



# И дальше, дальше...

**СЕРГЕЙ АФОНИН**

*Издатель иногда присылает мне письма. Я на них обязательно отвечаю. Отношения двух этих крепко связанных людей всегда непросты. В одном хорошем фильме есть замечательные моменты, иллюстрирующие их. Представьте: камера показывает автора, который отвечает на звонок издателя. При этом слышны только ответы первого персонажа: — Да, да, понимаю. Но слова должны вырваться... Второй звонок: — Слова созрели, но теперь их нужно правильно сложить... Так и у меня в этом плавании: слова долго вызревали и складывались, прежде чем получился рассказ.*

**Р**одина словно бы не хотела отпускать от себя. Таможенник задал мне простой вопрос: много ли топлива на яхте? Не ожидая подвоха, я честно сказал: 100 литров.  
— В баке? — спросил тот.  
— Мой топливный бак всего на 20 литров, расходный. Он полон, все остальное — в канистрах.

— Можно только одну.

Ну скажите, кто придумывает эти правила?!

К счастью, мне строго наказали: «Чтобы в последний раз!» — и отпустили в море.

Безветрие. Рокочет мотор, авторулевой держит курс, а я занимаюсь разными делами. Где-то у м. Стирсудден решил заглянуть к двигателю, а там... Фонтан бил откуда-то из глубины отсека, щедро орошая водой все вокруг. Выключив мотор, полез разбираться. Тесно, двигатель обжигает горячий. Выяснил: лопнула трубка сифона внешнего контура охлаждения. Решил, что нормально отремонтируюсь только у берега, кое-как намотал изоленды и, откачиваясь каждые 15 минут, продолжил путь. Ожоги смазал, жизнь стала налаживаться...



Финляндия

Последнюю попытку задержать меня отечество предприняло на подходе к о. Козлиный. Двигатель странно крякнул и сбросил обороты. Что это?! Убавил газ — работает ровно, прибавил — едем. Только на финском о. Сантио, отремонтировав сифон, я обнаружил на гребном винте полиэтиленовый пакет из супермаркета. Но граница была уже пройдена, и родина отпустила.

### Родная Балтика

В Балтике я решил не спешить. Стоило войти в нужный режим, сделать все, что не успел. Обрести, в конце концов, «морские ноги». Несколько небольших переходов, швартовок в гаванях и рейдовых стоянок позволили мне это. Сильный встречный ветер переждал в шхерах до улучшения погоды. Удивительное ощущение: некуда спешить.

Скоро почувствовал, что можно отрывать-ся от ставшей такой родной Финляндии, пора.

От Экенеса «Lorrap» отправился в открытое море, пересекая Центральную Балтику. Следующим пунктом программы был о. Готланд.

Достигнув его без особых приключений, отправился на Эланд, а там и в пролив Кальмарзунд. На этом спокойная жизнь закон-

чилась. На Южную Балтику надвинулась долгая непогода. Штормовой западный ветер не собирался утихать день, второй, третий...

Анимированный метеопрогноз, исправно скачиваемый планшетом, позволял находить маленькие, буквально на несколько часов, «окна», когда дуло не 15–20 м/с, а чуть меньше.



В рыбацкой деревушке



*Копенгаген*

Яхта продолжала путь короткими перебежками. Первое укрытие на этом пути пришлось искать уже в шхерах Карлскруны. С финскими их не сравнить, но все же. Заход туда пришелся на темное время суток — выбирать не приходилось. Узкий фарватер, причудливо извиваясь, вел к очередному месту укрытия. Вехи по обе его стороны

в ночи были одинаково черными, а тут присутствовали как латеральные, так и кардинальные знаки. Поди разберись! Не сразу, но нашелся островок, послуживший мне защитой, и снова яхта встала на якорь на долгих два дня, до следующего «окна». Так, от острова к острову, от гавани к гавани, я и добрался до Копенгагена.



*Чуть в стороне от Кильского канала*

В Киль шел проливом Большой Бельт, борясь с сильным встречным течением, ставшим для меня неприятным сюрпризом. В этот момент радовало лишь появление дельфинов. Да-да, в Балтике они есть. Не раз уже наблюдал их в проливах, омывающих Зеландию.

Но вот и Германия. Кильский канал был на месте и надежно соединял Балтийское и Северное моря.



Маяк на Гельголанде



Гельголанд



#### СЕВЕРНОЕ МОРЕ И НЕМЕЦКИЕ ОСТРОВА

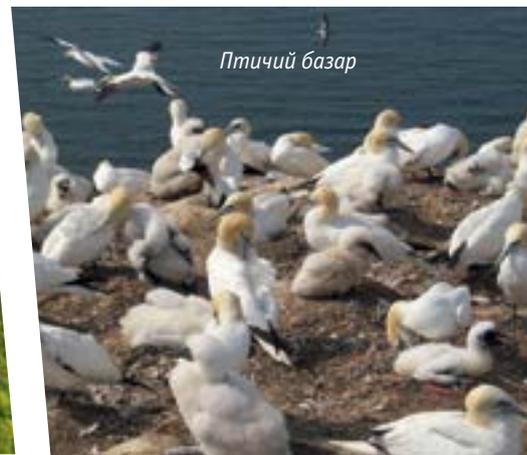
Настало время приливной навигации. С течениями, что возникают здесь от этого «дыхания моря», нужно считаться. После Балтики это новый опыт. Любой переход, выход из гавани теперь диктовали не просто желание и прогноз погоды, но и график, показывающий состояние уровня воды.

Так получилось, что маршрут плавания пролегал по немецким островам. Сначала «Лоррап» отправился на Гельголанд, особнячком стоящий в море вместе со своей подружкой — островом Дюна. Потом на о-ва Фризского архипелага Норденрей и Боркум.

Выйдя днем в мощном потоке Эльбы, усиленном отливом в море, острова я достиг ночью. Не лучшее дело входить по темноте в незнакомую гавань, ну да делать нечего. Яхты в отведенном им месте стояли очень плотно. У всех, кому посчастливилось быть у причала, выстроилась целая связка лодок, ошвартованных к ним лагом. Стояли по 5–6 корпусов. Попытки найти свободное место оказались безрезультатными, и после получасового кружения по акватории я понял, что и мне нужно вставать в связку. Нашел ту, что более или менее соответствовала размеру, и ошвартовался, встав к борту крайней яхты.

Утром я проснулся от суеты, царящей вокруг. Часть яхт уходила в море, и в каждом из рядов кипела работа. Кто-то временно отходил под мотором, чтобы выпустить соседа, кто-то обводил для этого вокруг уходящих яхт длинные концы и перетягивался ими. Жутко неудобно! То ли дело

Птичий базар





*Связки в Нордернее*

стоять на бие или в разделителе: сам себе хозяин. Но здесь это обычная практика. Постепенно я привык к такой швартовке и, если места не было, смело шел к связке «близких родственников» — смешно с моими размерами вставать под бок 15-метровой яхты.

Гельголанд — замечательный остров: богатая история, свободная экономическая зона, прекрасный природный заповедник. День, проведенный здесь, доставил большое удовольствие. Скалы с птичьими базарами, прекрасные виды, оживленный порт и милый, ухоженный городок...

Приливы и отливы по-прежнему диктовали свои условия, и как на Норденрей, так и на Боркум я приходил или в сумерках, или в темноте. Уже привычно вставал в связку, будучи готовым к новым утренним перешвартовкам.

При такой постановке существует определенный этикет. Совершенно не возбраняется ходить по чужому судну — это необходимость. А вот, перебираясь с яхты на яхту на берег, следует проходить по баку, зона кокпита — табу. Кранцы вывешиваются с обоих бортов: пока вы спите, может еще кто-нибудь встать.

Все острова Северного моря очень популярны как морские курорты. Много яхт, много отдыхающих. Сезон, когда можно наслаждаться теплом, купаться, загорать, короток, и воспользоваться этим временем спешат многие. Полагаю, здесь также очень неплохо, когда высокий сезон позади, ведь удовольствие от прогулок по обнажившемуся во время отлива дну моря можно получить при любой погоде — были бы хорошая одежда да целые сапоги.



*Киль*



Регата в Грау



На каналах

#### **В Голландии от ветра не спрячешься**

По реке Эмс проходит граница между Германией и Нидерландами. На правом берегу — немцы, на левом — голландцы. Длинная дамба, уставленная ветряками, защищает от сильных течений вход в Эмс-канал — здесьнее начало прекрасной дороги по внутренним водным путям Голландии.

Когда я вошел в него, легко и просто миновал незатейливый шлюз, стоял ветреный день. И скоро стало понятно: от ветра здесь не спрятаться. Равнинная, низменная земля, лежащая вокруг, никак не защищала от него. Мало того, чтобы посмотреть окрест, нужно было встать на палубу: уровень воды в канале был значительно выше уровня окружающей его суши. За его невысокой обваловкой видны были только кроны редких деревьев да высокие крыши местных домов. Встанешь на палубе, а там поля, пастбища, овцы, коровы. Навозом вкусно пахнет...



Голландская яхта



*Конвой в Грёнингене*

Этот прямой канал привел в Грёнинген. Город встретил прекрасной гаванью местного водно-моторного клуба. Места в разделителях покоряли своей длиной, шириной и тем, что крепко стояли на сваях. Душ, туалет, стиральная машина, даже утюг на виду. Прекрасно! Я сразу полюбил Голландию.

Чтобы пройти городские мосты, яхты и катера здесь собирают в конвой. Первый уходит в девять утра, второй где-то около часа дня. И все. Не успел — стой до следующего дня.

Конвойный ордер собирается у первого моста и начинается движение. По пути к нему присоединяются яхты с других стоянок, а их в городе три.

В Грёнингене мостов много, проходы узкие. Конвой подходит к очередному мосту и останавливается: механик едет туда на велосипеде от только что пройденной переправы. У моста плотно, канал узкий, места мало. Газ-реверс, газ-реверс... Все в куче. Ура, развели, пошли дальше...

Конвой движется через город три часа. Но так получается, что яхты так и идут вместе целый день. Завязываются отношения.

Впереди два шлюза. Мы набиваемся в них плотно-плотно. Большие встают к стенкам камеры, мелочь посередине, привалясь к их высоким бортам. Шлюзуемся.

На пути два старых города: Доккум и Лезварден. При проходе в них первого город-



*На подходе к Леммеру*



Грёнинген

ского моста берут плату: в Доккуме 5 евро, в Леэвардене — 3,5 евро. Традиция, ничего не попишешь. Механик моста для этого случая имеет удочку с привязанным к ней деревянным башмаком, куда очень удобно класть деньги.

После Леэвардена к Амстердаму с мачтами можно идти двумя маршрутами: в Харлинген или Леммер. Первый короче.

После Амстердама многие продолжают свой путь морем, но я решил и дальше идти каналами, чтобы миновать крупные портовые города и выйти в море западнее них. Невольно стал большим специалистом. Помните, что о быстром проходе каналами можно позабыть. Многие мосты начинают пропуск «спортботов» (так здесь называют катера и яхты) только в девять утра, а заканчивают в семь-восемь вечера. Это ограничивает ходовой день.

Прибавьте к этому время на ожидание разводки. Надолго можно встать перед железнодорожным мостом: его разводка связана с графиком поездов, а он напряженный.



В шлюзе



*Южная Голландия*

А еще здесь элементарно можно заблудиться. Со мной это случилось дважды. Сеть каналов, покрывающая страну, — настоящий лабиринт.

Неспешность путешествия компенсируется обилием бесплатных стоянок вдоль берегов. Надежный причал — что еще надо уставшему путешественнику? Но не ищите их на каналах, где идут грузовые суда: там они отсутствуют из соображений безопасности.

Я прошел каналами всю Голландию. Это было прекрасное путешествие! Северная Голландия — тишина и пастораль, южная — современная промышленность и бурный транспортный поток. Река Шельда с приливами и отливами и сумасшедшим движением судов.

На пути мне встречались самые разные суда, но глаз радовало обилие чисто голландских типов. Много парусников со шверцами, очень популярных здесь. Самых разных размеров, богато украшенные и попроще, с изящно изогнутыми гафелями и бордовыми парусами...

Я пишу эти строки, находясь во Франции, уже в Ла-Манше. Стремление идти дальше не покинуло меня, хотя дом становится все дальше. Издатель пишет мне письма, я на них обязательно отвечаю...



*Северная Голландия*

