

На реке Юкон, или По следам Джека Лондона

«Юкон – больше, чем жизнь». Такие многозначительные слова можно прочитать на щитах, стоящих вдоль основных дорог «территории» Юкон. Это и сегодня малообжитая и очень своеобразная канадская вотчина. Площадь ее – 483 450 км², а проживает тут всего-навсего 30 тыс. человек. Это во много раз меньше численности населения в одном лишь Доусон-сити, некогда, в славные годы «золотой лихорадки», главном золотопромышленном центре. А ныне в том же Доусоне даже в разгар сезона – не больше 2000 жителей...

Андрей Великанов

Фото автора и из книги «The Streets Were Paved With Gold», Stan Cohen, Altona – Canada, 2007

На счастье современным обитателям юконской территории, живущим туризмом, среди нахлынувших на окрестные ручьи старателей оказался молодой – 20-летний – калифорниец по имени Джон Гриффитс, известный нам как Джек Лондон, до сих пор один из наиболее читаемых в мире писателей. Школярами мы зачитывались рассказами Джека Лондона. Магия его северных историй была настолько заворающе, что даже Лешка Морозов – наш последний двоичник – без ошибок мог показать на карте и город Доусон, и реку Юкон, куда ринулись искатели быстрого счастья. Со школьных лет я мечтал побывать в тех краях, пройти на лодке те же сотни километров до прилепившегося к зелено-плюшевой реке Юкон, у впа-

дения немногочисленной, но холоднющей речки Клондайк, Доусона.

И вот, в 2007 г. нам с женой довелось эту мечту осуществить.

«Золотая лихорадка» и роль малого судостроения

Доподлинно известна дата находки первого золотого самородка на ручье Бонанза – 16 августа 1896 г. После того как Джордж, Джим и Чарли застолбили свой участок, дно всех близлежащих ручьев, впадающих в Клондайк, в течение той же осени, зимы и весны были в буквальном смысле перекопаны старателями из немногочисленных «белых» юконских поселений. Добыча золота велась только киркой и лопатой, поэтому лишь после таяния снега и вскрытия рек люди реально смогли



«Excelsior», пришвартовавшийся в Сан-Франциско 16 июля 1897 г. – первое известие о начале «золотой лихорадки»



На ручье Бонанза был найден первый золотой самородок (16. 08. 1896 г.)

Чем больше смотрю я на эту реку, тем больше страху нагоняет она на меня!

Джек Лондон



осознать, как много желанного металла валяется прямо под ногами.

В июле следующего года в Сан-Франциско и Сиэтл причалили одновременно два пришедших с Аляски парохода, с которых сошли 68 самых первых удачливых золотоискателей, имевших при себе более 700 тыс. долл. в золотых самородках и песке. Их довольные физиономии мгновенно произвели невероятный эффект.

Этим же летом на Аляску двинулась первая волна из 100 тысяч авантюристов. Так началась по сути всего лишь трехлетняя «золотая лихорадка». Крохотный поселок Доусон в одночасье превратился в крупнейшее скопление людей западнее Чикаго и севернее Сиэтла. По слухам, цены на некоторые изысканные товары оказались здесь выше, чем в блистательном Париже, а по количеству милейших барышень легкого нрава этот юконский закоулок сразу же занял ведущее место на континенте. Но для начала еще предстояло до этого До-

усона добраться. А вот здесь многотысячный «контингент старателей», все прибывающих и прибывающих морем в маленький портовый городок Скагуэй, столкнулся с неожиданными осложнениями. Во-первых, заветный Клондайк (да и весь бассейн реки Юкон) оказался отгороженным от океана высоченными горами. А во-вторых, большая часть пути до ожидающих их россыпей золота проходила по воде – горной реке – и нужно было срочно обзаводиться каким ни на есть небольшим суденышком, способным противостоять бурным порогам и перекатам.

На всю зиму берега озера Беннет превратились в беспорядочное скопище примитивных мини-верфей. Мастера были на вес золота...

Как писал Джек Лондон, «армада из неуклюжих самодельных челноков, неумело сколоченных из только что срубленного сырого дерева, была заполнена испуганными людьми. И на вопрос: «Ты что умеешь – грести

или править?» – люди, как правило, отвечали: «На суше я – ковбой и золотоискатель, а вот на воде не умею ничего!».

Как уверяют исторические документы, более 7000 самодельных «судов», вышедших в конце мая 1898 г. на старт «золотого марафона», «являли собой скопище непригодных для мореплавания казусов». В основном то были плоты катамаранного типа с одиночным парусом и внушительным рулевым веслом.

Только самые состоятельные из желающих разбогатеть вышли на дощатых плоскодонках.

Как ни странно, но несчастные случаи на тяжелейшем 1500-километровом пути были довольно редки, а смертность низка. Канадское правительство не только взимало пошлины с прибывающего люда, но и строго следило за тем, чтобы каждый имел при себе одежду и пропитание на год вперед (примерно около тонны груза стоимостью 500 долл. по ценам в Сиэтле).

Полицейские осматривали и реписывали спускаемые на воду «самоходки», прибытие которых на следующий кордон строго контролировалось, а затерявшихся незамедлительно начинали разыскивать. По архивным данным, в то лето



29 мая 1898 г. на старт «золотого марафона» вышло около 7000 самодельных лодок, построенных на оз. Беннет



Колесный пароход следует вверх по Юкону

лишь пять человек бесследно исчезли, а потерпело крушение только около 150 плавучих деревянных «недоразумений».

Зимой двинулись по суше – по горному бездорожью – безнадежно отстающие, не сумевшие вовремя превратиться в моряков-речников. А ведь для этого пришлось в счет будущих доходов нанимать носильщиков, арендовать лошадей или собачьи упряжки.

В ту первую зиму «золотой лихорадки» удалось протащить на Юкон и самый настоящий колесный пароход, разобранный, конечно же, до мельчайших деталей, но наладить судоходство смогли только гораздо позже...

По свидетельству очевидцев, состояние за период «лихорадки» смогли сколотить исключительно снабженцы, индейские носильщики и обслуживающий персонал. Лишь около 3 тыс. старателей вернулись через пару лет на «материк» с кое-какими накоплениями за пазухой, сохранить же и преумножить капитал удалось и вовсе единицам.

Практически без цента заявился в родной Сан-Франциско и Джек Лондон, но что из этого вышло, мы все

прекрасно знаем – через год был напечатан его первый рассказ.

Юкон по-атапаски значит Великая река

Юкон – пятая по величине водная артерия Северной Америки (3185 км) – начинается в Канаде, но большую часть проходит по Аляске и впадает в Берингово море. Для Европы эту реку открыл в 1819 г. россиянин Петр Корсаковский, и уже вскоре в ее дельте был воздвигнут Михайловский рудут – отправная точка для российской экспансии в Центральную Аляску. В дальнейшем не только нижнее, но и среднее течение Юкона (в России ее знали как реку Квикпак) было исследовано русскими.

По достоинству оценить подвиг первооткрывателей, смело продвигавшихся в сложнейших условиях вверх по течению, можно лишь встретившись с глазу на глаз с могучим Юконом, скорость которого в некоторых местах достигает 12 км/ч.

Именно активное проникновение русских на восток континента, а об этом и ныне свидетельствуют многие географические названия, заставило подозрительных британцев заняться исследованиями Дикого запада и де-

маркацией границы между Аляской, тогда еще российской, и собственными владениями.

Одним из таких англичан-«проспекторов», наделенных полномочиями не только исследовать, но и представлять государственную власть на новых территориях, был Джордж Доусон, изучавший бассейн Юкона. Его именем и назван город Доусон-сити. Как тут не вспомнить слова, сказанные об одном из его коллег и соперников: «Это из пепла их костров возникли нынешние города...».

Но окончательно описали и нанесли Юкон на карты сотрудники компании «Российско-Американский телеграф», когда в 70-х гг. XIX столетия они воплощали в жизнь фантастический замысел американца Перри Коллинза по прокладке телеграфных линий между США (через Берингово море, вдоль Амура до Иркутска) и Москвой. К сожалению, проект Коллинза так и не был осуществлен по чисто экономическим соображениям (к тому же, был успешно проторен более короткий трансатлантический путь, и первый кабель уже связал Нью-Йорк и Лондон).

Водные пространства Юкона и



Колесник на вечной стоянке в столице Юкона г. Уайтхорст



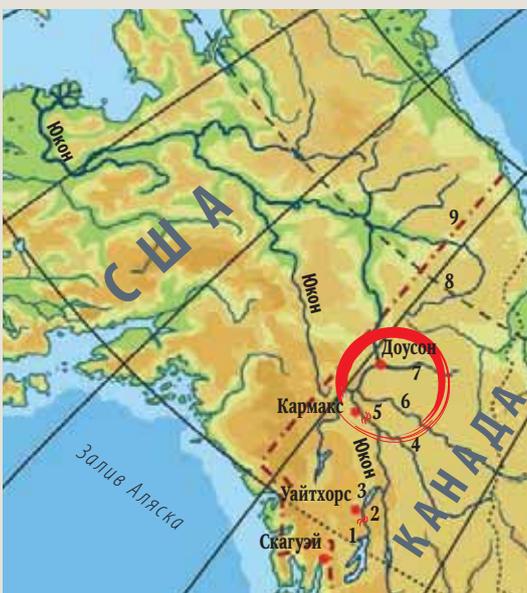
Все, что осталось от верфи начала XX в.

сейчас играют не последнюю роль в жизни потомков воинственных атапасков, для которых река в первую очередь – источник красной рыбы. Для экономики региона в целом – это тоже очень важный денежный приварок, ведь ежегодно тысячи туристов проезжают по маршруту Скагуэй–Доусон, а уж совсем «безбашенные» – сплавляются вниз по течению Юкона. Как правило, они осваивают 740-километровый отрезок реки от нынешней столицы территории

Уайтхорса до Доусон-сити, который, потеряв значение с концом «золотой лихорадки», оставался главным городом северных канадских земель вплоть до 1953 г. Он и сегодня сплошь деревянный, со множеством старинных салунов, кабаре и крохотных магазинчиков, торгующих золотыми безделушками и привлекающих туристов со всех концов света. Есть и казино «Монте-Карло». Пешим ходом обойти городок вдоль и поперек можно часа за три. Но не все так

просто можно увидеть, ведь жизнь тут струится чинно и неторопливо. От его обитателей то и дело можно услышать: «Приходите завтра!». Так что желающим полноценно ознакомиться с этим культовым местом следует иметь в запасе как минимум двое суток. В туристский сезон (с мая по сентябрь) цены здесь, как и в годы «золотой лихорадки», мало отличаются от парижских...

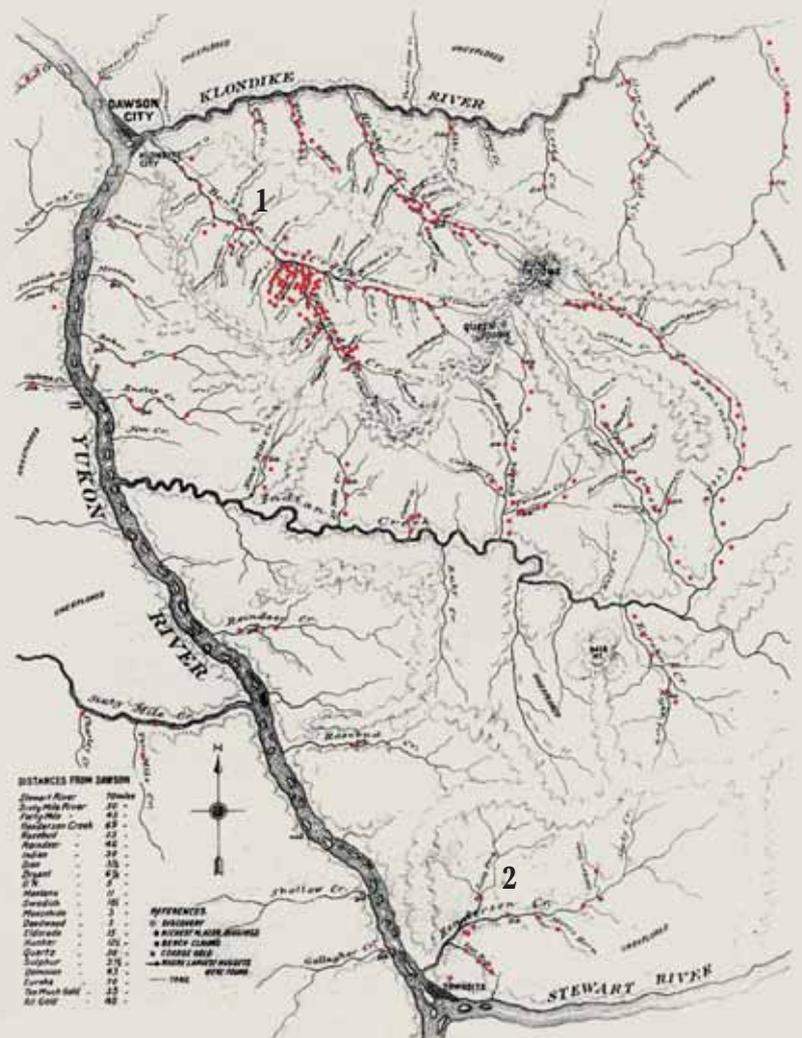
Километром ниже по течению есть живописное кладбище колесных па-

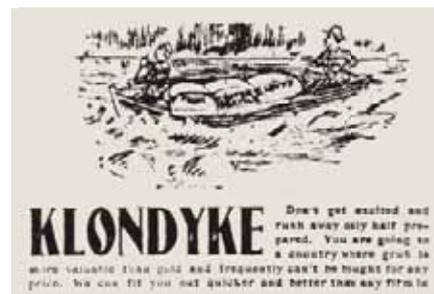


Бассейн реки Юкон на карте Северной Америки
 1 – оз. Беннет; 2 – зона порогов в верховьях Юкона (Майлз Каньон – по нему дважды успешно сплавлялся Джек Лондон); 3 – оз. Лабарж; 4 – р.Теслин; 5 – зона порогов (Ринк и Дайв Динжерс); 6 – р.Пелли; 7 – р. Клондайк; 8 – Сев. полярный круг; 9 – граница территории Юкон, на западе совпадает с гос. границей между США (Аляска) и Канадой. Красным кружком выделена золотопносная зона южнее р. Клондайк.

Официальная схема – от р. Клондайк до р. Стюарт – золотопносной части территории Юкона (основные участки старателей обозначены точками)

1 – примерное положение места находки первого золотого самородка (ручей Бонанза, 1896 г.); 2 – примерное положение зимовья Джека Лондона (ручей Хендерсона)





Джон Гриффитс, он же Джек Лондон — 20-летний золотоискатель и его зимовье — домик-музей в Доусоне

роходов, некогда бороздивших реку. По подсчетам историков, их было тут не менее 250! Корабельные развалины лежат рядом с бесплатной паромной переправой, соединявшей некогда блистательную столицу золотоносного севера с очень непростой узкой дорогой, ведущей через горы на Аляску. Эти километры змееподобной грунтовки на альпийских высотах, где почти невозможно развить скорость более 60 км/ч, официально называются хайвэем «Крыша мира» (и пользуются популярностью у странствующих байкеров).

Расписания у паромчика не существует, и в ожидании «плеча» можно протолкаться на берегу несколько часов. Но автомобильная очередь никогда не торопится, никто не суетится. Спокойная жизнь на этой территории зависит от графика денежных вливаний из Оттавы, что можно с грубой натяжкой приравнять к нашим северным надбавкам и льготам в достойном советском прошлом. Здесь бесплатное обучение и медицинское обслуживание, а налоги платят лишь очень успешные предприятия. Зато цены на продукты и бензин — страшнее войны, а торговля алкоголем ограничена, почти как во времена Горбачева.

Конечно, очень знаменит Доусон, но, честно говоря, мне на душу

больше лег американский порт Скагуэй, расположенный на Аляске, на 59° с. ш., где горная речка Тайя впадает в одноименный извилистый фиорд. Некогда это был шумный и веселый порт, встречавший всех любителей легкой наживы. Сейчас это одноэтажный городок (зимой — 800 жителей, летом — 1400), окруженный невысокими, хмурыми горами с обязательными снежными проплешинами даже в жаркую пору. Нигде не видно обветшалости и запустения, все вылизано и начищено, точно в царской ложе Мариинского театра. Тут можно всласть пошататься по музеям, желающие могут запечатлеть свою персону рядом с телеграфным офисом «Мыльного» Смита — первого рэкетира XX столетия. Самые безобидные его проделки — это взимание платы за куда-то не отправляемые депеши и проведение «лотерей» (в том числе на базе кусков мыла, якобы с запечатанными драгоценностями); неудивительно, что Смит кончил плохо — получил пулю.

Не возбраняется заглянуть (с познавательной целью) в бордель, сохранившийся со времен «золотой лихорадки» и расположенный на главной улице города прямо над ресторанчиком «Красный лук».

— Сэр! Милости просим! — весело кричат из распахнутых окон напо-

маженные куколочки в заправдашних одеждах конца позапрошлого столетия.

По залам музея по имени Юкон

...Смертоносная грива Белой лошади собирала с проезжающих еще более богатую дань мертвецами.

Джек Лондон

За три года здесь погибло больше 500 человек... Ни грозных порогов Белая лошадь, ни Ящичного ущелья в Майлз Каньоне ныне уже нет — их начисто зализала плотина, перегордившая Юкон чуть выше Уайтхорса полвека назад. Можно лишь представить, какой опасности подвергали себя сплавщики, рвавшие на Клондайк за золотом на своих примитивных плавсредствах, — здесь широченная река зажата в скальный коридор, прозванный Ящиком. Выбраться из него было трудно. А память о пороге осталась навеки запечатленной в названии столицы территории: Уайтхорс и означает Белая лошадь.

Ныне туристский люд плывет по несколько успокоенному Юкону на байдарках или каноэ и на классический путь от Уайтхорса до Доусона тратит около половины месяца. Если располовинить маршрут и остановиться в поселочке Кармакс, то хватит и недели. В этом, безу-

словно, есть резон: практически все береговые исторические музеи под открытым небом хорошо сохранились лишь на первых 300 км пути. К тому же после впадения главного притока Юкона – широченного Теслина (в месте встречи он глядится даже помогучее «папаши») и особенно – чуть ниже, после Большой Лососевой реки, вода в главном русле становится настолько зеленомутной, что с трудом отыщешь ручей, чтобы наполнить чайник. Не упрощает жизнь и обилие островов: их на туристской схеме маршрута изображено около 500...

При скорости течения от 8 до 12 км/ч бедным гребцам нечего и думать о заходе в притоки и старицы. И вообще, если хочешь посетить те или иные примечательности, надо заранее продумать маршрут, иметь и карты, и джиписэску, и мотор. С движком, естественно, все возможности расширяются. Наша семейная экспедиция вышла на сухоходную тропинку имени Джека Лондона на надувной лодке «Mercury 310», на транце которой тихо шелестел черненький четырехтактный «Mercury» в 9.9 л.с.

Бензиновый вопрос стоял перед нами очень остро, поскольку на первых 400 км пути не предвиделось ни заправки, ни вразумительного человеческого жилья. (С заправками на севере Канады вообще следует держать ухо востро. Даже если пункт заправки обозначен в путеводителе, не факт, что там будет горючка. В общем, 10 литров 87-го в загатнике должно быть всегда.)

Проверило наши мореходные ка-

чества 50-километровое озеро Лабарж, известное непредсказуемым дурным характером. Все шесть часов, что наш «дредноут» потратил на прохождение этого водоема, прошли в борьбе со встречным ветром и короткой жесткой волной, которая готова была напрочь выбить все оставшиеся мозги уже на втором часу ходу. Сами понимаете, ни о каком «петухе» за транцем говорить не приходилось.

Средняя же скорость на маршруте составила 16 км/ч, а расход топлива в таком рваном рыболовно-музейном режиме оказался всего 400 г на час тарыхтия движка! (о технической стороне нашего комплекта лодка-мотор – см. № 210).

Мы совсем не стеснялись заходить в любые притоки по рыболовному интересу, но несколько раз даже шли против течения, когда проскакивали отмеченную в своих путеводителях нужную «стоянку пещерного человека».

На таких маршрутах еще раз убеждаешься, что рулевой и штурман – не одно и то же лицо. Воистину справедливо наблюдение Джека Лондона: «Когда капитаны ссорятся, пароход стоит...». Это я относительно того, как мы, уткнувшись в навигационный приборчик, на полном ходу вылетели на мель у Кармакса. Все обошлось на лучший манер, поскольку яростная перепалка штурмана с капитаном заняла всего пару секунд, ибо состояла из одной коротенькой фразы: «А ты куда смотрел!?!». Мы вовремя выскочили в воду и, благополучно подняв мотор, направили корпус носом по течению, а не бор-

том, как хотелось могущественному и надменному батюшке Юкону.

Я, конечно, надеялся, что мы сможем прикоснуться к истории, но чтобы так плотно – не предполагал.

Зимовье Джека Лондона, которое мы много лет хотели видеть, находится ныне не на северном рукаве мелководного ручья Хендерсона, а в самом Доусоне. Для «удобства осмотра» избушку перетащили туда – за 120 км – еще в 1965 г. благодарные почитатели творчества великого американца. Думаю, не стоит их за это особенно хвалить...

Удивительно, но факт: по берегам Юкона до сих пор стоят давно заброшенные деревянные зданьица, принадлежность которых иногда даже можно определить по чудом сохранившимся надписям типа «Trading post» или «N.W.M. Police». Кое-где можно побродить по удивительным кладбищам местных жителей, могилки которых представляют собой небольшие, почти игрушечные домики, иногда даже с самыми настоящими стеклами. Сперва я принял эти чудные разноцветные строения за владения местного пасечника. В одном месте мы неожиданно обнаружили проржавевший грузовичок «шевроле» конца 40-х гг. на спущенных колесах, зато с целехоньким рулем в кабине. Я сдуру забрался в кабину и захлопнул скрипящую дверь. А вот выбраться наружу оказалось совсем непросто, ведь изнутри не было ни единой ручки!

Чуть ниже впадения полноводного Теслина, прямо по центру русла расположен остров, который официально называется «Судовая верфь». Тут в первой трети прошлого века еще ремонтировали суда, процветали магазины, стояли склады и мастерские, обеспечивающие все нужды жителей берегов Теслина и Юкона. В общем – по инерции еще кипела жизнь. На острове до сих пор стоит так и не спущенный на воду трехпалубный колесный гигант «Evelyn» (с осадкой около метра), когда-то принадлежавший «Навигационной компании Британского Юкона».

К сожалению, ни одного натурального индейского каное или какого-нибудь подоб-





ного челнока мы не встретили. Дело в том, что местные индейцы чаще всего изготавливали их из лосиной или оленьей сырмятины, натянутой на осиновый или березовый скелет. До блестящей чистоты мездрить подобную обшивку считалось, очевидно, дурным тоном, так что к этим изделиям голодными зимами питали пристрастие не только домашние собаки, но и волки, и даже медведи. Как мне рассказали в одном из музеев, более двух сезонов не жил ни один такой съедобный каяк. Сегодня местный промысловый люд использует исключительно деревянные или алюминиевые лодки. И если забыть, где находишься, то, выйдя на берег Юкона или озера Беннет, можно без оговорок ощутить себя в Новой Ладоге или онежском Вознесенье, настолько схожи канадские моторки и их содержимое с имуществом наших соотечественников. Пластик здесь обозначен только в «каякерной епархии»; в городе Уайтхорсе существуют две фирмешки, где можно взять в аренду подобную гребную забаву.

На судовом острове в изобилии есть остатки паровых машин, котлов и разного другого старинного железа, принадлежность которого никто не сможет с достоверной точностью определить. А если послоняться по деревенским музейчикам на Юконе, можно, думаю, отыскать такие подвесные моторчики, которым позавидует самый серьезный музей истории

техники где-нибудь в центре Лондона. Но самое удивительное то, что эти старинные экспонаты разрушаются лишь по велению времени, но никак не по злому умыслу человека. Ни набросанных бумажек, ни полиэтилена, ни битых бутылок нигде нет. Зато в некоторых пустынных местах на берегу стоят столики для перекуса и чистые туалеты с самой взаправдашной мягкой бумагой! Тут и сам ненароком чистенько приберешься после стоянки.

С сухими дровами проблем нет, хотя поговаривали, что еще лет 50 назад вдоль всего русла лес был прилично вырублен (а как иначе накормишь прожорливые утробы паровых судов?).

Щуки в реке много и таких размеров, что за один день забросов в устье Плоского ручья я перекрыл все мыслимые прежние рекорды – с одного места на 12-граммовую вертушку снял хвосты по 4, 6, 8 и 10 кг! А тут как раз был тот случай, когда на супчик хотелось чего-нибудь поменьше и помирнее, поскольку объем экспедиционной кастрюли был всего два литра. Честно говоря, рыбная диета задолбала нас уже через неделю, и большинство трофеев мы скормили голодающим каякерам, потерявшим счет дням и неделям. Вот что значит иметь на транце моторчик!

Видели мы и сигов, и мелкого хариуса, но до этого интригующего водевилы просто руки не доходили – как ни крути, весь день проходил в рабочем режиме. Хочешь – не хочешь, а часов восемь-девять «пропилить» надо было обязательно. Прибавьте сюда время на установку лагеря, приготовление пищи, неизменную просушку палаток и шмоток. За три недели на Юконе, по-моему, было всего дня четыре без разверзшихся небесных хлябей. Если с утра садишься за румпель в майке, то не

факт, что через пару часов не придется стучать зубами от холодного ветра и дождя.

Медведи в нашей походной картине присутствовали. Косолапые не только не боялись проезжающих машин, но и беззаботно играли со своими малышами прямо на обочине. На дороге встречали и снежных баранов, лисиц, лосей и северных оленей. На реке нашими постоянными спутниками были белоголовые орлы, сурки, мыши и бобры. Последние на ночевке просто донимали нас шлепаньем по воде, фырканьем и смачным чавканьем. Но персоной «номер один» всегда и всюду тут значился жирнющий юконский ворон размером с курицу. «Это наш фазан!» – гордо сказал мне туземец. И действительно, на Юконе просто немислимое количество воронья. Может, поэтому в индейской мифологии хитрющий ворон считается создателем всего на Земле.

Комары и мошки досаждали лишь под вечер, но обилие кострового сушняка и запасенные с собой пиретрумные курилки делали свое дело – кровососущий вопрос особенно болезненно не стоял.

Когда наше интереснейшее приключение завершилось, мы не чувствовали ни усталости, ни обычного желания поскорее добраться домой. Как-то не хотелось покидать этот уютный северный уголок и возвращаться в привычную суету бледнолицых – чичако.

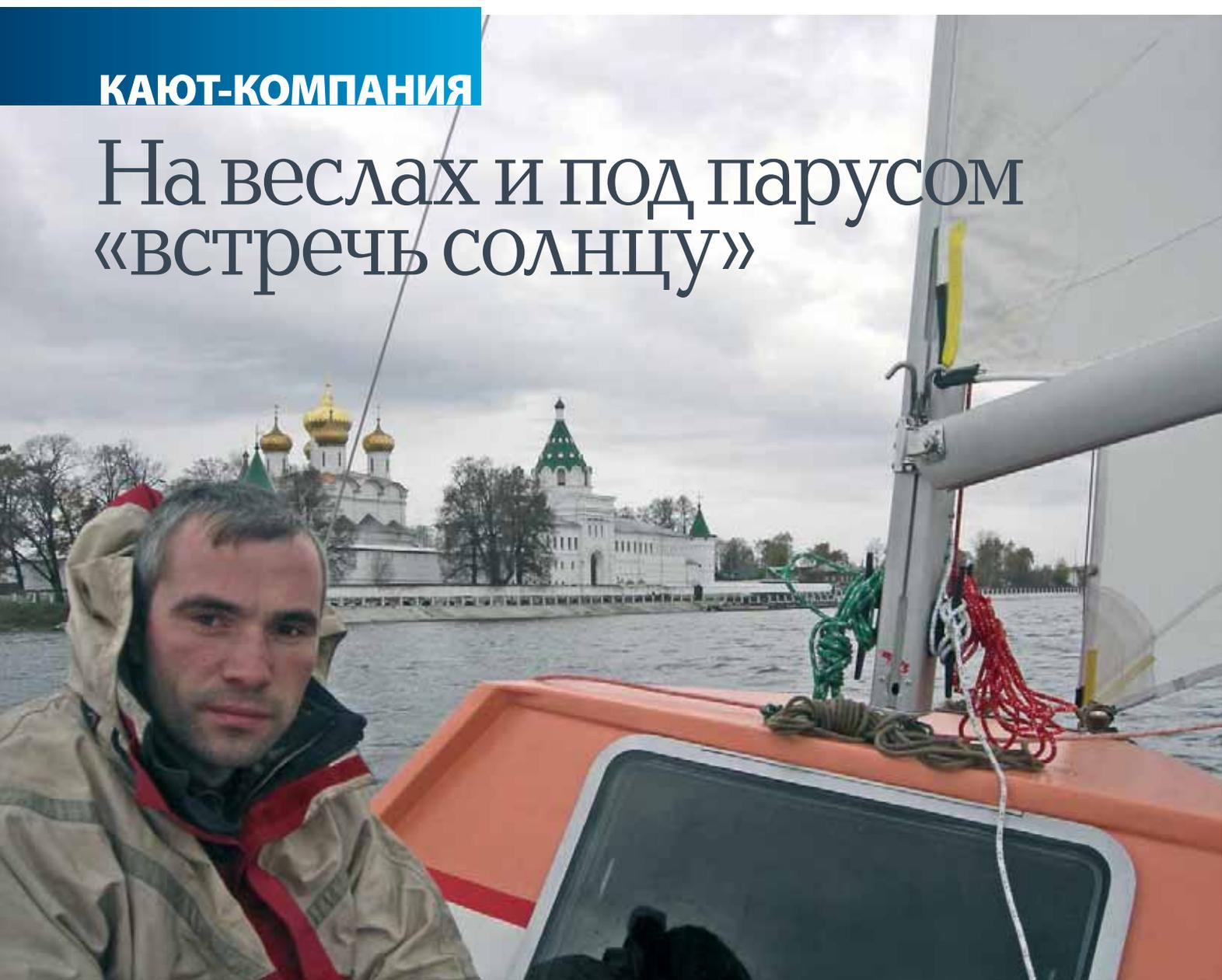
Мы на все сто процентов окунулись в мир конца XIX в. Теперь будем иначе читать Джека Лондона, и долго еще будут стоять перед глазами юконские пейзажи, вспоминаться юконские встречи.

В прежних путешествиях я никогда ни на копейку не сомневался, что понятия бескрайность и дикая природа – исключительно наши, российские. Но после юконских бурлесков стали терзать меня смутные сомнения. И я вдруг осознал, что хоть завтра могу снова вместе со Смоком и Малышом уйти в темноту на поиски золота у ручья Индианки.

Автор благодарит президента «Mercury Marine» Патрика Маки и его команду за предоставленные для экспедиции подвесной мотор и надувную лодку.



На веслах и под парусом «ВСТРЕЧЬ СОЛНЦУ»



Первые метры под парусом на фоне Ипатьевского монастыря. На переднем плане – Андрей Деев.

Василий Галенко. Фото автора, Леонида Макарова, Георгия Карпенко

Яхты и даже гребные лодки в Арктике перестают быть диковинкой. И вовсе не потому, что она теплеет. Просто настырность новоявленных экстремалов все нарастает, а препоны, чинимые разного рода властями, ослабевают.



Георгий Карпенко из подмосковного города Пушкино идет по пути типичного российского экстремала. От лыжных походов по Заполярью – Урал, Ямал, Таймыр – и сплава по горным рекам переходит к антарктической эпопее на яхте «Урания». Становится на лыжи и достигает Северного полюса (вдвоем), затем покоряет вершину планеты (тоже вдвоем) на собачьей упряжке. Теперь он построил гребно-парусную лодку и мечтает пройти на современном подобии древнего «малого коча» Северным морским путем от Архангельска до Аляски.

Тут самое время вспомнить некоторых предшественников Георгия Карпенко, которые «отдыхали» в Арктике во время отпусков с намерением пройти путями древних поморов на студеном севере. Эти затеи,

мало похожие на самостоятельный туризм, скорее всего тянут на экспедиции по следам предков, ставшие с некоторых пор модными повсюду.

Первой вспоминается история из 1980 г. Тот же маршрут и те же «малые кочи». Тогда по идее известного полярника и писателя-мариниста капитана дальнего плавания Константина Бадигина мы с Юрием Сенкевичем готовились отправиться на двух кочах на Аляску по пути первопроходцев XVII в. Замысел Бадигина прочитывался по его книгам об истории поморских плаваний: «Пути через волоки положили начало особому виду полярного мореплавания – прибрежному, при котором использовалась тянувшаяся вдоль берега полоса чистой воды – рынчара (заберега). Тактика такого прибрежного плавания, выработанная нашими море-



ходами, долго давала единственную возможность плавания по Северному морскому пути».

Это была уникальная попытка пройти «встречь солнцу» на средства и с благословения властей в качестве некоего «ответа» на нашумевшие вояжи Тура Хейердала, участником которых был Юрий Сенкевич. Теперь же знаменитый телеведущий по решению ЦК комсомола стал руководителем, а Бадигин – куратором новой экспедиции. Мне отвели должность ее штурмана. Были выделены деньги на постройку двух «копий» древних судов. Весной мы с Бадигиным отправились в Архангельск, где на верфи в Соломбале разместили заказ на строительство двух «малых кочей».

Тем же летом я помчался на Таймыр, чтобы исследовать древний поморский волок из Енисея в Хатангу на случай, если льды не позволят обогнуть Таймыр по морю. Там, в междуречье Енисея и Хатанги, я обнаружил следы еще одного энтузиаста и исследователя поморских волоков – капитана дальнего плавания Анатолия Янцелевича*. Но о нем чуть ниже... С помощью местных жителей я пересек исторический Авамотагенарский волок, все шло хорошо, но приговор нашему проекту уже был не за горами. В ноябре нас пригласили в ЦК комсомола и объявили, что экспедиция отменяется в связи с приходом к власти в США «клики Рейгана»...

Но для «вольных странников» даже чинимые властями ограничения

не становились помехой. Неимоверные испытания новоявленных первопроходцев воспринимались как должное, как плата за то, что мало чего поморского было в их кораблях и снаряжении. Холод, льды и угроза гибели оставались прежними и добавляли адреналина в первоначальный энтузиазм и упрямство.

Вот отрывочные воспоминания о некоторых из тех, кого я знал не понаслышке...

Сорок лет тому назад потомственный помор Дмитрий Буторин вместе с писателем Михаилом Скороходовым совершил удивительное плавание на парусно-моторном карбасе «Щелья» по трассе древнего Мангазейского морского хода. Этот путь от Архангельска до Тазовской губы, где и располагалась в XVII в. «златокипящая» Мангазея, они успешно проделали за три с половиной месяца. То ли поморский авторитет Буторина, то ли ажиотаж в газетах (с подачи писателя-морехода) сыграли свою роль, но за плаванием «Щелья» следила вся страна. Вероятно, именно их поход побудил Академию наук начать детальные раскопки на месте древнего торгового поселения поморов. Кроме того, они дали импульс многим последователям – любителям моделировать пути древних. (Семь лет спустя мне довелось побывать в гостях у Буторина, в его домике на окраине Архангельска. Там в полусгнившем сарае стоял знаменитый карбас, так и не дождавшийся своего места в музее.)

В 1975 г. я был в Амдерме, где по заданию Северного филиала Географического общества маркировал на местности границу Европа–Азия. В

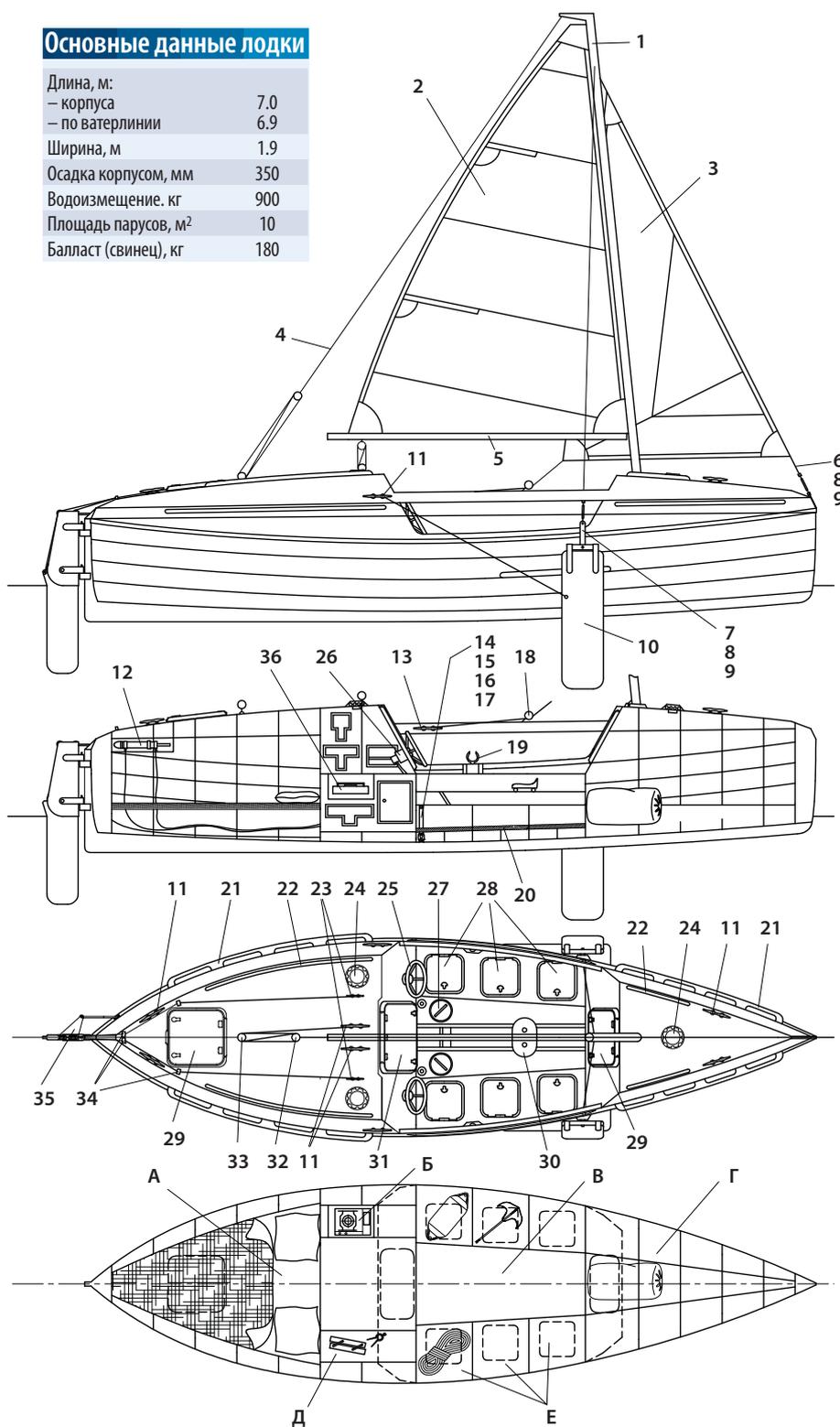
порту Амдермы появился фанерный катер «Замора» с автомобильным движком. Дмитрий Кравченко – руководитель экспедиции по маршруту древних поморских плаваний – возглавлял команду из трех добровольцев, заложников его идеи достичь Диксона на 4-метровой «фанере». Дмитрий с переменным составом участников в предыдущем году прошел от Архангельска до устья Печоры с героическим волоком через п-ов Канин. В 1975 г. он продолжил свой путь. Его плавание вокруг п-ова Ямал снова «тянуло» на героическое приключение. Однако не всем это казалось подвигом. Работники администрации Северного морского пути по привычке отбивались от любительских «покорений» Арктики. Когда «Замора» не появился в заявленные сроки на Диксоне и пришлось организовать его поиски, один из чиновников ледовой магистрали в сердцах заявил совсем в духе старинных владык: «После обнаружения катер сжечь, команду связать и караулить». В общем, «Замора» прибыла-таки на Диксон, а Дмитрий Кравченко еще многие годы не давал покоя чиновникам, затеявая все новые и новые заполярные вояжи. Последний из них завершился в 2006 г. спасением команды Кравченко моряками атомхода «Арктика»: неистовые странники на вельботе попали в переделку, когда искали останки судна Виллема Баренца у самой северной оконечности Новой Земли...

Анатолий Янцелевич – знаменитый капитан «Оби» в ее историческом рейсе к берегам Антарктиды – не избежал соблазна появиться в Арктике в амплу яхтсмена. В сезон 1969 г. он

* См. «Кия» № 34 «По забытым дорогам Севера».

Основные данные лодки

Длина, м:	
– корпуса	7.0
– по ватерлинии	6.9
Ширина, м	1.9
Осадка корпусом, мм	350
Водоизмещение, кг	900
Площадь парусов, м ²	10
Балласт (свинец), кг	180



Устройство лодки «Русь Святая»

Для максимального снижения веса корпуса лодка построена с широким использованием 9-мм фанеры на рейках 30x30 и 30x50. Обшивка «граненая» с соединением поясьев на пазовых рейках. Шпангоуты цельные из фанеры. Крепления – «мокрыми угольниками» на эпоксидке. А – жилой отсек; Б – камбуз; В – кокпит; Г – грузовой отсек; Д – штурманский уголок; Е – рундуки.

Основные узлы оборудования

1 – грот-мачта; 2 – грот, 6,3 м²; 3 – стаксель, 3,7 м²; 4 – ахтерштаг; 5 – гик; 6 – форштаг; 7 – ванты; 8 – талреп; 9 – путенсы; 10 – шверцы; 11 – утка большая; 12 – гидроцилиндр РУ; 13 – утка клиновая; 14 – сливная труба; 15 – кран; 16 – патрубок; 17 – хомут; 18 – блок одношкивный; 19 – уключина; 20 – балласт (свинцовая плита 50x250x450); 21 – поручень; 22 – упор для ног; 23 – утка малая; 24 – дефлектор вентиляционный; 25 – штурвал; 26 – гидронасос РУ; 27 – лючок; 28 – люк пластиковый; 29, 31 – люк; 30 – слайд для гребли; 32 – блок двухшкивный; 33 – блок двухшкивный с обухом; 34 – кипа; 35 – рулевое устройство; 36 – плита одноконфорочная.

с друзьями на 6,5-метровом швертботе «Пингвин» прошел от Архангельска до Норильска. В навигацию следующего года он отправился по рекам к древнему поморскому волоку между реками Авам (бассейн Енисея) и Тагенарка (бассейн Хатанги), с помощью местных жителей преодолел волок и вскоре достиг Тикси. На этом пути Янцелевич использовал «подбросы» своей мини-яхты на борту теплоходов, где капитанили друзья. Его плавание на «Пингвине» – это, скорее, кураж любителя паруса, и претендовать на яхтенное прохождение Севморпути он, конечно, не может. Зато на самом волоке Янцелевич оставил памятные знаки с надписями на латунных досках. Эти знаки я обнаружил в 1980 г. Тогда они еще держались на подгнивших столбиках...

Стоит напомнить и о достижении мыса Челюскин на лодках или яхтах. Приоритет в такого рода достижениях достался Евгению Смургису. Он достиг мыса Челюскин на 4-метровой гребной лодке 26 августа 1970 г.! А парусно-моторная яхта «Якуцк» (капитан Эгидиус Лозарайтис) в рейсе из Якутска в Мурманск достигла верхушки Евразии лишь 7 сентября того же года. Видимо, Арктика теплеет, поскольку в последующие годы яхты не только проходили Севморпуть (с зимовками или без оных), но и покорили оба прохода вокруг полюса: и Северо-восточный (Севморпуть), и Северо-западный. В этом качестве отметились: российская яхта «Апостол Андрей» (Николай Литаяу), немецкая «Дагмар он» (Арвид Фукс) и французская «Вагабонд» (Эрик Бросьер). Яхтенный бум в Арктике нарастает...

Из Программы экспедиции на лодке «Русь Святая»

Все другие народы шли с востока, вместе с солнцем, на запад. Русские же шли с запада на восток... через весь север Азии... к берегам Тихого океана.

Фридрих Гельвальд. В области вечного льда. СПб, 1881 г., стр. 389.

Концепция определяет цели, способы и сроки плавания на трехместной гребно-парусной лодке по следам Великих географических открытий русских поморов, казаков, промышленников и мореходов, в

Ходовыми испытаниями лодки все остались довольны. Слева направо: мастер Леонид Макаров, руководитель экспедиции Георгий Карпенко и гребец (по судовой роли) Андрей Деев



XVII–XIX вв. прошедших «встречь солнцу» от Белого моря до Тихого океана. При этом экспедиция не имеет целью полного копирования какого-либо определенного маршрута, равно как и «копирования» древних судов – ушкуев, кочей, лодей и т. п. Исключается также копирование уклада жизни, снаряжения и питания поморов.

Главная цель экспедиции – прохождение древних маршрутов с тем, чтобы в полной мере оценить подвиги наших предков в их движении «встречь солнцу» в сложных климатических условиях Арктики.

Новацией экспедиции является реальная оценка возможности использования самого протяженного волока в обход п-ова Таймыр. Имеется в виду после Диксона следовать по рекам Пясины, Дудыпта, Авам, Тагенарка, Хета и Хатанга. Известно, что в XVII в. ледовая обстановка в Арктике была более суровой, чем в наше время. Использование волоков позволяло не только сокращать путь, но и избегать опасных штормов и ледового плена при плавании в открытом море. Однако древние волоки на полуостровах Канин и Ямал в наше время практически непроходимы вследствие природных изменений и активной деятельности газодобывающих и иных предприятий на местах древнего волокового пути.

Нельзя не отметить оригинальность маршрута и время перехода. Маршрут экспедиции проходит от Архангельска вдоль кромки Баренцева и Карского морей и далее вокруг самой северной точки Евразии – мыса Челюскин – или в обход Таймыра по известному волоку в междуречье Енисея и Хатанги. Этот волок представляет не только спортивный, но и исторический интерес. Георгий Карпенко склонен пройти волоком даже при благоприятных условиях морского плавания. «Таким образом, – считает он, – мы приближаемся к реальным маршрутам древности и вдобавок не ставим себя в зависимость от волевых решений администрации Севморпути в случае тяжелых ледовых условий в Карском море при реальной угрозе срыва экспедиции». Далее маршрут идет вдоль побережья морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского до мыса Дежнева и далее до порта Провидения или до городка

Коцебу на территории штата Аляска (США). Финиш маршрута символизирует размах Великих географических открытий от исследования и картирования арктических морей до открытия северо-западной части Америки.

Протяженность маршрута экспедиции – 7750–8000 км. Не исключается прохождение маршрута с зимовкой лодки (в зависимости от погодных условий).

Лодка и участники экспедиции

Лодка специально для экспедиции «Русь Святая» спроектирована в проектно-конструкторском бюро «Старлит» (Санкт-Петербург) в начале 2007 г.; главный конструктор проекта – Александр Каргополов. Построил ее мастер Леонид Васильевич Макаров из г. Галич Костромской области. Лодка строилась с расчетом плавания на ней команды из трех человек и возможности волоков. Оснащена она не только гребной системой для одного гребца и рулем, но и парусами, двумя шверцами, килем высотой 10 см и свинцовым балластом 180 кг, что позволит в полной мере использовать попутные и боковые ветры.

Своими размерениями и оснасткой в историческом плане лодка как бы имитирует древнерусский «малый коч», на котором

Морской путь первопроходцев от Архангельска до Аляски (по плану)

Маршрут перехода	Расстояние, км	
	между точками	от старта
Архангельск – м. Канин Нос	570	–
М. Канин Нос – Амдерма	900	1470
Амдерма – Диксон	800	2270
Диксон – м. Челюскина – Хорго – Тикси	2180	4450
Диксон – Тикси с волоком (Пясины–Авам–Хета)	2600	–
Тикси – Певек	1700	6150
Певек – м. Дежнева – п. Коцебу (США)	1400	7550
Итого: Морской путь Архангельск–п. Коцебу (США) с волоком	8000	

совершались волюки силами его команды практически без посторонней помощи.

Участники экспедиции – известные спортсмены и путешественники, успевшие заявить о себе в самых экзотических путешествиях. Руководитель проекта – Георгий Николаевич Карпенко. Члены экипажа – Андрей Николаевич Деев из г. Пушкино и Дмитрий Лукьянов из г. Белгород.



Освящение лодки и ходовые испытания

Еще в середине сентября мне позволил Георгий и пригласил на испытания лодки. Испытывать ее на мелком Галичском озере, на берегу которого и стоял дом строителя лодки, не годилось. Он предпочел проделать 120-километровый путь от Галича до Костромы, пристроив лодку на прицепе мощного джипа «Вольво».

Церемонию освящения и начало испытаний лодки решили провести у стен знаменитого Ипатьевского монастыря, который раскинулся на правом берегу старого русла Костромы – в километре от ее впадения в Волгу.

Торжественный спуск лодки на воду провели в местном яхт-клубе на правом берегу Волги. Это произошло 12 октября 2007 г. Надо заметить, что Волга в пределах Костромы – в сущности верхняя часть Горьковского водохранилища. Стабильный уровень воды создает местным яхтсменам определенные удобства, имеется

бетонный слип, которым мы и воспользовались. После спуска лодки на воду приступили к установке мачты, раскрепили стоячий и бегучий такелаж.

Не отходя от берега, подняли грот и стаксель, проверили работу шкотов, но затем паруса убрали и отправились к монастырю... на веслах. По замыслу Георгия Карпенко, весла – основной движитель, лодка оснащена парусами для «проскакивания» протяженных морских участков с преимущественно боковыми (северными) ветрами. Чисто гребной марфон по такой трассе потребовал бы, по меньшей мере, двух с половиной, а то и трех месяцев гребли, между тем сезон открытой воды в Арктике, как правило, намного короче...

После подхода к стенке-причалу у монастыря мы приготовились к освящению лодки. Между прочим, город Кострома, находящийся в самом сердце России, знаменит своим настоящим морским гербом, утвержденным еще в 1767 г. В описании герба так и сказано: «Представляется в голубом поле галера под Императорским штандартом, на гребле плывущая по реке».

После церемонии освящения лодка обрела свое имя – «Русь Святая».

– Но почему «Русь Святая»? – пытаю я Георгия.

– Наверное, от святости мест, где строилась и освящалась лодка, – Георгий не очень тянул с ответом. А после паузы продолжил:

– Традиция названий судов в России довольно незатейлива. Вспомним, что для собственной безопасности поморы давали своим кочам, карбасам и лодьям имена святых. Да и позднее в Российском флоте «святые» корабли – не редкость. К примеру, в XVIII в. одних только кораблей и фрегатов с именами святых было около сотни! А для пущего «сбережения» перед выходом в море всегда молились, уповая «в случае наших, от морских бурь или злых людей происходимых бедствий и несчастий» на помощь Святителя и Николая Чудотворца.

– А какие меры безопасности применялись?

– Замечу, что все меры безопасности в древности ограничивались такого рода молитвами. Тогда мало

кто мог плавать – не обучаться же этому в ледяной воде! О спасательных кругах или жилетах и не помышляли за полной их ненадобностью. Да и в наше-то время польза от них сомнительна из-за низкой температуры воды.

– А сами моряки намного отличались от нынешних?

– Путешественник из местных, архангелогородских, Александр Фомин в своем «Описании Белого моря» в конце XVIII в. дал такой портрет здешних поморов: «Нравы беломорцев, по причине отдаленных между собой их малочисленных расселений, редко чужеземцами посещаемых, образовали их при простоте жизни неповоротливыми, смиренными, мягкими, грубыми без суровости, не поползновенными к краже, в опийстве неумеренными и лучшее удовольствие в нем находящими, к подчиненности способными, робкими и гостеприимными». Просто дух захватывает от сходства их с нынешними!

– Такими вы себя и сегодня видите? – я не удерживаюсь от сарказма...

– Примерно, но с непременно добавленным трудолюбием и непреклонности с начальством, чинящим нам препоны...

Мы вышли из старого устья Костромы в Волгу. Здесь по полной программе испытали работу весел, а затем поставили шверцы и, подняв грот и стаксель, пошли в лавировку против свежего южного ветра, выбираясь к прикрытому от ветра правобережью. Заметили, что со шверцами лодке без особых проблем доступен ход в полный бейдевинд. Для куражу пытались править и в крутой бейдевинд, но стали опасаться за живучесть не слишком прочных для такого курса шверцев. Подняли их и убедились в надежном ходе лодки на курсах галфвинд, бакштаг и фордевинд.

Теперь участникам будущей экспедиции предстоит много работы по устранению огрехов, обнаруженных на испытаниях, а также утеплению лодки, оснащению ее средствами навигации и связи. Но это делается уже в Подмоскowie, на Пироговском водохранилище, куда и была доставлена лодка в ночь на 13 октября. Апрель – время старта – не за горами!