдыхом.

22 октября 1924 года «Saoirse» покинула Окленд и направилась к мысу Горн. Переход был на удивление благополучным, если не считать постоянных конфликтов с ленивыми матросами. Киоа, который поклялся пойти с капитаном на край земли, был самым толковым членом экипажа и здорово помогал ему во время сурового плавания. Их испытывали шторма, лед, авария рулевого устройства. Но в целом путешествие было удачным, «Saoirse» в некоторые дни делала по 140 миль. Яхта достигла Фолклендских островов, пройдя 5800 миль за 46 дней.

На Фолклендах О'Брайен наслаждался гостеприимством местного населения. Лоцман гавани Порт-Дарвин был особенно впечатлен ирландской яхтой, которая, казалось, гораздо лучше подходит для этих вод, чем его лоцманское судно. О'Брайен познакомился с китобойным промыслом, совершил множество экскурсий, походов в горы и был очарован этим суровым краем.

Экипаж по-прежнему менялся. Постоянным его членом оставался только юный полинезиец.

По дороге домой «Saoirse» вновь посетила Пернамбуку и отправилась дальше. Во время перехода О'Брайен неожиданно на время ослеп и не мог определять местонахождение своего судна. Но благодаря урокам навигации, которые он давал Киоа, яхта добралась до Азорских островов.

Последние 1300 миль были пройдены быстро. Огонь маяка Фастнет мореплаватели увидели 15 июня 1925 года.

О'Брайен стал первым ирландцем, совершившим кру-

госветное путешествие на яхте под ирландским флагом, первым яхтсменом, обогнувшим три грозных мыса (следующим был Чичестер). Он был смущен, когда увидел толпу встречающих его восторженных людей. Книга «Через три океана», написанная им об этом путешествии, полная юмора и увлекательных рассказов, быстро стала бестселлером.

В год возвращения О'Брайен выполнил заказ жителей Фолклендских островов и спроектировал для нужд островитян лоцманское судно. К октябрю 1925 года 56-футовый кеч со вспомогательным двигателем уже строился в Балтиморе под руководством Тома Мойнихана, которому был обязан своим рождением и «Saoirse». Новый парусник называли «Pen». Он был чертовски похож на «Saoirse», но был более крупным судном. Спущенный на воду в 1926 году, кеч с экипажем из двух человек под командой О'Брайена благополучно дошел из Ирландии до Фолклендских островов.

В 1928 году О'Брайен женился на художнице Кэтрин Клаузен, и в начале 1930-х годов супруги провели идиллическое время, путешествуя на «Saoirse» в Средиземном море. Они вместе работали над книгами и статьями: он писал, она иллюстрировала. Счастливое сотрудничество закончилось в 1936 году, когда Китти умерла, а в 1940 году «Saoirse» была продана.

Во время Второй мировой войны О'Брайен служил во вспомогательном флоте, после войны вернулся в родной дом и умер в 1952 году в возрасте 72 лет.

