

ЯХТСМЕНЫ СОРОК ПЯТОГО ГОДА

Из воспоминаний бывшего яхтсмена —
члена Центрального яхт-клуба
с 31 декабря 1944 года

В тот день на перемене перед литературой я был занят делом — выяснял, дочитал ли хоть кто-нибудь из моих соучеников “Войну и мир” до конца. В самый разгар этого важного “социологического обследования” ко мне подошел Петя, подбоченился и, стараясь, чтобы слышали все, кто крутится рядом, обратился с очень странным вопросом: “Юра, ты пойдешь ко мне матросом — на мою личную яхту?”

Я, помнится, молча разинул рот, а все захохотали, расценив сказанное как очередную Петину шутку. Правда, не очень понятную. Поясню, что происходило это осенью сорок четвертого и были мы тогда первокурсниками судостроительного техникума — “голодными и холодными”, так что говорить о владении кем-либо из нас “движимым и недвижимым” не приходилось.

Выждав, когда все кончили восторгаться его юмором, Петя язвительно заметил, что смех без причины — признак дурачины, и, снова обратившись ко мне, все так же многозначительно добавил:

— Надумаешь — завтра с физики рванем, поедем в яхт-клуб принимать судно...

Разумеется, на литературе мысли витали довольно далеко от судеб толстовских героев. В Ленинград я только что вернулся из эвакуации (три года в интернате в самой что ни на есть сухопутной глубинке). Стать моряком мечтал. Попытался поступать в военно-морское подготовительное училище, но не прошел “по глазам”. Да и к судостроительному-то техникуму прибил, клянувшись на многообещающую фразу в объявлении: “Плавательная практика на морях СССР”. Однако Петя начал набирать команду с меня неслучайно — видел, что я ношу значок “юный моряк” (по окончании морского кружка врученный не когда-нибудь, а именно в воскресенье 22 июня 1941 г.).

О существовании яхт-клубов в Ленинграде я понятия не имел, яхт никогда не видел. Да, по правде сказать, и в Петину яхту верил не очень (он имел



Николай Евгеньев

Петр Гребельский

Владислав Расторгуев

репутацию шутника), с другой стороны, мучило любопытство. Но ведь и терять было нечего. А уж ударить с лекций, даже рискуя заработать наряд на чистку галюнов или пилку дров, считалось показателем лихости.

Наконец наступило завтра. На первых лекциях состав петинского экипажа увеличился еще двумя матросами-добровольцами — Колей Евгеньевым и Владиком Расторгуевым. С физики мы удрали и,

ведомые Петром, поехали на край города — в яхт-клуб. Помню, что где-то в недрах Петроградской стороны надо было пересаживаться в одновагонный трамвай-подкидывш. Когда мы вышли к его кольцу, он только-только тронулся — с лязгом и скрежетом набирал ход.

— Вперед! — завопил капитан. — А то он вернется не скоро!

Мы один за другим впрыгнули на площадку.

В конце концов добрались. Петр достал листок бумаги со схемой маршрута и довольно спокойно провел нас мимо вахтенного, сидевшего на табурете у распахнутых ворот, мимо уютного, утопавшего в зелени здания яхт-клуба и менее уверенно повернул налево. Район за Рабочей гаванью, забитой полузатопленными судами, представлял собою живописное корабельное кладбище. Попадались, конечно, и более или менее целые катера и яхты, стоящие на кильблоках или салазках, иногда даже укрытые брезентом, но гораздо больше валялось как попало. У многих проломаны борта, разворочены палубы, сорваны люки.

Петр шел все медленнее, а мы все больше отставали, ахая при виде то разбитого торпедного катера, то изрешеченного пулеметным огнем стального плашкоута или обгоревшего баркаса.

— Нашел! — закричал капитан откуда-то из-за штабеля ломаных шлюпок.

Мы поспешили на голос и просто онемели от изумления. Да, у Пети яхта имелась! Он гордо стоял рядом с нею. Это был прекрасно сохранившийся акуратенький пузатый ботик длиной около девяти метров.

— Видите, на борту семерка! Она самая! — радовался Петр. Чтобы показать, что все на его судне в полном порядке, он с гордостью покачал пером руля из стороны в сторону.

Мы притащили какие-то обгорелые козлы и несколько досок, соорудили нечто вроде трапа. Естественно, первым поднялся на судно его владелец и капитан. Жаль, не было фотоаппарата: стоило бы увековечить его гордую позу — он стоял, картинно сложив руки на груди. Все мы впервые оказались на борту хотя и маленького, но настоящего парусного судна. В молчаливом восхищении осматривали окрестности с высоты его палубы. Каждый по очереди двигал массивным, красиво изогнутым румпелем, представляя себя рулевым в бушующем океане и наслаждаясь скрипом рулевых петель.

— Надо проверить, целы ли паруса, — сказал капитан, и только теперь мы обратили внимание на огромный амбарный замок, преграждающий вход внутрь. — А ключа-то нет...

Коля достал перочинный нож с довольно легкомысленной отверткой, и мы стали отвинчивать могучие медные накладные, на которых висел замок. Старые шурупы поддавались плохо, отвертка сломалась, пришлось орудовать тупой стороной лезвия. Когда мы приступили к борьбе с предпоследним третьим шурупом, снизу послышался



суровый голос:

— Вы что делаете? Кто позволил срывать замок?

Внизу стоял, опираясь на суковатую палку, коренастый мужчина в комбинезоне и мичманке. Как выяснилось, это был боцман гавани.

— Судно номер семь — мое, что хочу — то и делаю, — выгнул грудь Петр. А мы, как эхо, подтвердили, что судно — его, а мы — экипаж.

На боцмана сказанное не произвело никакого впечатления.

— Сначала покажи гавначу бумагу — документ, а потом делай, что хочешь. А сейчас — валите отсюда, пока я охрану с воинской части не вызвал!

Пока мы, с позором “изгнанные из рая”, шли обратно, Петр, чуть не плача, объяснял боцману, что его родственник — военный, уезжая в Монголию, просил год-другой “заниматься” его ботиком “№ 7” и вот — даже нарисовал схему, где его искать, а ключа нет потому, что в спешке хозяин бота про него забыл.

На двери здания клуба белобрысая девушка вешала объявление: “Внимание! Приглашаем молодежь вступать в члены Центрального яхт-клуба — на курсы рулевых 2-го класса. Принимаются только члены ДСО. Обращаться в учебную часть к тов. Коровельскому Д. Н.”.

Стоит ли говорить, что объявление тут же начало работать: хохочущая девушка (если не ошибаюсь, звали ее Аней) воткнула последнюю кнопку и сразу же повела нас наверх — представ-

лять Дмитрию Николаевичу. Полагаю, так было положено начало первому послеблокадному набору яхтсменов!

Между прочим, при желании легко установить, когда это происходило. Тот октябрьский день был знаменательным в жизни Ленинграда: возвращаясь вечером на трамвае, мы стали свидетелями того, как на Невском зажглись фонари уличного освещения — отменили светомаскировку!

Остается добавить, что плавать под капитанством приведшего нас в яхт-клуб Петра никому из нас троих так и не довелось. Он восстановил ботик “№ 7” и сколько-то лет ходил на нем, но это было уже после 1948 г., когда мы, закончив техникум, отошли от парусного спорта и стали работать мастерами на заводе № 190 имени Жданова. А работали тогда так, что было не до занятий каким бы то ни было спортом.



Наступил май 45-го. Был ясный, но очень холодный ветреный день. Мы с Владиком после заводской практики приехали в клуб сдавать очередной экзамен на курсах рулевых. Помнится, сдавали семафорную азбуку. Преподававший морскую практику Геннадий Максимович Назаров подходил к делу серьезно: заставил нас просемафорить друг другу по несколько каких-то обрывочных фраз из учебника Людевига, да еще время засекал. Поставив зачет, посоветовал, пока не стемнело, поспешить в Парадную гавань: некто Боря Лалыко спустил на воду первую “эмку” и наверняка не откажется покатаť новичков.

То, что мы увидели, потрясло. По совершенно пустынной свинцово-черной, со злыми белыми гребешками, Невке с неожиданно большой скоростью носилась маленькая яхточка — швертбот знаменитого класса “М”, через который прошло не одно поколение яхтсменов. “Эмка” уверенно мчалась с лихим креном, казавшимся нам очень опасным. Как она не переворачивалась? Ведь мы знали, что на швертботе нет балласта. И что было самым удивительным — управлял яхточкой, умудряясь и откренивать, и работать одновременно румпелем и шкотами, инвалид — одноногий молодой человек. Зрелище было великолепным! Рулевой действовал легко и четко. Чуть сбавлявшая ход перед поворотом “эмка” очень быстро снова набирала скорость — пена вскипала у носа. На каждой волне вздымалась туча брызг,

рулевой пригибался, чтобы не так било в лицо.

Борис, конечно, обратил внимание на двух восторженных зрителей — да больше никого и не было! И сделал именно то, о чем мы даже боялись мечтать. Он крикнул: “Спускайтесь на бон, одерживайте лодку!” Произошло все неожиданно быстро. Признаюсь, перед тем как впрыгнуть в кокпит пляшущего у бона швертбота, на какую-то секунду я почувствовал страх, но краткому приказу повиновался без всяких раздумий:

— Ты, в кепке, садись на стаксель-шкот! Прыгай же! Берегите головы...

Через какие-то полчаса мы стояли на берегу, снова и снова переживая случившееся. Мало того, что мы были мокрыми с головы до ног и тряслись от холода. Нас покачивало. Ноги дрожали, ладони саднило. Лица, насеченные ветром с брызгами, горели. Но мы чувствовали себя сдавшими некий важный экзамен.

— А я еще похожу! — прокричал Борис Германович, прощаясь, — я три года — всю войну — мечтал дожить до этого дня. Уж сегодня-то похожу...

После того незабываемого майского крещения мы все свободное время, включая дни на подготовку к экзаменам в техникуме, проводили на Петровском острове. После единственного и краткого — минут на десять — контрольного выхода с Назаровым, он стал доверять нам самостоятельные плавания. Иногда удавалось уходить в залив надолго. Мы

купались, загорали, собирали землянику на дамбе. Выход считался успешным, если мы прибуksировывали выловленные в Невской губе бревна. Вскоре стали тренироваться несколько экипажей учебного отряда, так что на берегу вырос целый штабель строевого леса. Замечу, что после тренировок с бревнами уже ничего не стоило сдать экзамен по спасению утопающего — быстро подобрать чью-нибудь неожиданно сброшенную в воду кепку.

С теорией тоже затруднений не было: помогала великолепная книга Людевига, дающая ответы на любой вопрос. Кстати сказать, однажды мы с Колей воспользовались и советом автора по части кулинарии — сварили “яхтсменский итальянский суп” — болтушку из прожаренной муки. Наверное, мы что-то сделали “не так” (или просто переборщили с количеством съеденного): маялись животами дня три...

Нашу троицу зачислили в экипаж яхты “Закат”. Это, как нам объяснили, был шхерный крейсер — с длинными свесами, глубоким килем (с очень большой, к сожалению, осадкой) и высоченной — за 13 м — мачтой. Построена яхта была в 1905 г. и принадлежала какому-то барону. Дошли до нас слухи, что однажды наемная команда добыла хозяину победу в гонке в присутствии самого государя: перед финишем все яхты-участницы заштилели, а “Закат” подцепил высокой мачтой слабый верховой ветер и медленно, но верно стал обходить фаворитов. Призом был набор дорогостоящей яхтенной посуды (до наших дней дошла помятая кастрюля с обломанными ручками). Сразу добавлю, что в тех двух или трех гонках, в которых за три навигации нам довелось участвовать в компании с “сорокопятками”, ничего подобного, увы, не случилось. Наш капитан явно



спортсменом-гонщиком не был.

Увидев его впервые, мы были разочарованы и даже огорчены. Мало того, что Валентин Антоныч Повелко — тучный пожилой мужчина — вообще ничем моряка не напоминал. Он еще и боялся воды — таким было одно из последствий фронтовой контузии. Перетаскивали его на яхту всем коллективом: подкладывали широкую сходню, поддерживали со всех сторон, а он делал решающий шаг, закрыв глаза, — лишь бы воду под собой не видеть. Зато, очутившись в кокпите, чувствовал себя орлом.

Желая сразу же произвести на нас благоприятное впечатление, при первом же выходе начал, прямо скажем, хулиганить: завернув с Малой Невки в Малую Неву, стал править прямо на один из устоев Тучкова моста. Милиционер наверху зашелся истерическим свистом — решил, что яхта намеревается сокрушить вверенный ему мост, а наш бравый капитан скомандовал “Поворот!” лишь буквально в трех метрах от черного пучка свай. Больше того: он несколько раз повторил этот маневр, чтобы мы прочувствовали инерцию яхты и убедились, что слушается руля она отлично. Милиционер уже не свистел, а просто грозил кулаком.

— Молодой, глупый, — сказал о нем Валентин Антоныч, — довоенные постовые на такие шутки не реагировали. Мы ведь сюда — на стадион — ходили часто: яхтсмены на яхтах на любой матч пропускались бесплатно...

После трех-четырёх тренировок капитан пришел к выводу, что теперь его экипаж готов и к дальним плаваниям. У нас к тому времени закончилась практика на “Судомехе” и начались канюкулы, но пошли упорные слухи, что вот-вот весь второй курс отправят на лесозаготовки, поэтому мы стали просить Валентина Антоныча выход не откладывать.

На яхте появилась его жена, которую он неизменно именовал Пусей (как обращались к ней мы — не припомню). Это была необъятных размеров очень добрая и веселая дама. Первым делом она сообщила, что “Закат” для нее — дом родной, поскольку и познакомилась она с Валею именно здесь, на этой самой яхте, и каждую навигацию ходила на ней.



Бытом на яхте, естественно, командовала она. Коротко и ясно объяснила, что каждый из нас должен по июньской карточке отоварить и принести, чтобы всем хватило еды (сколько помню, весь день в каюте горел примус, установленный в ящике на кардановом подвесе — готовились макароны или густая овсяная каша).

Выбор маршрута был обставлен демократично и в духе лучших флотских традиций — все собрались в каюте, капитан держал речь:

— По правде говоря, выбирать не из чего. Идти на Березовые или в Выборг — из-за трех дней не стоит мучаться. Оформлять придется долго и больно. В Териоки — пошло. Предлагаю Петергоф. Кто-то из наших уже ходил. Причала нет — торчат одни бревна, но пристать можно. А парк готовят к открытию, будем первыми почетными посетителями. Правда, Самсона знаменитого нет — немцы его переплавили, дворец — разбит, фонтаны — ни один не работает, но парк — на месте. Итак, какие будут суждения?

Самым молодым был Владик. Он встал и выразил наше общее мнение: — В Петергоф!

Начальник яхт-клуба рассмот-

рел заявку и план плавания утвердил.

Вряд ли сегодняшние читатели представляют, что в те времена любой выход яхты за Кронштадт считался делом крайне сложным и практически неосуществимым. Замечу, что и наш поход в Петергоф в начале июня 1945 г. был одним из первых послевоенных крейсерских плаваний, каким бы смешным ни казался такой маршрут сегодня.

Подготовка к выходу велась по всем правилам. Каждый из нас представил капитану нарисованные от руки схемки пути до Петергофа с проставленными компасными курсами. (Теперь это вызывает крайнее умиление, но срисовывали мы эти схемы с морской карты, на которой Кронштадт — главная база уцелевшего на Балтике флота — был наглухо заклеен черной бумагой.)

Когда же в день выхода я робко поинтересовался: “А где же компас, по которому мы будем править?”, капитанская чета повалилась от хохота.

— Зачем? В Петергоф мы добежим с закрытыми глазами. Вот когда пойдете вокруг света, тогда компас понадобится. Только уж мы-то до того дня не доживем...

Продолжение следует

