

Шлюп с острова Карриаку

Сергей Афонин
Фотографии Алексиса Эндрюса и автора

Жизнь на маленьком острове подразумевает неразрывную связь с водой, что его окружает. Это особые отношения, которые складываются самым естественным образом. Для человека это и пути сообщения, и место различных промыслов. Таков уж уклад островитян...

SAVVY

На Гренадинах — небольшом архипелаге на юге Антильских о-вов — есть два центра местного судостроения. Один находится на самом северном острове — Бекии, а другой на одном из южных — Карриаку. Их возникновение было обусловлено разными причинами, и это напрямую отразилось на конструктивных типах судов, которые там строились. На Бекии развивался оригинальный вельбот, предназначенный для охоты на китов (о нем я планирую рассказать в одном из ближайших номеров); на Карриаку — небольшой рабочий шлюп, приспособленный для решения разнообразных задач, — герой этой публикации.



Шотландцы

Деревня Виндворд находится на северо-восточном побережье Карриаку и в полном соответствии с названием пронизана океанским пассатом. Здесь практически не бывает безветренных дней. Казалось бы, странный выбор места для жизни моряка — навстречный берег.

Но остров с этой стороны защищен барьерным рифом, и поэтому сильного волнения в бухте Уотер-Бэй, где расположена деревня, нет. Сама бухта мелководная, с глубинами 2–4 м. Это обстоятельство не делает ее популярной у нынешних яхтсменов: слишком велика осадка у современных яхт. Ну а я, благодаря небольшому размеру своей лодки и длинному килю, пошел сюда без особых сомнений.

В бухте стояло лишь несколько местных яхт и катеров. Среди них выделялось явно недавно построенное судно (по бортам еще свисали канаты, что использовались для его спуска на воду). Вдалеке кипел белый прибой — волны разбивались на рифе, окаймляющем бухту. На востоке из воды поднимался высокий конический холм о. Малая Мартиника, к северу от которого виднелся островок Малый Сент-Винсент, а на юге — Малая Доминика. Такая вот незамысловатая местная топонимика. А вся цепочка Гренадин, синяя вдали, уходила на север.

На деревенской улице, которая идет вдоль берега моря, стоят аккуратные домики. На уровне второго этажа их опоясывают ажурные балконы, разнообраз-

ные трубы и желоба тянутся от крыши к резервуарам для сбора дождевой воды. Тут и там, прямо среди домов, видны маленькие кладбища. Такое тесное соседство живых и мертвых кажется немного странным.

Вдоль пляжа, среди качающихся под ветром пальм, находятся местные верфи. Сарайчик с хранящимся материалом и инструментами, верстак под открытым небом, иногда ровная площадка плаза. Кое-где виден выставленный набор строящегося судна. Для местных ребятишек это привычные места для игр...

Если судно строится мастером не по заказу, а для себя, то работа идет неторопливо. Строящийся корпус уже сам по себе — свидетельство состоятельности его хозяина.

Виндворд много лет назад стал домом для небольшой группы людей, занимающихся строительством лодок. Практически все они — потомки шотландцев, попавших на остров в XVII–XVIII вв. Но не стоит искать здесь белых людей — они давным-давно смешались с креолами и неграми, чьи этнические черты безоговорочно взяли верх. На Карриаку их по-прежнему называют шотландцами, а на могильных камнях в этой

деревне сплошь видишь шотландские имена: Макларен и Маклауренс, Стейл и Эно, Комптон и Робертс. Эти семьи на протяжении поколений строили здесь дома и лодки, возделывали землю, ходили в море и торговали среди островов.

Именно первые шотландцы и принесли сюда знания о том, каким должно быть парусное судно. Островитяне сохранили их навыки, а время, местные условия и постоянная практика отточили этот тип парусника.

Шлюп как он есть

Жизнь на архипелаге всегда требовала наличия флота небольших рабочих судов. Назначение их было универсальным: они перевозили пассажиров и различные грузы, выходили в море на рыбную ловлю или шли на добычу моллюсков. Небольшие парусники постоянно курсировали в этих водах, и их строили на многих островах. Но шлюпы с Карриаку всегда имели очень высокую репутацию. Быстрые, легкие, прочные и долговечные, они идеально подходили для местных вод. И, говоря об их особых характеристиках, нельзя обойти вниманием и тот факт, что они всегда были попросту красивы.

По сравнению с другими подобными лодками, строящимися в Вест-Индии, шлюпы с Карриаку отличались более длинным кормовой свес и широкая корма. Нос был всегда довольно острым, но обладал хорошей плавучестью: он резал волну, не зарываясь в нее. Длинный прямой киль имел небольшое смещение центра



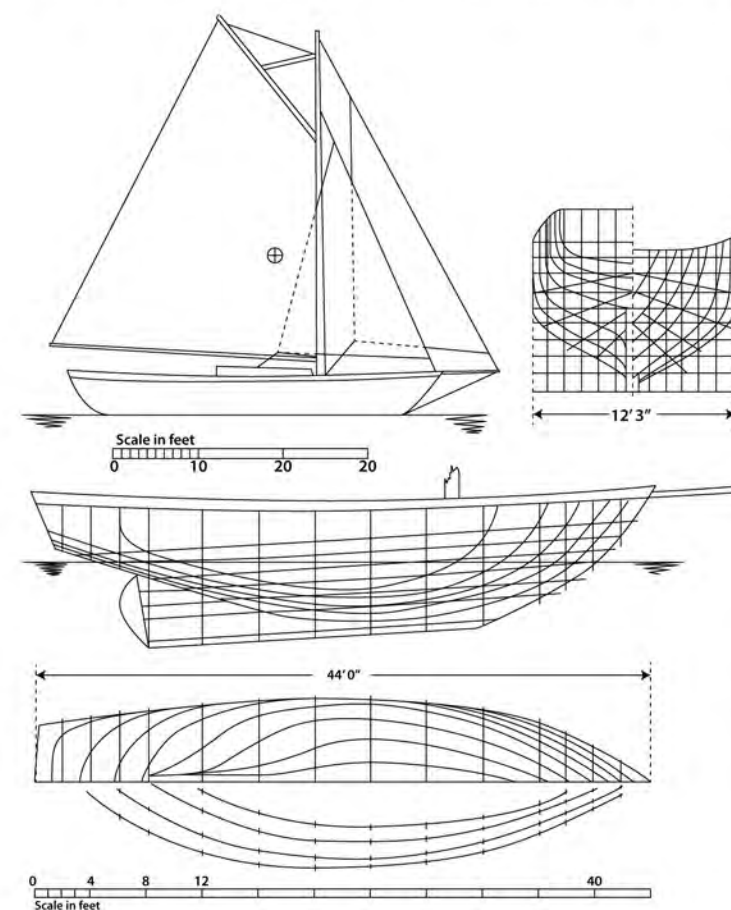
бокового сопротивления назад и шел в корму с наклоном, максимальная осадка шлюпа была на пятке, в районе руля, закрепленного на ахтерштевне.

Усредненный шлюп с Карриаку был таков: длина 12–13 м, ширина 3,5–3,8 м, осадка 1,7–1,8 м. Деревянная мачта с гафельным гротом и стаксель на бушприте. Позже парус стал бермудским, а носовой треугольник поделили два паруса: стаксель и кливер. И хоть, по сути, это уже было вооружение тендера, парусник все равно продолжали называть шлюпом.

До 60-х гг. прошлого века на острове строилось немало таких шлюпов. В то время в год на воду спускали около пятидесяти подобных судов. Но мир менялся, мотор все чаще теснил парус, металл — дерево. Традиционное судостроение умирало.

Небольшой шанс на сохранение этого важного для Карриаку промысла появился в XX в. благодаря яхтсменам. Дело в том, что Гренадины, являясь очень приятным местом для отдыха, долгое время не попадали в сферу деятельности туристских агентств. Бедность, отсутствие пресной воды, дорог и необходимой инфраструктуры, а также транспортная недоступность — все это привело к тому, что острова посещались и были любимы в основном яхтсменами, теми, кто часто проводил зиму в Карибском море. И местный шлюп, эта красивая рабочая лошадка Гренадин, многим очень нравился: даже в простоте он своей статью очень напоминал яхту...

Когда же стало ясно, что местное судостроение вот-вот исчезнет, искусство строительства шлюпов умрет, возникло отчаянное желание сохранить имеющиеся навыки и передать эстафету следующему поколению строителей лодок. Появились книги и фильмы, посвященные здешнему судостроению. Но самое главное — шлюпы стали строить по заказам яхтсменов, из рабочих судов к концу XX в. они стали превращаться в яхты.



Гренада.
Регата 1973 г.

Линтон Ригг и другие

Одним из первых таких заказчиков стал американец Дж. Линтон Ригг. Он приехал на Карриаку в начале 1960-х гг. и остался там жить. Совсем недавно в США появилась книга о нем, его биография. Ее написал капитан Арт Росс и назвал «Шестьдесят лет парусного спорта. Плавание от эпохи Гэтсби до Гренадин».

Линтон Ригг был хорошо известен на островах Карибского моря. Он без устали путешествовал в этих водах, много писал

о местных гаванях, был автором яхтенных лоций, основал регату на Багамских о-вах, которая стала очень популярной.

В одной из своих книг — «The Alluring Antilles» («Заманчивые Антиль») — он посвятил немало страниц рассказу о Гренадинах.

Именно Ригг заказал местному судостроителю Цеферину Макларену постройку 40-футового шлюпа, который был назван «Русалка Карриаку». Затем он организовал регату, в которой должны были участвовать местные парусники, пригласив на нее лодки со всего региона. Ригг предложил существенную награду тому, кто сможет победить его новую лодку. Впервые соревнования состоялись в 1964 г., а в 1973 г. «Русалка Карриаку» победила в своем классе. И оставалась непревзойденной еще долгие



годы. Эта регата, найдя живой отклик, вдохнула новую жизнь в местное судостроение. Но кардинально ситуация не изменилась. Шлюпы Карриаку уже не строились так массово, как прежде. Хотя о них и не забывали...

В 1997 г. фотограф Алексис Эндрюс реконструировал один из этих парусников, поднятый со дна бухты на о. Антигуа. Он работал не покладая рук, пока «Summer Wind» не был восстановлен, а затем отправился в путешествие к месту рождения своей яхты. Это была красивая история, подразумевающая хэппи энд, но на месте Эндрюс убедился, что старому ремеслу вновь угрожает опасность: новые шлюпы давно уже здесь не строились.

Эндрюс стал частым гостем на острове. Он фотографировал местных корабелов, деревню, примитивные верфи на пляже, а потом сделал заказ мастеру Алвину Энэз на строительство новой 40-футовой яхты под названием «Genesis». Это был первый шлюп, построенный на острове за последние десять лет.

«Я знал, что она будет хороша, но не ожидал, что настолько», — сказал он после первого выхода на своей новой яхте. Он был неподдельно изумлен ее ходовыми качествами. И действительно, «Genesis» в течение нескольких гоночных сезонов завоевал много наград на Classic Yacht Regatta на Антигуа, демонстрируя высокие качества шлюпа с Карриаку и вдохновляя людей на новое возрождение строительства этих замечательных лодок.



Спуск на воду «Русалки Карриаку». 22 января 1968 г.



Особенная традиция

Спуск нового судна с пляжа в Виндворде — праздник для всего острова. Люди со всех окрестностей приходят не просто поглазеть: без них невозможен сам спуск. Дело в том, что для этого тут до сих пор не используется подъемная техника — все делается вручную. Кажется, что эта пестрая толпа неуправляема, на берегу суетно и стоит адский шум. Но это только кажется. Строители дождались самого большого прилива (здесь он не впечатляет — всего 0,6 м!), женщины приготовили для всех угощение. Дальше — интереснее. Местный священник благословляет новое судно, окропляя его святой водой, и тут же владелец лодки приносит в жертву петуха! Такое смешение верований все еще сохраняется на многих островах Вест-Индии.

Наконец спускаемое судно обвязано канатом. Осторожно, выбивая опору за опорой, его аккуратно кладут на борт. Это очень волнующая и ответственная операция, требующая немало мастерства и крепких нервов! Ну а дальше добровольцы, предвкушая бесплатный ром

и угощение, впрягаются в канаты и тащат судно к воде. Смех, брызги, крики. На глубине судно выпрямляется, встает на ровный киль. Теперь оно может ходить...

Как хочется верить, что благодаря равнодушным людям и самим корабелям, а также жителям Карриаку, эта яркая церемония, посвященная спуску на воду нового судна, будет повторяться раз за разом, из года в год. Да будет так!

