



Морская судьба

ИВАН АЛЕКСЕЕВ

Всякий раз, когда в поле моего зрения попадает интересный человек, не слишком хорошо известный у нас, я испытываю непреодолимое желание рассказать о нем. Понятно, что в этом журнале речь пойдет о человеке, в жизни которого море стало путеводной звездой. Таким, без сомнения, был француз Марин-Мари.

О Марин-Мари чаще всего пишут как о талантливом художнике. Но в первую очередь этот человек был моряком, и вся его жизнь тому свидетельство. Он родился в 1901 г., в самом начале века. Полное имя мальчика, третьего сына в семье состоятельного буржуа Поля Дюрана, звучало так: Поль Эмманюэль Марин-Мари Дюран Куппель де Сен-Фрон.

Море, без натяжки, с детских лет окружало Марин-Мари. Его отец в 1906 г. купил прекрасный гафельный тендер и просторный дом под названием «Капитан», стоящий на берегу островка, одного из полусотни в маленьком архипелаге Шозе. Архипелаг этот расположен в Ла-Манше, неподалеку от Нормандских островов. В этом доме семья проводила много времени, приезжая сюда с материка при любой возможности. Здесь было хорошо, море дышало рядом, мальчишки учились морскому делу, выходя на его простор

под парусами. Большое влияние на воспитание мальчика оказывала и его мать, с малых лет привившая сыну любовь к рисованию. Но в 1910 г. она умерла, сохранив память о себе в его творческом псевдониме — Марин-Мари, в котором слились воедино его любовь к морю и к матери.

Он учился в Реннском университете, по окончании которого получил звание доктора права, а живопись изучал на вечерних курсах парижской школы изящных искусств. Первая персональная выставка молодого художника состоялась в столичной галерее Девамбе в 1923 г., а там пришло время военной службы. Верный своим увлечениям, Марин-Мари прошел ее на флоте, поступив добровольцем на научно-исследовательское судно «Pourquoi Pas?». Трехмачтовый барк под командованием знаменитого капитана Жана-Батиста Шарко уходил в очередную полярную экспедицию.

«Pourquoi Pas?» — научно-исследовательское судно знаменитого капитана Жана-Батиста Шарко



На первый взгляд странно звучащее название судна, по мнению его владельца и капитана, выражало два сильных чувства: сомнение и волю. Парусник, построенный в Сен-Мало, имел длину 40 м и, в дополнение к парусному вооружению, паровую машину мощностью 800 л.с. У Шарко за плечами были уже две экспедиции к берегам Антарктиды, он был мировой знаменитостью, исследователем, отмеченным наградами Парижского географического общества, Королевского географического общества Великобритании и многих других известных организаций.

В течение двух лет Марин-Мари служил под командой Шарко, и этих людей связала по-настоящему крепкая друж-

ба. Во время плаваний Марин-Мари много рисовал, снимал фильм о полярной экспедиции. Когда он вернулся во Францию, о нем заговорили как о талантливом художнике.

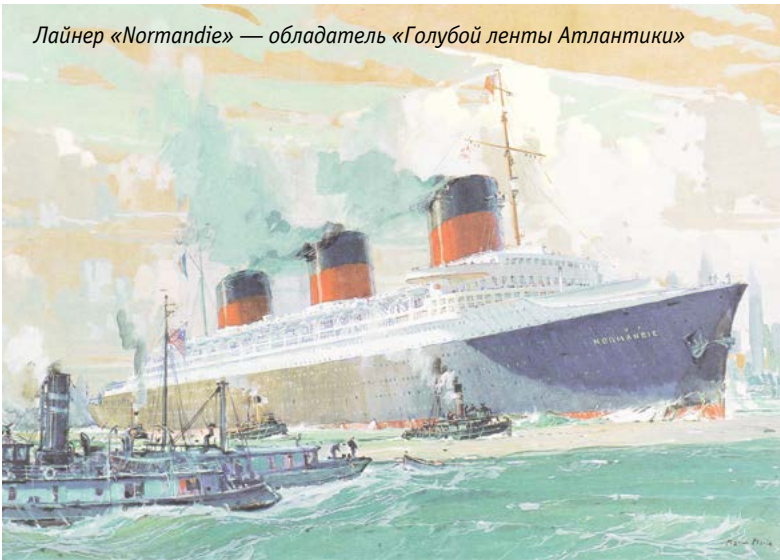
Так и вели этого человека по жизни две страсти: любовь к живописи и любовь к морю. Все переплелось. Моряк и художник, он то отправлялся в плавание, то брал в руку кисть или карандаш. Одно не могло существовать без другого. И это слияние давало поразительный результат. Правдивое изображение при отточенной технике делало его любимым художником среди моряков и вызывало уважение и высокие оценки искусствоведов. Карандашный рисунок, акварель, гуашь, масло — он использовал самые разные техники для передачи того, что видел и любил. И это у него получалось!

В 1935 г. Марин-Мари был назначен официальным художником французского ВМФ. Но сколько всего произошло до этого события!

Вернувшись в 1927 г. к гражданской жизни, Марин-Мари женился. Медовый месяц молодая супружеская пара, конечно же, провела в плавании на яхте, выбрав местом для путешествия Ирландское море.

Некоторое время он работал у отца, но вскоре получил интересное предложение от известной французской компании Compagnie Générale Transatlantique (CGT), занимающейся пассажирскими перевозками через Атлантику. Флот CGT, состоящий из великолепных лайнеров «France», «Paris», «Île-de-France», увеличивался, и Марин-Мари предложили по-

Лайнер «Normandie» — обладатель «Голубой ленты Атлантики»





работать в качестве дизайнера-консультанта над образом и интерьерами нового судна «Normandie». Над созданием будущего лайнера, буквально каждой его деталью трудился большой творческий коллектив инженеров и дизайнеров. Известный русский корабель Владимир Юркевич разработал обводы корпуса с великолепными гидродинамическими свойствами. Марин-Мари с головой погрузился в проект. По его предложению на лайнере появилась третья дымовая труба, которая не предназначалась для работы двигателей. Она была фальшивой и уравнивала общий вид судна. Наклоненные в корму на 10°, три дымовые трубы придавали силуэту динамику и баланс. Вид лайнера «Normandie», обладателя знаменитой «Голубой ленты Атлантики», впечатлял.

Марин-Мари с детских лет мечтал об одиночном плавании через океан. Он боготворил Слокама и тех редких тогда еще яхтсменов, которые в одиночку отваживались на подобное плавание. Его счастью не было предела, когда однажды в гавани небольшого приморского городка судьба свела его с Аленом Жербо — первым французским яхтсменом-одиночкой. В 1933 г. Марин-Мари приобрел яхту «Winibelle II». Деревянный, 11-метровый тендер с гафельным гротом и бушпритом, построенный во Франции в 1932 г. по чертежам американского конструктора Уильяма Аткинса, был типичным представителем семейства парусников, созданных гениальным норвежцем Колином Арчером. В те времена именно этот тип судна считался идеальным для дальних океанских плаваний, и если мы посмотрим на их историю, то увидим там немало подобных яхт.



Катер «Arielle» во время трансатлантического перехода



В свое одиночное плавание Марин-Мари отправился в августе 1933 г. Взяв старт во французском городе Дуаррене, он за 23 дня пересек Атлантический океан и финишировал в Нью-Йорке. Во многом успеху этого плавания способствовал придуманный и созданный им ветровой авторулевой, столь важный для яхтсмена-одиночки. В 1935 г. Марин-Мари вновь пересек океан и вернул свой крепкий бот к берегам Франции. Интересно, что эта яхта в 1984 г. была занесена в список исторических судов Франции. Она имела немало владельцев, богатую историю и до сих пор ходит в море.

Среди дальних плаваний Марин-Мари нельзя не отметить еще одно. В 1936 г. он совершил одиночный переход через океан на моторном катере «Arielle». К подготовке своего небольшого судна длиной 13 м он отнесся со всей серьезностью. Для него он тоже разработал авторулевой, позволяющий катеру держать заданный курс, сделал отдельную рулевую рубку. Оборудование и снабжение катера было хорошо продумано. «Arielle» имел корпус традиционной конструкции, шел в водоизмещающем режиме, а двигатель мощностью 75 л.с. позволял уверенно поддерживать неплохую среднюю скорость. Взяв на борт 1500 галлонов (5678 л) топлива, лодка вышла из Нью-Йорка и пришла в Гавр через 19 дней. Путь длиной в 3063 мили «Arielle» прошел со средней скоростью 6,7 узла, не встретив ни одного шторма. Не было и никаких инцидентов: здоровье моряка не подвело, поломок или аварий не слу-

чилось. Может быть, поэтому данный рейс не слишком широко освещали в прессе, а между тем это было выдающееся плавание.

В начале Второй мировой войны Марин-Мари был мобилизован, служил шифровальщиком на линкоре «Strasbourg». Участвовал в охоте за «карманным линкором» «Admiral Graf Spee», был свидетелем боя 3 июля 1940 г. в гавани Мерс-эль-Кебир (Алжир), когда французскую эскадру атаковал английский флот. Два месяца спустя он находился на эскадренном миноносце «Le Fantasque» в Дакаре, когда экипаж корабля предпринял попытку присоединиться к силам «Свободной Франции». Вернувшись во Францию, некоторое время продолжал служить в качестве художника флота, а потом вышел в отставку...






Книгу о путешествиях Марин-Мари зачитывали буквально до дыр

В 1945 г. в Лондоне вышла книга Марин-Мари «Wind aloft-wind allow» — прекрасно изложенный и иллюстрированный рассказ о двух одиночных плаваниях через океан.

От выставки к выставке, от плавания к плаванию — так текла жизнь этого моряка-художника. Один за другим выходили альбомы картин Марин-Мари, книги, написанные им, а также издания с его иллюстрациями. Он стал членом Морской академии, его заслуги были отмечены орденом Почетного легиона.

В 1969 г. он отправился в очередное путешествие под парусами, целью которого было знакомство с Полинезией. На двухмачтовой гафельной шхуне «Le Vaitere» со своими

друзьями он плывал среди островов Тихого океана. Новые моря, новые краски... Марин-Мари был очарован этим местом. Яркие цвета, традиционные образы накладывались на его глубокое знание моря, и все это, перетасовываясь, рождало новые работы.

Марин-Мари умер в 1987 г. Моряк, художник, изобретатель, конструктор, дизайнер, со своим немалым опытом он стал свидетелем истории французского флота XX в. Благодаря таланту художника он обогатил страницы этой истории прекрасными иллюстрациями. «Главной краской у него всегда была соленая вода», — сказал о нем один из его друзей. 

Любовь к островам Шозе художник сохранил до последних дней

