Как мы перегоняли катер «Ярославец» с Вятки на биостанцию МГУ

Среди пристрастий, какими меня заразил отец, было романтичное, в духе Джозефа Конрада, увлечение морем и бороздящими его судами.

Фарли Моуэт «Лодка, не желавшая плавать».

Предыстория

**«Ярославец».** Распустив с носа седые усы и оставляя за кормой пенистый след, по воде бежит средних размеров катер, 36-тонный вспомогательный, он же рейдовый («РК») катер военно-морского флота (проект 376), который его создатели назвали «Ярославец». Его до сих пор довольно часто можно встретить на реках и озёрах нашей страны. Движущийся полным ходом, этот кораблик выглядит до такой степени слаженным, надёжным и уверенным в себе, что многие люди на берегу невольно оборачиваются и вглядываются в него. Катер был спроектирован ещё в середине прошлого века, после войны, и оказался настолько счастливым, что выпускался десятки лет в самых разных вариантах. Как всякая удачная, человеком созданная конструкция, кораблик красив. Приподнятый, с горбинкой нос, слегка седловатая палуба и небольшая, спускающаяся к корме надстройка. Выглядит всё это до того заманчиво, что хочется немедленно оказаться на борту. А что там, внутри? В самом носу в палубу вделан тяжёлый люк, ведущий в четырёхместный кубрик. Там устроены две двухъярусные койки и втиснуты рундуки для вещей. В надстройке спереди ходовая рубка. А за ней по правому борту тяжёлая дверь и внутри два трапа: направо, в нос, спуск ведёт в камбуз и кают-компанию (в некоторых вариантах в этом месте располагается грузовой трюм, тогда в палубе прорезается ещё один большой люк и монтируется грузовая стрела), а налево – в машинное отделение. Главный двигатель 3д-6 развивает 150 лошадиных сил, и ещё бывает дизель-генератор на 8 киловатт. С кормы по трапу можно спуститься в пассажирское отделение, невысокое помещение с двумя рядами сидений по бортам. А по левому борту размещается гальюн, одновременно служащий и умывальником, и душевой кабиной; и крошечная радиорубка. Надстройку венчает верхний ходовый мостик, где тщательно укрыты брезентом штурвал, сирена и мощный прожектор. По переговорным трубам отсюда можно связываться с рубкой и машинным отделением. И ещё одна деталь: на носовой палубе приварен странный круг, на котором в случае нужды можно закрепить зенитный пулемёт.

Все эти особенности конструкции отложились в памяти навсегда. Наверное, кому-то они неинтересны, но в любом случае для дальнейшего чтения полезно представлять себе, о каком судне идёт речь.

Именно такое судёнышко, получившее гордое название «Научный», оказалось в распоряжении биологической станции Московского университета на Белом море ещё в шестидесятом году двадцатого века. Потом его сменил точно такой же новый «Научный», но век кораблей не безграничен, и к концу 80-х годов, спустя почти двадцать лет, и этот катер стал стареть. Без собственного флота морская биостанция, тем более, если она расположена на полуострове, вдали от сухопутных дорог, обойтись никак не может. Но вот вопрос: «А какой флот ей нужен?» – достаточно сложен, и ответить на него однозначно трудновато. Одним из тех, кто занимался этой проблемой, был Андрей Дмитриевич Лукин.

**Лукин, снабжение.** Лукин обитал в комнате с надписью у входа «ББС МГУ». Эта небольшая комнатка находилась на пятом этаже биологического факультета в самом конце кафедры зоологии беспозвоночных. Андрей – ярко выраженная сова – появлялся на работе часов в двенадцать, но сразу развивал бурную деятельность. Мало того, что через его руки проходило научное и учебное оборудование, техника, снабжение строительства, флота и так далее, так ещё и всю эту работу приходилось планировать на годы вперёд, потому что такая была неповоротливая система в стране. Поэтому Андрей Дмитриевич занимался и перспективами. Получалось, что всё будущее состояние биостанции находилось в его руках.

Кстати, в этой комнате, помимо Андрея постоянно обитала ещё Ольга Ильинична Чибисова, замечательная женщина, открывшая красоты беспозвоночного мира многим и многим школьникам (в том числе и автору), но не имевшая к собственно биостанции никакого отношения. А остальные сотрудники то приезжали, то уезжали, а летом, как правило, пребывали на Белом море. Зато зимой там иногда становилось шумновато и тесновато. Когда я приезжал в Москву в командировку, мы с Лукиным теснились за его столом и строили воздушные замки, заниматься одной рутиной мы не умели. В частности, совершенно всерьёз обсуждали возможность доставки грузов с помощью дирижаблей вместо наземного транспорта, парусных кораблей для научных и учебных целей и тому подобное. По поводу парусного корабля мы даже затеяли переписку с Николаевским судостроительным заводом. И вдруг в один прекрасный день замаячила возможность посадить наши замки на твёрдую землю. Через кого-то из ребят из стройотряда какими-то окольными путями нам (то есть представителям ББС) организовали встречу с проректором университета по хозяйственной работе Дунаевым. Старая советская бюрократическая практика означала, что уж если тебя большой начальник примет, то что-нибудь обязательно даст. Тесная, но весёлая комната загудела. Чего только мы ни намеревались просить! При этом Ольга Ильинична, человек очень добрый и с развитым чувством юмора, постоянно весьма едко комментировала наши планы.

Но перед самым знаменательным походом наш директор, вечно озабоченная Нина Леонтьевна Семёнова, сказала:

– Давайте договоримся, на чём будем стоять до конца, если вдруг во всём откажут.

И весь коллектив дружно решил, что без нового «Научного» из кабинета уходить нельзя. Так и вышло. Когда Семёнова, Лукин и Лебедев раскрыли перед Дунаевым радужные перспективы биостанции, а заодно и её острейшие проблемы, то он с явным удовольствием выслушал нашу напористую, полную воодушевления речь, однако сказал, что может помочь только в самом – самом. Так биостанция осталась без парусника и дирижабля, но получила 85 тысяч рублей для покупки посудины типа «Ярославец», строившейся на Сосновском судостроительном заводе в Кировской области. Очень скоро с завода сообщили: «Приезжайте, забирайте», и надо было срочно решать, кто и как будет переправлять покупку на Белое море.

**Экипаж.** До сих пор я уверен, что лучше было бы набрать экипаж для перегона из своих моряков. Сейчас трудно судить, почему Нина Леонтьевна приняла другое решение. Но как вышло, так вышло. В результате капитаном перегона взяли постороннего человека из Кандалакши, из кандалакшского порта, что чуть было не привело к трагедии, зато весьма увеселило нашу прогулку. Некто Анисимов незадолго перед этим отличился тем, что стукнул о камни похожую посудину при подходе к родному, давно знакомому причалу. А ещё вроде как участвовал в перегоне какого-то корабля из Астрахани на Белое море. Как выяснилось позже, именно «вроде как», так как он лишь следил за швартовыми, путешествуя под бортом сухогруза.

А механиком пошёл Валерий Леонидович Мардашов, и про него надо хотя бы пару слов сказать. Мардашов работал бессменным механиком на «Научном», а потом выучился и на судоводителя. Каждую весну Валера и его брат Сергей, который числился на том же корабле капитаном, приезжали в посёлок очень рано, задолго до начала навигации, когда вокруг ещё лежал снег. Первые дни они пили водку, слушали песни Высоцкого и разные местные новости, накопившиеся за зиму, а потом выходили на берег и целыми сутками копались в своём дорогом корабле: чистили его, красили, чинили, готовили к спуску. Не всегда у них всё шло гладко, катер год от года старел, но, тем не менее, за все годы знакомства и дружбы я просто не припомню случая, чтобы хоть что-нибудь там ломалось во время рейса. В свободное время Валера часто пропадал в недрах машинного отделения и вылезал оттуда чумазый и озабоченный. Он вообще всегда выглядел мрачноватым и настороженным, любил поворчать: «Наберут на флот детей, ни нырять, ни плавать». Наверное, года за два до описываемых событий Валера женился, и это несколько изменило его характер. Сначала мужики похохатывали, видя, как он поливает из лейки цветочки перед крыльцом, а потом привыкли. Насколько можно судить со стороны, в роли главы семьи Валерка оставался примерно таким же, как и в роли капитана.

Третьим членом экипажа стал Демченко, которого из-за молодости и простоты характера все вокруг звали просто Женька. Он, как и многие наши моряки, был родом из Петербурга (а тогда ещё Ленинграда), и работал на биостанции капитаном на маломерных судах. Он прошёл выучку в подводном флоте и отличался лёгким юмором и спокойствием в любой ситуации. Четвёртым в экипаж напросился я. Дело в том, что мой отец необыкновенно любил водную стихию и всё, что с ней связано. И передал эту любовь всем четырём сыновьям. А тут такое событие, которое никак нельзя было упустить. Я даже представить себе не мог – перегонять катер! Через полстраны! Это не то, что на надувнушке с самодельным парусом пересечь Рыбинское водохранилище.

*Автор познакомился с катером РК почти за двадцать лет до описываемой истории, ещё в юности. В начале июня1971 года Николай Андреевич Перцов, бессменный Директор биостанции с 1951 и до 1987 года,встречал на железнодорожной станции Пояконда первую в том году группу студентов, и с ними двух школьников. Дальнейший путь шёл по морю, и как раз на тогда ещё совершенно новым «Научном». Одному из школьников он доверил штурвал – наверное, такие были просящие глаза. За лето мне удалось ещё несколько раз постоять за этим штурвалом.*

**Встреча.** Дальше было интересно. Собственно с этого завода в Сосновке приключения и начались. Анисимов и Мардашов приехали за кораблём, а забирать нечего. Советская промышленность к этому времени работала весьма своеобразно. В дефиците было абсолютно всё, поэтому потребители готовы были получить нечто, пусть недоделанное, но хоть примерно похожее на то, что требуется. Остальное доводили до ума своими средствами. А заводчане, может, и рады были бы произвести какое-нибудь хорошее изделие, да только возможности никакой не было. Все силы уходили на доработку поступавших от смежников деталей. К этому все были готовы, но на нашем корабле было столько недоделок, что ни о каком выходе с завода и речи не могло быть. Ребята ходили, проверяли, ругались, и дней через пять-шесть основное удалось исправить. В результате из крупных недостатков осталось два: не работал компас, и серьёзно барахлило рулевое управление, но с этим пришлось смириться. Компас они отказывались менять категорически, дескать, в каком виде к ним он поступил, в таком виде его и поставили, и за ремонтом надо было обращаться к смежникам. А рулевое во время пробной циркуляции вроде как заработало, и заводчане наотрез отказались ещё хоть что-нибудь переделывать.

Как раз к этому времени и мы с Женькой в Сосновку приехали. У этого заводика была ещё одна особенность: он считался военным. Поэтому пропуск на него надо было оформлять чуть ли не за неделю. Для нас с Демченко времени уже не было, и мы решили, что Анисимов и Мардашов подцепят нас, причалив где-нибудь в стороне от заводской территории. Однако за то время, что оформлялись последние документы, мы спокойно берегом реки прошли к причалам и оттуда внутрь зашли. И никто нас не остановил. Я впервые видел судостроительный завод, это впечатляло. В сборочном цехе куски корпусов сваривают. Люди маленькие, а корпуса кажутся огромными.

И вот, если считать по Нострадамусу, то в предпоследний, 73-й год существования Советского Союза или, что для этой истории куда мене важно, в 1990-й от Рождества Христова, в середине сентября, нам отдали швартовы и пожелали счастливого плавания.

Сосновка – Казань

Первые приключения

Городок Сосновка вместе со своим заводом находится на Вятке. Эта река вполне судоходная, но она никак не может похвалиться большой шириной даже в устье, перед впадением в Каму. И виляет довольно недурно. Мы все привыкли к морю, и поэтому поначалу казалось, что тут вообще негде плыть. В первые минуты нашего путешествия мы по очереди пытались научиться поворачивать, следуя за изгибами судового хода. Женьке и мне это удалось лучше других, да мы и тренировались дольше всех – ведь стоять за штурвалом было нашей главной обязанностью. У Валеры тоже что-то выходило, но Анисимов так и не смог справиться с управлением. Для этого нужно было иметь хоть немного чуткости и тонкости. Рулевая система, которую собрали на заводе неизвестно из чего и с единственной целью – как можно скорее продать, не терпела никаких резких движений. Суть была в том, что в какой-то момент штуртросы внезапно ослабевали, и возникало крайне неприятное чувство, что ты уверенно схватился за воздух; что штурвал никаким образом не связан с кораблём. А если начать вращать штурвал, намереваясь, скажем, принять «право на борт», то реакция у катера была потрясающая. Он в ответ сначала долго думал, правильно ли всё понял, а затем рвался выполнять команду со всей ретивостью только что вступившего в строй новобранца. Непроизвольное резкое возвращение штурвала назад вызывало крутой разворот катера в обратную сторону с наименьшей циркуляцией, то есть почти на месте. Зато, если удавалось работать осторожно и вежливо, то вполне можно было добиться послушания. Беда в том, что такая работа держала рулевого в постоянном напряжении, и это продолжалось до самого конца рейса.

С неисправным рулевым управлением как-то ещё можно было бороться. Но у нас было и ещё нечто. Во-первых, компас на катере был с юмором, он упорно указывал только одно направление – на Белое море, куда бы мы ни поворачивали. Мы над этим весь перегон посмеивались; но шутки шутками, а ведь в случае отсутствия видимых берегов и карты (а именно так и случалось, и не раз) этот недостаток мог серьёзно осложнить попытки добраться туда, куда хочется.

Во-вторых, ни у одного из членов экипажа не было прав. То есть не совсем чтобы не было, как раз у всех четверых имелись судоводительские документы, но по разным причинам для хождения по рекам (а не по морю), и именно на посудине такого типа, они не годились. Это вызывало серьёзные опасения и заставляло избегать крупных пристаней, где возможна встреча с речными властями и проверка документов.

В-третьих, Мардашов ухитрился заправить соляркой все **(все!)** ёмкости, какие сумел. Для него главным было заботиться о двигателе. Очевидно было, что предстоят трудности со снабжением, ну он и придумал такой выход из положения. В результате мы остались без запасов пресной воды и, соответственно, лишились умывальника и, главное, гальюна. Без умывальника можно себе представить ежедневное жизнеобеспечение, но без гальюна трудно. Причаливали мы редко, берег, как правило, был рядом (то есть мы хорошо смотрелись с близких берегов); да и вообще, манипуляции на корме были, по сути, опасны для жизни, особенно в волну. (А куда денешься?)

А в-четвёртых, по какой-то совершенно непонятной причине, у нас были карты, но не на весь путь. Основная карта начиналась от Казани. И где эта Казань?

Первая ночёвка вышла чудесной. В сумерках подошли к дебаркадеру с надписью «Чистополь», причалили и переночевали. Чистополь – это небольшой город на Каме, и вокруг всё действительно казалось чистым и уютным. Начало любого дела получается всегда немного нервным и напряжённым, но к концу того первого дня мы вошли в ритм и успокоились. Всё шло хорошо.

Дальше мы рассуждали примерно так. Вниз по Каме идём вдоль правого берега, и справа по борту оставляем красные бакены. Там, где Кама закончится и начнётся Волга, должен стоять полосатый бело-красный бакен, и с этого места по правому борту следует оставлять белые бакены, означающие левый берег. Ну а там скоро, наверное, и Казань.

Ха-ха. «Гладко было на бумаге». На деле низкие берега стали быстро расходиться в стороны и исчезать в дымке. Вроде и тумана нет, но на небе светлая муть вместо солнца, а вокруг дымка, и видимость сильно ограничена. Мы натыкались на самые разные бакены, и большие и маленькие, и разных цветов, которые означали какие-то вспомогательные фарватеры, ведущие неизвестно куда. Короче, очень скоро мы полностью потерялись в бесконечном разливе в камском устье. Одно могу сказать: тогда, на второй день пути, нам очень и очень повезло – ветра не было. Полдня прокрутившись в полной неизвестности, переходя от бакена к бакену, мы, в конце концов, нашли какой-то берег. По нему и пошли. Как выяснилось позже, мы пошли в Астрахань. Другими словами в Каспийское море вместо Белого. Если кто-нибудь будет это читать, не спешите смеяться, а посмотрите на карте, как сливаются Кама и Волга, и вы поймёте, что мы имели право на ошибку.

Совершенно очевидно, что одиночная веха или бакен, или буй, если они торчат среди необозримого водного пространства, не могут служить никаким ориентиром. В море вешки привязывают к сторонам света: «Оставь меня к северу!» сообщает вешка в виде рюмки («на севере много пьют»); «Оставь меня к югу!» кричит вешка в виде зонтика («на юге жарко»). На реке ориентиры привязывают к берегам и принятому направлению течения. Красный бакен означает правый берег, а белый бакен – левый. Всё очень просто. Да в том-то всё и дело, что мы двигались вниз по течению, а думали, что идём вверх. Ничего хорошего из этого получиться не могло, и не получилось. В глубоких сумерках мы оказались посреди главного судового хода, совершенно не подозревая этого, а к нам быстро приближался пассажирский теплоход. Огромное четырёхпалубное сооружение, выбрасывая яркий свет и музыку в наступающую темноту, надвигалось на нас. Была моя вахта, я стал отворачивать вправо и мог бы отвернуть, поскольку плавные повороты мы научились делать уже довольно свободно. Но штурвал вдруг засопротивлялся, а под сильным нажимом в нём явно что-то чрезвычайно напряглось. Так напряглось, что вот-вот сломается. Я порядком струхнул и замер (какие-то несколько секунд, но почти до ужаса). А потом, убедившись, что мы, хотя и в крайне опасной близости, но расходимся с «пассажиром», зажал штурвал и ждал. (Капитан, побелев, кричал: «Правее, правее!») И только когда опасность миновала, объяснил ребятам, что штурвал заклинило. Чтобы не мешать другим судам, мы нашли бакен, бросили возле него якорь и стали чиниться.

Несмотря на отсутствие карты, мы явно чувствовали, что заблудились. Да ещё этот бакен вроде как не на месте. (Бакен-то как раз был на месте, на своём.) Надо было как-то определяться.

У нас на корабле была УКВ радиостанция. Устроена она так, что слышны переговоры километров за десять – пятнадцать вверх и вниз по реке. Но чем ближе твой визави, тем громче ты его слышишь. И всё-таки, для избегания ошибки, при вызове принято было называть название судна. И слышно было, например:

- Кострома, Кострома, ответь Новороссийску!

- Слышу тебя, Новороссийск, слышу. Приветствую тебя, Иван Иваныч!

Наш Анисимов, видя в полутьме проходящий мимо сухогруз, но, не разглядев его названия, взял трубку и спросил: «Далеко ли Казань?» Эфир затих. Надолго. Потом кто-то умный спросил:

-А кто Вы и где Вы находитесь?

-Да вот мы идём в Казань из Чистополя, из Камы, а Казани всё нет и нет, – снова молчание, слышен чей-то далёкий хохот, и вновь голос:

- А давно из Чистополя вышли?

- Ещё утром.

- Вы какой-нибудь бакен видите?

-Да.

-Подойдите к нему и прочитайте его номер.

Что мы и сделали. Осветили прожектором торчащий недалеко бакен и разобрали номер. Когда мы озвучили номер бакена в эфире, нам радостно сообщили, что мы уже почти в Ульяновске. Речники – народ вежливый. Они обозначили сухогруз, приближающийся снизу, и предложили следовать за ним. Глубокой ночью, а скорее почти под утро, мы прошли хорошо освещённую Казань, но швартоваться не стали из-за тех же документов, а нашли тихий причал где-то подальше от города.\*

\*Лет двадцать спустя после этого похода мне случайно довелось проехаться в кабине фуры с дальнобойщиком. К тому времени грузовики тоже уже были оборудованы УКВ радиосвязью. Так вот, в эфире стоял такой беспредельный мат-перемат, подначки и откровенное хамство, что мне было стыдно слушать. То ли в 90-х годах нравственность ещё сохранялась в людях, то ли моряки и речники на голову выше дальнобойщиков, но ни одного грубого, да даже просто невежливого слова из рации не прозвучало за весь тот переход.

Казань – Рыбинск

Продукты, топливо, туман

И не без приключений

Великая страна разваливалась на глазах. Продукты попросту исчезали. В магазинах везде огромные очереди. Да беда не только в очередях; так-то, если сильно захочешь, можно и в очереди постоять. Дело было в том, что всё больше и больше товаров продавалось со всякими ограничениями. Или по карточкам, или местным жителям по паспорту, или «два батона в одни руки!» Бывало, что их вообще раздавали на работе через профсоюз. Мы выехали из этой Сосновки практически без запасов. И вот причалили в деревне, и это была середина сентября, самое время собирать урожай. Поэтому я очень уверенно отправился по домам.

На деле оказалось, что деревенские жители отказывались брать деньги и отдавать урожай. Всё было припрятано. Картошку всегда можно будет обменять на другие товары, а деньги уже всерьёз начали обесцениваться. Только проявив невероятное красноречие в описании нашего бедственного положения («Падая от голода, перегоняем катер за Полярный круг!»), удалось уговорить одну тётку, и она снабдила нас мешком разных овощей. ( «Уходи, пока муж не вернулся, а то отберёт».) Удалось выпросить и чего-то мясного. Интересно, что в этом месте на Волге сходятся границы трёх республик, и, хотя ни де-юре, ни де-факто они не видны, местные жители чётко знают, где деревня татарская, русская, чувашская или марийская. И знают, где люди богаче живут, а где беднее, и у кого что можно купить.

Кому-то из двух матросов надо было становиться на камбуз. Женька по этому поводу выразился примерно так: «Я готов варить, но есть вы это не будете». А я был рад, что мне пришлось заниматься камбузом. Стоять вахту интересно, но тяжеловато. А после вахты? Никакого разнообразия. Можно только забраться на мостик и разглядывать берега. А тут появилось увлекательное занятие, ведь из-за недостатка продуктов приходилось всё время фантазировать, изобретать нечто новое и вкусное. А, кроме того, камбуз был прекрасно оборудован. На старом «Научном» плиту приходилось топить дровами, а тут везде электричество.

Весь путь от Казани до Нижнего прошёл достаточно монотонно. Запомнился только сильнейший туман в районе Чебоксар, задержавший нас на целых полдня. Необыкновенно интересно сидеть в разбавленном молоке и слушать гудки со всех сторон. А если гудело и вовсе рядом, то мы весело отвечали. Локатора у нас, разумеется, не было, поэтому мы никого не видели и двигаться не могли.

Да ещё Чебоксарская плотина со свежим, почти белым бетоном, самая новая на Волге. Плотина эта, как мне кажется, абсолютно никчёмная, ненужная, и даже вредная. Её построили, потому что в стране царил своеобразный ведомственный рэкет. Ведомство, сумевшее выбить в правительстве деньги для себя, процветало за счёт остальных. К счастью, у кого-то хватило ума не наливать получившееся водохранилище доверху. В результате древний Макарьевский монастырь, хоть и окружённый водой и отгороженный валом, сохранился. Более того, его красиво подсветили со всех сторон. Возле этого монастыря начиная с Ивана Грозного, с тех пор, как путь по Волге стал свободным, проходила знаменитая макарьевская ярмарка. Здесь, на средней Волге встречались европейские купцы со среднеазиатскими, Север с Югом, Запад с Востоком. В 19 веке ярмарку перенесли в Нижний Новгород. И кстати, в Нижнем Новгороде, а тогда ещё в Горьком, где находилось управление Волжским пароходством, нам просто необходимо было заправляться. Продуктами и топливом.

С топливом улаживал дело капитан. Он ходил к какому-то начальству с бумагами и добился того, что нас пустили к заправке, где мы опять залились соляркой до жвака-галса\*, то есть по самую крышу рубки. А вот за продуктами отправили меня. Какую чушь нёс я начальнику плавмагазина, сейчас, конечно, не припомнить, но чем-то я его тронул и получил заветную бумагу «выдать». Теперь шансы добраться до Белого моря сильно возросли.

\*Жвака-галс – это специальное устройство, которым конец якорной цепи закрепляется в цепном ящике. В переносном смысле означает «до предела» или «дальше некуда».

Выше Нижнего Новгорода, другими словами выше слияния с Окой, и вплоть до плотины в Городце Волга становится очень узкой. Не знаю как сейчас, а тогда река была забита судами. Всевозможных размеров грузовые и пассажирские посудины шли и вверх и вниз, а между ними шныряли «Ракеты» и «Метеоры» на подводных крыльях. Опять была наша с капитаном вахта. Я, зная непростой характер нашего катера и откровенно опасаясь встречных и попутных судов, держался правой по ходу кромки фарватера и шёл от бакена к бакену. Анисимов несколько раз приказывал держаться ближе к середине, а я всё пытался его убедить в том, что глубина здесь более чем достаточна, а вилять между судами с нашим штурвалом опасно. Его можно понять: незадолго до этого он ткнулся в камни в Кандалакше и, обжёгшись на молоке, дул на воду. Понять можно, но того, что он сделал дальше простить нельзя, именно потому, что он отвечал за переход. Анисимов прекрасно знал, что справляться с управлением катера так и не научился, тем не менее, взял штурвал в свои руки … и принял лево на борт. Катер, понятное дело, шёл прежним курсом. Анисимов ещё крутнул штурвал – и мы почти мгновенно стали поперёк реки, перекрывая судовой ход. Штурвал в обратную сторону, и мы уже снова несёмся направо, на берег. Мы все вчетвером были в рубке, и все четверо понимали, что это мотание просто так уже не остановить, надо срочно сбавлять ход до малого и очень - очень осторожно входить в нужный режим. Капитан тоже знал, что нужно делать, тем не менее, в каком-то азарте или упрямстве вновь закрутил штурвал, и мы опять пошли поперёк реки, и выскочили на судовой ход прямо под форштевень встречного сухогруза. Тут уж все заорали: «Ничего не делай! Успеем!» Проскочив под самым носом самоходки, мы сбросили ход и тихо ткнулись в песчаную отмель. Похоже, что взмок не только я, прошло время, прежде чем отпустило и смогли дальше двигаться.

После этого мы поменялись составом вахт: Женька стал с капитаном, а я с Валеркой. И это было правильно, Демченко гораздо легче меня мог подчиняться. Но и у него капитан ещё дважды насильно забирал управление, и оба раза это кончалось авариями, причём второй раз авария случилась настолько серьёзная, что чуть было не привела к концу путешествия. Но обо всём по порядку.

В Городце мы долго ждали шлюзовки, и успели пройтись по красивому старому городу. Городец известен тем, что здесь вроде бы скончался Александр Невский, да ещё городецкой росписью по дереву. Даже просто проходя по оставшимся старым улицам, чувствуешь обаяние позапрошлого века, которое сохраняется в памяти годами. В России, начиная с Екатерининских времён, в провинцию рассылали альбомы с образцами фасадов. По ним и надлежало строить. И какие это были фасады! А в середине двадцатого века изобрели новое чудище – железобетонные джунгли и принялись калечить города по всей стране.

Выше плотины вошли в Горьковское водохранилище, которое не оставило никаких воспоминаний; так, не совсем река, но и не море. Вообще Волга из-за этих бесчисленных никчёмных плотин постепенно превращается в цепочку гниющих прудов. Когда мне с семьёй через несколько лет пришлось покинуть Белое море, то мы бросили якорь в домике на берегу этой великой реки недалеко от города Углича, и с тех пор я каждое лето с ужасом смотрю, как рыба гибнет, вода зацветает, а берега превращаются в болото.

Но вот Волга внезапно сузилась, и вокруг пошли красивые холмы в районе Кинешмы. И какие места! По правому борту, не так уж далеко от реки, усадьба Щелыково, где жил Островский. А слева – крошечный городок Плёс. И Левитан.

Так как-то незаметно, незаметно мы уверенно продвигались на север и под ровный шум дизеля подошли к Костроме. И тут Валера, окидывая задумчивым взглядом раскинувшийся город, вдруг сказал:

– А я ведь здесь родился, – помолчал и добавил. – И у меня здесь тётка живёт.

Эти слова вызвали заметное оживление в экипаже.

– И ты до сих пор скрывал?!

– А помнишь адрес?

– Никакого адреса я не помню, но дом по памяти найду.

Тут капитан приказал немедленно швартоваться, и Мардашов с Демченко пошли искать тётку. Дальше я напишу то, что помню из Женькиного рассказа:

«Мы достаточно уверенно нашли нужный дом, оттуда вышел мужик средних лет, и после взаимных расспросов выяснилось, что это Валерин двоюродный брат. Тётка же в это время была где-то в городе. Братья заново познакомились, выпили за встречу, после чего брат выдал самогону, сала и ещё массу домашних заготовок. Когда ребята уже вышли за калитку с кучей банок и пакетов и попрощались, брат вдруг закричал:

– А вон и тётка идёт.

– Да мне уже не надо, – ответил Валерка».

Это был единственный случай, когда мы пили спиртное за ужином; да и стоило отдохнуть. Поскольку управлять катером в нетрезвом состоянии никто не собирался, то и заночевать дружно решили на этой уютной пристани на окраине Костромы. На следующий день, вероятно, мы вышли очень поздно, поскольку, пройдя крупный город Ярославль без остановки, дошли только до Тутаева. В Тутаеве снова разладилась рулевая система, причём настолько, что и причалить никак не удавалось. Трижды заходили к пристани и каждый раз мимо. Вечером Валера что-то снова разбирал и опять собирал. И на этот раз вроде до чего-то там докопался. Рулевое до самого конца работало безобразно, но хоть как-то работало, и по этому поводу мы больше не останавливались и ничего не чинили.

Ну, а от Тутаева очень быстро дошли до Рыбинска, поднялись в огромном шлюзе в Переборах, что на окраине Рыбинска, и оказались в море. И снова без карты.

Рыбинск – Череповец

Шторм

Тут я немного отступлю и сделаю остановку, и ничего страшного, так как и поход наш в этом месте тоже притормозился.

Да, местные жители Рыбинское водохранилище зовут морем. И их можно понять: другой такой огромной лужи в центре европейской России нет.

Что до меня, то познакомился я с этим морем ещё в раннем детстве. На восточном берегу водохранилища, в деревне Волково был когда-то стационар лаборатории лесоведения. И там работал друг и однокурсник отца, Александр Яковлевич Орлов. Несколько раз летом мы там отдыхали. Там прекрасный лес, где мы строили шалаши, а ещё шикарный песчаный берег и лодки – куча удовольствия для мальчишек. А на западном берегу, в Борке, в институте биологии внутренних вод работал другой друг и однокурсник, Борис Аронович Вайнштейн. Один раз друзья отправились на лодке с допотопным одноцилиндровым мотором в гости из Волкова в Борок. Нас, детей, разумеется, не взяли, но мечта – пересечь водохранилище – осталась. И вот, имея за плечами восемнадцать лет от роду, я пристроил самодельную мачту и парус к надувной лодке и отправился от станции Волга прямо в Пошехонье. Старшие мои братья ходили там и раньше, но мне никак не удавалось. Брат меня предупредил: «Имей в виду, за Шуморовым – море!» (Шуморов – это большой остров там, где Волга впадает в Рыбинку.) Тот занятный переход кончился успешно, но нрав этого своеобразного водоёма я запомнил на всю жизнь. А вот остальные члены экипажа понятия не имели о том, что нас ожидает впереди, и растолковать я им этого не мог. А карты, повторяю, не было.

Итак, мы покинули гостеприимный шлюз и пошли вперёд, руководствуясь судоходной обстановкой. Но ничего хорошего это не сулило, потому что был просто жуткий ветер, да ещё дождь, и берега и справа, и слева, и с кормы, вообще все, скрылись сразу. Каким-то образом это безумие окончилось благополучно. Сначала всё шло неплохо. Женька крутил штурвал, капитан глядел вперёд. Валерка по своей привычке ковырялся где-то в недрах машины. А я стоял и запоминал, куда дует ветер, чтобы суметь вернуться. Берега скрылись во мгле, буи стали попадаться реже. Первый и второй нашлись легко, а потом… один скрывается за кормой, а следующий едва возникает из мглы по носу. Валять стало страшно. Мардашов поднялся в рубку и спросил:

– Вы что творите? Там в камбузе всё разлетелось.

Тут сквозь струи дождя возник корпус встречного огромного буксира. Анисимов поднял трубку и спросил: «Как идти в Череповец?»

Самое интересное, что нам пытались что-то объяснить, а затем, с тревогой в голосе: «Да у вас карта есть?» Им было невдомёк, что у нас и компаса-то нет, и вообще мы ломимся в шторм в полную неизвестность. Наш бравый капитан отключил рацию. Поучений он не терпел. Буксир мгновенно скрылся, а мы остались наедине с волнами. Швыряло здорово. Приближалась ночь. Хватило ума развернуться. И мы сумели вернуться, ориентируясь по ветру. Никаких буёв на обратном пути мы, естественно, не увидели. Мы вообще ничегошеньки не могли видеть, кроме кошмарных волн, бьющих из-под сплошного дождя, и так хотелось берега! Причалились недалеко от плотины, в посёлке Каменники, там хорошая пристань, с которой видны все суда, выходящие из шлюза. Этот выход в штормящие воды открыл нам и ещё одну особенность нашего корабля. Хотя конструкция была весьма мореходной, но с завода нас выпустили без балласта. И на хорошей волне нас не просто качало, а именно швыряло, как пустую консервную банку.

На стоянке капитан долго изучал имевшиеся карты. На одном листе был показан выход из Рыбинска, а на следующем – подходы к Череповцу. И он был **абсолютно уверен**, что Череповец где-то рядом. А чьи-то рассказы считал пустой болтовнёй и слушать их не привык. Когда он осознал, что между этими городами лежит 150 километров опасной мелкой воды, где можно ткнуться в дно, не увидев берега, то всерьёз испугался.

Штормило ещё почти сутки, потом ветер начал стихать. Моряки спали. Их способность спать почти бесконечно, если нет никаких дел, меня поражала. Я бродил по посёлку, изнывая от безделья. Болтал с мужиками про житьё. В конце концов, вернулся на катер, нашёл картонку и нарисовал карту водохранилища. Да, да по памяти. Пригодились юношеские путешествия. Естественно, что кое-что за 18 лет забылось, но главное я сумел изобразить. Нарисовал Весьегонск на Мологе, Череповец на Шексне, громадный полуостров с Дарвинским заповедником, залив на востоке и Пошехонье. Но самое главное, мне удалось изобразить створ Бабьи горы, Мяксинский створ и все основные фарватеры. По этой карте можно было идти.

Но капитан принял другое решение, и вполне разумное: он решил искать попутчиков. Мы стали опрашивать все суда, выходящие из шлюза. Но все шли в другую сторону, на Москву. В Череповец суда ходили, как правило, сверху, из Москвы. Ветер стих, а мы простояли весь вечер и ещё ночь, и ещё полдня. Тогда Анисимов взял в руки мою картонку.

Сам переход прошёл без приключений. Мы кстати видели одну или две последние торчащие из воды колокольни, напоминающие о трагедии вырванных с родного места жителей, оказавшихся вместе со своими домами на месте будущего водоёма. Об истории насильного выселения Б. Б. Колоколов написал потрясающую книгу «Улома» (от слова уломать).

В этот день мы не дошли до Череповца, а заночевали, стоя на якоре в окружении красивых шекснинских берегов.

От Череповца до Повенца

Волго-Балт

На подходах к Череповцу царит сложнейшая судоходная обстановка. Там куча кораблей, и справа, и слева, и развилки фарватеров, потому что в этом месте ещё и речка Ягорба в Шексну впадает; да ещё мост и узкие пролёты у моста, причалы и налево и направо. И получается такая суетливая, даже достаточно напряжённая ситуация. К счастью, с этого места мы располагали подробной картой с указанием каждого бакена. Женька штурвалил, мы с Валерой стояли сзади и, смотря в карту, сообщали ему какой бакен с какой стороны ему обходить. И тут наш лихой начальник оживился, он вдруг явно узнал местность.

-Да что вы в самом деле, что вы тут крутитесь! Вон же причал, я хорошо помню,– и продолжал, обращаясь к Женьке:

– Куда ты идёшь, давай прямо.

А впереди, действительно прямо перед самым нашим носом, и центр города, и порт, и главные причалы. И мы это всё видим, но идём, как карта велит.

Тут капитан не выдержал, выхватил штурвал у Демченко и направился прямо к причалу. Мы замерли. Дело в том, что мы стоим и держим в руках карту. А на ней в этом самом месте показан остров. Но впереди острова нет, мелкой рябью серебрится вода. Уверенность капитана даже нас смутила. Может, карта устарела? Через минуту стало ясно, что ничего не устарело, и мы с полного хода вдавились в мель, к счастью песчаную или илистую, другими словами, мы очень мягко вошли, ничего себе не повредили, но застряли крепко. А острова не было видно просто из-за того, что вода стояла высокая и чуть прикрыла землю. Своим ходом выбраться не удалось, сколько ни пытались. Не знаю, как остальным, а мне было жутко стыдно. Мы дёргались прямо перед лицом всего города и порта. Как будто на сцене, вот если раздетым заставят прыгать. И что дальше делать, как выбираться, было не очень понятно; но к счастью тут буксир проходил неподалёку. Ему помахали, помахали, и ребята добрые нас вытащили.

В этот несчастный Череповец пришлось заходить по той простой причине, что опять какие-то неполадки вылезли в двигателе, а тут был порт, и моряки надеялись на помощь. А меня как всегда отправили в город искать что-нибудь покушать.

К этому времени стала постепенно проявляться и ещё одна наша проблема. Несколько серьёзных задержек привели к тому, что мы порядком отстали от намеченного графика. Точных сроков, правда, не было, но были командировки. И, опять-таки, продукты. И мы стали поторапливаться насколько возможно.

Даже спустя столько лет в голове осталась память о том, какое удручающее впечатление произвёл на меня так называемый Волго-балтийский водный путь имени Ленина. Который, ещё со школы помню, уж нам нахваливали, нахваливали. И поругивали старую Мариинскую систему\*. А между тем, Мариинка в своё время получила Большую золотую медаль на Всемирной выставке в Париже, а Волго-Балт не удостоился, насколько знаю, ничего. Да и не мог. Его открыли в 1964 году, то есть сравнительно недавно, уже в современных условиях, и столько недоделали. Поднявшись в шлюзе у посёлка Шексна, и выйдя в очередное водохранилище, мы увидели остатки затопленного леса. И это не тридцатые годы, а семидесятые, и такое варварство. И никого не стесняются, прямо вдоль международного туристического пути.

\*Мариинская водная система названа в честь императрицы Марии Фёдоровны, которая в своё время родила двух будущих правителей страны: Александра 1 и Николая 1.

Между Волгой и Петербургом были построены ещё два водных пути: Вышневолоцкая (самая старая) и Тихвинская (самая короткая) системы. Тихвинский путь и сейчас во многих местах проходим для малых судов.

*«… Мариинский канал, произведением которого обязаны блаженной памяти Императрице Марии Феодоровны, выдавшей на устройство его 2 с половиной миллиона рублей из собственных капиталов, составляет не маловажное благодеяние для всего края. Плывущие мимо Вытегры нагруженные суда доставляли в Петербург хлеб в зерне и мукою, льняное семя, водку, соль, железо, чугун, медь, брёвна, дёготь, смолу, сало, полотна, шерсть и т. п.» А. И. Шренк «Путешествие к северо-востоку европейской России», 1855.*

Дальше канал – почти везде в глинистых берегах! Берег размывается, нужны постоянные ремонты, да ещё суда ползут едва-едва, чтобы не давать волну. Вот и попробуй тут, пройди побыстрее. Мы, правда, старались ходить быстрей, но толку никакого: как караван запустили в первый шлюз, так и пропускали до конца. Многие часы прошли в постоянных ожиданиях. Но и тут нам повезло. Однажды встали борт о борт с каким-то сухогрузом. И у них из камбуза шёл такой восхитительный запах, что я, не раздумывая, перелез через фальшборт и отправился в гости к соседям. На камбузе две женщины пекли пирожки. К этому времени я настолько вошёл в роль, что мой рассказ о затерянном где-то далеко на Севере, среди льдов, крошечном биологическом посёлке, для которого мы перегоняем катер (« – Как, вот этот маленький? И по морю пойдёте?! –Да!!!»), вызвал такое горячее сочувствие в женских сердцах, что мне пришлось перелезать через борт дважды. Столько всего надарили. В другой раз попали рядом с баржей с арбузами. Команда продавала их всем желающим по рублю за штуку. Мы набрали, наверное, с дюжину; и большая их часть вполне успешно доехала до биостанции.

После Шексны было Белое озеро, оно такое как блюдце, круглое и мелкое. Мы шли ночью, было очень красиво. По чёрной прозрачной воде от берега до берега тянется цепочка желтоватых огоньков, а слева вдали мигает огнями Белозерск, а в ночном небе мерцают созвездия.

На юго-восточном берегу Белого озера, в истоке Шексны сохранилась церковь, красиво подсвеченная. И на противоположном, северо-западном берегу, куда мы теперь попали, в устье речки Ковжи то же самое. Только церковь не подсвеченная, а наполовину разрушенная. А кругом всё подтопленное, заболоченное, вырубленное. Опять из воды торчат стволы затопленного леса и остатки каких-то пристаней или ещё чего-то. Ни одного следа какой-нибудь жизни. Сплошная унылость. А ведь какое было место! У меня нет снимков этих мест, сделанных в девяностых годах, зато есть фотография С. М. Прокудина-Горского, сделанная в 1909 году. Всё выглядит аккуратно и красиво.



*С. М. Прокудин-Горский. Село Ковжа возле Белого озера. 1909 год.*

От речки Ковжи до Онежского озера, до города Вытегра, мы шли не останавливаясь. Там построены шесть шлюзов почти подряд, всё вниз, вниз к озеру. Настала вдруг золотая осень, и погода стояла тихая, солнечная, и мы очень торопились. Весь переход по Онежскому озеру прошёл весело и радостно. Никаких проблем ни с навигацией, ни с погодой. Тр-тр-тр. Дальше, дальше на север! Ночью мы уже дошли до Повенца. Дорогой я пытался разглядеть вдали Кижи, но это оказалось невозможно.

Повенец – Беломорск

Канал Лоцман

Посёлок Повенец я и вовсе незапомнил. Может, там и было что посмотреть, да уже так хотелось домой. Сидишь, ждёшь, а все мысли на биостанции. От Повенца до родного моря оставалось всего 227 километров Беломорско-балтийского канала. И эти километры оказались одними из самых безоблачных в нашем небольшом путешествии. Безоблачных в прямом и переносном смысле.

Канал стоит того, чтобы по нему пройти.

Когда думаешь о Беломорканале, немедленно вспоминаются ужасы сталинских тридцатых годов и тот кошмар, который творился во время строительства. Эти воспоминания, эта история подспудно сидят в подсознании, когда глядишь вокруг. Однако, несмотря на это, канал потрясает своей красотой. Особенно в сентябре. Совершенно невероятное сочетание прозрачной воды, серых камней, ярчайшей золотой листвы и голубого неба. Всё это отражается, изгибается, переливается на волне. Встретили очень красивый пассажирский кораблик, типа ОМ, на нём отдыхал начальник канала, и его можно было понять. А ещё там шлюзы такие, маленькие, уютные, а, когда вода поднимает тебя из глубины камеры наверх, то видишь такую тихую спокойную жизнь. Коровы бредут, лошади хвостами машут … мотоцикл проехал; мост через канал и тётки на мосту встретились, о чём-то болтают. Мост разводится, и люди и машины стоят, ждут, корабли провожают. Потом вдруг снова озеро, лодки на берегу, острова, да такие, что не насмотреться никак. Надо просто там быть. Сойти на берег в любом месте, остаться здесь и никуда больше.

Как раз в те годы шлюзы в канале перестраивали. Часть уже была в новом виде из бетона. Но многие ещё сохранились неизменными со времени строительства. Стенки у них сделаны из деревянных ряжей, рубленных в лапу и заполненных камнями. Впечатляет! И никаких плавучих рымов, конечно. Швартоваться там приходилось за кнехты, расположенные вдоль камеры шлюза,поверху. Хорошо, что Женя нас заранее предупредил. Мы тренировались забрасывать швартовы наверх. У «Ярославца» относительно невысокая палуба и довольно трудно швырнуть тяжёлый канат далеко в небо. А наверху дед ходит, а ещё хуже, если тётка, и ждут: попадёшь – не попадёшь, а могут и съехидничать.

Там ещё вот какая штука. Это нам тоже рассказал Женька, который ходил каналом ещё когда работал на сейнере. То ли там воды не хватает, то ли ещё из-за чего, но суда пропускают больщими партиями: сначала в одну сторону, потом в другую. Вдобавок весной почти все стремятся на север, а осенью спускаются к югу, ну прямо как перелётные птицы. И если попадаешь против движения, а как раз так мы и шли, то можно по нескольку дней сидеть и тупо ждать очереди. А хотелось побыстрее. В Повенце ещё выяснилось, что в канал просто так не пускают. Надо в конторе Управления получать разрешение на проход. В результате нас, разумеется, пустили, но дали лоцмана.

К счастью не через несколько дней, а всего лишь через несколько часов ворота раскрылись, и нас запустили в первый шлюз «повенецкой лестницы». Это означало, что конца подъёма будем идти без задержек. А дальше озёра, снова узкие каналы и опять озёра.

Теперь на борту был пятый член экипажа. Дед. Суровый. Лоцман. Просто несказаное удовольствие я испытал от присутствия на борту этого человека. Анисимова он задвинул на место в две секунды, приказал не вмешиваться. (Это я так мягко выражаюсь. Старик без всякой дипломатии отправил капитана на камбуз.) Спокойно указывал курсы, о каждом повороте предупреждал, но требовал немедленного и точного исполнения. Объяснил, что в канале каждая пара метров в сторону очень опасна – можно задеть камни.

В какой-то момент дед вдруг осознал, что удобства на борту отсутствуют. То есть этот человек вообще никак не в состоянии был постигнуть, как мы тут обитаем. Мы переживали за него, но ничем помочь решительно не могли. Совершенно неожиданно это наше несчастье пошло всем на пользу. Похоже, что с лоцманом нам повезло, дед обладал весьма и весьма высоким авторитетом. В Надвоицах, перед входом в новую серию шлюзов, ведущих теперь вниз, к Белому морю предстояла ночёвка и затем долгое ожидание. Наш лоцман, который ещё во время пути постоянно с кем-то переговаривался по рации, теперь сошёл на берег и куда-то пропал. Потом вернулся и говорит: «Давайте быстрее, быстрее. Идём, идём, нас пропускают.» Таким образом мы очень даже лихо доскакали до Беломорска. И вот, наконец-то! В темноте за кормой светится предпоследний, 18-й шлюз Беломорканала. Мы спустились к Белому морю. Вокруг непонятные огни, портовые краны в прожекторах, протоки и никакого города, и никакого моря. Море закрыто от нас последними воротами, 19-м шлюзом. Чтобы попасть туда, надо опять получать разрешение. Лоцман показал нам где удобнее швартоваться и исчез в ночь с редчайшей скоростью. Прими запоздалое спасибо и мою неуклюжую попытку сохранить память о тебе!

Беломорск – Великая Салма

Соловецкое сидение

Заканчивался сентябрь, а с ним и короткое бабье лето. Задуло откуда-то со стороны Баренцева моря, и ничего хорошего это не предвещало. Сильный северный ветер, холод, дождь и даже снег. А может, мы просто пришли домой, и наше море таким вот способом решило поздороваться. Ведь до зимы ещё далеко и даже в октябре очень часто случается морозная, но сухая и тихая погода, когда по утрам под ногами хрустит иней, острова стоят в белых воротниках, а море вовсе даже не белое, а чёрное и вода тяжёлая и тягучая, но спокойная. Природа замирает перед зимой.

Как бы там ни было, но море есть море, никакого панибратства оно не прощает, и опытное портовое начальство выпустило «Ярославец» в рейс в сопровождении нефтерудовоза, идущего по маршруту Беломорск – Кандалакша. Выход должен был состояться к вечеру, и было время побродить по окрестностям. Стоянка наша оказалась как раз в районе лесоэкспортного причала. Огромные склады пиломатериалов, идущих за границу, впечатляли, конечно. Штабеля аккуратные, ровные, и в них каждая дощечка отмечена знаком. Для людей старались. А для себя? Свалим доски с грузовика абы как.

Вокруг города унылая равнина, что удивительно, ведь здесь было давнее, ещё со времён Новгорода или даже ещё более древнее, поселение Сорока\*, и отчего такое место выбрали? Хотя, кто его знает, может раньше лес вокруг был.

\*Это не от птицы название, а от финского «остров-река», там в дельте много островков. На них и поселились когда-то.

Первую вахту стояли Анисимов и Демченко. Мы с Валерой не спали, было не до сна; смотрели – а как оно будет в такой ветер. Ветер и на берегу дует, но на берегу никогда не определить, какая будет волна. На берегу вроде и деревья качаются, и между домов задувает, но жить можно. И на ветер никто особо внимания не обращает. Там, в море всё совсем по-другому. Если твой путь прикрыт берегом, то и волна будет терпимая, а если ветер берёт разгон в сотни морских миль?

Волна била почти в нос, чуть с правого борта, и это был едва ли не самый удачный для нас курс. На нефтерудовозе всё равно беспокоились (наверное, очень весело смотрелись наши прыжки по волнам, если глядеть с высоты ихних палуб), сообщали курс (про то, что у нас компас не работает они, понятно, не ведали) и советовали, как держаться, чтоб прятаться хоть немного за их корпус. Выглядело всё достаточно сурово, но так, не на пределе. Хуже было с погодой, к ночи захолодало, и дождь стал совсем ледяной.

Поздно вечером вахты сменились. Анисимов и Демченко проскочили по скачущей палубе в носовой люк, в кубрик, спать. А у нас постепенно становилось хуже, а потом ещё хуже. Нефтерудовоз постепенно сворачивал к западу. И наша правая скула открывалась волнам, а после и борт. Да и ветер ночью стал рваться страшно.

Что мы чувствовали?

- Сколько ходил на «Научном», первый раз вижу, как нос под водой скрывается.

- А как ты думаешь, мы не развалимся?

- А чего об этом думать, если развалимся, то думать бесполезно, всё равно спастись будет невозможно.

- Надеюсь, они на заводе швы хорошо варили.

В темноте мы не видели ни моря, ни волн. Мы замечали только как исчезает под водой нос, взлетают брызги и несутся через крышу рубки на корму, а волна катится к нам и налетает на рубку, и сваливается через левый борт. С сопровождения звонки пошли тревожные. Но довольно уверенно мы отвечали, что ничего страшного, держимся. Я и вправду все силы положил, чтобы держаться поближе к корпусу нефтерудовоза. Один раз Валера проскочил в машинное отделение, чтобы подкачать топливо в расходный бак, да и проверить там всё. Выйти на палубу можно было только между волнами, хватаясь за прочные ручки дверей. Я остался в рубке в одиночестве, хоть и ненадолго. Как, оказывается, много значит присутствие рядом второго человека.

Можно так сказать: тяжеловато пришлось и немного нервно, но как-то мы справились. Как вскоре выяснилось, спать в такой обстановке было невозможно. В кубрике, внутри корабля, тем более в носу, где кидает гораздо сильнее, нашей смене было ещё страшнее. И вот мы увидели, как приоткрылся носовой люк, и чьи-то глаза стали высматривать промежуток между волн. Вот выполз один и заскользил в раскоряку к нам. За ним второй. Стало веселее. Женька сменил меня, и я отправился в камбуз, нагреть хотя бы чаю. По полкружки горячего чая удалось протащить в рубку. Мы ведь ещё и замерзали. Пока толкались в рубке вчетвером, нормально всё шло. Даже шутили. Но мы с Валеркой устали и, когда кончилась наша вахта, проскочили в кубрик в надежде хоть как-то отдохнуть.

Карты, кстати, опять не было.

Позже мы с Валерой иногда спорили, кто из нас первым проснулся. Я был уверен, что вскинувшись от грохота и толчков, прыгнул вниз со своей койки когда он только открывал глаза, а Валерка считал, что всё было с точностью до наоборот.

И что мы застали на палубе? Темнота, волны не очень большие, но в глаза бьёт сильный ветер и дождь с мокрым снегом. Волны приподнимают катер и снова и снова бьют его о камни. Где-то вверху впереди мутный, сквозь дождь, свет маяка. (Маяк стоит на Секирной горе на Большом Соловецком острове.) Капитан даёт полный назад, перекладывает штурвал. Бесполезно. Скоро стало ясно, что начался отлив, вода стала уходить. Мы не просто сели на мель, мы влетели на камни с полного хода да ещё при самой высокой воде, как и должно происходить по закону всемирной невезучести. Постепенно стало светать, и обозначился берег, лес, вдали избушка. По этой избушке я позже и определил место аварии: у Белужьего мыса на Соловках. В море виднелся нефтерудовоз сопровождения, он никуда не ушёл. Вода уходила, уходила, и открылась каменисто-песчаная литораль, катер почти полностью обсох. Бессмысленное, тоскливое утро 30 сентября 1990 года. Чувство собственного бессилия, желание чего-то исправить. А исправлять уже поздно.

Чем мы занимались? Вскрывали слани и искали возможную течь, но её не было. Пытались обнаружить место, где корпус сидел на камне, но тоже не смогли. Только через год, когда катер подняли на берег, удалось рассмотреть эту жуткую вмятину. Спасибо сталелитейщикам и вязкой судовой стали! Корпус выдержал. А вмятина пришлась под самый двигатель, добраться туда невозможно, и, если б была течь, мы бы ничегошеньки не смогли исправить.

Паника. В панике тонущий человек способен утопить своего спасателя и погибнуть с ним вместе. В панике при попытке бежать от опасности любой ценой совершаются трагические ошибки. Можно ли было что-то сделать с паникёром? Наверное. Наорать, оттолкнуть, ударить. Женька, всегда вежливый и спокойный, не мог этого сделать, хотя вразумить пытался. Этот человек, наш капитан, испугался так, что забрал управление кораблём у Демченко и в безумии полным ходом пошёл на огонь маяка. По рации он объяснил, что отказывается от сопровождения и уходит отстаиваться в соловецкую гавань. После чего рацию отключил. А на нефтерудовозе был радар, они, конечно нас видели, и наверняка что-то кричали в трубку, пытались отговорить. После чего прервали свой маршрут и стали дежурить в максимальной близости. Через несколько часов, когда рацию включили снова, оттуда штурман сообщил, что они готовы спустить вельбот и снять нас с катера, если нам угрожает опасность.

Анисимов так ничем и не объяснил свой поступок. Всё, что мы узнали шло из Женькиного рассказа. По его словам, когда нас прикрыли острова, стало легче (в это время мы с Валерой наверное и заснули); а позже снова стало швырять. Капитан позвонил на нефтерудовоз и отказался от сопровождения. Никаких возражений он не слушал и, по своей привычке, отключил рацию. Штурвал он взял в свои руки. Что дальше было, понятно. Он шёл на маяк. Но между маяком и морем оказался берег. Подсознательно, в панике на время потеряв разум, он, скорее всего и хотел столкнуться с берегом, с любым. Лишь бы не утонуть.

Тут были по крайней мере две серьёзнейшие ошибки. Во-первых в условиях темноты и дождя, когда вокруг почти ничего невозможно было разглядеть, войти в гавань на острове Соловецкий, да ещё без карты, попросту невозможно. Туда и днём не так просто попасть. А во-вторых отказ от сопровождения, даже если б мы сумели удачно отстояться у берега, сулил нам незавидную участь. Ну, кончился шторм. А дальше-то что делать, куда идти? От Гридино до Великой салмы можно дойти каботажем, ориентируясь по берегу. А до Гридино? Идти надо примерно на северо-запад, да где север, и где запад? Разве что по солнцу можно определиться, но солнца в это время года может быть не видно неделями.

Этот день должен был стать последним, завершающим перегон. Уже предвкушался дом, отдых, праздник. А стал самым длинным, бесконечным. Вода уходила, но нас ещё долго приподнимало волной и опускало, со скрежетом металла по камню. Потом всё стихло, вода ушла, получилась хотя бы моральная передышка, без невыносимых стуков и скрежета.

Беда была ещё в том, что, если в рубке было хоть немного тепло, то на палубу можно было выйти лишь на короткое время. Вдруг наступил настоящий ноябрь. Куда делась недавняя золотая осень с теплом и солнцем. Зимней одежды ни у кого не было. Сушить было проблемно. Капитан, явно сгорая от желания сделать хоть что нибудь, придумал всей команде занятие именно на палубе. Он решил извлечь запасной якорь, закрепить его на цепи и бросить с кормы. Нехотя, но мы согласились. А вдруг действительно поможет? Возились с этим якорем долго, с трудом протащили его по скользкой, в мокрой снежной каше палубе вдоль надстройки на корму. Отдохнули, подняли, раскачали и бросили. Да недалеко он улетел, может метров на пять, и вся эта затея ни к чему не привела.

Примерно шесть часов вода медленно уходит куда-то, а затем шесть часов также не спеша течёт обратно. С несчастного нефтерудовоза, из-за нас сорвавшего свой график движения (и ни одного слова осуждения, только тревога!), подсказали точное время наступления самой высокой точки прилива. Примерно в два часа дня. Мы ждали. Пока не было воды, удалось заметить и ещё одну неприятную вещь. Мористее нас из воды торчали ещё несколько впечатляющих валунов, мимо которых катер чудом проскочил ночью. Это значило, что, если мы удачно оторвёмся от привязи, то придётся немедленно тормозить и маневрировать.

Все знали, как тяжело будет заново пережить биение катера о камень. Но вариантов нет, через это придётся пройти. Вот начало чуть приподнимать, всё сильнее и сильнее скрежет и стуки. Почти полная вода. Удары ослабевают, волна нас поднимает, явно тащит вперёд и лишь затем гулкий стук, и всё повторяется. Завели двигатель и стали работать штурвалом, пытаясь подгадать рывок двигателем к рывку волны. Ничего! Почти, почти, ещё бы чуть-чуть! Катер дёргается, но вновь и вновь удары, и мы на месте. Прошла точка полного прилива. Всё, вода уходит.Что будет дальше?

Мардашов фактически принял командование. «Я вниз, связывайтесь со мной по переговорной трубе». Дизель ревёт, катер дёргается. И этот момент настал. Вдруг звуки ударов стали другие, сместились к носу. Ещё, ещё. Освободившись, наш РК, набирая ход, понёсся вперёд винтом прямо на лежащие за кормой валуны. Отчаянно кручу штурвал, потом сразу в другую сторону, сбрасываем ход, разворачиваемся. Можно выдохнуть.

Двигатель 3д-6 может дать самое большее 1500 оборотов в минуту. Такими оборотами никогда никто не пользовался, моряки всегда берегли дизель. Вдобавок по выходе с завода на двигатель поставили ограничитель оборотов: надо было пройти обкатку. Ограничитель Валера снял ещё во время отлива. А в решающие секунды что-то там накрутил, и дизель развил 1570, о чём Валера и рассказал гораздо позже, уже дома.

Капитан спустился в кубрик и не показывался. Впервые за весь рейс он сник. Женя Демченко совершенно разболелся. Дождь, снег, ветер и неизвестность его доконали. В кубрик он не пошёл, а лежал совершенно несчастный на лавке в кают-компании; укрылся газетами и страдал. Из лекарств был только горячий чай. Нас опять швыряло. Я привычно прижимался к корпусу нефтерудовоза, Валера стоял рядом, следил за оборотами двигателя. Так и тянулись долгие часы нашей бесконечной вахты. Ему всё-таки полегче было, он иногда уходил вниз, как-то отвлекался. А у меня только и было: чуть левей, чуть правей. Вверх-вниз. Нарулякался в полное удовольствие. Прошли Самба-луду. Самба-луда представляет собой кусок скалы, торчащий из воды посередине моря. Во время шторма выглядит сурово и красиво.Темнело. Ветер стал стихать. И вот уже пошли знакомые берега.Капитан вылез из кубрика.

Великая Салма

Я измучился, измотался до предела. Наверное, слишком долгим получился этот день, да и попробуй-ка постой без движения несколько часов, прилепившись к штурвалу. Кроме того, что устал физичеки, было ещё и какое-то моральное опустошение. Другим тоже не сладко было. И всё-таки, когда ветер стих, а в рубке появился и Анисимов, я попросил смениться у штурвала. На койке отключился в ту же секунду, как только туда забрался. А скоро меня разбудили.

Циклон прошёл, ветер стих, с моря шли пологие валы. Но тучи ещё не разошлись, поэтому ничего не видно было. Кузокоцкий, Величаиха, а где-то впереди, вдали Киндо-мыс – всё эти так хорошо знакомые места выглядели одной ровной сплошной чернотой. И то же самое по корме. Среди чёрной ночи один огонёк мигает белым цветом. Это, конечно же Средние луды. Крошечные островки почти точно посередине Кандалакшского залива. Про них в лоции сказано: «Укрытий там нет». Нефтерудовоз сопровождения ушёл в свою Кандалакшу, и его огни скрылись вдали.

Меня разбудили по той простой причине, что не могли понять, а куда, собственно двигаться? Но когда я поднялся наверх было уже поздно. По одному единственому огню сориентироваться невозможно. Тем не менее, руководствуясь чутьём, мы пошли вперёд и вскоре огонёк на Средних лудах скрылся. Это значило, что мы вошли в Великую Салму; теперь справа был остров Великий, а слева Кузокоцкий полуостров. И можно попробовать осторожно продвигаться и дальше. Но было принято решение не рисковать, а встать на якорь. Шли малым ходом до тех пор, пока не надвинулось нечто совсем уже чёрное, вроде уже берег. Или ещё не берег. Ничего не видно. И всё-таки бросили якорь. Цепь ушла до жвака-галса (то есть до самого конца), но якорь не достал дна. Тогда ещё потихоньку пододвинулись к чёрному пятнуи наконец встали.

Всего через несколько часов вокруг посерело, посветлело, всё стало просто и понятно. Конец двухнедельного путешествия был прозаическим: прошли знакомые острова, Лобаниху, Киндо-мыс и спокойно ошвартовались дома. Как говорил моряк и писетель Виктор Конецкий, пути пройденного у тебя никто не отберёт. Путь пройденный составил примерно 2650 километров.



*Схема перегона*

Послесловие

Второго октября, то есть на следующий день после нашего прибытия, мою Аню выписали из роддома в Полярных Зорях, и она вернулась на биостанцию. На причале она передала мне свёрток с маленькой, только что родившейся Лидой. На днях Лиде исполнилось 29 лет и у неё уже есть своя дочка.

Всё изменилось.

К биостанции Московского университета будут строить дорогу через тайгу. Белое море бороздят теперь другие капитаны, да и жизнь совсем другая. Давным давно нет Советского Союза, и мало кто о нём вспоминает. Давно нет среди живых и главного героя этой невыдуманной истории, и хотелось бы, чтобы его вспоминали почаще. Это важно потому, что, как бы ни менялась техника, характеры людей остаются прежними, и если верно, что трусость, как сказал Булгаков, остаётся одним из самых тяжких пороков человечества, то способность видеть и запоминать – несомненно одно из главных его достоинств.

Кулишки, октябрь 2019

*Владимир Лебедев, главный инженер ББС МГУ в конце 1980-х – начале 1990-х.*