

# ХРОНИКА БЕЗУМНОЙ НАВИГАЦИИ

АЛЕКСАНДР РЫСКИН



Я стою на мостике «Варяга», ты стоишь одна на берегу...

Гламурно. Ветрено. У каждого свой парад. Скупая мужская слеза сурово капает на ленточку бескозырки. Все, как в песне. Вымпелы выются, цепи гремят. Пощады, соответственно, никто не желает. В общем, ухожу в море. Прощайте, мадмуазель. Сердце в якорях, душа в тельняшку, адрес полевой почты — на Яндекс, маршрут: Рейн — Майн — Дунай — далее везде...

Слышится «Прощание Славянки». Это она, шерше ее ля фам, в Москве, в доме на набережной, лицемерным платочком промакивает тушь на ресницах. Дорогая, киньте мне на воду бескозырку — я все прощу!

Внешне мой уход выглядит так: надо перенести стальную яхту из Голландии на острова Кипр не морем, как делают нормальные люди, а реками. По маршруту, где доселе не бывало русского яхтсмена: вверх по Рейну и Майну, вниз по Дунаю — из варяг в греки.

— Ниже Будапешта жизни нет, — конста-

тировал голландский капитан Харм Ван Дер Вал и посмотрел на меня участливо, как на тяжелобольного. — Донг гоу туда, Алекс, там ходят только камикадзе и дунайские капитаны. Запомни мой совет: никогда не ходи ниже Будапешта...

«Пройти можно!» — решили мы с моим напарником по походам. Был со мной, как всегда, дружище Антон — бывший старпом и штурман того самого «Курска», списавшийся на берег за два года до трагедии в Баренцевом море. Антон — человек, безусловно, родившийся для штурвала. Посмотрели мы с ним друг другу в глаза, и сразу не о чем нам стало спорить.

Щелчок рубильника, и два вечных дизеля «Ивеко» довольно заурчали в трюмах, «стуча копытами в сторону моря». С кораблем нам точно повезло. Вот ОН, во все свои 54 фута — крепко сбитый, мужественный и элегантный траулер голландской верфи «Де Альм», стальной экспедиционный корабль океанского класса, заточенный как раз для таких походов на многие тысячи миль.

За всей этой пугающей цифирью из нулей и километров стоит одно: очень трудно отвя-

заться от берега. Это как с женщинами: все время в сотый раз оборачиваешься, не в силах разорвать невидимые нити...

Поэтому, когда на борт уже готовый к походу яхты прибыл Георги — полномочный и властный представитель владельца, мы решили больше не ждать ни минуты, вдохнули глубоко, выдохнули и отдали швартовы.

### РЕЙН

Идем. Вот он, Рейн. Три градуса тепла, снег с дождем, ледяные свинцовые волны, ветер. Белая стремнина фарватера в водоворотах, поверхность реки вся во вмятинах, как фольга, течение ощущается буквально физически. Рейнские воды скорее любого паводка: зазеваешься на руле с углом атаки, ослабишь упор винта — и эти струи вмиг развернут яхту лагом к волне, а дальше как хочешь, так и вырुливый. Ветрено, лихо, зябко. Постоянно на нервах: навстречу синие отмашки встречных судов, фарватер гуляет от берега до берега, все время расходимся то правыми, то левыми бортами. Судходство на Рейне — самое интенсивное в мире. Движение в обе стороны, как на хайвэе: идут по шесть барж в бортовой сцепке, полреки перегородив. Только кофе глотнешь — уже расхотится надо. Шараха-

емся от них, от мелей и системы подводных дамб, направляющих русло. За 4 часа короткой вахты весь выжат, как устрица. Нет ни шуток, ни мыслей. Сменивший меня Антон нервно курит. Начинаю что-то понимать, похоже, вечер перестает быть томным. Если это только начало, что же ждет нас завтра на трех тысячах речных верст?!

В горы, вверх, против течения... Любит — не любит — не об этом речь. Только мили в обмен на сердечные такты дают, что не в силах дать эффект присутствия: радугу силовых линий вопреки дистанции...

Пока размышлял, чуть не впилились в подводную дамбу. Антон покрыл меня трехэтажным матом и вернул к навигации. Во-о-н впереди мостик, а за ним баржа летит по течению. Нам бы с ней разъехаться до мостика, иначе туго обоим придется: на таком течении много причуд. Вот, скажем, нос корабля смотрит в створ разрешенного прохода. Вы думаете, раз смотрит, то мы как раз туда и едем? Зря так думаете: едем мы как раз боком: тут боковой снос, свальное течение плюс ветер. Ежели не принять мер — так боком под мостом и раскорячимся на бульбе у баржи. В общем, не расслабишься. Свои навигационные знаки, свои семафоры — все свое на Рейне. И про автопилот до моря можно забыть, вся рулежка ручками, ручками. Только разошлись, уже «пассажир» несется. Эти вообще прут, дороги не разбирая. У них расписание, так что спасайся, кто может.

Вообще, тот, кто на Рейне ни разу с баржей не расхотился, вряд ли поймет наши страхи, а они вполне обоснованны. Принцип что на море, что здесь, на реке, один, простой и убойный: опасность всегда ближе и значительнее, чем кажется глазу. Только представьте себе такое чудовище: баржа-двойка с двойной бортовой сцепкой. Это значит 100 плюс 100 метров в длину и в ширину 30 плюс 30, а весь фарватер — метров сто пятьдесят. Несется это чудовище по течению километров сорок в час без тормозов, время перехода с полного хода на маневренный у нее секунд десять, да на полном реверсе выбег вперед еще метров двести — это минимум, не считая бокового сноса. Ошибка в перекладке руля на несколько градусов, если дело происходит перед мостом, или, скажем, наша яхта у них по носу — и все: либо моста нет, либо наша баржа на берегу, либо мы, как шашлык, надеты на ее форштевень. Поэтому в бинокль приходится пялиться с фанатизмом, начинать расхожде-





ние где-то за километр—два, почти сразу, едва углядев супостата. Ну и нервы в комочек, в комочек... Потому что на воде все время кажется, что расходимся, ан нет — еще руля крутить надо. Да при этом не забывать про течение, про то, что фарватер всегда стулять может. И бакены успевать фиксировать, и дамбы, и мосты, и знаки...

С самого утра, едва прошли символическую границу между Голландией и Германией, под ложечкой нехорошо засасало: Дуйсбург, Дюссельдорф, Рур... Это только на карте рурского промышленного района каждый город у них стоит отдельно, а здесь как-то разом берега выросли метров на десять, уходя в воду отвесными бетонными стенками, горизонт вспороли острые углы, вертикали, переплетения труб и башен, циклопические змеевики, исполинские краны, морские причалы, терриконы и микрорайоны контейнеров, черные, серые, красно-кирпичные корпуса заводов и фабрик столетней еще постройки (сколько ни бомбили их американцы в 45-м, свидетельствую: все цело, все на месте, видать, хорошая у немцев была ПВО). А рядом с этим наследием мрачных времен — стекло и сталь новейших производств. Все это по берегам, вся мощь Германии, как на открытке. Все

чистенькое и унылое, как серый дождичек, капающий нам за шиворот. Едем, едем, едем... Большая химия, большая металлургия, большая логистика, порты, терминалы, баржи десятками на якорях. Сразу понимаешь: здесь люди работают много и тяжело. За этим — гигантская экономика, невероятная сила. Все это живет, дышит, лязгает и коптит дистиллированным евровыхлопом.

Словно замок Саурана из «Властелина колец», выросла на горизонте громада Кельнского собора. Сам Кельн оставался еще за поворотом, а стрельчатая готика средневековья рвалась в небо, протыкала его своими иглами, звала к звездному старту. Было впечатление, что не к собору подходим, а к гигантскому космодрому, где ракеты нацелились в небо. Еще секунда—другая — и прозвучит обратный отчет, врубятся планетарные двигатели, и громада собора, словно гигантский звездолет Тантра, проткнув озоновый слой, уйдет в космос.

Глядя на это великолепии, понимаешь: германская цивилизация шла и росла от Рейна. Рейнские города развернуты на реку, все лучшее, что в них есть, отчетливо видно с воды: зелень парков, разноцветные фасады зданий, витки автобанов, храмы, соборы,

кирхи, рестораны, причалы с белоснежными пароходами и мосты, мосты, высокие, веером первоклассных дорог разбегающиеся по всей Германии, арочные, стальные, ажурные, подвесные, летящие над водой на высоте тридцати—сорока метров. В одном Кельне этих мостов с десяток, а был еще Бонн — пафосный, парадный и нежный, за душу берущий чудом цветущих садов и парков. Вся Германия от Бонна на юг, вверх по Рейну, как один богатнический сад. В этом цветении как-то сразу и внезапно пошли горы, скалы, перспективы... Вон вдалеке первый замок — чья-то резиденция с флагами, вон второй, вон третий, потом со счета сбились, потом уже лень было лезть за фотоаппаратом. Замок и крепостей столько, что никакой флэшки не хватит отснять.

Но и здесь не обошлось без адреналина. Полста километров Рейна от Сент Герхаузена до Ширштгайна — сплошной экстрим: цепочка ущелий с кипением воды на бугах, лежащих на боку от ее напора, с порогами, изгибами русла и стоящими по берегам семафорами поворотов, за которыми все время мерещится встречный корабль, хотя быть его не может. В ущелья пускают по одному, все учтено немецким порядком: сигналы входного и выход-

ного семафоров синхронизированы, границы фарватера отмечены и четко организованы, километры пронумерованы, все опасности нанесены на карту. И все равно страшно: стихия, мощь горной реки, симфония камня, скалы, наступающие на корабль со всех сторон, водовороты — увидеть такое хоть раз в жизни, конечно, стоит. Увидишь — не забудешь, а если сам пройдешь и прорулишь эти полста километров, ломая глаза в бинокль, ища береговые ориентиры, обруливая огромные булыжники посреди фарватера, то всю жизнь во сне будешь видеть кипение рейнской воды, буи, перекаты и скалы, скалы, скалы... Настоящие, дикие, отвесные, с крепостями и замками на вершинах друг против друга. Одни названия чего стоят: Бингенская пучина, Большой и Малый Ункельштейн, или вот легендарные Никса и Лорелей, названные в честь местных нимф, воспетых Гейне и Гельдерлином.

#### МАЙН

В Майн вступили как-то исподволь, без пафоса, без ангельских труб — просто дали лево руля на развилке и вкатились в лебединую зеркальную гладь. Белоснежные лебеди повсюду: за каждой излучиной до самого Франкфурта и после. Вода чистейшая в Майне, темно-кофейная и прозрачная. Зелень газонной травки и чистота по берегам. Время остановилось: городки за крепостными стенами, башенные часы, быющие полдень и полночь, колокольные звоны...

Но дальше — подъем в настоящие горы, к дунайским верховьям. Система шлюзов масштабов почти марсианских: каждые полчаса



хода — новый шлюз пуще прежнего. Сначала подъемы по семь—десять, потом по семнадцать и двадцать метров, и это не раз и не два, это десятками: тридцать четыре шлюза на самом Майне, двадцать на его канализованном участке, шестнадцать в верховьях Дуная для подпора реки и сброса паводков. Этот каскад идет до самой Вены и наконец, уже в Сербии, знаменитые советской работы плотины со шлюзами Джердап-1 и Джердап-2, опускающие сразу на 38 метров каждый. Построить все это в горах — скорбный и немислимый труд. Что там наш трагический Беломор, проложенный в карельских болотах?! Здесь немцы гранитные скалы грызли, альпийские предгорья штурмовали, корячились на ударных стройках капитализма. Понятно, что затраты были бешеные — еще в XIX веке работы начали, а завершали уже в >>>



UNISAIL

VOLVO PENTA



Почти 20 лет компания Юнисейл представляет двигатели VOLVO PENTA, электрооборудование VICTRON ENERGY и отопители WEBASTO. Полный сервис, компетентность, быстрота и качество.

Webasto  
Feel the drive

victron energy  
BLUE POWER



141703, Московская обл., г.Долгопрудный, ул.Якова Гунина, д.1, ХМСЗ  
Телефон: +7 495 647 04 45  
www.unisail.ru  
info@unisail.ru



Тяжко рыдая, страдает и мается  
К небу всплывающий рым.  
Шлюзами Стикса вода поднимается  
В сизый предутренный дым.

Мы — шлюзовые сегодня, галерники,  
Тянем швартовы в натяг.  
Через германские земли, губернии  
Версты скупая за так.

Каплями дождик стекает по лееру,  
Палуба стала, как слип.  
Сколько ни мучайся — в оптику Штейнера  
Всюду все тот же отшиб...

Даром, что берег зовется Европою —  
Пахнет глубинкой Шексны.  
Ели крылатые, крыльями хлопая,  
Так же под ветром темны.

И забираются капли за шиворот,  
В мелкое сито пройдя.  
Так, что неясно, где город, где пригород  
Сквозь паутину дождя.

Ну а пейзажи, что мы прикарманили,  
Древним утесам под стать.  
Тысячу лет, сколь ни тужься, Германия,  
Рейна ей не отчерпать...

Да и про Майн с его шлюзами мутными  
Сколько стихов ни пиши,  
Сердце ушиблено цепью мазутною  
Из-под дунайской баржи.

По берегам, где меж тучами плавкое  
Солнышко льется свинцом,  
Только усердные бобики гавкают,  
Словно под Череповцом.

Лишь поутру, затерявшись во времени,  
Снова очнется душа.  
Парой покажутся белые лебеди,  
Гладью зеркальной шурша.

Систолой ахнув, сожмется предсердие:  
Боже! Ведь это же мы!  
И, обещая за шлюзом бессмертие,  
Адские стонут рымы.

Поросшие недельной еврощетиною, в  
самом центре Европы сидим на стальном  
ковчеге в альпийских горах, как Ной перед  
Потопом. Скалолазы-мореманы, отщепенцы  
от цивилизованного человечества. Говорим, »

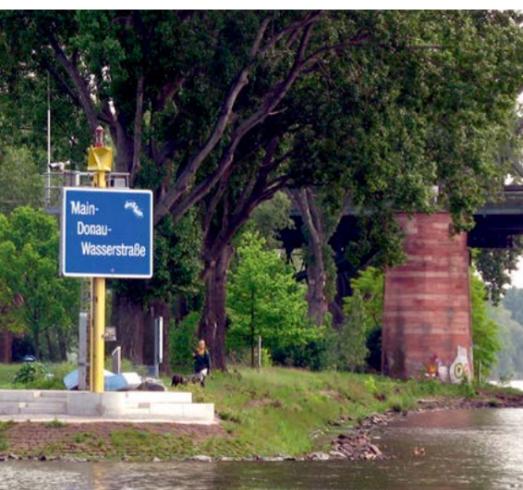
80–90-е годы двадцатого столетия. Отсюда все шлюзы разные, ни одного похожего. На одном крюки, на другом рымы, на третьем швартовные кнехты. Одно их роднит: что спуск, что подъем — надо человеку пыхтеть и маяться. По тринадцать–пятнадцать рымов на их вер-

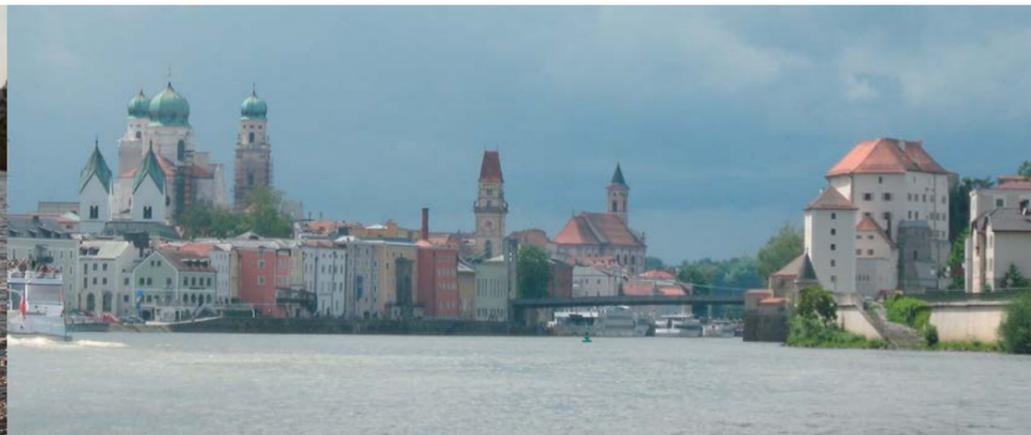
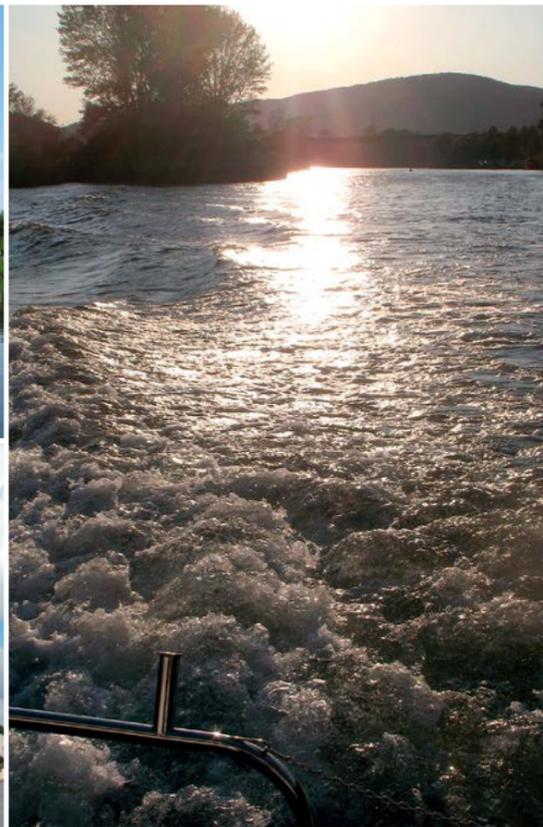
тикалях, весь процесс подъема–спуска идет на швартовах, вручную. За редкими исключениями рымы неподвижны, это вода верхний идет, и мы втроем прыгаем с веревками, как акробаты. Стоишь у борта под дождичком внизу искусственного ущелья, сверху на тебя тина и грязь капает вместе с водорослями, небо где-то далеко с овчинку, крюки рядами вверх уходят. Подъем идет быстро. Зазеваешься на швартовах, не сбросишь петлю с крюка — будет два варианта: либо веревка на рым под водой затянется, вода поднимется и яхту перевернет через борт, либо слетит швартов с рыма и струя течения отбросит нас или под винты стоящей рядом баржи, или на рванный наждак соседней стенки. Поэтому напряжение и нервов, и мышц реальное. На руках слабинку выбираешь, подтягивая все наши 42 тонны, крепишься к борту, снова подбираешь швартов на самой низкой амплитуде, и только подобрал — нужно уже скидывать петлю с рыма, перебрасывать ее на следующий крюк над головой, и снова 42 тонны на руках дер-

жишь, снова в натяг выбираются канаты, снова нельзя пропустить момент переброски. Пока поднимешься к небу под серый германский дождичек — весь потный, грязный, в

тине, в ракушках, ладони стерты, кожа сорвана о грязный вонючий канат, весь русский мат, как мантра, сто раз повторен по всем земным и небесным регистрам. И так весь день:

полчаса шлюзовки, полчаса езды — и все по новой. Тяжелый галерный труд, безнадега на целые недели, черепаший ход и бурлацкая каторга.





### ДУНАЙ

Летим в ущельях между Линцем и Веной. Река петляет в горах, камни гранитные у самого фарватера, течение 20 километров в час и наш собственный ход столько же. Вместе выходит, как на машине по льду без тормозов. Сороковник на воде в узкости — это уже на грани управляемости, но ход уменьшать нельзя, иначе потеряем упор рулей и винтов, а с ним свободу маневра. Берега проносятся... Экстрим, однако. Начинаются скалы, водовороты кипят, дух перехватывает — рафтинг какой-то. Только что любовались перспективой гор на километры, а сейчас уже летим мимо города Штруделя — того самого, яблочного. Штурвал крутим, как бешеные, вписываемся во все повороты и даже успеваем сфоткать скалу, на которой погибла яхта Франца-Иосифа. На скале знак памятный, нам в устрашение.

Приходим в лучшую марину Вены «Марина Вена». Гостевой причал прямо на реке, от течения никуда не скроешься, придется швартовку по секундам рассчитывать. Целимся, прикидываем в уме доли секунд... Надо зйти против течения, прижать на мгновение нос к пирсу, спрыгнуть, пробежать вперед до



кнехта, молниеносно привязаться — тогда на течении прижмет корму, и можно задний швартов завести и шпрингами растянуться. Хороший план.

Ошвартовались на бис, прямо напротив кабака, где шла вечеринка с дресс-кодом. Народ в смокингах внимательно следил, что мы будем делать на таком сумасшедшем сносе, но принять у нас швартов никто так и не догадался — принца Чарльза среди них, видать, не случилось. Ничего, мы привычные — с ходу прижали нос, привязались, вздрогнули на волне и замерли у стенки. Показали им класс под венский вальс и аплодисменты.

В итоге попали на грандиозную пьянку — юбилей венского яхт-клуба: шампанское, фуршеты, обнаженные плечи красавиц...

Гудим, знакомимся, рассказываем девушкам разные страсти из морской жизни, зовем с собой к морю. Смеются в ответ, но одна, вижу, уже почти готова согласиться...

Ах, Змиловица, сербская красавица, черноглазая, обжигающая сердце одним взмахом ресниц! Как ты там без меня в своей Вене, вспоминаешь ли русского капитана? Сколько пирожных и кофе по-венски, сколько айскримов слопали мы с тобой в чудных венских

естественно, о бабах.

«Честь имею, мадмуазель, принимайте парад!». Отличный шанс, простясь на мгновение, навеки попрощаться. Корабль, застывший высоко в горах, — самая правильная площадка для молчания поверх барьеров. Тишина ничего не оставляет не сказанным.

Вот за этим мы и уходим в море. Плавание меняет нас, позволяя взять верные пеленги на тех, кто нам дорог. Море возвращает нас к самим себе, совершая чудо Второго Рождения.

Бернард Муатистье — великий яхтсмен

1960-х, первым подходя к финишу кругосветной гонки одиночек Golden Globe, вдруг забыл про свой рекорд, так и не зафиксированный, повернул яхту в Полинезию, остался там жить и писать книги. Его целью стали не рекорды, а понимание себя и мира. В той же гонке у Муатистье был антипод — Дональд Кроурхаст. Он вместо кругосветного плавания просто крутился в Атлантике и посылал ложные сообщения о переходах. Но потом выбросился за борт и погиб. А в лодке нашли записку: «Нет ничего прекраснее, чем истина...». Отважный ка-

питан барка «Спрей» Джошуа Слокам 120 лет назад первым в мире совершил одиночное кругосветное плавание на маленькой восьмиметровой яхте, имея в своем арсенале лишь набор плотницкого инструмента, жестяные часы и горсть обойных гвоздей. Ему принадлежат слова: «Нет ничего в мире прекраснее самой обыкновенной прогулки на яхте». Когда его спросили, почему, он ответил: «На яхте между вами и морем нет никого, кроме Бога. Где вы еще найдете такую компанию?».



кондитерских! Зажмуриваюсь и вижу рядом твои смеющиеся глаза, вороненую лаву волос, беззащитную прядь у виска, тонкую фигурку на ветру, вырывающем из рук зонтик. Я напольно роговицу твоим силуэтом, останавливаю мгновение, улыбаюсь ресничной солью, вспоминая развевающиеся полы твоего

белого плаща от Кавалии... Ах, нежная Вена, награда за скитания. Европейка, сумасбродка, красотка, сладкоежка...

Она говорит «Са-ша, — на французский манер деля ударение на последнем слоге. — Why in the hell would you choose this crazy way? (Ты и этот безумный маршрут — зачем? Не-

ужели, ты правда надеешься пройти Дунай?!)  
Stop this nonsense — now, before it is too late...  
(Остановись, пока не поздно!). — «It is too late!  
Поздно!».

И вот тот самый Будапешт, за которым жизни нет. Пьяный, иду по вечерней Буде к мостам на Пешт. Оба берега Дуная тонут в ог-

нях, волны отражают этот свет, лодка наша в великолепной европейского класса марине, в ресторане виртуозы выдали нам Шуберта, Гайдна, «Чардаш» и «Катюшу», медовые звуки мадьярской скрипки еще звучат где-то в позвоночнике...

В те минуты казалось, что все трудное уже позади: мы пролетаем по триста-четырееста километров в день вниз по течению такими ходами, что еще пять суток — и мы в Констанце, а там... вот оно, море, где можно встать на привычные вахты и пойти по кратчайшей прямой к Босфору.

О «Железных воротах» мы много слышали, но, увидев, все равно ахнули: это, конечно, не Гранд-каньон в Колорадо, но если смотреть с воды — зрелище не для слабонервных. Недалом на скале у входа в каскад тесных ущелий с румынской стороны стоит православный храм, построенный с одной целью — благословлять корабли, идущие на штурм «Железных ворот». Не забуду фигуру румынского батюшки, осеняющего нашу яхту и нас православным крестом...

Снова скалы, тоннелем смыкающиеся впереди и вокруг, снова шум воды, перекрывающий звуки моторов, снова мертвые петли скального русла, бешеные свальные течения, водовороты, глубины по пятьдесят метров. Только это уже не Германия, не Австрия — никаких вам на берегу семафоров с кораблями, идущими навстречу. Пытаемся связаться по радио. Где-то выходит, где-то нас не слышат или не понимают. В одном из ущелий едва разошлись с пассажирским теплоходом, навстречу которому мы вылетели из-за поворота. Ничего не поделаешь, издержки безумного рафтинга. Наш проход здесь наполовину сплав, скорости движения автомобильные, только нет ни разметки, ни тормозов... Летим, уворачиваясь от глыб и на Бога надеясь.

Эх, где он, тот румынский капитан портовой полиции? Не икается ли ему сейчас, не снятся ли кошмары про русскую яхту, изгнанную им в ночь на реку, под молнии, в грозу, в темноту, на свирепое дунайское течение? Ах, с каким бы

наслаждением я взял бы его сейчас с собой в грозовую дунайскую ночь! Ему ли не знать, что это такое — в темноте штурмовать участок, который и днем-то путает одним своим видом. Я б позволил ему постоять с багром и фонариком на фордеке, в отвесах молний, сквозь стену ливня каждый раз вздрагивая при виде несущихся навстречу, отчаянно близких скал. А потом я предложил бы ему в качестве физзарядки полночи тыкаться на мелях, ища якорное место под истошный писк одуревшего эколога, показывающего глубины меньше штатной осадки судна.

Бог миловал. Едва уцелел в скалах и потом с ходу чуть не влетев в темную тушу баржи, покинутой экипажем и без огней стоящую на рейде, встали на якорь с ней рядом, стравили метров двадцать цепи, вздрогнули, описали циркуляцию и повисли на течении. Цепь скрипит, дождик стучит по палубе, вода пронесится мимо нас. Понаблюдали часок —

вроде, держит якорь. Ну и ладушки, значит закончилась наша бессонная вахта, можно вздремнуть часика четыре до рассвета.

Только доношу голову до подушки — глаза сами смыкаются, воскрешая во всех подробностях все пережитое. Снова гроза, ливень, темень, несемся в трех метрах от скалы, на реверсе едва успевая откинуть корму от камней...

Катенька... Бешеная нежность в груди, все слова не попадут... Это сон или мы с тобой только что правда неслись на камни? Снящейся невдомек, спящему не разобрать из-под спуда...

Странное чувство сегодня. Превья жизнь закончена, она исчерпана, она осталась, как освоенная территория. Сейчас новая карта, четырехмерная, она имеет уже не север, а угол к оси эклиптики, не вектор, а спин, и квантовый переход вместо прежней термодинамической составляющей. Нежность входит »





в состав материи как необходимая компонента. Все уравнения имеют свои парадоксальные решения, и есть люди, которые любимы и дороги. Море, стихи, корабли, книги, счастье осознания нюансов смысла, все это — просто радостное наполнение новой своей траектории.

Мы еще пока на Дунае, но мыслями я уже в море. Я понял вдруг: все эти реки — это тоннели, которые выводят на свет, море — это свет, это мы с тобой, милая, теперь я готов к нему. Мой внутренний джи пи эс заработал, просто надо было понять, что ты — мой компасный север, тогда все сразу встало на место: вот Полярная звезда, вот линия горизонта, вот мы с тобой, вот Дунай... Теперь, что бы эта река ни приготовила нам напоследок, я твердо знаю: мы прорвемся.

На рассвете без задержек проходим знаменитые шлюзы Джердап-1 и Джердап-2 — спуски вниз аж на 38 метров, за которыми — чуем уже — ждет нас разлив реки до горизонта. Нет больше Дунаю никаких препятствий. Дальше на сотни верст болгарско-румынские равнины, от берега до берега затопленные общеевропейским наводнением.

На равнинах под тонкой пленкой воды на целые километры — затопленные острова, меж которыми кусты по воде плавают. Смотришь на такой куст и гадаешь: то ли



земля под ним вздыбилась мелью, то ли он и впрямь, как и мы, путешественник. Но кусты — ладно, деревья, целые стволы с ветками, бревна тридцатиметровые туда-сюда по воде плавают. Только по сидящим на них чайкам иной раз и можно опознать такое бревно. Налетишь на него с разгону — прощай винты. Но это и у нас на Шексне не диво, видали мы такое, а вот начисто отсутствующая навигационная обстановка — это что-то новенькое. Все буи либо сорваны и находятся не на своих местах, либо их нет вовсе. Где фарватер, одному Богу известно. Река раскинулась вширь на километры, а лента фарватера вся шириной не больше ста метров, только, чтобы найти ее в этом разливе, нужен экстрасенс в придачу к эхолоту. Но у нас на борту нет экстрасенсов. Так и ехали больше тысячи верст по одному эхолоту. Как увидим на дисплее мель — начинаем носом водить, пока опять глубина не появится, потом снова врубаем реверс, крутимся движками враздрай, ищем и снова идем. Чем ближе к устью, тем хуже: мели, мели, мели...

За этот поход мы прошли три с половиной тысячи километров по рекам, из них две тысячи по Дунаю. Неужели мы сделали это?

Потом будет морской канал у Черноводы, два последних шлюза, за которыми Констанца и Черное море. Незабываемый, пленительный Стамбул, всей своей византийской панорамой развернутый к Босфору. Мы пройдем Дарданеллами, выйдем к Самосу и повернем на юг. Вот она, родная моя Средиземка... Здравствуй, эгейская волна!

На мостике, тускло мерцающем дисплеями навигационных систем, ничто не мешает смотреть на звезды. И развертка радара, рисующая в ночи очертания греческих островов, напоминает скопления галактик Млечного пути.

Собственно, это и есть счастье. Я ведь давно знаю эти ночи на вахтах, когда, щелкнув рубильником и погасив красную подсветку на мостике, под ровный гул дизеля и удары волн шагнешь к борту навстречу порыву резкого соленого ветра, и тебе в лицо вдруг всеми своими миллиардами огней польхнет Галактика. Все, что я хочу сейчас, дорогая, чтоб ты однажды вместе со мной увидела этот свет. Поверь, он стоит всех глупостей, что мы оба под ним натворили. ❖

Анапа Астрахань Долгопрудный Казань Москва Н.Новгород Новосибирск Пермь Пирогово Пушкино Ростов-на-Дону Рязань Самара Тольятти Ижевск



МАГАЗИНЫ  
МОРСКИХ  
ТОВАРОВ



Компания «Мореман» расширяет дилерскую сеть и приглашает специализированные магазины, яхт-клубы и лодочные станции к сотрудничеству. Также компания «Мореман» готова предложить специальную партнерскую программу на условиях франчайзинга.

Телефон единой справочной: (495) 921-3362

Интернет-магазин: WWW.MOREMAN.RU