

Дружинин Г.А.

# КАТАМАРАН

## ИЛИ РАССКАЗЫ ИЗ МАРКИЗОВОЙ ЛУЖИ

С.-Петербург  
2000-2015

# КАТАМАРАН

## ИЛИ РАССКАЗЫ ИЗ МАРКИЗОВОЙ ЛУЖИ

Как мы отмечали День города

28.04.2000

Вчера я рассказывал в "Антверпене", на *веранде*, историю о праздновании Дня города в 1993 году. "Антверпен" – это тот, что напротив мечети, на Петроградской стороне. Мы пили пиво после бассейна со Светой, Серёгой и Тоней. Света сама была участницей событий, так что она добавляла подробности. А началось всё с рассказа о том, как я утопил пассатижи в Маркизовой луже. Дело было на катамаране.

На катамаране прежде был стационарный двигатель, но его при продаже сняли. Пришлось ставить подвесной, "Вихрь". По названию видно, что мотор работал только когда хотел. Чаще всего лопалась шпонка, крепившая винт.

Вот как-то в очередной раз шпонка полетела. Обычно это чинил не я. Один раз даже Никита менял. Капитан тогда ему сказал: "Или починишь, или два раза по морде".

На этот раз почему-то мне пришлось надевать химкомплект и лезть в воду. Я взял с собой хорошие пассатижи с зелёными ручками. Волна была небольшая, но химкомплект немедленно залило холодной водой. Когда промокают ноги – неприятно. Когда ноги промокают потому, что вода подло течёт сверху, со стороны спины – неприятно от неожиданности. Про заливание воды в химкомплект будет отдельная история.

Всё внимание было на том, чтобы не упустить винт. Утопишь винт – всё, конец. В одной руке – пассатижи. Другой держишься сам, держишь винт и вставляешь шпонку. Вместо шпонки пришлось забить хвост шестимиллиметрового сверла. Бил попросту, пассатижами. На последнем ударе сверло обломилось, пассатижи вырвались из руки – и Митькой звали. Что в море упало – то пропало. Чего только там не лежит на дне. На этом же катамаране я утопил хорошие и лёгкие финские пластмассовые очки. Выбирали якорь у берега с Кириллом. Якорь был тяжёлый. Я стоял на коленях, высунувшись за релинг. Он задел меня чем-то, стукнул по макушке. Очки бульк – и медленно, кружась и покачиваясь в прозрачной воде, поплыли радовать рыб и раков.

С катамарана перешли к разговору о сумасшедшем швейцарце, который был на борту в день города. В этой истории шпонка тоже сыграла роль. Я сказал, что был ещё и немец. А Света поправила, сказала, что этот немец был на "Алых парусах", на другой лодке и в другой раз. А на дне города был швейцарец Роман, *Ромашка лечебная*, как он себя называл. И ещё Марта. Тоже швейцарско-подданная.

Дело было в конце мая. Весь апрель и май мы возились на большущем катамаране, который был сильно разграблен прежними владельцами. Катамаран стоял на берегу, в яхт-клубе военного института физкультуры. В ту весну погода была по большей части тёплая, и мы приходили на катамаран с семьями и друзьями. А дети и внуки резвились, прыгая на сетке. Это отдельная история.

В Неву нас доставили на буксире, тёплой майской ночью, в разводку. В мае ночью ещё темно. Кто ходил ночью по Неве на яхте в разводку, тот знает, что за восторг охватывает всякого от одного вида угрюмых и величественных Петербургских судостроительных заводов, недостроенных гигантов, стоящих у стенки, колонн Горного института, гранита по берегам. Ночью грязи не видно. Красота!

Света добавляет, что я не отметил торжественные ряды дворцов по берегам, Исаака – великана. А я не помню. Потому, что это пока не подошли к мостам есть время оглядываться по сторонам. Подошли к мосту, хоть и на буксире, оглядываться некогда.

Никто не спит, все напряжены. Попасть в пролёт просто только с виду, а с палубы кажется, что вот прямо сейчас чиркнешь по железным крыльям моста мачтой. Проскочили один, потом другой. Привезли нас и оставили напротив пляжа Петропавловки. На мелком месте. Бросили якорь, как сейчас помню, Дэнфорта.

Потуру начали прибывать гости. Знакомые, мало знакомые и вовсе незнакомые. Пять человек, по виду – бизнесмены, приехали с богатым запасом шампанского. Чьи-то знакомые. Уселись отдельно, всё выкушали, команду не угостили и уехали.

Вокруг – веселье. На пляже тысяча человек, нас рассматривают. Дюжины две яхт на якорях и в движении. Катера и лодки возят гостей туда-сюда.

К нам привезли двух пономарей-звонарей. И шесть колоколов. Колокола приладили на гике, есть фотография. Пономари ловко звонили по очереди. Один звонит, другой водку трескает. Всё как при старой жизни. Тут Света вмешалась. Говорит, что звонили умело и получались какие-то мелодии. Верёвочки на пальцы. А самый большой колокол – к бёдрам, так сказать. И вот, дёргая руками и подпрыгивая задом, извлекали они божественные, в прямом смысле, звуки.

Все яхты ходили кругами между Дворцовым и Троицким, а мы весь праздник простояли на якоре. Но бить в колокола было хорошей идеей. В

конце концов, нам дали какой-то, хоть и не первый, приз. Целый мешок серебряных рублей. Сколько точно – уже забылось.

А вот почему мы простояли на якоре весь праздник – это-то не забылось.

Капитан на празднике играл роль рулевого ботика Петра Первого. Ему была выдана полная форма и парик. Света добавляет – и треуголка! Конечно, треуголки выдали всем. Штурман нашего катамарана, бравый морской офицер Андрей был Меншиковым. Жена капитана – Екатериной. Есть фотография. А Петром был какой-то артист, не знаю кто.

Утром, в суматохе и неразберихе, подскочил катер. Говорят, давайте Меншикова, Екатерину и рулевого для ботика. Капитан на катер, Андрей за ним. Капитан тычет мне в грудь и говорит: "Ты капитанишь!". И всё. Никаких инструкций. Надо отметить, что в этот момент у нашего подвесного мотора был период просветления и мы были на ходу. Я вижу, что другие яхты ходят кругами, и что-то явно замышляется. Говорю: "Газу! Полный вперёд!" И хватаюсь за румпель. Коля газует. Правда, скорость плохо набираем. Мотор стоит на правом поплавке. Пока ход не наберёшь – катамаран не управляется. Кричу, чтоб добавил. Коля добавил и сорвал шпонку. Тут-то выяснилось, что ходу не было потому, что мы стояли на якоре. Капитан шагнул на катер и ещё до того как назначил меня капитанить, тихо сказал Андрею: "Якорь за борт!" Всё.

(Следует добавить, поставивши этот текст в скобки, что Игорь, матросивший в то время на катамаране и ставший за прошедшие годы настоящим немцем, после прочтения рассказа написал мне из Франкфурта: "Anyway, I knew all the time, that the anchor had been overboard that morning in front of the Peter and Paul fortress, but nobody asked me...")

Я порадовался. Капитанить на якоре много проще. Когда двигатель барахлит, на Неве между мостами плохо. Один раз отказало сцепление и нас чуть под Биржевой, тогда ещё Строителей, не затащило. Я тогда лежал на пузе, головой в моторном отсеке и держал сцепление гаечным ключом. В тот раз какой-то Таурис из яхт-клуба БМП подхватил нас и вытащил к крепости. Но было это на другой лодке и, вообще, отдельная история.

А в этой истории сумасшедший швейцарец, сносно говорящий по-русски, первым делом спросил меня, сколько человек на борту. Я не знал. Проходной двор. Стоим на якоре, площадь занимаем большую. Все к нам и едут.

А он требует. Говорит, что капитан должен знать, сколько человек на борту. Я скрылся куда-то. А он взял в помощники мальчика тринадцати лет, пересчитал всех. Оказалось сорок три. Потом новая затея. На катамаране, позади помоста, была большая дыра. Швейцарец заявил, что кто-нибудь может упасть туда, и принялся дыру зашнуровывать. Занялся и отстал от меня на некоторое время.

Тут-то и подлетел катер, на котором было городское начальство. Что случилось с нашим Ромашкой! Он подскочил, вывесился за ванты и заорал с сильным акцентом: "Собчак! Я к тебе приду на приём!"

Чуть не выпал. Едва уняли. Уж когда капитан вернулся, Ромашка так его допёк, что пришлось списать на берег в сопровождении Марты. С головой действительно было плохо и через пару дней Ромашку увезли домой.

Катамаран – вредная машина! Берегитесь катамаранов! Я ещё много плохого про них нарасскажу.

А самые плохие – латвийские. Плавали, знаем.

## Как катамараны поворачивают

09.06.2000

Надо было идти вокруг Европы, в Севастополь. Взяли измеритель, карты и прошлись по ним от Петербурга до Севастополя. Ужаснулись количеству морских миль. Пять тысяч! До этого я больше трёх тысяч за поход не проходил. Капитан – тоже.

Я разделил пять тысяч на сто и получил пятьдесят ходовых суток. Отпуск у меня два месяца, можно уложиться. Капитан сказал: "Старик, катамаран – гоночная машина. Дели на двести, а то и на триста!" Моё знакомство с катамаранами было шапочное и я, поначалу, поверил. Все говорили, что катамараны ходят быстро. Да и в журнальчиках то и дело борзописцы расписывали немислимые рекорды скорости и длины суточного перехода. Правда в книжке Адларда Колса попался рисунок катамарана с поплавком на мачте и с пояснением, что поплавок нужен для того, чтобы катамаран, когда перевернётся, остался лежать на боку. Это вместо того, чтобы утонуть. И ещё, в одном журнале, может, это был Practical Boat Owner, при обсуждении насущного вопроса о конструкции ялика для катамарана, автор неожиданно присоветовал повесить в каждой поплавке на видном месте по топору. Это чтобы прорубаться на волю, когда перевернёт.

Уже потом припомнилось, что как-то из Клайпеды мы вышли на "Океане" вместе с большим катамараном, таким же, как наш. А пришли в Гданьск на сутки раньше. Штормило, порвало стаксель, когда уклонялись от смерча, но опасного ничего не было. Потом, в разговоре о быстродности я спросил, почему они шли вдвое медленнее нас. А они, оказывается, стояли, то ли в Балтийске, то ли в Пионерске. Говорят, что жить хотели.

Первое сомнение посетило при первом же выходе в Лужу. День был чудесный. Солнце. Слабый ветерок. Видимость – до Кронштадта. Шли, как

сейчас помню, правым галсом. Решили повернуть. Командую. Привожусь. И всё. Даже до левентика не дохожу и сваливаюсь на прежний галс. Всякое бывало, но такой позор надолго запоминается. Набираю скорость. Быстро поворачиваю. Не тут-то было. Эта фанерная рама мгновенно останавливается и начинает пятиться назад. Опять на прежнем галсе. Уже потом, приспособившись, мы начали делать повороты, перекладывая руль на заднем ходу. А в первый раз мне так и не удалось повернуть. С нами был катер. Он нас и отбуксировал на место.

Второй звоночек звякнул, когда Клаус привёз с собой из Германии Ули, Вернера, Петера и Рольфа. А к дочке из Голландии приехал Хенк. Вот все они и поместились на катамаран. Клаус прихватил какую-то особу. А я Марину и Свету. Были и ещё разные люди.

Вышли. Весело. Красиво. Клаус снимает видеофильм. Поют песни. Болтают. Я тогда знал только по-английски. Хенк говорил на всех языках. Вернер, Рольф и Ули – только по-немецки. Тарабарщина в воздухе.

Наконец пришла пора поворачивать домой. Повернуть-то повернули, но идти-то надо против ветра. Вот немножко прошли одним галсом. Не понравилось. Повернули кое-как. Идём другим галсом. Хоть на борту компаса и нет, но по берегу видим, что на том галсе шли на Прибалтийскую, а на этом на Ольгинскую радиомачту. Швертов у нас не было. А без швертов лавировочный угол был как раз сто восемьдесят градусов. Решили идти с попутным ветром в Стрельну и посадить гостей в яхт-клубе. Это уже потом выяснилось, что и со швертами, которые мы с Ириной привезли в плацкартном вагоне из Мурманска, лавировочный угол был меньше ста восьмидесяти только без волны. Только на Балтике. А на длинной волне 5 – 6 баллов, в Северном море, получалось и побольше ста восьмидесяти. Но это уже отдельная история.

Следующий урок обращения с катамараном мы получили при походе в Выборг. Опять много народу. Коля взял с собой сына, которому завтра нужно было идти в школу. Капитан де сказал, что до Выборга меньше ста миль. Будем там к вечеру. И в тот же день на электричке – домой.

Погода опять прекрасная. Солнце печёт. Все загорают и прыгают в воду. Это потому, что ветра нет. Штилем. Потом подуло чуть-чуть. В общем, ночью едва доползли до Приморска. Оттуда Коля бежал с сыном. Не знаю, как и добрался. Утром мимо Высоцка, среди удивительного окружения, потянулись к Выборгу. В Выборге большая часть экипажа уехала. На обратном пути, ночью, опять нам с Игорем пришлось лавироваться в каком-то узком проливчике по пути к Приморску, и я опять задумался, куда же мы собираемся на этом фанерном ящике. Ведь он ходит только с попутным ветром.

Перед Кронштадтом дунул шквал. Дул не долго, но очень агрессивно и с постоянной силой. Мчались с громадной скоростью. Мне с испугу казалось, что узлов двадцать. Катамаран очень сильно уваливало.

Румпель приходилось держать изо всех сил. Мысль – одна: "Отпустишь румпель, сейчас же перевернёт". Наветренный поплавок стучит по воде. Почти выходит из воды. Волн почти нет. Ветер свищет. В крови – половина адреналина. Мокрый, конечно, с головы до ног. Красота!

В общем, и целом прошли за трое суток двести миль. Не густо для гоночной машины. Я говорю, что маловато проходит наш катамаран. А капитан с нажимом: "Старик, так ведь не было ветра". Я опять вякаю, что и когда был ветер, мы проходили не так-то и много. Он: "В море ветер всегда дует". Всё.

Потом уже привыкли и обычно не замечали даже, что катамаран – это пыточная машина. Я на Нордернае так и сказал энтузиасту-англичанину, который привёз туда группу школьников. Такое слово и сформулировалось – *Torture Machine*. И с Нордерная мы не могли выйти потому, что был сильный прижимной ветер, двигатель работал с перерывами и до моря было не дойти. Это тоже отдельная история.

То же самое было и в Пионерске, когда мы несколько раз подряд бодали огромный плавучий док. Доку – хоть бы что, а мы релинг погнули. Кстати редкий выход обходился без членовредительства. Хорошо, что там, в Пионерске нас шведы подтащили до выхода.

Они стояли там уже пару дней без виз и поили каждый день местного пограничного майора до бесчувствия, а шофёр-солдат грузил тело майора в уазик, так что ноги торчали с одной стороны, а голова – с другой. До заставы было рукой подать. Поляки из Эльблонга, стоявшие у нашего борта тоже были без виз, майор и к ним навевывался. С тем же итогом. Граница на замке. Плавали, знаем.

А шведы были чудные. На пяти лодках. Каждое утро один, в дорогом халате, выходил с тромбоном на палубу. Играл подъём флага. Остальные тоже выползали и поднимали свои жовто-блакитные. Вечером – та же картина. Благодать.

Так вот, шведы увидели, как мы док бодаем. Мы бы рады не бодать, да стояли мы в самом углу, проход узкий. А катамаран без хода не управляется. И другие-то яхты плохо слушаются руля, пока не наберут скорость. А у катамарана мотор на правом поплавке. Мотор ревет, и катамаран резво стартует, поворачивает влево и бодает док. Оттягиваемся назад. Опять бодаем. Шум, конечно стоит. Капитан говорит, что он думает про матросов, которые не так оттолкнули нос. А матросы говорят, что они думают о капитане, который рулит, да всё не туда. Шведы поняли, что после дока мы их бодать начнём. Быстро завелись и бросили нам конец. Подтянули к центру гавани и бросили. А мы забирали Андрея и Игоря с корабля, по которому они пытались нас протягивать. В итоге зацепили вантами за какую-то железяку. Повисли. Чуть не сломались. А шведы кружатся в середине гавани, ждут пока мы уйдём. Но кто-то не выдержал, подошёл к нам и вытащил нас к самому выходу. Ну а уж в море мы и сами

с усами. Когда не дует сильно. А стояли мы в Пионерске так долго потому, что дул прижимной ветер, а с лавировочным углом в сто восемьдесят градусов не больно-то от берега отойдёшь. Хоть и очень хотелось уйти в Балтийск. Надвигался День военно-морского флота, а всем известно, что его нужно праздновать в Балтийске.

Мыс Таран обогнули благополучно. Рано утром зашли в Канал. Там стоит военно-морской гигант, как раз посередине. Команда построена вдоль борта. Наша мачта им до борта не достаёт. Мы одеты плохо и разнокалиберно. С некоторым даже босяцким разнообразием. И вот один из нас, небритая личность в ватнике, подходит к борту и кричит матросам: "Командир на борту? Позовите!". Командира отыскивают. Он очень важно подходит к леерам над нашими головами, сверкая золотом пуговиц и кортика. Узнаёт друга и вопит: "Андрюха! Давай ко мне на борт!"

А нам нельзя, нам нужно ещё у пограничников отметиться. Так-то. Говорят, что такая граница только у нас да в Северной Корее. А в Англии я раз отмечался у таможенников и у иммиграционной службы по телефону. А уж сколько раз нас впускали и выпускали вообще без штампов!

Час ждали какого-то придурка – пограничного капитана. И лишь только после того, как Андрей перечислил своих друзей в Балтийске, нам сказали, что, конечно, мы желанные гости, добро пожаловать. Мы ушли к другу нашего капитана, в Гидрографическую гавань, где вода покрыта слоем нефти чуть не в палец толщиной. Рядом катер ревьёт, вырабатывает электроэнергию. Флот отключили за неуплату. Теперь они сами себе электростанции по очереди. Бред.

Там мы и стояли. Капитан списал с борта одного матроса. Уехала Галя, которая весь переход от Петербурга да Балтийска пыталась внести раскол в мужскую часть экипажа. Приехала супруга капитана с английскими визами для нас. Залили щёлочью аккумуляторы. У нас было даже два запасных. Они ещё сыграют свою роль в нашем походе.

Игорю, у которого раздуло щёку, зуб выдрали местные эскулапы. Да так, что потом, в Петербурге, пришлось его ещё раз удалять.

А я сходил посмотреть на школу, куда я пошёл в первый класс. На дом, где мы жили. Вышел к Каналу. Тяжёлое занятие – воспоминания. За сорок лет всё изменилось. Двор, где мы сажали кустики в пятьдесят первом, зарос могучими деревьями. Не узнать. Всё – чужое. Всюду разруха. Размеры зданий заметно уменьшились. Особенно высокой была водокачка. Теперь она короткая и толстая.

Город грязный до изумления. Четыре года назад я видел там такую картину. Дело было перед праздником. Два арестанта с губы работают, три солдата их сторожат. Один арестант лопатой счищает с бордюрного камня на дороге пласт грязи. Другой красит известкой в белый цвет.

Грязь вокруг не трогают. Я рассказал об этом на яхте. Тогда один из офицеров из нашего экипажа вспомнил, что как-то зимой корабль вмёрз в лёд. К нему по льду ходили и протоптали грязную дорожку. Так вот к приходу адмирала командир распорядился лёд покрасить в белый цвет. Тут и я вспомнил, как один флотоводец приказал покрасить все камни в лесу в белый цвет. Это было на Карельском перешейке, в летнем лагере училища, где готовят флотоводцев.

Когда уходили, Андрей нас ещё раз выручил. В Канале нас догнал катер, кричат что-то. На палубе много матросов в оранжевых жилетах. По всему видно, что хотят нас остановить. Знаками показывают, чтобы ответили им по радио. Спрашивают по радио, кто дал добро на выход. Андрей, ни секунды не думая, соврал, что оперативный флота. Слова видно были магическими, катер исчез.

## Как мы ночевали в борделе

13.07.2000

От Балтийска до Киля недалеко. Миль, примерно, триста пятьдесят. Сначала нужно дойти до высокого берега мыса Розеве. На нём какие-то польские дома. Не то гостиницы, не то санатории. Потом польский берег понижается и видны пляжи. Если посмотреть в бинокль, то и купальщицы можно увидеть. Прошли Польшу. Показался остров Буян, то есть Рюген. Первым виден мыс Аркона, громадный, широкий утёс.

Мы дважды штилели возле него, так что его-то очертания не спутаю. Первый раз в восемьдесят девятом, на переходе из Любека в Колобжег. Тогда несколько часов на юте играли в карты. Ветра не было совсем, а двигатель не работал. Сломался топливный насос. Солнце сияло. Паромы откуда-то выныривали, пытались нас раздавить, но каждый раз объезжали. А некто, без успеха игравший роль бывалого яхтенного капитана, рычал на нас, что нужно что-то делать, что вот-вот нас очередной паром раздавит. А мы заходили с пик и отвечали, что ртом паруса не надуешь, дизель капут, а грести нечем, вёсел нет.

Второй раз на следующий год, на переходе из Травемюнде в Гданьск. Опять заштилели, чуть западнее, не доходя Арконы. У двигателя барахлили форсунки, и он никак не заводился. Нас несло потихонечку течением на восток, вдоль берега. Тогда ГДР доживала последние денёчки, но пограничники были на посту. Ещё похуже наших. Подошёл корабль, спустил резиновую лодку с мотором. Подошли. Не верят, что двигатель не работает. Мы вывинтили форсунки для подтверждения. Они отвезли их на корабль, механику, чтобы тот уличил нас в симулянтстве. Но через час приехал механик, симпатичный человек с чернотой под ногтями. Привёз

наши форсунки, которые, как мы поняли, он пытался реанимировать. Завинтил, попробовал завести, сказал: "Дизель капут!" и уехал.

А ещё через два года мы подходили к Арконе ночью, на шестёрке. Мы шли из Англии в Польшу. За сувенирами. Я тогда матросил на вахте с капитаном. Он наорал на меня за то, что я якобы как-то не так обнёс шкотовый угол стакселя. Мы поругались немного, и капитан в запале сказал, что чёрт с ней с Польшей, пойдём домой. То есть сначала на Борнхольм, выпрямим гик, который у нас слегка погнулся. И пошли в Нексё. Только Аркону и видели. Но это уже отдельная история.

А в девяносто третьем мы шли себе на катамаране. Вдруг что-то произошло. Как-то ветер заходил туда-сюда. Непонятно в какую сторону рулить. Вдруг совсем упал. И вокруг непонятно что. Облачка со стороны Арконы чрезвычайно подозрительные. А сзади погода хорошая. Такое только в море бывает. Среди каменных домов никому дела нет до тонкостей погоды. Как только стихло, капитан быстро среагировал. Хоть и спал внизу. Быстро скинули грот. Тут-то всё и началось. Шквал стал трепать нас как тряпку. Дотащил до соседнего мыса. И кончился. И мы начали лавировать от буя Штуббенкаммер. Катамаран плохо идёт в лавировку на сильной волне. Всю ночь нас поливало, а маяки Аркона и Дорнбуш всё сверкали в темноте. Только утром погода улучшилась. Мы оказались возле мыса Дарсер-Орт. Там-то и произошла забавная история.

На вахте был капитан. Рулил Андрей. Дуло слабо. Берег был милях в двух. Что их дёрнуло – неизвестно. Но они решили подойти поближе. Выбрали шверты. У катамарана осадка без швертов совсем маленькая – меньше метра. И вот уж видно пирс на сваях, вышку какую-то на берегу. Тут – крик – и мы сидим. Пером руля, вроде бы левого, сели на мель. Глянули за борт – а там по колено и мелкие волночки на песочке видны отчётливо. Перо, понятно, выломало. Яхтенный конструктор Иголкин, как я думаю, работал раньше на почте. Фанерные ящики сколачивал для посылок. Видно фанеры скопилось много, и он решил и её сколачивать катамараны. Но не умел. Абсолютно каждая деталь об этом свидетельствовала. Со временем. А перо было просто прикреплено тросиком, который, по идее, кто-то мог потравить и перо поднять. Но если внизу торчит только перо, то и на любую мель напарываешься пером. Стальной тросик рвётся. Его потом надо срывать. А пока что капитан прыгнул за борт и стал ногой заколачивать выбитое перо на место. Удачно с этим справился. Тут мы и с мели сошли. А у катамарана даже без парусов есть парусность. Мачта – лопата – больше двадцати квадратных метров. Катамаран легонечко понесло. Тормозов у парусников нет. Капитан первые шаги делал по не очень глубокой воде. Потом – по грудь. Катамаран уходит. Он рванулся, он был очень силён, и схватился за что-то. Всё. Спасён. Остаться на мели посреди моря – более глупого положения и не представить.

Мораль: ни шагу за борт не привязавшись. Даже в штиль купальщикам – конец с беседочным узлом. А капитан никогда не привязывался и не пристёгивался. А мне говорил: "Старик! Пусть они. А мы то с тобой – опытные яхтсмены!"

Дальше всё было просто. Справа Дания, Фальстер, потом Лолланн. Слева Германия, вдалеке остров Фемарн. Пересекали судовой ход, по которому друг за другом шпарили разнообразные железные гиганты. Шли они в обе стороны, так, что никак не выбрать момента, чтобы и слева и справа никого не было. Подгадали, чтобы слева не было и повлачились пересекать. Мы три-четыре узла едва выжимаем, а они узлов пятнадцать, как пить дать идут. Добрались да середины, а тут справа какой-то монстр прётся. А с монстрами лучше не связываться. Неизвестно, трезвы ли там на мостике. Да и есть ли там вообще кто-либо. Может и на автопилоте. И вот тут-то проявилось второе достоинство катамарана. Я привёлся и стал, как вкопанный. Чуть подождал, вернулся задним ходом на прежний галс и благополучно прошёл за кормой, которая была выше нашей мачты.

А первое достоинство катамарана в сравнении с килевыми яхтами – это то, что рюмки не падают. Те, кто много повидал, знает, что как только рюмку пристроишь совершенно безопасно, тут-то нехороший человек за рулём кричит: "Поворот!" А то и вовсе поворачивает молча. И всё разливается, рюмка бьётся, а бычки в томате размазываются по самой чистой одежде на борту. Бывалые, конечно, полных рюмок долго не держат.

Больше у катамаранов достоинств нет. Не считать же достоинствам сумасшедшую скорость в самые неподходящие моменты.

Пересекли линию паромной переправы из Германии в Данию. Справа и слева – крутят крыльями ветряки. Весёлое место. Киль близко. Скоро по земле ходим. Как показались шпили германских церквей, я говорю, что вот тебе и *фатерланд*. А Игорь приобиделся. Он немец по паспорту. Говорит по-немецки. Правда ещё на нескольких языках говорит. Это нам ещё пригодится пару раз. А я не его имел в виду. Просто нас всегда в Германии очень дружелюбно встречали.

В Хольтенау вошли очень поздно. Бортовые огни у нас не горели. Лампочки промокли. Подошли к яхтенной гавани уже в полной темноте. Выискали место у стенки. Вроде бы пустое. И уже в нескольких метрах обнаружили, что над этим местом нависает бушприт какого-то большого парусника. Едва уклонились. Утром завели с грехом пополам свой подвесной мотор и вошли в шлюз Хольтенау, а из него в Кильский канал. Я уже бывал там, а кто не был, дивились. Сначала – гигантской высоты мосты. Потом – паромные переправы одна за другой. Бесплатные. Круглосуточные. И столбики вдоль канала через полкилометра. Сияют фонари на вышках. Много белых и много красных. Восемь раз проходил канал, но так и не разобрался. После второго раза уверил себя, что фонари

– для больших кораблей, а мы идём себе вдоль правого бережка и никому не мешаем.

Через восемь километров двигатель перестал работать. Никакими силами не удалось его заставить. А стоять в канале нельзя. Во-первых, большие корабли в момент раздавят. А во-вторых, даже если ты стоишь там, где не раздавят – всё равно нельзя, у них тут *дойче орднунг*. Но, если отказаться от азиатских привычек, в Германии хорошо. Там каждый поможет. Там вам не туг. Правда, первым мимо нас проходил не немецкий, а голландский катер. Подошёл и взял на буксир до Рендсбурга. А до него ещё километров тридцать – сорок. Идём медленно. Против ветра. А парусность у катамарана из-за мачты такая, что один раз из-за этого мы чуть не пропали. Но это – отдельная история.

Катер нас тащит, а все нас обгоняют и сочувствуют. Наконец, с одной большой яхты спросили, куда мы собираемся дойти. Я сказал, что до паромной переправы Брайхольц. Они предложили нас отбуксировать туда. У них двигатель помощнее, чем у катера. Мы стали знаками объяснять голландцу, что хотим сменить буксировщика. А он на нас за эту неверность обиделся. Отдал конец и скрылся за поворотом. Большая яхта, название уже забыл, дотянула нас до паромной переправы и распрощалась. А мы пришвартовались к некому пирсу, построенному для аварийной швартовки парома. Мы уже стояли у этого пирса за год до того, на другой лодке, в другой кампании и в другой компании.

Телефона на переправе нет. Я решил поехать к своему другу, который живёт километрах в пяти от Брайхольца, на попутке. Капитан удивился моей уверенности в том, что нас возьмут бесплатно. И послал с мной жену. Я думаю, не совсем доверял. Мы подошли к первой же машине на пароме. Я тогда ещё не знал по-немецки. А хозяева не знали по-английски. Пришлось объясняться жестом с добавлением "фройнд", тыканьем в направлении деревни, где он жил и добавлением "фюнф километр". Хозяин машины и его фрау дружно сказали: "Я, я", открыли нам заднюю дверцу и мы поехали. В двух словах пришлось объяснить, что мы "аус Руссланд" и у нас "зегельшифф, яхт". Больше подходящих слов не удалось найти. Показалась деревня, и я указал дом, куда нам нужно было ехать. Дружелюбие наших благодетелей сразу потускнело. А когда я сказал, что моего друга зовут Клаус, разговор совсем прекратился. Мы вышли и сказали "данке".

Я думаю, тут дело в том, что старые люди, которые нас подвозили, были местными жителями. Да ещё, может, и в церковь ходили. А у этого дома особая слава. Да и церкви в этой деревне нет. В деревне всего пять домов. Два дома – банки. Один – *Snack-bar*. В одном доме живет крестьянин с коровами. А дом *нуммер фюнф* – *Night Club*. С красным фонарём при входе. С персоналом внутри. С баром и андреевским флагом на стене. Флаг – подарок яхты из Петербурга, которую хозяин приютил и

помог починить год назад.

Клауса не было дома, а девушки нас окружили заботой. Мы уж почти неделю не мылись. Первой предложили сходить в душ жене капитана. Она отказалась. Говорит, что полотенце с собой не захватила. Девушки повели её в *бадециммер* и продемонстрировали просто-таки гору махровых полотенец. В подошве горы самые большие. А на самой вершине малюсенькие, пушистые, с ладонь величиной.

Тут и Клаус откуда-то появился. Говорит, что соберём де старых знакомых и устроим little party. Он прилично говорил по-английски. Правда, с ужасным немецким акцентом. Говорил, что учился в тюрьме. Времени было много, вот и учил.

Привезли остальной экипаж катамарана. Хозяин позвонил в ближайший ресторан, и вскоре нам привезли разных кушаний, состоявших, в основном, из мяса. Нас всё это тогда удивляло. Удивляло и то, что хозяин не смешивал кассу заведения с собственной. Все напитки, которые он нам спаивал, учитывались. Или он сразу предлагал пить коньяк из отдельной бутылки, стоящей под прилавком, не для всех.

За стойкой работала очень приятная русская девушка Лена, дослужившаяся до должности "мадам". Остальной персонал был пошел до безобразия. Русскоязычные девицы практически не говорили по-немецки, только хихикали гнусно и косились на нас подозрительно. Мы были без денег. Никакого интереса мы для них не представляли.

Было много выпивки и закуски. Были и танцы. Две девицы были родом из Бразилии. Кофе с молоком. И наш Игорь отплясывал с ними по очереди модную тогда ламбаду и приговаривал: "Как пляшут! И ведь ещё, стервы, слова знают!"

Рабочий день там заканчивается около четырёх утра. Вредное производство. Разложили спать нас по *нумерам*. Капитан с женой получил отдельный номер. Обитательницы его ночевали во дворе, в автомобильном фургончике-даче на колёсах. А нам на троих мужиков досталась комната с хозяйкой по имени *Наташа Ной*. Так что плавали – знаем!

А утром мы отремонтировали свой мотор, дали интервью корреспондентке "Рендсбургер Цайтунг", которая брала у нас интервью и в прошлом году. Клаус защитил нас от приехавшей полиции, которая вежливо указала нам, что здесь швартоваться нельзя. В прошлом году я был на другой лодке, на "шестёрке". Поэтому, они хоть и заподозрили, что мы не случайно здесь, но улики не имели. И отпустили с миром. И мы пошли своим ходом в Брунсбюттель с Клаусом и Леной на борту. У них рабочий день начинается поздно вечером, можно и прогуляться на яхте.

Вторая половина канала гораздо менее живописная, чем первая. Везде сидят рыболовы с удочками, на стульчике сидят, под зонтиком. Рядом, за кустами стоят их машины. Кто-то едет вдоль канала на велосипеде. Все машут рукой. Со встречных яхт тоже почти все приветствуют, хотя их

столько, что всем махать рука отсохнет.

Наконец, показывается громадный мост, пересекающий канал наискосок. Значит скоро Брунсбюттель. Канал расширяется. Трубы заводов, нефтеналивной терминал. Швартуемся в неразрешённом месте, рядом с ещё большим катамараном. Тут-то и становится заметно то, о чём я давно догадывался. Мачта на нашем катамаране стоит куда как дальше к корме, чем у соседа. И шверты у нас впереди мачты. К чему это расположение швертов приводит, я ещё расскажу. Потом. Ссаживаем пассажиров, говорим подошедшему служащему, что это вынужденная швартовка и уходим в Брунсбюттель, на яхтенную стоянку.

Для Игоря это первая возможность понюхать германского воздуха. В Киле и у Клауса мы по улицам не гуляли. А здесь вышли из яхт-клуба на площадь. А она называется фамилией нашего Игоря. Звучание точно совпадает. Конечно, сфотографировал его под табличкой. Потом он заговорил с девушками, торгующими книгами. Они прислушались к его произношению и подарили ему какую-то книжку. Один херр обиделся на него. Говорит, что ты, мол, датчанин, да и только. У вас де у всех такой акцент. А Игорь говорит, что он немец. Только русский немец. Так-то. Теперь-то он уже германский.

Поели слив и яблоч с деревьев вдоль речки. Уровень речки ниже уровня моря. Забавно смотреть на неё с плотины в яхт-клубе. Посмотрели на яхты стоящие с другой стороны. Гавань яхт-клуба выходит на Эльбу и, во время отлива, яхты в нём имеют жалкий вид. Стоят, влипнув в грязь, с покосившимися в разные стороны мачтами.

Хлеба не купили – магазины в тот день работали только до двух. Так без хлеба и пошли в шлюз, а там и в Эльбу. В Северное море. Nordsee – Mortsee! Мы это и раньше знали, но об этом – отдельная история.

## Как нас спасали три раза

18.07.2000

Как мы вышли в море – не помню. Помню, что вышли из яхтенной гавани возле шлюза и перебрались на другую сторону, к причальной стенке вместе с шикарной классической деревянной яхтой футов, наверное, семьдесят длиной. Рядом была ещё одна тридцатифутовая лодка с супружеской парой. Немцы. Спросили, куда мы направляемся. Я сказал, что в Англию, а потом в Чёрное море, в Севастополь. Они угостили нас пивом и сказали, что они идут маленькими переходами. Будут ночевать в Куксхафене. Потом пойдут дальше вдоль бережка. Распрощались, даже и не думали, что когда-либо увидимся.

Вылетели из Брунсбюттеля в Эльбу. Помчались со страшной

скоростью под парусами. Когда выходишь из шлюза в Брунсбюттеле, то слева и справа простор, похоже на открытое море, если в первый раз здесь. А впереди – земля, вроде бы островок какой-то. Когда подойдёшь к островку поближе убеждаешься, что это просто противоположный берег Эльбы. Вот вдоль него и надо рулить по буюм. Буёв много, стоят часто. И корабли снуют в обе стороны. Долго ли, коротко ли, а дорулишь до Куксхафена. Мимо него не пройти. Особенный городок. После него открытое море. Приливы, отливы. Течения то в одну сторону, то в другую. А у нас нет таблиц течений. Да и пользоваться мы ими не умели тогда. От Куксхафена – ужасный рыбный запах. На пол моря. И дуть начинает всё сильнее и сильнее. После Куксхафена – два острова по левому борту и всё. Дальше море, плавучий маяк Эльба, беспошлинный остров Гельголанд.

Ветер стал встречным, пошли в лавировку. Кода добрались до красного плавучего маяка, раздуло уже баллов до пяти. У нас на борту было два компаса. Один громадный, не иначе как с линкора. Другой принёс я. Это шлюпочный компас, в медном колпаке с масляной лампадкой. Крепить его было некуда, и я его ставил на помост катамарана, привязывал кое-как и рулил по нему. Рулевых позиций-то на катамаране две, одного компаса мало. Да ещё вдобавок ко всему по мере качания со дна котелка большого компаса в жидкость поднималась какая-то муть, и скоро уже картушку было не разглядеть. Капитан же шлюпочный компас ненавидел. Он был преподавателем штурманского дела, а тут такой несерьёзный прибор на почти образцовом катамаране.

При ветре в пять баллов на Балтике волна довольно короткая и не очень регулярная. Тут же пошли длинные валы с пенными гребнями и с огромной ширины впадинами между ними. А катамарану больше тринадцати градусов крениться нельзя. Перевернётся и не встанет. Это мы всегда помнили. Это-то больше всего и отравляло существование. На килевой яхте можно и о чём-нибудь приятном за рулём вспомнить. А тут изо всех сил упираешься. Руками коромысло с двумя румпелями держать шесть часов, сил нет. Уж обнимешь румпель и тянешь. Помогает, да ненадолго. А эта рама, чтоб ей пропасть, всё уваливается. Висит на руле. Тогда я придумал привязать румпель кончиком, чтобы он держал румпель, а не я. А кончик то потравливать, то подбирать для регулировки. Это помогло, и я так и рулил, пока сильно дуло.

Милях в пяти к весту от Эльбы я пошёл спать. А капитан с Андреем заложили длинный левый галс к норду. Потом я шёл правым галсом к зюйду. Потом ещё и ещё. А GPS тогда ещё у нас не было. Хотя и стояла станция Лоран. Отечественная. Ток потребляла – как самовар. Но координаты показывала редко, когда ей захочется. Капитан, будучи искусным в штурманском деле, не хотел мириться с её плохой работой и пытался всё же выудить из неё координаты. Но только аккумуляторы разряжал. Так что мы не знали, где находимся. И тут увидели в сумерках

маяк, который не светит. А вдаль маяк, который светит постоянным светом, не мигает. Это нас крайне расстроило. Но поискали на карте вокруг и обнаружили, что не светит Альте Везер. И что нас занесло в устье Везера. Но зато определились. Повернули опять на левый галс. А всё раздувало и раздувало. Утром Андрей смотрел, смотрел на горизонт и всё повторял: "Не нравятся мне эти вот облачка". А потом рассказал, что уже как-то встречал такие на севере Атлантики, на противолодочном корабле. Тогда кончилось тем, что кончик мачты, сваренной из железных швеллеров, узлом завязало. И обе машины вышли из строя, правда, ненадолго. Дрянь облачка.

Ровно через сутки лавировки мы оказались у того же маяка Эльба, только милях в двух к осту. Возле маяка стоял какой-то большой буксир на ходу. И поодаль два гигантских парохода, тысяч по сто тонн, на якорях. Проходили мы от пароходов совсем близко, несколько кабельтовых. Пароходы валяло волной с носа на корму так, что нам впервые стало себя жалко. Самих себя нам не видно.

А ветер всё крепчал и крепчал. Волны были такими большими, что гребень разворачивал лёгкий корпус катамарана то бортом, то носом к волне. И из того и из другого положения выйти было сложно. А следующая волна опять разворачивала. Не лавировка, а пытка. Пыточная машина. Это сравнение я уже потом придумал. На борту ругань. Жена капитана ругает его, на чём свет стоит. "Гришка", говорит, "хоть куда-то рулил. А ты никуда не рулишь". Я стал всех уговаривать, что у катамарана осадка – пол-метра. А несёт нас на мелкий правый берег Эльбы. И если его и в щепки расколотит, то это будет там, где уже по колено будет. Так что только фанерный ящик жалко.

В результате как-то все вместе пришли к единому мнению, и капитан scomандовал возвращаться в Куксхафен. Тут-то и началось самое неприятное в нашем путешествии. Оказалось, что на такой волне катамаран не идёт с попутным ветром. Вообще не идёт. Разгоняется между волнами, становится на попутный курс, очередная волна подходит под корму и разворачивает её в любую сторону. Невозможно удержать на курсе. То есть иногда удаётся удержать на паре волн, а следующая всё же развернёт. Подбираешь шкоты, набираешь скорость. А тут очередная волна даёт пинок под зад. И опять в прежнем положении. Капитан был много искуснее меня в рулении. И много сильнее. Но и ему не удавалось никак. Сбросили грот, чтобы не мешался. Но мачта – лопата. Её-то не выкинешь. Любая однокорпусная лодка под одним стакселем, при попутном ветре идет как по маслу. А это чудовище не управляется.

Берег уже показался вдалеке. Солнце сияет. Ветер свистит. Тёмно-синие волны чудовищной красоты длинными пенистыми рядами идут от горизонта до горизонта. Правда, когда волна близко подходит горизонта уже не видно. Только волну. А бортом к ней стоять нехорошо. Понимаем,



боремся, да успехов не видно. Прошли уже первый знак фарватера Эльбы – букву "А".

Стало темнеть. Гребень очередной волны забежал между корпусами катамарана. Он шёл с характерным громким шипом, к которому мы уже попривыкли. Но этот, дойдя до середины и зайдя под платформу, произвёл звук, как хлопает пробка, вытаскиваемая штопором. Только громче. И платформа рухнула. Трое схватились за левый поплавок, двое за правый. Или наоборот. Попробовали ногой. Сломало переднюю балку платформы. Но ходить можно было. Правда, страшновато.

Решили просить помощи. Денег не было, поэтому решили по радио "Мэй Дэй" не говорить. А так, попросить помощи. У нас на борту была радиостанция. Handheld. Русского эквивалента не знаю. Может – портативная. *Ланперузы* наши всю дорогу тренировались в опросе проходящих мимо судов относительно прогноза погоды. Взял её в руки, конечно, Игорь. Мы ещё за четыре года до этого обнаружили, что он даже азбуку Морзе знает. Радист. Да и разных языков он знал раза в четыре больше нас всех вместе взятых. Радио проработало секунд пять и скисло. Аккумулятор пустой. А основные аккумуляторы у нас уже давно разряжены. Ещё на Балтике. Лоран всё съел. А в Брунсбюттеле мы электричеством не заряжались. Только водой из крана.

Дело дрянь. Тут в голову пришло, что у нас в правом поплавке лежат новые щелочные аккумуляторы. Залитые щёлочью в Балтийске, но не заряженные. Всё равно, какое-то напряжение должно на них быть. Правда, радио от аккумуляторов не работает. Это я уже заранее знал. Сначала надо зарядить аккумулятор радиостанции. Он – шестивольтовый. Потом вставить его в радиостанцию и только тогда можно работать. Причём на минуту передачи на мощности пять ватт нужно заряжать минут двадцать. Свесился в трюм. Темно. Ничего не видно. Главное, узнать, где плюс. Но не видно ничего. Тогда я большим пальцем сильно нажал на корпус под клеммой. Держал с минуту. Вынул на свет. Посмотрел. На подушечке пальца отпечатался плюс. Ну и хорошо. Значит этот – плюс, а другой – минус. Провода я нашёл. Зубами сдирал изоляцию с проводов, лёжа вниз головой. Качало и мутило. Всё мокрое, вода солёная. Дёргает током за пальцы, хоть всего двенадцать вольт. Наконец привернул провода, стали заряжать аккумулятор.

Игорь опять стал вызывать "Куксхафен Радио". Довольно быстро кто-то отозвался. Кто – не удалось разобрать, а переспрашивать в ум не пришло. Игорь рассказал, что у нас волной сломало балку. Голос спросил, где мы находимся. Игорь сказал, что возле знака "Эй". Голос насмешливо спросил, "Эй лайк алфа?" Игорь недоумённо поворачивается ко мне, повторяет вопрос. Я сказал, чтобы отвечал: "Эй лайк алфа!". Это латинские буквы имеют такие названия. И всё. Связь оборвалась. Электричество опять кончилось. Больше никто не отвечал. Видно это был пароход, проходящий

где-то поблизости. Он-то и передал наши координаты спасателям.

Часа через три по горизонту, милях в трёх на зюйд-ост от нас, по чёрному горизонту начал шарить прожектор. Мы всё поняли и стрельнули белую ракету. Потом ещё одну. Нас заметили. Появился кораблик, чуть больше нас. Волны перехлёстывают через палубу. На мостике – люди с ног до головы в оранжевом. Прожектора сияют. У нас на душе потеплее стало.

Завели трос за мачту. Стали нас буксировать. А катамаран на буксире ходить не умеет. Он же двухкорпусный. Сначала идёт влево. Буксир тянет быстро. Рулём не удержать. Когда буксирный конец уже градусов под тридцать к курсу буксира, он вдруг ныряет вправо и всё повторяется. Добавить к этому только, что буксир регулярно исчезает из виду, проваливаясь между волнами. И мы, тоже, рубим волны носами обоих поплавков. Все мокрые до нитки. Показался Куксхафен, и стало потише. При входе в гавань спасатель наш перешвартовал нас к себе лагом и так подтащил к бону. Мы были измотаны как мочалки. Подошёл капитан спасателя Jörg Bünting, большой, сильный человек с хитрыми глазами. Мы, конечно, благодарим. А он сказал только: "Alles in Deutsche Hand". И пошёл спать. Никаких денег с нас за спасение не потребовали. Тогда ещё в Европе к нам относились хорошо. Потом-то узнали поближе.

Рухнули спать и заснули мгновенно. Утром пришёл Йорг, в футболке, открывающей бицепсы как у нашего капитана. Осмотрели поломки. Кроме балки платформы не хватало пера одного из рулей. Понятно стало, почему при буксировке мы не управлялись. Видно перо выломали, когда заводили буксирный конец. Тогда трос уходил за корму. Зацепился за перо, а волной дёрнуло – и нет руля. Дали нам резиновую лодочку, чтобы поплавать под платформой и осмотреть всё. В общем, перо заменили запасным. Знали, что сломается. Балку платформы подтянули к основной балке стальным тросиком.

Оставалось починить грот. Он начал рваться по швам. Нужно было прошивать боут, и мы быстро сломали все имеющиеся иголки. Капитан послал меня на поиски. В гавани два бона занимали яхты какого-то яхт-клуба. При входе на бон две женщины чистили рыбу. Видно было, что затевается пикник. Я спросил, нет ли у кого иголки. Они мне ответили, что вон на той яхте есть капитан и он понимает по-английски. Я постучался и зашёл на яхту. Капитан дал мне фирменную иголку в пластиковой упаковке, вместе с парусной клейкой лентой для ремонта. Спросил, надолго ли мне нужна иголка. Сказал, что ещё час будет на яхте. Я то надеялся, что иголку мне, иностранцу, подарят. А тут – на час. Да не дай бог ещё сломает. Принёс на катамаран. Рассказал про жадность немецких яхтсменов. Решили иголкой не шить, вдруг сломает. А ленты отмотать. Пригодится.

Через час пошёл отдавать. Немец спросил, что у нас за проблемы. Я

рассказал, что сломалось. Он не понял. Пошли смотреть. Он всё посмотрел, сказал, что у него в гараже есть железяка нужной длины. Съездил на машине. Привёз железный уголок, свёрла и болты. Сходил на спасательный корабль, они его называют "Seenotkreuzer Hermann Helms", взял там электродрель, отсоединил по-хозяйски чей-то катер от электричества, провёл электричество к нам. Просверлил дырки точно в нужных местах, скрепил нашу балку и ушёл. Оказалось, ушёл за пивом. Мы уселись на катамаране, и он принялся нас расспрашивать, что и как.

Тут к нам заглянули дамы, которые освободились от чистки рыбы и разыскивали своего капитана. Теперь они начали нас расспрашивать, как мы там живём в Петербурге. Спрашивали, получаем ли мы гуманитарную помощь, которую они собирают для нас. Мы сказали, что получаем, но многое разворовывают, даже на почте. Тогда обе фрау посмотрели критически на нашу одежду, которая, конечно, была не блеск. И сказали, что чем посылать на разграбление, лучше тут на месте нас и снабдить гуманитарной помощью. Куда-то поехали, и вернулись с тремя громадными тюками, чуть не по кубометру каждый. Там оказалась одежда. Вся second hand, но вся чистая и хорошего качества. Жена капитана всем выделила их долю. Досталось и моей жене.

Потом мы были приглашены также на борт нашего спасителя. Угостили кофе, показали корабль.

Вот какие немцы жадные. Иголки пожалели.

Германских виз у нас не было. Только британские. Но всё равно, пошли гулять по Куксхафену. Посмотрели десятиметровой высоты дамбу – вал, окружающий город со стороны моря. Усмехнулись про себя. Дескать, от моря далеко, да и волн таких нет. Но в одном месте внутри дамбы обнаружили на доме табличку, на которой написано, что в таком-то году волны перехлестывали эту дамбу во время свирепого шторма. Nordsee – Mortsee. Видели замок, яхтенную гавань и маяк с поэтическим именем "Alte Liebe".

Утром, кое-как завели один из наших моторов, и пошли себе вокруг Европы. Настроение было нехорошее. Ветер ослабел лишь самую малость. Так же и дул с зюйд-веста. Слова о том, чтобы повернуть домой, ещё не были сказаны, но в головах уже циркулировали.

Солнце сияет. Бургеры гуляют по набережной. Мы идём вдоль бережка. Со стороны-то катамараны выглядят живописно. Начинается отлив. Эльба, надо отдать ей должное, в этом месте вроде Темзы. Течёт то вниз по течению, то вверх со страшной скоростью. Буи ложатся в воду, а она несётся мимо них, оставляя пенный след. Сейчас течение было в море. Нам только этого и нужно. Идём. Вдруг двигатель глохнет. Мы в это время были от берега совсем недалеко. И течение нас несло скорее к берегу, чем вдоль него. Быстро отдали якорь. Стоим на якоре, починаем примус. Народ на набережной начинает собираться. Вода убывает. Тут-то мы и заметили,

что рядом идёт наш спаситель, Hermann Helms. Нам знаками показывают, чтобы уходили, что скоро в этом месте воды совсем не будет и мы окажемся на грунте. А мы не можем уйти. А они уже не могут из-за малой глубины к нам подойти. Тогда они с кормы по специальному такому слипу спускают катер, он к нам подходит и буксирует нас в ту самую гавань, откуда мы только что вышли. Позор на весь мир. Они даже разговаривать с нами не стали. Так мы жалко выглядели. К тому же появился некий тип и начал вести с нами разговоры об оплате места стоянки.

Мы договорились с какой-то яхтой, которая собиралась уходить, чтобы она нас отбуксировала до безопасного места. Они взяли нас на буксир, вытянули за волнорезы паромной гавани и отцепили. В итоге мы оказались ещё ближе к месту старта, чем в прошлый раз. Правда, теперь мы были битые. Паруса вздёрнули, и пошли лавироваться по фарватеру. Никто нам не помешал и не остановил. Годом раньше Сириус прошёл дважды Кильский канал без двигателя, так что плавали, знаем.

На однокорпусной яхте главный раздражающий фактор – это крен. Только при попутном курсе его нет. Но так редко бывает. А на катамаране крена почти нет, но ковыряет его и с борта на борт, и с носа на корму всё время. У нас на гроте была фаловая лебёдка, а на стакселе фаловой лебёдки не было. Стаксель-фал выбирали вручную, закладывали, а потом набивали его таями, привязанными к галсовому углу. Система дурная и трудоёмкая. Вот как-то возились мы со стакселем, сбросили его, потом опять решили поставить. Хо́да почти не было. На руле сидел капитан. Я проверял, не закусило ли фал в блоке на топе мачты, и при этом держал и ходовой и коренной концы фала в руках. Дёрнул, потом налёг всем весом и повис над сеткой. Тут видно шальная волна подлетела, корма сильно поднялась, и я улетел в треугольник между передней стойкой и балкой. Всё это произошло в течение секунды. Никак не успел среагировать. Единственная мысль была в голове – держи оба конца. Пока держишь, будешь жив. Потом уже догадался, что можно было любой из них отпускать. Секунда – и плюх в воду.

Подтянулся на фале, вцепился в переднюю балку и сразу фал бросил. Быстро перебирая руками, долез до носа правого поплавка. Вцепился в релинг, подтягиваюсь, но не выходит. На мне был надет резиновый военный химкомплект. Он моментально наполнился водой, и мой вес увеличился раза в два в три. Я опять полез к середине, думал зацепиться как-нибудь за сетку. Но тут меня увидел Игорь. Я думаю, с момента вылета за борт прошло секунд десять, не больше. Он принялся тащить меня вверх за шиворот. Но и вдвоём не удалось. Я приподнял ногу и говорю, чтобы тянул её. Подняли ногу на сетку. Из меня полилась вода и я сразу стал легче. Закинул ногу на сетку, перевалился через балку. Вода из меня течёт. Тут только я заметил, что она холодная. С души отлегло,

понял, что пронесло. Плохо там, за бортом. Было это девятого августа.

Встал, перебираюсь к себе, чтобы переодеться в сухое. А капитан спрашивает, что это я такой мокрый. Тут-то я первый палец и загнул. Очень уж обидно, когда рулевой не замечает, что кто-то за бортом. До того были только неосознанные подозрения в паранойе. Никаких разумных доводов не слушает. Поговаривал даже о том, чтобы сократить путь и пройти Францию по каналам.

Бред. Нет виз. Нет мотора. Нет карты каналов. Но главное, нужно снимать мачту, чтобы проходить под мостами. А поплавки катамарана держатся вместе, только когда ванты набиты. Без мачты они колышутся как две параллельные сосиски. Нет, говорит. Как-нибудь пройдем.

Волны стали поменьше, место знакомое. Полетели вдоль берега. На горизонте слева Фризские острова с чудными названиями. То Вангероог, то Спикероог. Так вот долетели до Нордерная. Тут нас опять прижало волнами. Идти, конечно, было ещё можно, но погода явно портилась и предстояла ночь вблизи берега. До него было миль пять, не больше. Капитан, ожёгшись уже раз, скомандовал уходить в порт укрытия. Переждём непогоду на Нордернае. То, что у нас германских виз нет, никто и не вспомнил.

Достали нот, альты, баса, две скрипки. То есть карты достали и уткнулись в них. Два фарватера ведут в порт Нордернай. Входные буи на карте есть. И названия их написаны. Дальше буёв на карте нет, но мы-то сами с усами. Плыви себе между красными и зелёными и всё. Просто. Пошли на входной буй. За ним видна пара – красный по левому борту, зелёный по правому. Хорошо. Ветер – попутный. Волна четыре балла. Прошли первую пару. Потом – вторую. А после видим несколько красных и несколько зелёных разбросанных там и сям. Вернуться уже нельзя. Такой узкий фарватер мы в лавировку на катамаране не пройдем. На килевой яхте мы и думать бы не стали. Поворот и всё тут. Уж мы по Галерному фарватеру налавировались вдоволь. А здесь просто ловушка какая-то. Западня. Поближе был буй под берегом. Пошли на него. Дошли. Следующий оказался от нас на ветре. Пошли остро к ветру. Пришлось поворачивать. Не сразу получилось и с фарватера нас вынесло. И берег рядом. Пять кабельтовых, не больше. На берегу курортный городок, водокачка. Береговая линия вся оцетинилась каменными бунами. Волны через них перемахивают, только брызги летят. На пляже люди загорают. Ну а мы опять на якорь собираемся встать. Я якорный конец разбираю, не то запутается. Капитан как заорёт: "Ты что делаешь?" Я говорю: "Конец разбираю". Потом Игорь мне эту картину в лицах представлял.

Отдали якорь. Не держит. Грунт – песок. На килевой яхте, главное чтобы была однокорпусной, нет сомнений, как отдавать якорь. У катамарана же два носа. Если отдать с одного, то эта фанерная рама поедет в сторону и выломает якорь из грунта. Так оно и произошло. Закрепили

конец за среднюю стойку. Ездит меньше, но всё равно при каждой поездке выламывает. Завели бридель. Два конца, метров по пятнадцать каждый. Но и тут ездит на каждом из них, и всё равно якорь каждый раз протаскивает по грунту метров десять, пока не заберёт.

Берег всё ближе. Люди уже видны отчётливо. Мы представили, во что превратится наш мучитель в прибрежном прибое, и снова снабдили Игоря рацией. Теперь-то аккумулятор был заряжен до отказа. И никто рацией попусту не пользовался. Учёные. Кроме того, основные аккумуляторы тоже были заряжены в Куксхафене от провода стоявшего рядом рыбака.

Игорь запрашивает *хафенмастера* в Нордернае. Он отвечает. Игорь просто и ясно излагает суть дела. На английском, конечно. Хафенмастер ничего не понимает и задаёт странные вопросы. Наконец взмолился. Говорит, нет ли у вас на судне кого-нибудь, кто знает немецкий. Игорь переходит на немецкий. Мастер спрашивает наши координаты, а Игорь говорит ему, что, мол, встань со стула, да выгляни в окошко. Мы на пляже. Тут мастер всё понял. Говорит, что катера у него под рукой нет. И нужно продержаться ещё полчаса. Продержались. Пришёл катер знакомой спасательной расцветки. С буквами SAR на борту. Может, его звали "Otto Schülke", а может иначе.

Тут всё было просто. Гавань рядом. Правда, якорь, который не хотел держать, едва выломали из грунта. Да Андрею палец перебило ручкой лебёдки. Лебёдки были отечественные. Собачка была пластмассовой. Конечно, сломалась. Ручка – хлоп по пальцу. Больно. А капитанская жена орёт, что, мол, трус, иди якорь выбирай. Плохо, когда бабы командуют.

Притащили нас в гавань, подвели к пирсу. Я конец кинул кому-то. А свой конец заложил на утку плохо. Он и выхлестнулся. Матрос на берегу завязал беседочный узел на своём конце, надел петлю на пал, кинул мне мой и прошипел: "Spezialist". Я запомнил.

## Как мы стояли в Норденае

19.07.2000

Нордернай – городок курортный. На набережной полно народу. Все столпились вокруг. Спасают-то не каждый день. Интересно. Подошёл потрепанный временем хафенмастер. Поговорил с Игорем и рассказал ему, что он сидит на дежурстве, слушает радио, но по-английски ни бельмеса не понимает. Хотя по должности должен понимать. Поэтому-то он так долго и не признавался, что не понимает, когда ему английским языком говорят. Боялся, что с работы выгонят.

Тут из толпы зевак на берегу, высокий седой господин спрашивает, откуда мы. Я говорю, что из Петербурга. Он обрадовался и спрашивает,

не знаем ли мы профессора Ч. А у нас на факультете был доцент с такой фамилией. Коммунистический активист. Я говорю, что знаем. С этого момента профессор Эверс стал нашим лучшим другом и надолго. Первым делом он сказал хафенмастеру, что с русских денег не берут. Тот не согласился. Тогда херр Эверс сказал, что так и быть, пусть выпишет минимальный счёт за один день, а дальше пусть забудет, что здесь стоит русская яхта. На третий день он договорился о бесплатном месте в местном яхт-клубе и мы перешвартовались туда. Там было поспокойнее.

Следующим делом было снабжение нас жетонами для мытья в душе. Чудные жетоны. Один у меня до сих пор где-то лежит. Потом повёл нас в яхт-клубовский бар. Там сидели суровые люди, некоторые даже в непромоканцах. Я вспомнил, что в Англии, в Пуле, в пабе яхт-клуба висит табличка, что в непромоканцах вход воспрещён. А тут другие правила. На пять. Херр Эверс заказывает шесть кружек пива. Пришёл суровый моряк, который помогал нам швартоваться. Мы его про себя звали "боцман". Подсел, заказал семь пива. Вошли супруги, которых мы видели возле шлюза в Брунсбюттеле. Очень обрадовались нам. Как старым друзьям. Подсели, заказали девять пива. Тут всем стало хорошо. А на улице свистел ветер и нёс с собой мелкий песок с пляжей.

После к нам пришёл представитель властей, таможенник далеко запенсионного возраста. Спросил, откуда мы. Посмотрел паспорта, удивился начертанию буковок. Я ему сказал, что это кириллица, а на другой странице есть это же латинскими буквами. Но он дальше листать не стал, сказал, что это и так хорошо.

Большое количество яхт было заперто в гавани штормовой погодой. Гавань была на внутренней стороне острова. Между всеми Фризскими островами и материком лежит очень мелководное внутреннее море Ваддензее. Лег семьсот назад острова были краем материка, но какой-то суровый природный катаклизм оторвал большой кусок берега у Голландии и Германии и море выбросило то, что оторвало, в Британию. Я был маленький, помню плохо.

На следующий день профессор сходил к городскому голове и вытребовал у него для нас пропуска в аквапарк, билеты на симфонический концерт, какие-то курортные карты для прохода на пляж. Кроме того, он сходил к директору местного супермаркета и рассказал ему, какая голодная жизнь сейчас в России. Попросил каких-либо продуктов с истекающим сроком хранения. Директор сказал, что такими продуктами можно отравиться. Но пусть нагрузят одну тележку продуктами, а он денег не возьмёт. Так у нас появились копчёные колбасы в рационе на следующую неделю.

Провели мы в этом северном раю пять долгих дней. Всё время светило солнце и сильно дуло. Ещё несколько яхт пришлось пережидать штормовую погоду. Одна большая лодка пыталась уйти в море, но скоро вернулась.

Пришёл тот большой катамаран, с которым мы стояли рядом в Кильском канале возле Брунсбюттеля. Мы ещё раз хорошенечко его изучили, чтобы пополнить свою ненависть к фанерных дел мастеру Иголкину.

Пригласили нас на яхту с фибергласовой мачтой без вант и штагов. Мачта была непривычно толстой. Хозяева утверждали, что она может гнуться как шест у прыгуна – градусов на девяносто. И не ломается при этом. Кроме того, у них был выдвижной качающийся киль с системой подъёма и спуска, занимавшей место стола в салоне.

Мы рассматривали всё. У стенки стоял громадный белый катер, наверное, больше пятидесяти футов длиной. Пока я им любовался, возник хозяин. Голландец в яхтенных ботинках на босу ногу. Пригласил внутрь, посмотреть. Вообще, мифы о замкнутости, скупости, неприветливости европейцев не выдерживали встречи с действительностью при каждом контакте с ними. Поэтому-то нас и держали взаперти так долго.

Салон шикарный. Красное дерево, ковры. Правда, мы такое уже видали. Хозяин сообразил на двоих. Красное вино, хрустальные рюмки. Сидим, беседуем. Тут вдруг на борту заработал двигатель. Я заозирался по сторонам. А хозяин стал объяснять, что телевизор, холодильник, стиральная машина и т.д. Много потребляют. Поэтому, регулярно сам включается маленький одноцилиндровый дизель и заряжает аккумуляторы. Тут мимо проходил Андрей с перевязанной рукой. Я махнул ему, и он тоже к нам присоединился. Ничуть не стесняясь своего русско-английского диалекта, он принялся объяснять голландцу, как он командовал большими кораблями в суровых просторах всех океанов.

А голландец втянул нас в спор о преимуществах коммунизма. Я ему про зверства, а он нам про преимущества, о которых он только по радио и слышал, да сам не видел. А мы то видели. Два года назад водку, мыло и чай по карточкам получали. А он твердит, что в его Голландии коммунистический фюрер – вполне приличный интеллигентный человек. Ему на телевидении втрое больше времени дают, чем другим. Потому, что поёт сладко и всем нравится. Я ему рассказываю, как это на практике выглядит. В общем, сошлись на том, что, конечно, хорошо жить коллективно, но человек такая свинья, что этот способ жизни не для него. Хорошо этот порядок соблюдается только у пчёл и муравьёв. У них, конечно, образцовый коммунизм. Все атрибуты. На этом и сошлись.

Тут возникла жена. Рассказала, что научилась в Мексике стряпать некое мясное блюдо. Только некоторые растительные компоненты редко бывают здесь в продаже. А на Нордернае она нашла всё, что нужно и сейчас состряпает нам чудесную вещь. Мы согласились. Вкусили чего-то, похожего на бефстроганов, только много острее.

Вечером мы сидели на яхте профессора. Я думаю футов, примерно, двадцать семь. Потом обнаружилось, что у него две яхты. Вторая, Hallberg Rassy 29, стоит где-то на Балтике. Для каждого моря своя лодка.

А ту лодку, на которой мы сидели, он хранил на участке у какого-то голландского фермера. Дёшево и сердито. Я до сих пор переписываюсь с профессором, а Игорь и в гости к нему заезжал.

Профессор водил нас на симфонический концерт. Мы пришли, когда он уже начался. Зрителей человек двадцать. Столько же и музыкантов. Дирижёр сам и объявлял пьесы по-английски, а мы прислушивались к его акценту. Уж больно похож на наш. В конце оказалось, что оркестр из Польши и природа акцента прояснилась. Потом мы пошли на службу в церковь. Я тогда ещё не умел различать, но думаю, что в лютеранскую. Мы забралась на хоры, слушали органиста и смотрели, как он, старый греховодник, во время игры щупает девушку, переворачивающую ноты. Снизу не видно, а нас не проведёшь. Профессор при входе преклонил колени и перекрестился. Я спросил, та ли это церковь. Он ответил, что хоть и не та, но бог тот же.

Возле церкви, в центре городка, горка из гранитных глыб, высотой метра четыре. На каждой глыбе написано, из какой земли или города она привезена на Нордернай. Больше достопримечательностей в городе нет. Только ещё водокачка громадной вышины и маяк. Есть ещё мельница.

С ней приключилась забавная история. У Игоря была книга, "Schönes Deutschland", то есть "Прекрасная Германия". С картинками. Теперь она у меня. В книге есть фотография маяка Альте Либе в Куксхафене. И когда мы против воли попали в Куксхафен, Игорь сказал, что этот маяк он уже видел, и он у него в памяти отпечатался.

Теперь он рассказал, что, бродя по острову, натолкнулся на ту самую точку, из которой была сфотографирована мельница в его книге. Тут капитаншу прорвало. С ней случилась истерика. Оказалось, что мы путешествуем не по замыслу судоводителя, а по волнам Игорёшиной памяти. И пусть он скажет, какие пейзажи близлежащих мест он ещё помнит. Нас де туда обязательно занесёт.

В следующей истории он ещё себе колдовских очков добавил. Он ушёл вечером гулять. Ему, конечно, интереснее было, чем нам. Возвращается и перед его глазами катамаран падает в воду. Мы тоже вскочили спросонья. Оказывается, мы недостаточно потравили перед сном швартовые концы. Случился отлив. Вода ушла. Мы повисли на носовой утке. Катамаран довольно лёгкий. Тонкая фанера и киля нет. Но носовая утка была мастером Иголкиным прикручена не к бимсу или ещё чему прочному, а к тонкой фанере на баке. Фанера выломалась с треском. Это Игорь и наблюдал. Дырку мы принялись прямо в темноте заделывать эпоксидкой, чтобы никто не увидел нашего позора, а утку переместили на бимс. Теперь её не оторвёшь. А капитанша, конечно ещё палец загнула.

Мы дежурили на яхте по очереди. Сначала в бассейн ходил капитан с женой, потом мы. Я видел такое чудо первый раз. Большой бассейн неправильной формы с морской водой. Каждый час что-то включают и на

берег начинают набегать настоящие волны с пенными бурунами. Можно ещё прокатиться в трубе с текущей водой. Можно перейти в другой бассейн, поменьше. Но, зато, там вода просто очень тёплая. Я думаю больше тридцати шести. Потом пошли в сауну. Обнаружилось, что сауна нудистская. Это нас порадовало. Быстро обнаружили, что надпись на двери нужно трактовать в том смысле, что голым задом на досках не сидеть, а, чтобы они не мокли, подстилать полотенце. Потом, попарившись, можно выйти в кафельный предбанник и, поставив ноги в ванночку, напустить туда горячей воды. Это мы подсмотрели, как другие поступают. Тут к нам подошёл молодой человек с девушкой необыкновенной стройности. Спросил что-то по-немецки. Мы не поняли, а Игорь сказал одно короткое слово, и девушка сейчас же стянула с себя оба предмета. Мы были восхищены и красотой девушки, и волшебным словом, которое сейчас же потребовали нам сообщить. А Игорь сказал, что спросили они – раздельная баня или смешанная. Игорь ответил: "Mischung", и они оба стали раздеваться. Всё просто. Никакого волшебства.

Я имел серьёзный разговор с капитаном. С командой мы давно уже всё поняли. Пошла третья неделя нашего похода, нас уже трижды спасали, но мы не прошли и трети пути. Весь путь планировалось пройти за месяц. Теперь светило месяца три. Андрею надо учиться, мне учить, а Игорю зарабатывать на жизнь. Ну и живыми остаться тоже хотелось.

Удалось прийти к единому мнению, что фанерное чудовище не годится для открытого моря, ему место в Маркизовой луже, где волн нет. И что нужно возвращаться. Я уж надавливал на то, что если себя не жалко, то за разбитый катамаран придётся отвечать материально. В капитанову голову такая мысль с трудом вошла. Он даже слезинку проронил и выдал из себя, что нас он де отправит назад, а сам пойдет дальше в одиночку, на верную гибель. Тут-то слёзка и выскочила.

Тогда он вспомнил, что ещё в Петербурге приезжал какой-то голландец, осматривал катамаран и собирался его купить. Теперь предстояло найти голландца, уговорить владельца катамарана продать, а голландца – купить. Я тогда говорил по телефону на не своём языке с большим трудом. Была психологическая преграда. Но пришлось говорить. Вызвали голландца. Он прикатил с двумя друзьями, видно специалистами в яхтенном деле. Капитан нам не доверял и принялся готовиться к переговорам о продаже с хохлятским упрямством. Спрашивал у меня разные слова и запоминал. Хотя потом пришлось всё равно меня звать. Игорю ещё меньше меня было доверия, хоть он много больше моего знал.

На удивление, мотор завёлся, и мы пошли в пробное плавание. Сделали два галса, не выходя далеко из гавани. На одном из поворотов зависли в левентик. Заканчивали поворот уже на заднем ходу. Но гости

этого не заметили. Видно, такие были специалисты. Катамаран они одобрили, потом долго совещались и выкатили нам счёт на перекраску и дооснащение нашего чудовища. Счёт был длинным. Это дело они знали. Сказали такую смешную цену, что пришлось расстаться не по-хорошему.

Решили идти домой, в Петербург. Тут нам пригодилось знакомство с мальчиком, который привязался к нам, и проводил на катамаране целые дни. Он отдыхал на острове с родителями. Скукотища. Мальчик владел азами яхтенного дела и глядел на нас как на Кука и Магеллана вместе взятых. Наш поход он ставил, видно, в ряд величайших подвигов. Поглаживал фанерные бока и даже просил разрешения познакомиться с нами своих родителей.

Попрощались со всеми, завели мотор. На этот раз опять гладко стартовать не удалось. Эта рама всегда со старта пытается кого-нибудь боднуть. Тут мы боднули сваю. Это хорошо. Если бы мы стукнули какую-то лодку, то нам в жизнь не расплатиться. Отлепились от сваи, почти миновали её, но зацепили коромыслом румпелей. Хрясть, и конца нет. Одним рулём управлять сложно. Я быстро схватил ручную дрель, просверлил новые дырки и коромысло стало на место. Только сделалось покороче. К этому времени мы вышли из гавани. Нас мальчик вытянул. Он в это время с кем-то катался на лодочке с моторчиком. Вот он нас и подцепил.

В море вело два фарватера. Один направо, вдоль пляжа. Там мы уже были. Картами фарватеров мы уже разжились. На них написано, что фарватеры заносит песком, и они часто меняются. Другой фарватер шёл прямо против ветра и был для нас недоступен. Мотор против ветра не вытянет. Ведь мачта тянет назад с невероятной силой.

Мы наметили точку у выхода на фарватер, после которой мы в гавань под парусом вернуться уже не сможем. Пару раз подходили к этой точке и поворачивали обратно. Мотор постоянно глохнул. А нам надо было, чтобы он продержался минут сорок. Причём, если заглохнет, то опять якорь и спасатели. Да и поворачивали у мёртвой точки с холодом в животе. Каждый раз с задним ходом. Один раз зависли там, думаем, вернёмся в гавань или впилимся куда-нибудь. Места там мелководные.

Кстати, наш знакомый голландец предлагал нам взять у него очень надёжный подвесной мотор, пройти между островами, и отдать мотор ему на острове Боркум, у голландской границы. Хорошо, что не взяли. А буксировать нас голландец отказался после разговора с хафенмастером. Тот сказал, что фарватер на Боркум узкий, есть участки по пятнадцать метров шириной. Катамаран широкий, управляется на буксире плохо, не пройти.

Пришлось прибегнуть к одной из древнейших профессий – к попрошайничеству. Первый встречный отказался, а второй, с видимым неудовольствием, согласился. Ему пришлось несладко. Он тянул нас прямо

против ветра. Фарватер был кривоколенный до изумления. За буями глубина была такая, что временами дно проглядывало. Один раз трос лопнул. Мы уже были готовы ко всему. Но катер быстро сдал задним ходом и снова нас зацепил. Еще не выйдя из последнего колена, скомандовал нам отдать конец и скрылся. Мы быстренько подняли паруса и пошли своим ходом. Я оглянулся назад и обомлел. Этот вид и сейчас могу воспроизвести по памяти. Близко-близко за кормой был берег острова Юст. Противно пустой и каменистый. Мы ещё долго оборачивались, а он постепенно уменьшался, пока вовсе не исчез.

## Как мы всё-таки вернулись

21.07.2000

Я свою вахту отрулил и залез спать. Значит, это было после нуля. Стал смахивать капли воды с подушки. А капли светятся ярким зеленоватым огнём. На подушку вода через люк залетела. А в воде так и кишели какие-то светящиеся ракообразные необычайно мелкого размера. Ракообразные в спокойном состоянии не светились. Светились, только если их потревожишь – в кильватерной струе, вокруг штевня, или когда с подушки стряхиваешь.

Разбудил Андрей в четыре утра. Ткнул пальцем в горизонт. Говорит, чтобы посмотрел, там Эльба только что появилась. Мигает. Рули туда. Я сел и рулю. Холодно, но идём в бакштаг, проглатываем мили одну за другой. Маяк приближается потихонечку. Подошли ещё поближе. Я что-то засомневался. Эльба плавучий маяк. А тут вокруг маяка появилось множество огоньков. И сам маяк оторвался от горизонта и возвысился необычайно. Я отдаю руль Игорю и вниз, к карте. Первый раз за вахту, шляпа. Море-то пустое было. Смотрю, какой период у Эльбы. И обнаруживаю, что это не Эльба мигает, а Гельголанд. Он на высоком острове стоит. Понятно, почему вокруг огоньков много. А мы едем напрямик в остров. Я выскочил как ошпаренный. Схватил румпель. Крутанул поворот. Гик хлопнул. Ветер был несильный. Вытер пот. Только этого нам ещё не хватало.

Через час мы были уже далеко и начал прорезаться настоящий луч Эльбы. До чего это красиво. Мало кто знает. Луч маяка в совершенной темноте чертит круги по небу. Напрямую луч ещё не видно. Только сияние над маяком. Потом, вдруг, приподнимет на высокой волне, и он блеснёт неверным светом. Красота! В четыре разбудил Андрея, показал Эльбу. Он и сказал только: "Что, еще не дошли разве?"

Днём шли вверх по Эльбе в компании других яхт. И все нас обгоняли. Хотя катамараны вообще-то должны быть быстрее всех. Подошли к

Брунсбюттелю. Капитан говорит, пойдём в шлюз под парусом, проскочим как-нибудь. Тут я в первый раз настоял, чтобы попытались завести мотор. Наломаем, опять, чего-нибудь. Мотор завести не удалось, а шлюз мы уже проскочили. Утянуло течением вверх. И мы стали лавироваться вниз по Эльбе против ветра и сильного течения. Но куда там. Постепенно всё больше удалялись в сторону Гамбурга. Тут опять попалась попутная яхта. Попросили их подтащить. Они согласились опрометчиво. Опять всё по прежней схеме. Они работают на полном ходу. А у нас такая парусность, что едва продвигаемся. Да ещё течение в Гамбург. Я бы руки оторвал тому, кто такие мачты придумал.

Затянули всё же нас в маленький отросток, который ведёт к шлюзу. Там и ветер поменьше, и течения нет. Наши буксировщики поговорили по радио на своём языке с *шлюзенмастером*. (Ну, опять, нет нашего аналога!) Из шлюза вышел огромный двухкорпусный кран – не кран, пароход – не пароход. Что-то, похожее на паука. Затащил нас лагом в шлюз. Потом выпихнул с внутренней стороны.

Каждый раз, когда проходишь шлюз в Брунсбюттеле из моря в канал, возникает чувство безопасности и уюта. Как дома. Там, за чёрными воротами шлюза, течения, приливы. И, что много хуже, отливы. Неласковое море. Mortsee. Наше много лучше.

Кое-как доковыляли до яхтенной марины в уголке, возле шлюза. Я стал названивать своим приятелям. Застал Ули и Петера. Ули обещал привезти подвесной мотор через час. У него, вообще, на все вопросы был один ответ: "Keine Probleme!" Петер приехал и отвёз нас к себе в гости, благо жил он неподалёку. Мы сказали, что у нас нет германских виз. Он удивился нашему беспокойству. Сказал, что это его страна, и он решает, можно нам с ним ехать, или нет. По дороге заехали в некий распределитель для бедных, где каждый бедняк может прибахлиться. Любая вещь стоила две марки. Я долго отнекивался, но всё же взял махровый халат. Другие тоже прибахлились. Ещё заехали на земельный участок Петера, где он сколотил избушку из жердей. Он с гордостью показал удобства во дворе. Но нас-то этим не удивишь. По участку бродили лошади. Я схватился за жёлтую ленту на изгороди и меня дёрнуло током. А Игорь на это заметил, что лошади, и то про электричество понимают и не подходят к забору, а кандидату наук непонятно.

Вернулись на катамаран. Ули всё нет и нет. Он вообще человек необязательный. Наконец он явился. Рассказал историю, как он объехал всю Германию в поисках мотора, но либо хозяев нет, либо мотор уплыл, либо дают, но при проверке он не заводится. И так далее. Но нашёл-таки пятисильный König. Договорились остановиться на ночлег в середине канала, в Гизелау, и там встретиться. Гизелау – это маленький перпендикулярный каналчик, ведущий к одноимённому шлюзу в реку Эдер. Идеальное место для ночёвки в канале. Мы его нашли в прошлом

году по пути из Англии.

Хорошо, что ветер был попутным. С пятисильным мотором против ветра нам бы никогда не справиться. Пришли в Гизелау. Пришвартовались. Приехал Ули с женой-негритянкой. С другом, с шашлыками, с мангалом, с углями в полиэтиленовых пакетах. Европа. Место там совершенно дикое. Другого такого в Европе не видел. Кусты по берегам и заросли крапивы. Как дома. Сели на лужайке в пяти метрах от причала. Вино, шашлыки, водка, закуска. А на деревянном причале стоят два старика в яхтенных фуражках и смотрят. Мы им машем – дескать, давайте к столу. Они машут головами, стесняются. Я налил две рюмки, отнёс, поставил на перила. Взяли, сказали: "Prost!" Ну, а на следующую рюмку уже перелезли к нам. Подсели. Разговорились. Один ни слова не знал по-английски, другой говорил. В конце концов, старички-яхтсмены обещали дотянуть нас до Хольтенау. Ули собрался, забрал мотор, его друг в пьяном кураже сдёрнул с меня жёлтую панамку, сели на машины и уехали.

Пир переместился на борт к немцам. Старая деревянная классическая лодка, вроде нашей шестёрки. Внутри – красное дерево. Двигатель всего восемнадцать сил. Для того чтобы нас буксировать – маловато. Гуляли, пели песни, потом веселье начало затухать. Тут обнаружили, что хозяев нет. А они спят. Один в носу, другой в корме.

Утром на стариков было жалко смотреть. Видно было, что не привыкли к русскому разгулу. Взяли нас на буксир и повели потихоньку в Хольтенау. По дороге нас обгоняли все, кому не лень. Когда в канале обгоняют, то проходят близко от борта. Наши старики, увидев большую лодку, договорились о том, чтобы те дальше нас буксировали. У тех мотор был, видно, много сильнее. Они решили передавать буксирный конец на ходу, не останавливаясь. С большой лодки нам бросили конец, мы его заложили. На большой лодке добавили газу. А один из старичков замешкался, свой-то конец не отдал. Их сейчас же дёрнуло за корму, развернуло носом к бровке канала, а тут и конец отдался. Они едва успели вырлиться. Чуть-чуть и врезались бы в берег. Понятно, что тот старичок, который сидел на руле, громко высказал всё, что он думает о своём матросе. Матрос поунывал некоторое время, а потом, совершенно отчётливо крикнул нам: "*Тафай, тафай. Рапонтай, рапонтай!*" Мы прикинули возраст и поняли, почему они только эти слова по-русски знают. У нас ведь тоже многие по-немецки только *хенде хох*, да *Гитлер капут*.

Потом старички наши ушли вперёд и исчезли. Большая двухмачтовая яхта, которая нас буксировала, называлась "Согмоган". Я думаю, что это название большой чайки. Всё было хорошо до самого шлюза. Он был открыт и мы, четырёхузловым ходом, потянулись в правый дальний угол. Я сидел у румпеля. Как прошли ворота, сразу сообразил, что мы

остановиться по-людски не сможем, мачта нас вперёд потащит и мы врежем нашему буксировщику полным ходом в корму. Быстро Андрея на руль. Сам с концом на корму правого поплавок. Быстро объясняю, что нужно подойти близко-близко и вильнуть резко влево, чтобы корму подвести прямо к бону. Я прыгну и остановлю. Андрей всё сделал ювелирно. Я оказался над боном. Прыгнул. Самое сложное было устоять на ногах, потому, что бревенчатые боны заросли скользкими зелёными водорослями. Удержался. Накинул капроновый трос на кнехт, конец вытянулся в струну, проскользнул метра два и фанерная громада успокоилась. Немцы ничего не заподозрили. Они решили, что это наша манера тормозить такая. Вышли на бон, обменялись адресами. Они нас сфотографировали. Потом прислали снимки.

Вытянули они нас из шлюза и вместе с нами пошли в море. Под парусом мы были быстрее и, ещё не доходя до маяка, они остались далеко за кормой. Паруса у них были тёмно-красного цвета, так что их легко было различить среди множества других яхт.

Прошли памятник. Нацелились на Фемарн. Ветер в левый борт, баллов пять. Левый поплавок прыгает, хочет из воды вылезти. Тут я капитану и говорю, что можно бы риф взять. Безопаснее будет. Как он на меня заорёт. Всё, что накопилось на душе. А вахта-то моя была. Можно было и не спрашивать. Вот тогда-то я окончательно обиделся. От переживаний не дождался Фемарна, стал правее забирать. Хорошо, что прорезался мост через Фемарнзунд. Под ним мы уже ходили три года назад. Мост – загляденье. Самое удивительно, что он такой высокий, что его и с другого конца острова видно. Капитан сказал, что можно идти и через Фемарнзунд. Но мы пошли вокруг острова. Там пошире.

Кончилась моя вахта ещё до того, как обогнули Фемарн. Пытался заснуть, но никак. Пытался синтезировать Светин голос, но тоже не удавалось. Что дальше делать? И ударила мысль, что надо уходить с чудовища. От этого сон совсем сдуло. С одной стороны обещал. Но и капитан обещал. Андрею, который на яхте до того не ходил, вообще обещал быть в Севастополе через месяц.

Либо коллектив, либо каждый сам по себе. Мы же не наёмные матросы. А тут слышу разговор о том, что Андрей, такой-сякой, говорит, что ему надо быть к сроку дома, там мать тяжело больна, придётся его отпустить. Это значит, что двух вахт полноценных не будет, будет кромешный ад с круглосуточным бодрствованием, а меня-то даже и не спросили. Тогда я решил. Только до Пионерска. Дальше – привет фанерному гробу.

Так и сделал. В Пионерск входили под парусами. Шли по ветру, а вход в гавань был с наветра. Так мы больше десятка поворотов сделали, но никак не проскочить было в горло. Зеваки с удовольствием наблюдали за этим. Для однокорпусной лодки это рутинная операция. Мало найдется чайников, которые не смогли бы войти в это горло против ветра. Но наша

фанерная уродина – особый подвид. Обречённый. За румпелем сидел капитан. Гонщик. Мастер. Но никак. Когда уже стало надоедать, ветер гульнул немножко в нашу пользу, и мы проскользнули внутрь. Дальше, до места, в полветра. Это просто.

Потом – неприятное объяснение. Мы втроём собираемся. Электричка в Калининград. Ночёвка у знакомых Андрея. Билетов нет. А места есть. Проводник требует двойную цену, да ещё и в валюте. Собрали марки и доллары. Наскребли. Поехали.

Капитан, как рассказывали, перевёз катамаран в Севастополь на барже и в следующем году разбил его на камнях, где-то в центре города.

А сам утонул возле Корсики. Перегонял чужую лодку. Не был пристёгнут. Выбило румпелем ночью. Второй шкипер, опытнейший мореход, не смог найти. Тёмная история. Мы его в ноябре поминаем. И когда пьём за тех, кто в море, я сразу про него вспоминаю.

E-mail: [gd1969@ya.ru](mailto:gd1969@ya.ru)