

ШВЕЦИЯ НАСКВОЗЬ

СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВСКИЙ

Паспортный контроль в стокгольмском аэропорту Арланда. Миграционный офицер на чистейшем русском языке задаёт множество вопросов. Ощущаешь себя человеком, пришедшим в банк брать крупный кредит без какого-либо обеспечения. Один из последних вопросов звучит так: «Что вы собираетесь делать в Швеции?» Я честно отвечаю, что на яхте хочу пройти Гёта-каналом. «А что это?» — недоумевает офицер...

Мечта пройти Швецию насквозь висела давно. Но для её осуществления мало было оказаться в нужное время в нужном месте — требовалась лодка определённых размеров и желание её владельцев присоединиться к «настоящим буйным». Наконец все эти факторы сошлись в одной точке.

Напомню, что система ВВП Швеции, включающая в себя Гёта-канал, Трольхетте-канал и находящиеся между ними озёра, соединила второй по величине город Швеции Гётеборг с Балтийским морем недалеко от Стокгольма. А сам Гёта-канал считается самой большой стройкой страны, на которой было занято более 58 тысяч солдат.

Экипаж у нас собрался такой: владелец лодки Аркадий (по-простому — Адмирал), его жена, имя которой вы прочтёте на борту, их сын Даниил (Бывальш), живущий в Америке, с подругой Ларисой, и я.



Нам De Alm Kotter. За нами — «Wilhelm Tham», одно из старейших пассажирских судов канала, построенное в 1912 году

Несколько слов о яхте. «Надежда» совсем недавно построена из стали на голландской верфи De Alm, знаменитой своими всепогодными экспедиционными яхтами для любых

акваторий Мирового океана. Длина её, с учётом кормовой кран-балки, на которой располагается тендер, около 20 м, ширина 5 м, оснащена двухвальной силовой установкой, носовым и кормовым подруливающими устройствами, а самое ценное и важное для Скандинавии — имеет шикарную систему отопления. Много лет назад на нашем Крайнем Севере слышал анекдот. Спрашивают солombальца: «Как лето прошло?» «Тёплое лето, — отвечает. — Аж два ватника выгорело».

Старт был назначен на раннее утро 10 июня. Гётеборг прощался с нами тысячами ЛГБТ-флагов, город активно готовился к невероятно важному для него событию — гей-параду. Флаги развевались даже в марине (а яхтсменов кто-то спрашивал?). Накануне съездили

Вадстена. Яхты стоят на канале вокруг стен средневекового аббатства Св. Бригитты



Трольхеттан. Прибытие встречают оркестром

густацией местных сортов пива.

На следующее утро вышли в озеро Венерн и без приключений дошли до Мариестада. Пришвартовались днём прямо к городской набережной и отправились гулять по городу. Сразу заметили оживление. Потом дошло: выпускной у школьников! Празднуют его здесь шумно, я бы сказал, бурно. Форма одежды следующая: парни во фраках с котелками, но вместо брюк — облегающие лосины, а девушки (феи) в шортах, надетых на колготки в крупную сетку, и с озорными подвязками на ногах... В общем, кабаре какое-то. Половина выпускников перемещается на велосипедах. Оставшиеся едут на прицепах за тракторами, на которых установлены усилители чудовищной мощности. Когда включили музыку, весь город начал подпрыгивать. Видимо, в этих прицепах было припрятано очень много алкоголя, так как через полчаса такой езды мальчики и девочки не вязали лыка, обливали прохожих пивом, что-то кричали на языке викингов, некоторых тошнило.

На следующее утро мы не спеша продолжили движение. Поразил мост чудной конструкции с огромным противовесом. Прощай, Трольхетте-канал! Вышли в озеро и остановились на ночёвку в довольно скучном городке Венерсборге. Помотавшись, как медведи-шатуны, по пустынным улочкам, решили скоротать время в соседнем баре за де-

в город за продуктами. Взяли только самое необходимое: йогурты и водку. Топливо нам доставил бензовоз.

Прохождение Трольхетте-канала особых трудностей не вызвало. Он довольно широкий, и по нему курсируют суда длиной до 90 м. По ровным и скалистым берегам виднелись средневековые дворцы. Посреди дня по правому борту показались корпуса гигантского завода фирмы Saab, на котором производят самолёты. К сожалению, автомобили под этим брендом больше не выпускают.

После прохождения красивейшего каскада плотов мы остановились на ночёвку в Трольхеттане — городке, названном в честь троллей. Здесь мы были вознаграждены за затраченные усилия парадом ретроавтомобилей (в основном, конечно же, шведские «Саабы» и «Вольво») и сборищем байкеров. «Надежда» со своим ретростилем неплохо вписывалась в эту тусовку. Как по заказу, на соседний причал подошёл корабль с романтическим названием «Elfkungen» («Король эльфов») и с духовым оркестром на борту. Не хва-

тало только фей! Спокойствие, феи будут позже. От красоты природы и бьющей ключом жизни настроение быстро поднималось.

На следующий день мы не спеша продолжили движение. Поразил мост чудной конструкции с огромным противовесом. Прощай, Трольхетте-канал! Вышли в озеро и остановились на ночёвку в довольно скучном городке Венерсборге. Помотавшись, как медведи-шатуны, по пустынным улочкам, решили скоротать время в соседнем баре за де-

На следующее утро мы не спеша продолжили движение. Поразил мост чудной конструкции с огромным противовесом. Прощай, Трольхетте-канал! Вышли в озеро и остановились на ночёвку в довольно скучном городке Венерсборге. Помотавшись, как медведи-шатуны, по пустынным улочкам, решили скоротать время в соседнем баре за де-



Выпускной везде празднуют шумно



Визитная карточка
Гёта-канала — каскад
из семи шлюзов в Берге

вошли в Гёта-канал. После оплаты и короткого инструктажа начали движение. Сначала было непонятно, зачем при прохождении канала везде рекомендуется работать втроём: один на руле и двое на палубе. Потом разо-

брались: для скорости. Отработали стратегию и пошли. Бывалый вставал на леер и ловко прыгал на стену шлюза. Я подавал ему кормовой швартов, потом бежал на нос и подавал носовой. После этого Даниил прыгал обратно

на «Надежду», и мы стояли уже на носу и корме соответственно. Адмирал решил штурвал никому не доверять.

Надо сказать, использование каналов стоит денег. За прохождение двух каналов было заплачено около тысячи евро. Это немало. Но и не так много, учитывая, что в эту сумму входит не только прохождение шлюзов и разводных и наплавных мостов, но и стоянки в маринах по пути следования, электричество, вода, пользование береговыми туалетами, душами, стиральными машинами и откачка «чёрных» вод (последнее, к слову, можно сделать почти в каждой марине, и мы, конечно же, этим пользовались).

Всё оборудование канала не претерпело серьёзных изменений за почти 200 лет своей истории. Единственная «нанотехнологическая» новинка — это пульта дистанционного управления в руках шлюз-мастеров и гидравлический привод ворот и задвижек. На одном из шлюзов оставили «для антуража» все как было в позапрошлом веке, и наш Бывалый доблестно крутил приводы, чтобы закрыть ворота. Радиосвязь на каналах тоже отсут-



Alm Kotter 64

Длина, м 19,60
Ширина, м 4,80
Осадка, м 1,80
Запас топлива, л 5000
Запас воды, л 3000
Объём септика, л 500
Мощн. двигателей, л.с. 2 × 150

ствует. Везде установлены видеокamеры. Если шлюз свободен — заходи! Если закрыт, постой немного так, чтобы попадать в поле зрения камеры. Тебя заметят и переключат светофор. Никаких докладов от вас никто не ожидает. (Здесь быстренько вспоминаем наши шлюзы! Кому нужны пустые разговоры?!)

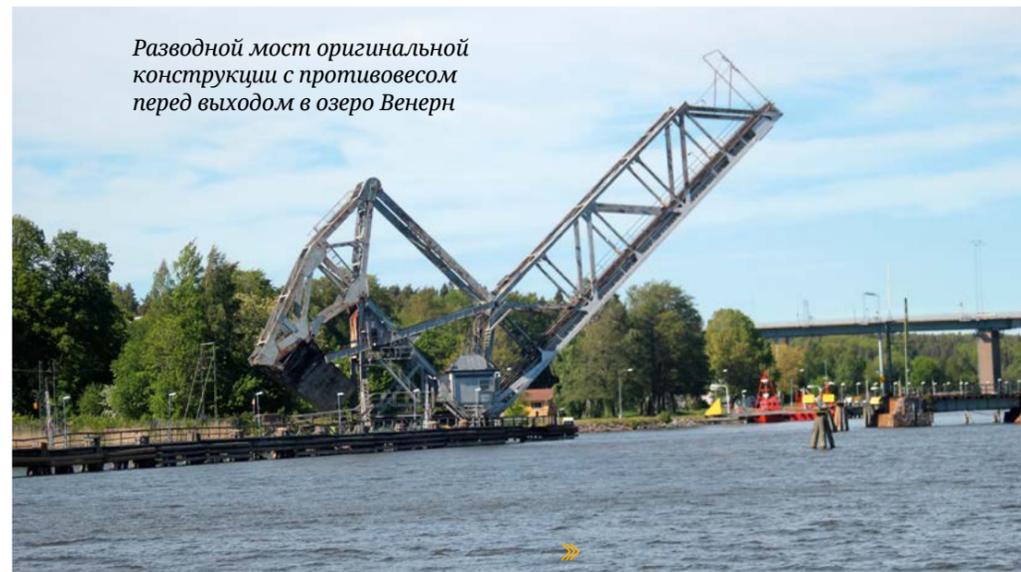
Ещё одной особенностью Гёта-канала является график работы с 09.00 до 18.00. Вы уже догадались, что виноваты профсоюзы? Иногда было очень обидно опоздать на очередной шлюз минут на пятнадцать и остаться ночевать на причале в чистом поле, без даров цивилизации.

Основная часть работающих шлюз-мастерами на Гёта-канале — студенты. Причём девушек намного больше. С осени по весну они грызут гранит науки, а летом работают. И работают по-разному. Буквально на втором шлюзе нам попалась девушка, которая, как говорят в Одессе, сделала нам нервы. То ли она в детстве не наигралась, то ли мстила за разгром под Полтавой... Она начала наполнять камеру и слишком резко подняла одновременно все четыре затворки ворот шлюза. «Цунами» пошла по шлюзу. Кормовой швартов мгновенно порвался со звуком вылетающей пробки от шампанского. Адмирал работой двигателей и подрулок спас положение.

Но в основном всё было нормально, хотя мы на каждом шлюзе с перепуга старались объяснить работникам канала, как нас шлюзовать.

Наше судно своей необычной формой привлекало людей в маринах. Они подходили и интересовались, где оно построено, откуда мы пришли и т. д. Как-то сразу мы поняли, что наиболее удобно отвечать: «Мы с островов Кука» (по флагу регистрации). Обычно после этого все распросы заканчивались: никто в Европе не знает, где они находятся, и, соответственно, не может поддержать разговор.

Пятый день пути стал для нас чёрным днём. На крутом повороте около Форсвика при штормовом ветре нас вынесло на камни. Спокойно! Вспоминаем, чему вас учили в яхтенной школе! Заглушили двигатели и генератор. После проверки корпуса на водотечность и промера глубин завели якорь и



Разводной мост оригинальной
конструкции с противовесом
перед выходом в озеро Венерн



Комплект энергосистем под ключ для катера, спецавтомобиля, загородного дома. Бесшумные дизельные генераторы от 3 до 50 кВт, сертифицированные ведущими мировыми Регистрами и классификационными обществами. Идеально подобранные комплекты подключения воды, топлива, газовыхлопа для вашего максимального комфорта и удобства. Долговечные и мощные аккумуляторные батареи всех типов, зарядные устройства, инверторы, силовая электроника для подключения в единую рабочую систему. Надежность, гарантия от производителя, качество, проверенное временем.

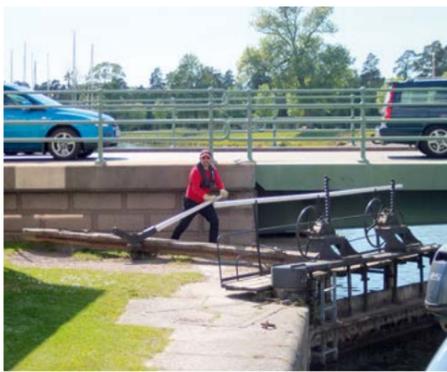


WhisperPower Russia

Россия, Санкт-Петербург,
наб. Обводного канала, 14.
Тел./факс +7 (812) 448-80-27
info@whisper-power.ru
www.whisper-power.ru
www.whisperpower.com



О том, что через канал в Сёдерчёпинге регулярно переплывают зайцы, напоминают дорожный знак и знаменитая скульптурная группа

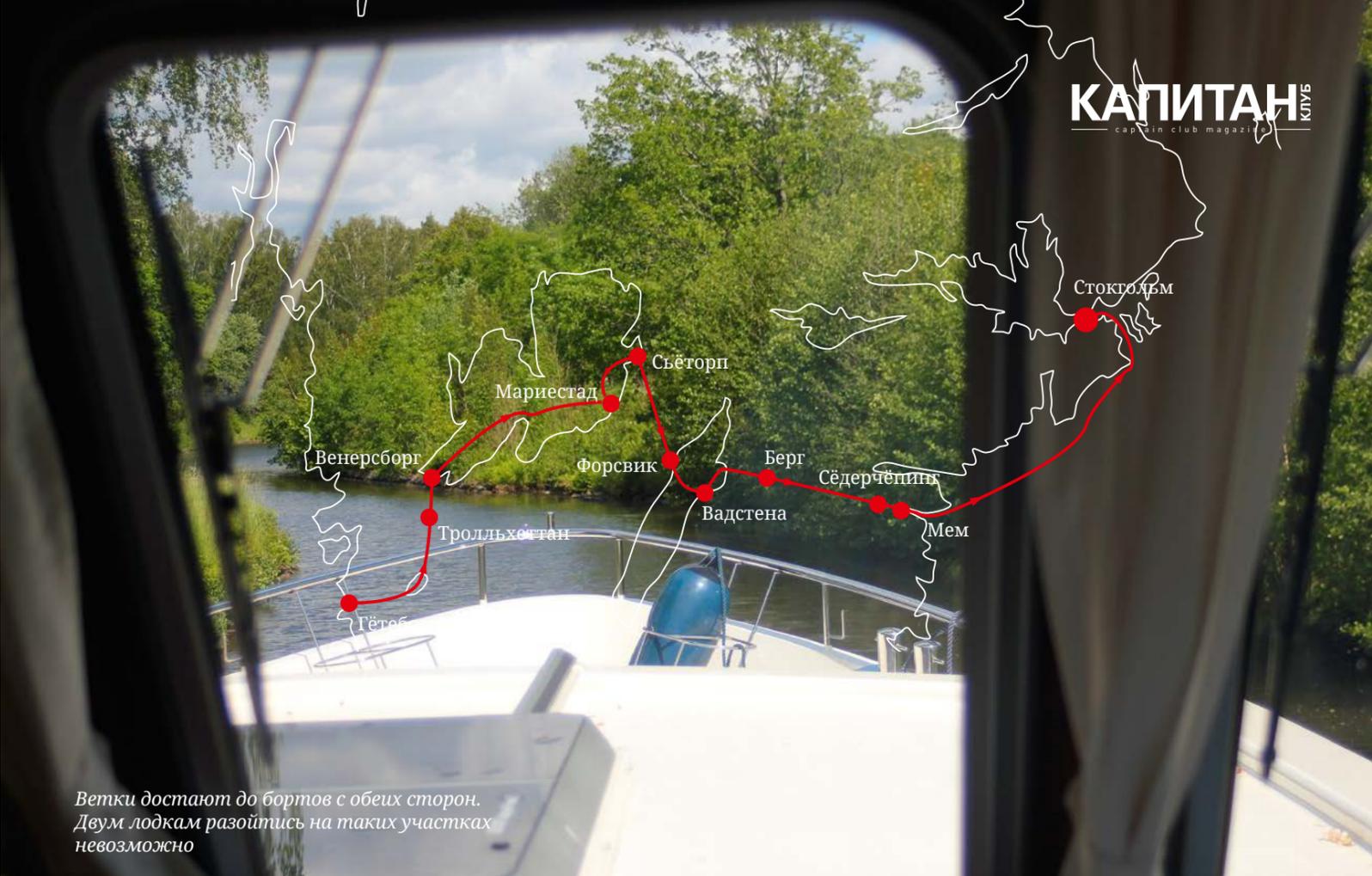


Бывалый вручную закрывает ворота шлюза — точно таким же способом, как бронзовый шлюз-мастер на памятнике в Сёдерчёпинге

швартов на противоположный берег. Сначала пытались снять более безопасными способами, но они не сработали, и пришлось работать машиной на задний ход. Через час снялись. Немного позже, когда мы производили водолазный осмотр, очень порадовались,

что никаких следов на подводной части корпуса не обнаружено. Что было бы, если бы мы шли на пластике?!

Сразу возникает резонный вопрос: как же мореплаватели на парусных судах без двигателей и подруливающих устройств почти два века назад проходили Гёта-канал? Это какими же гигантами судовождения нужно было быть? Как говорил мой учитель истории Моисей Израилевич, ларчик открывается очень просто. Вдоль Гёта-канала проходит



Ветки достают до бортов с обеих сторон. Двум лодкам разойтись на таких участках невозможно

просёлочная дорога, которая является ещё одной достопримечательностью. На самом деле, раньше она была предназначена для буксировки судов лошадиной упряжкой, о чём свидетельствуют многочисленные грабюры прошлого. В наши дни эта дорожка используется для многодневных велосипедных туров. За неимением велосипедов мы гуляли по ней пешком.

На следующий день решили немного отклониться от маршрута и посетить городок Вадстена, что на берегу озера Веттерн. В нём находится средневековое аббатство, окружённое наполненным водой рвом. Яхты стоят прямо перед крепостными стенами. Красота необыкновенная!

Далее канал в некоторых местах сужался до такой ширины, что ветки кустарников по обоим берегам касались бортов! Разойтись двум судам на таких участках нереально, так что одному придётся возвращаться до более широкой части задним ходом. В высшей мореходке мы называли курсантов единствен-

ной группы судоводителей «река – море» болотниками (в отличие от нас, настоящих мореходов!). Не ожидал, что через много лет сам стану лягушатником и камышовцем.

Около городка Берг проходили каскад из семи шлюзов необыкновенной красоты. Я бы назвал это визитной карточкой канала. Ожидая своей очереди, наблюдали, как >>>



Один из сотен разводных мостов. Ширина строго 7 метров, как в шлюзе.



шлюзуются «пассажиры». Шлюзы позволяют принимать суда до 30 метров в длину и 7 метров в ширину. Почти всем пассажирским судам более 100 лет. Те, кто на них трудится, — просто суперпрофессионалы! Тем не менее каждое прохождение Гёта-канала для них — это испытание, и всякий раз после рейса матросы подкрашивают борта. Главная опасность — очень низкая высота бортиков в шлюзах и при прохождении мостов. Кранцы, к которым мы привыкли, ставить бесполезно, так как они не работают. Местные жители используют тонкие деревянные брёвнышки, вывешенные на линиях за борт.

В последний день, 18 июня, мы прошли всего три шлюза. В посёлке Мем нам пожелали счастливого пути. Нас ждал небольшой переход по Балтийскому морю. Позади осталось 9 дней, 65 шлюзов, 400 километров пути, несчётное количество разводных и наплавных мостов и чувство огромной гордости за себя. Мы это сделали! Механик! Рисуи ещё одну звёздочку на фюзеляже!

Пройдя ранее почти все известные каналы мира: Суэцкий, Панамский, Кильский, Коринфский, Портас и другие, — могу уверенно сказать: шведские каналы живописнее и интереснее с исторической точки зрения.

Желающим самостоятельно пройти Гёта-канал чартерная компания канала сдаёт в аренду разнообразные пенишегты, ну и, конечно, вы можете одолеть этот маршрут на собственной яхте. Но хотел бы предостеречь от подобных попыток тех яхтсменов, кто ещё не имеет должного опыта. Особо не рекомендую это делать владельцам больших пластиковых лодок (более 20 м) и людям, вечно куда-то спешащим даже на отдыхе.

Короткий переход по Балтике, ещё два шлюза — и мы ошвартовались в центре Стокгольма, рядом со знаменитой Вассой. По старой морской традиции выпили за «приплызд» (на языке жителей островов Кука) и пошли в город культурно обогащаться.

Спустя 10 дней после прилёта — всё тот же аэропорт Арланда. На вылете другой пограничный офицер также задаёт множество вопросов. Со стороны может показаться, что кредит я всё-таки не отдал. Очередное путешествие заканчивается следующим диалогом: «Что вы делали в Швеции?» — «Проходил на яхте Гёта-канал!» — «А что это?»

Стальные дельфины De Alm ПРОВЕРЕНО ОКЕАНОМ

Alm Trawler 1320 AD



Модель 1320 AD — самая популярная яхта из серии траулерных яхт Almtrawlers. При длине 14 метров в ней удаётся разместить до четырёх кают, не жертвуя ни объёмом топливных танков (2,5 тонны дизеля), ни двумя моторами Heavy Duty. При огромном салоне и просторном флайбридже выходит реальный морской внедорожник с высокой автономностью плавания и просто завидной мореходностью, недостижимой для многих конкурентов. За сорок с лишним лет построены более двухсот корпусов этой модели, и спрос только растёт.

Длина по палубе 13,20 м
Длина наибольшая 14,40 м
Ширина 4,50 м
Осадка по ватерлинии 1,30 м
Надводный габарит с опущенной мачтой 3,50 м
с поднятой мачтой 7,50 м
Водоизмещение 25 т
Материал Сталь кат. «А»
Запас воды 1000 л
Запас топлива 2350 л
Фекальная цистерна 350 л
Дизайн: Otto Brinksma
Проект: Jachtbouw De Alm, Werkendam, The Netherlands
Эксклюзивное строительство и продажи: Jachtbouw De Alm, Werkendam, The Netherlands
Классификация CE-A

Alm Trawler 1600 AD



Модель 1600 AD является крупнейшей из малых траулерных яхт, к которой относится всё сказанное о модели 1320. Эта океанская траулерная яхта, постоянно совершенствующаяся в соответствии с требованиями времени, строится на протяжении многих лет и бороздит воды по всему миру. Одним словом, Alm Trawler 1600 AD — это универсальная, мощная, динамичная и просторная яхта.

Длина по палубе 16,00 м
Длина наибольшая 16,85 м
Ширина 4,85 м
Осадка по ватерлинии 1,40 м
Надводный габарит с опущенной мачтой 3,50 м
с поднятой мачтой 7,50 м
Водоизмещение 40 т
Материал Сталь кат. «А»
Запас воды 1400 л
Запас топлива 3000 л
Фекальная цистерна 550 л
Дизайн: Werner Yacht Design, Volendam, The Netherlands
Проект: Jachtbouw De Alm, Werkendam, The Netherlands
Эксклюзивное строительство и продажи: Jachtbouw De Alm, Werkendam, The Netherlands
Классификация CE-A

Alm Trawler DELFINO 72



Эта новейшая яхта сошла со стапелей нашей верфи этой зимой. Все преимущества 65-й Delfino многократно усилены в 72-й модели — в полтора раза (до 4000 морских миль) увеличена автономность по топливу... Атлантика теперь пересекается повсюду — и вдоль, и поперёк — без необходимости дозаправки... Тихий океан покорно ложится под наш форштевень. Хватило бы человеческих сил для настоящей кругосветки, а яхта на неё рассчитана. Семидесятый проект отличается повышенным комфортом и сверхновыми технологиями в самом роскошном исполнении.

Длина по палубе 20,95 м
Длина наибольшая 22,50 м
Ширина 6,20 м
Осадка по ватерлинии 1,75 м
Надводный габарит с опущенной мачтой 5,00 м
с поднятой мачтой 7,75 м
Водоизмещение 85 т
Материал Сталь кат. «А»
Запас воды 4000 л
Запас топлива 17900 л
Фекальная цистерна 1500 л
Дизайн: Werner Yacht Design, Volendam, The Netherlands
Проект: AZZA Yachting Belgium, Wilrijk, Belgium
Эксклюзивное строительство и продажи: Jachtbouw De Alm, Werkendam, The Netherlands
Классификация CE-A

Alm Trawler DELFINO 65



Эти корабли — развитие прославленной линейки экспедиционных яхт верфи De Alm с легендарными корпусами её кругосветной серии Delfino, ставшей почти эталоном моторных яхт для настоящих океанских экспедиций. Основа успеха этих яхт — совершенная гармония форм, длины, динамичности и элегантности. Будем рады выслать вам DVD с фотографиями десяти построенных в последние годы судов этой серии.

Длина по палубе 19,95 м
Длина наибольшая 21,65 м
Ширина 6,20 м
Осадка по ватерлинии 1,75 м
Надводный габарит с опущенной мачтой 4,95 м
с поднятой мачтой 7,50 м
Водоизмещение 70 т
Материал Сталь кат. «А»
Запас воды 3600 л
Запас топлива 11900 л (в 4 танках)
Фекальная цистерна 1000 л
Дизайн: Werner Yacht Design, Volendam, The Netherlands
Проект: AZZA Yachting Belgium, Wilrijk, Belgium
Эксклюзивное строительство и продажи: Jachtbouw De Alm, Werkendam, The Netherlands
Классификация CE-A



Мы рады пригласить вас в Дюссельдорф с 23 по 31 января 2016 года на стенд верфи De Alm
Для связи: +7 (926) 611 56 86 — представитель верфи De Alm Александр Рыскин

Торговый дом
«Настоящие корабли»
+7 (926) 611 56 86
korabli@korabli.ru
www.korabli.ru

Alm Trawler DELFINO 57



Alm Trawler DELFINO 87



Alm Trawler DELFINO 90



Alm Cutter 1760

