

ПУТЕШЕСТВИЯ

Тысяча миль под Mercury 115, или Далеко ли до Стокгольма?

В №236 мы начали рассказ о том, как совместный московско-питерский экипаж предпринял переход по Балтике из СПб в Стокгольм на моторной лодке «Quicksilver Commander 630WA». Повествование остановилось на выходе путешественников из «материковой» части маршрута – марины города Ханко. На очереди – «островная» его часть, приход к намеченной цели и успешное завершение.

Сергей Бойко



В море ничего сверхсерьезного не случилось, да и к ночи, похоже, ветер начал стихать. Очередные поиски «ничейной» земли закончились далеко за полночь, практически в кромешной темноте. Выбранный островок внутри бухты острова побольше пришлось обследовать с фонарем, дабы убедиться в отсутствии на нем построек. Очередное десантирование с палатками – и утро «порадовало» видом расположенных по бе-

регам бухты домиками. Но поскольку ничей покой мы вроде не нарушили, неторопясь позавтракали, по заведенной уже традиции с кофе, и отправились дальше.

В этот день мы решили заглянуть в Музей викингов «Rosala findet». Информация о нем и координаты места были почерпнуты из Интернета. Часа в два пополудни мы пришвартовались на местном причале. Это, пожалуй, было единственное «неухоженное» место, встреченное нами на пути, с каким-то

хламом возле причала. Тем не менее, местечко посещаемое, пусть и не толпами туристов. Сам музей производит впечатление новодела предприимчивого хуторянина. Вход стоит 7 евро, но мы только заглянули, так сказать, на минутку. Самый интересный, по моему, экспонат – это дом, этакая казарма человек на двадцать с двухъярусными полостями вдоль стен, открытым очагом, и мебелью из массивных деревянных плах.

Посетив местный магазинчик в де-

ревне, двинули дальше, как предполагалось, к конечной цели – Аландским островам. Красоты Аландов описывать словами бессмысленно – это надо видеть. Очень похоже на Северную Ладугу, только масштабы побольше. К девяти вечера добрались до марины на острове Чокар (N59°56.364' E20°52.915'), «забитой» в нашем генеральном маршруте. Остров большой и живописный, на нем есть дороги и паромное сообщение с другими островами.

Марина на Чокаре оказалась, пожалуй, одной из лучших в путешествии. За стоянку лодки и три палатки мы заплатили 19 евро и еще 3 – за стиральную машину. Надо, кстати, иметь в виду, что порошок в машину надо засыпать свой. В сервис входят горячий душ, нормальный туалет, возможность помыть посуду в горячей воде и приготовить еду на электроплите под крышей, есть сто-

было очень немного. Куча разнокалиберных лодок и яхт рядом, детишки купаются прямо тут же, с кринолина стоящего поблизости катера, в общем жизнь бьет ключом. Стоянка за сутки, традиционно 25 евро, душ и туалеты

шлое пищей, а запивать кока-колой. Хорошо, что нашли номер на троих – километре от марины по берегу, всего за 90 евро с завтраком. На великах туда и отправились, тем более что сдавать их уже было некому – все закрыто.



В Мариехамне



лики на улице и беседка с кирпичными мангалами, у причала маленький магазинчик с продуктами, спасжилетами и прочими предметами первой необходимости. Хорошо отдохнув и выспавшись, мы двинули в Мариехамн, как повелось уже ближе к обеду, благо до него осталось всего около 70 км.

На входе в марину Мариехамна нас встретил РИБ, как мы догадались, выполняющий роль мини-лоцмана, он провел нас на свободное место. Марина большая, но мест свободных

включены. По прошлому опыту нашли прокат великов и поехали осмотреть достопримечательности главного города Аландов да найти ночлег для трех рядовых членов экипажа.

Мариехамн – городок прямо с открытки: маленький, красивый и немного ненастоящий. Объехали мы его практически весь, побывали на другой стороне полуострова, на котором он расположен, глянули на парусник-музей. Опять по русской привычке прогуляли до 11 вечера, ужинать при-

За поеданием пиццы назрел вопрос «что делать дальше». Капитан сообщил, что по плану – Стокгольм, а штурман проложил маршрут только до Мариехамна, поскольку «был не в курсе». Первый помощник помалкивал, предполагая, что Стокгольм – это типа шутка капитана такая, матрос сохранял нейтралитет. До Стокгольма от Мариехамна порядка 150 км, из них 40–50 – открытый Ботнический залив. Штурман, ходивший по «Ботнику» на больших судах, призывал к благоразумию. Ветер, кстати, посвистывал в снастях весьма внушительно. Пошли к административному корпусу, там в окне монитор показывал погоду на ближайшие дни. По Ботническому заливу обещали «юго-запад», 8–10 м/с, порывами до 12, периодические осадки. Решив, что утро вечера мудренее, разъехались по «спальным местам». Утром погода не изменилась, ветер как в Ханко выл над маринной, периодически накрапывал дождь. Капитан с первым помощником совершили забег по магазинам с целью покупки более подходящей одежды, и, вступив в преступный сговор, по возвращению подбили оставшуюся часть команды на авантюру.

Из марины, похоже, выходили только мы. Штурман был мрачен, но новый маршрут проложил исправно.



В Стокгольме

Высунули нос в открытую часть залива – ну дует, ну барашки, но идти-то можно. Прошли километров 10, волна увеличилась, берег удалялся, но лодка шла, хотя штурман и ругался. В общем, поворачивать уже было неохота: «Чем там осталось-то – 30 км». Их преодолели около двух часов. Волна практически встречная, высоту оценить было сложно – большая, через тент периодически перелетало и скорость не выше 20 км/ч. В море только большие суда. Примерно на середине пути встретили крейсерскую яхту, идущую под парусами навстречу. Ну вот, ходят же люди, значит мы не психи. Так и дочапали до шведского берега, а там маршрут шел под прикрытием островов, по шхерам. Примерно на середине этого участка нас обогнал «Nord Star Patrol 28» под российским флагом, махнули друг другу. Эта же лодка нам встретилась еще примерно через неделю, но об этом дальше. Интересно, что пока шли через Ботнический залив, небо было мрачным и пасмурным, а в проливе выглянуло солнышко, и жизнь опять заиграла яркими красками. Пролив был полон посудин, в основном парусных, несмотря на будни. Средняя скорость значительно возросла, и мы незаметно приблизились к Стокгольму.

Первое, что бросилось в глаза при подходе к Стокгольму – это множе-

ство пассажирских морских паромов и луна-парк у самой воды. Размеры американских горок впечатляли, визги отдыхающей публики были различимы даже сквозь шум мотора. Затем открылся сам красавец Стокгольм, ничуть не уступающий с воды Петербургу и также открытый для осмотра с каналов. Многочисленные марины, переходящие одна в другую, пристани пассажирских теплоходов и суда всевозможных размеров. На стоянках полно «спидботов» – а еще говорят про топливный кризис в Европе. Причалили возле заправки у скверика, обозначенного на карте Стокгольма как «Nobel parken». На заправке теснилось несколько «спидботов», порывывающих многосильными двигателями. Судя по оживлению и переговорам капитанов, намечалась гонка-междусобойчик. А мы, встав на практически единственное место, чуть ли не у местной «Красной площади», оставили лодку за 35 евро (там на самом деле кроны, но мы об этом как-то забыли) и двинулись искать ночлег и осматривать столицу Швеции.

Город красив, но нам было не до красот. Гудящие после морского перехода с попрыгучками ноги просили отдыха, да и остальной организм тоже, а времени – девятый час. Зашли в первую попавшуюся гостиницу и обнаружили что отели почти все заняты, но

нам удалось найти недорогой отель (Kungsborn hotel), и забронировать в нем два 2-местных номера по цене всего 80 евро за номер; через 10–15 минут пешком оказались на месте. Причина дешевизны номеров оказалась проста – подземный этаж, без окон.

Описывать Стокгольм наверное нет смысла, поскольку любой туристический путеводитель сделает это лучше меня. Замечу только, что количество жителей, как бы пополюккорректней выразиться, афро-мусульманской и арабомусульманской наружности удивляло. Побродив до обеда по Стокгольму, мы двинулись в обратный путь. Бросили монетки в воду и отчалили. Путь предстоял не близкий – около 180 км, из которых около 90 по открытому морю, но ветер вроде поутих. Фьорд пролетели так же быстро, как и накануне, а километрах уже в 70 от Стокгольма встретили давешние спидботы, которые ожесточенно гнались друг за другом.

Наши наивные предположения, что раз уж ветер стал потише, то и волна будет меньше, не оправдались. На открытом морском участке гребни волн периодически закрывали горизонт. Хорошо хоть волна попутная, шли, глиссируя со скоростью 30–35 км/ч. На особо крупных волнах, когда лодка скатывалась в глубокую ложбину, во избежание зарывания капитан подруливал вправо и это было довольно не-

приятно, штурман ругался. Но так или иначе мы проскочили этот кусок маршрута и пришли в уже знакомую уютную марину Чокара. На следующее утро решили двинуть в Турку. Этот этап опять шли между плотно расположенными островами и проливами-каналами между ними. В одном месте даже миновали маленький разводной мостик, движение под которым регулировал светофор. В Турку так же, как в Стокгольме, сновали паромы, на городском пляже вовсю купался народ, хотя уже вечерело. Причалив к марине, чуть в стороне от города опять столкнулись с тем, что все закрыто и персонала нет. Ночевать в лодке вчетвером никто не захотел, и мы двинулись еще дальше на ночь глядя искать дикий островок. Он был найден часа в два ночи, пожалуй самый живописный из всех «диких» островков, на которых мы ночевали.

Обратно мы шли уже практически по прежнему маршруту, срезая углы. Последнюю стоянку в Финляндии мы наметили на уже известном нам

острове Суури-Писи, чтобы уже утром побыстрее пройти финскую границу и двинуть к дому. По дороге к ней решили заскочить в Ловиису, где нас интересовал алкошоп, а то корабельные припасы подошли к концу, и нечем было отметить последний вечер на чужбине. Бухточка на Суури-Писи оказалась занята несколькими большими катерами, пришлось заключительный вечер провести на рейде, и торжественный ужин, сдобренный кальвадосом, ромом и мартини прошел на судне. Наши веселые тосты далеко разносились над водами Балтики.

Утро было не слишком добрым, но балтийская водичка быстро сняла негативные последствия излишеств, и к обеду команда выдвинулась на Сан-тио, на randevу с пограничниками. У пограничного причала стоял знакомый «Nord Star 28». Разговорившись с его командой, выяснили, что они тоже ходили из Питера в Стокгольм. Вместе прошли погранконтроль и двинули в сторону родных берегов, правда раз-

ными маршрутами: мы резали напрямик, против встречной волны.

Километров за 40 до Кронштадта машинка дистанционного управления запищала, и мотор сбросил обороты. Все попытки набрать более 4000 об/мин заканчивались провалом, проверка свечей ничего не прояснила. Легкая тревога овладела экипажем, но выяснилось, что если не поднимать обороты выше 3800, главный мотор работает. Последующая диагностика, кстати, не выявила причины такого поведения, скорее всего – попадание воды в топливо. Так со скоростью около 30 км/ч и дошли до Морского вокзала около 21.30. Путешествие удалось, хотя и буквально «галопом по европам». Как оказалось, при соблюдении мер предосторожности относительно небольшая мотолодка вполне может передвигаться морскими маршрутами. Бюджет поездки на всех оказался чуть более 4000 евро, из которых около половины – расходы на бензин. ■

Реклама

ООО «МАРЛИН»
Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su



РЕКЛАМА

МОТОСЕРВИС **vetus**
г. Москва Дмитровское шоссе д.46 корп.2
www.mdiesel.ru
E-Mail: mdiesel@df.ru



Оборудование **vetus** и **MARITIM** в Москве
тел.: (495) 482-77-01, тел./факс: 482-43-11

РЕВЕРС-РЕДУКТОРЫ **ZF**



Реклама

Реклама

YANMAR marine



двигатели дизель-генераторы мотопомпы






9-900л.с. 9-75л.с. 4-600кВт 125-1000 л/мин.

телефон: (495) 937 8670, (812) 764 5216
www.yanmarmotors.ru

