

18+

ДЖОН МАКГРЕГОР

# Одинокое плавание на «Роб Рое»

Джон МакГрегор

**Одинокое плавание на «Роб Рое»**

«Издательские решения»

**МакГрегор Д.**

Одинокое плавание на «Роб Рое» / Д. МакГрегор —  
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-598845-4

В 1867 г., после двух походов на байдарке, Джон МакГрегор отправляется в плавание во Францию на маленькой двухмачтовой яхте (июле), спроектированной для одиночного плавания. Вместе с ним мы побываем на Всемирной выставке в Париже и в яхтенной столице Англии — Каусе на острове Уайт.

ISBN 978-5-00-598845-4

© МакГрегор Д.  
© Издательские решения

# Содержание

Предисловие	7
Глава 1	8
Глава 2	17
Глава 3	22
Глава 4	26
Глава 5	31
Конец ознакомительного фрагмента.	34

# Одиное плавание на «Роб Рое»

**Джон МакГрегор**

*Переводчик* Григорий Шмерлинг

© Джон МакГрегор, 2023

© Григорий Шмерлинг, перевод, 2023

ISBN 978-5-0059-8845-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

THE  
VOYAGE ALONE

IN THE  
YAWL "ROB ROY,"

FROM LONDON TO PARIS, AND BACK BY HAVRE, THE  
ISLE OF WIGHT, SOUTH COAST, &c.

By JOHN MACGREGOR, M.A.,  
AUTHOR OF 'A THOUSAND MILES IN THE ROB ROY CANOE,'  
'THE ROB ROY ON THE BALTIC,' ETC.

LONDON:  
SAMPSON LOW, SON, AND MARSTON,  
MILTON HOUSE, LUDGATE HILL.

1867.

[*The right of translation is reserved.*]

## Предисловие

Первая часть плавания проходила вдоль изобилующего опасностями побережья Франции, и на этом пути была очень желательна хорошая погода. Такой она и была. Затем последовала интерлюдия – речное плавание, когда мы направились на выставку в Париж.

Оттуда путь по морю привел нас через широкий Канал (100 миль) в Каус к его регатам, бурным водам и темным грозовым ночам, а потом, снова под чистым небом, мы завершили плавание, поднявшись по Темзе и Мидуэю. Все путешествие автор совершил один, без попутчика, ночуя и готовя себе пищу на борту. Надеюсь, мои записки покажут, что путешествие не только было чудесным для самого мореплавателя, но что его опыт будет полезен для других.

*Джон Макгрегор  
Темпл, Лондон  
декабрь 1867 г.*

Доход от издания будет направлен на призы для воспитанников учебных кораблей «Чичестер» (Темза), «Неутомимый» (Мерси) и «Гаванна» (Северн).

## Глава 1

*Проект и стапель. Плавание в одиночку. Славные ребята. Поправки компаса. Якоря. Люди воды и берега. Важные мелочи. Кокпит. Карта. Лежа на палубе. Как съесть яйцо. Камбуз. Штормовые паруса.*

Все лето я искренне наслаждался странной, но очень приятной для меня жизнью: плаванием по морю и реке на полторы тысячи миль в полном одиночестве, со всеми его трудами, опасностями и приключениями.

Летние месяцы двух предыдущих лет я тоже провел на воде и тоже один: плыл на байдарке сначала через Центральную Европу, а потом через Норвегию и Швецию. Оба путешествия были восхитительны, но у них все же были недостатки: продвижение зависело главным образом от мускульных усилий, а пищу и ночлег нужно было искать на берегу.

Зимой я строил новые планы и много размышлял над тем, как сделать следующее путешествие более автономным, а удовольствие от него еще более полным. Результатом размышлений стала красивая маленькая парусная лодка, и теперь вода стала моей дорогой, моим домом, моим миром на все долгое и великолепное лето.

Успех этих трех путешествий обусловлен тщательной подготовкой к ним во всех мельчайших деталях, которыми многие пренебрегают. Прилагать все усилия для подготовки плавания – само по себе удовольствие для человека с «лодочным умом». Но это и насущная необходимость. Не стоит удивляться печальным примерам лодок, которые затонули, были разбиты, перевернуты или сожжены, если они были сделаны строителем, не знающим, что нужно на воде для путешественника, и отправились в неизвестные воды без должной подготовки к возможным опасностям.

Моя яхта должна была быть самой лучшей для меня: такого размера, чтобы в ненастную погоду крепкий человек мог бы управлять ею в одиночку. Каждый болт, шкив, утка и конец должны были быть полностью продуманы, чтобы была полная ясность в отношении вопросов:

- Как это будет работать?
- А при шквале?
- Что будет при посадке на камни?
- А в темноте?
- В бурлящем приливе?
- В тесноте шлюза?
- А в шторм?

Внутреннее устройство яхты было продумано с учетом опыта плавания на байдарках, а сама яхта была спроектирована мистером Джоном Уайтом из Кауса – кто мог бы сделать это лучше? Она должна была быть, во-первых, безопасной, во-вторых, удобной, и, наконец, быстрой. Если у вас на борту хотя бы два человека, и один сможет поднять другого, когда тот упадет, можно поставить на первое место быстроходность. Но если есть только один человек, который делает все – такой подход не было бы благоразумным.

«Роб Рой» построен на верфи Форреста в Лаймхаусе, которая строит лодки для Королевского национального института спасательных шлюпок (RNLI), поэтому по своей сути и родословной это спасательная шлюпка.

Зная, как сильно мне придется время от времени зависеть от весел, я склонялся к тому, чтобы ограничить длину лодки примерно 18 футами, но мистер Уайт сказал, что 21 фут лучше – тогда лодка «позаботится о себе во время шквала». На такой длине мы и остановились, и я ни разу не пожалел об этом решении. Но ни в коем случае не советую увеличивать длину еще больше.

Одним из больших преимуществ размера в 21 фут было то, что я мог поместить в каюту тузик – маленькую лодочку, чтобы можно было с ее помощью сойти на берег, заняться греблей, а также использовать как последний шанс в случае кораблекрушения<sup>1</sup>. Поэтому я решил, что эта лодка тоже должна быть спасательной шлюпкой, пусть и всего восьми футов в длину.

«Детство» этой маленькой лодочки было несколько омрачено постоянными насмешками. Сведущие люди сокрушенно и благоразумно покачивали головами, точно так же, как когда-то при виде первого «Роб Роя». Но теперь, когда можно насчитать около трех тысяч таких байдарок, а мой маленький тузик оказался чрезвычайно удобным, можно забыть о насмешках. Должен признать, что насмешки над новшествами полезны тем, что побуждают к осторожности в изменениях и вместе с тем к дальнейшим усовершенствованиям. Хорошей вещи критика полезна: она поможет стряхнуть шелуху, но не повредит основе.

Чтобы вполне насладиться путешествием с двумя такими компаньонами, как лодки побольше и поменьше, очень важно, чтобы их капитан и матрос также был хорошо приспособлен к своему месту. Он должен быть здоров и бодр духом, а главное – любить море. Он должен научиться вставать, есть, пить и спать не по часам, а как велют вода и ветер. Он должен одновременно наблюдать и учитывать прилив, ветер, волны, паруса, буйки и огни; а также карту, лоцию и компас; а более всего, следить за проплывающими рядом судами, не забывая среди всего этого приготовить себе поесть и попить.

При столь насыщенных и разнообразных занятиях у него нет времени чувствовать себя одиноким, и он думает о своем одиночестве гораздо меньше, чем многие занятые люди в разных конторах. Из всех встреченных мной на суше и на море одиночных путешественников ни один не говорил, что ему было «одиоко». Но понятно, что тот, кто никогда не пробовал изменить таким образом свою жизнь, всегда идущую в толпе людей, может побаиваться этого неизвестного ему удовольствия.

Что до меня, то в этом путешествии я едва мог уделить себе хотя бы минутку. Когда можно было выкроить свободные полчаса, всегда находилось множество дел, которые нужно было сделать, или вопросов, которые следовало обдумать.

Истинное одиночество почувствует тот, у кого на борту есть товарищ (возможно, весьма приятный), но оказавшийся вымоченным до нитки или выжатым и бессильным; это будет одиночество ответственности, лишённое свободы. Только судорога тяжелых мыслей в голове весь день (и ночь тоже).

Другое дело – компания дюжины друзей на большой яхте. Тогда у вас есть и компания и ощущение свободы, а груз ответственности лежит на плечах владельца и шкипера. Но все же вас везут почти как пассажира; может быть, тогда уж лучше сразу оказаться на большом пароходе с сотней пассажиров – там своя жизнь и свое разнообразие.

Впрочем, у каждого свое мнение, а за других судить нелегко. Надеюсь только, что, познакомившись с моим дневником одиночного плавания, вы не назовете это плавание *одиноким*.

«Роб Рой» имеет парусное вооружение иол<sup>2</sup>, таким образом, рулевой находится между мачтами, и это удобно.

Двойная обшивка обеспечивает прочность и сухость корпуса, а палуба по всей длине не дает воде проникнуть внутрь сверху. Лодка имеет железные киль и кильсон, чтобы противостоять ударам о камни, а также четыре водонепроницаемых отсека, чтобы ограничить затопление в случае пробоины.

Кабюта достаточно удобна для отдыха, но только на якорной стоянке: спать на ходу в море экипажу запрещается. Внутреннее устройство каюты, позволяющее готовить пищу, заниматься

---

<sup>1</sup> Описание яхты и различных приспособлений будет по мере необходимости включено в повествование; прочие детали, интересные для моряков, будут приведены в Приложении.

<sup>2</sup> Двухмачтовое судно с косыми парусами, у которого кормовая мачта (бизань-мачта) стоит позади оси руля и места рулевого. *Прим. перев.*

чтением и письмом, хранить все припасы и груз, сильно отличаются от любой другой яхты. Все это было специально продумано и хорошо сделано.

В 3 часа дня 7 июня яхта была быстро спущена на воду, загружен балласт (полторы тонны чугуна), багаж и припасы на трехмесячное плавание. И вот мачты поставлены, подготовлены свернутые паруса, флаги развеваются на ветру. Отдан швартов, и мы отплываем из Вулиджа. Пока «Роб Рой» не вернется на верфь, на борту не будет никого, кроме капитана.

Мальчишкой я часто представлял себе, как здорово быть самому себе капитаном в своей собственной лодке. Но реальность намного превосходила воображение, и эта радость не была преходящей. На следующий день она только усилилась, и так продолжалось до самого конца, когда, наконец, только долг заставил меня отказаться от моего плавучего дома и перейти в другой, совершенно недвижимый дом из лондонских кирпичей, за который каждый квартал следовало вносить арендную плату.

В этот день в Эрите Королевский каноэ-клуб проводил свои первые парусные гонки. Пять маленьких гребных лодок установили бамбуковые мачты, подняли белоснежные паруса и помчались вперед на порывистом ветру, дважды пересекая Темзу. Они шли настолько плотно, что победитель был впереди всего на несколько секунд. Затем на клубном обеде были тосты за призеров и пожелания доброго пути капитану, который удалился на борт, чтобы впервые переночевать на своей яхте.

Воскресная служба на борту учебного корабля «Вустер» в Эрите – зрелище, которое стоит увидеть и запомнить. Звенит колокол, и к кораблю прибывают лодки, на некоторых есть и дамы. На твиндеке открыты порты, сквозь которых виднеется струящаяся вода реки. Здесь стоит строй из сотни румяных юношей, будущих капитанов «Тэпингов» и «Ариэлей»<sup>3</sup>, Это прекрасный образец настоящих моряков и джентльменов, каких рад видеть любой англичанин.

Приятно видеть опрятность и порядок без глупости чопорного благоговения, здоровые и яркость отрочества вместе с ловкостью и молчаливостью моряков. Надеюсь, учителя не слишком замучают этих ребят тригонометрией.

Всю неделю они взбирались наверх по снастям, забавляясь и изучая оснастку, гребли и играли в крикет, чтобы укрепить мускулы. И вот теперь, в день отдыха, они то красиво поют под хорошо играющую фисгармонию, то тихо слушают клирика Темзенской миссии, который приплыл сюда из своей плавучей церкви, бросившей якорь в соседней бухте.

RNLI любезно подарил «Роб Рою» один из лучших своих компасов для спасательных шлюпок. Картушка этого компаса плавает в смеси спиртов, чтобы стабилизировать ее колебания, а лампа рядом будет освещать ее ночью. Моряку знакомо особое чувство уважения и тайны, которое вызывает компас, спутник в прошлых или неизвестных будущих опасностях, верный проводник в бескрайних водах сквозь долгую черноту ночи.

Имея на борту много железа довольно близко к этому чудесному тонкому прибору, я решил пойти для определения поправки компаса в Гринхит, где прилив слабый и самые большие суда удобно настраивают свои компасы. Эта операция заняла целый день, как и у стоявшего там русского парохода. Мне так же важно было направлять «Роб-Рой» верным курсом, как и любому москвиту, чтобы он мог правильно идти на своем корабле с непроизносимым названием.

Поправки компаса определяют следующим образом. Судно ставят в бухте Гринхита и с помощью верпов и специальных буев выставляют носом на разные компасные курсы. Пеленг по компасу на борту (под влиянием притяжения судового железа) определяет наблюдатель на судне, а истинный пеленг сигнализирует ему другой наблюдатель на берегу, компас кото-

---

<sup>3</sup> Легендарные чайные клипера Taeping и Ariel участвовали в Великой чайной гонке из Китая в 1866 г. Корабли одновременно вошли в устье Темзы; Taeping победил лишь благодаря буксиру, оказавшемуся более мощным. *Прим. перев.*

рого не подвержен влиянию железа на судне. Таким образом устанавливается ошибка в каждой позиции, и необходимые поправки записываются на карточку в виде таблицы, например:

Для курса N держать на N¼E,  
для курса NtE держать на NNE, и так далее.

Половина румба на картушке компаса кажется мелочью, но такое отличие в курсе может оказаться важным, чтобы избежать мелководья или найти гавань.

Но вот компас идеально откалиброван для работы, и теперь можно поговорить о якорях. Мне нужен был достаточно тяжелый якорь, чтобы он хорошо держал при сильном приливе, в плохую погоду и особенно ночью, чтобы можно было спать без беспокойства. С другой стороны, якорь должен быть достаточно легким, чтобы его мог поднять и уложить один человек, причем в те драгоценные секунд 20 времени, когда якорь уже оторван от грунта, но паруса еще не забрали ветер и яхту несет приливное течение, а на тебя смотрят с соседних яхт, опасаясь навала – как это неизбежно и случается с разиней и увальнем.

После долгих раздумий и сбора мнений многочисленных консультантов «Роб Рой» был оснащен 50-фунтовым оцинкованным якорем Тротмана с 30 фатомами<sup>4</sup> цепи, а также еще одним 20-фунтовым Тротманом с пеньковым канатом.

В таком плавании операции постановки на якорь и снятия с него, безусловно, относятся к наиболее трудным и рискованным. Каждый раз в новом месте, в новых обстоятельствах, и все должно быть сделано одной парой рук.

Вы входите в гавань, и менее чем за минуту вы должны охватить взглядом положение двадцати судов, ход прилива, направление ветра и глубину воды; причем не только в данный момент, но и представив, что будет через шесть часов: ветер переменится, изменится течение и суда развернутся, или соседу потребуется место для отхода, или подойдут другие суда.

Приняв все это во внимание, вы должны немедленно определить место, где будет достаточно воды, чтобы не сесть на мель в отлив (и в то же время не слишком глубоко); причал, до которого вы сможете добраться сейчас и отойти завтра; рядом не должно быть мурингов отсутствующих судов, за которые можно запутать свою якорную цепь; холодный ночной ветер не должен дуть прямо в каюту, и тем более в нее не должна лететь пыль с известковой баржи. А вон еще и угольный бриг с чумазыми грузчиками; если остановиться тут, намазанный вкусным желтым маслом бутерброд может тут же оказаться черным.

Заинтересованность в благополучном совершении этого подвига усиливается, когда видишь, как настороженно смотрят на незнакомца причалившие раньше, всем своим видом говоря, как они надеются, что вы не подойдете слишком близко. Неудача грозит тяжелым штрафом в судебном разбирательстве, поломкой фальшборта или дырой в боку, или бессонной ночью, или долгой возней с распутыванием якорных концов, или всем этим вместе. А также возражениями и комментариями каждого яхтсмана в пределах угрожаемого круга.

Несомненно, самый неприятный результат плохого управления – повреждение чужой лодки; не могу не отметить с величайшим удовлетворением, что после не менее чем двухсот якорных стоянок, а также плавания в переполненных портах и реках «Роб Рой» ни разу даже не поцарапал краску на другом судне.

Недалеко от меня был пришвартован прекрасный старый фрегат, теперь бесполезный для войны, но бесценный для мира – «Чичестер», учебный корабль для лондонских беспризорников. Эти юноши были совершенно отличны от тех, что на «Вустере», но они тоже английские ребята, и каждый англичанин должен что-то сделать для них, если заботится о настоящем или будущем Англии.

---

<sup>4</sup> Якорь Тротмана похож на адмиралтейский, но его веретено качается в плоскости тренда и рогов; фатом – 6 футов, 30 фатомов – около 55 м. *Прим. перев.*

Раньше бледные и убогие, худые, бездомные и бессердечные, теперь в своем деревянном речном доме они румяные, опрятные и чистые, полные энергии. Капитан и офицеры учат их новой жизни, открывая хорошие перспективы и честные средства к существованию британского моряка вместо жалкого попрошайничества или ужасной компании тюремной камеры. Эти дети – вопиющий позор для миллионов соотечественников в банковских книгах, и нам придется тяжело ответить, если мы позволим этому продолжаться. Напомню и о исправительном судне «Корнуолл» в Пурфлите. В Приложении мы вернемся к ним и расскажем об этих судах подробнее.

Над «Роб Роем» всегда развевался вымпел Клуба каноэ (белый, с веслом поперек буквы «С»), а на бизань-мачте – еще один белый флаг с названием яхты. Шесть цветных сигнальных флагов поднимались по мере необходимости.

В погожий ясный день, когда действительно началось мое плавание, все флаги были подняты, а «Чичестер» спустил свой флаг в знак приветствия. Ребята облепили такелаж, трижды звонко прокричали «Ура!» и «Во Францию, сэр!». Мой флаг-лейтенант ответил на приветствие, и мы попрощались.

Каждый раз, когда я плыву по благородному потоку Темзы к морю, она выглядит для меня по-разному. Я видел Темзу с больших и малых пароходов, с палубы индийского корабля, с планширя куттера и кормы броненосца, с гребной лодки и с байдарки, проникал почти во все закоулки и протоки, в некоторые из них по дюжине раз, но всегда перед глазами было что-то новое.

Жизнь на Темзе образует собственный мир, отдельный от жизни на берегу. День на реке начинается за час до восхода солнца. Вас приветствуют веселые голоса и приветливые лица, и кажется, что тут нет ни увечных, ни больных, ни бедных. Тот простой факт, что ты на реке, вызывает своего рода братское чувство к другим морякам и лодочникам. Возникает чувство, что эти люди и даже их суда составляют вместе с вами особый народ. Да, конечно, на берегу довольно много других людей, но ведь они на берегу. Несомненно, они полезны, чтобы обеспечить нас, водоплавающих, маслом, яйцами и хлебом, которые они производят; мы с удовольствием смотрим на их зеленые лужайки и густые деревья; слышим, как поют жаворонки на высоте, и кричат павлины, и все это очень красиво. Мы стараемся сочувствовать людям, укорененным на земле, но сами в это время свободно скользим на свежем ветерке по набегающим волнам.

В свою очередь, сухопутное население часто смотрит на нас с некоторой жалостью: «вон, в кораблике, бедные ребята сидят в каюте, спят в гамаках, взаперти». Возможно, для каждого из нас хорошо, что его точка зрения, какой бы она ни была, становится для него центром мировоззрения.

Проселочная дорога через лес и поле обладает несомненным очарованием для ботаника (которое сильно задержит прогулку с таким компаньоном); так же и для водника каждый участок большой реки порождает поток событий, незаметных для сухопутных жителей.

Среди сотен проходящих вокруг лодок и судов нет даже двух совершенно одинаковых на вид, и каждое судно занято своим делом. Какое пиршество для жадных глаз и ушей! Звон якорной цепи, «Йо-хо!» работающих матросов, хлопанье огромных парусов – я люблю все эти звуки, даже пронзительный визг шкива с удовольствием треплет мой слух, а нос благодарен запаху дегтя.

Тем временем мы идем к Ширнессу; «Роб Рой», будучи самым маленьким и самым последним пополнением яхтенного флота Англии, приковывает взгляды многих моряков. Яркое солнце сияет на его новых белых парусах, яркие флаги радостно развеваются на ветру, волны плещутся и играют на полированных бортах из красного дерева.

Пройдя Мидуэй и обогнув Гарнизон-Пойнт, мы бросили якорь рядом с яхтой «Whisper». Тотчас же нас гостеприимно встретили другие моряки, англичане, французы и бельгийцы, и приятные встречи продолжались потом все путешествие.

После чая с клубникой и дамской болтовни (приятной и на берегу, а на воде в десять раз больше) оркестр в синих жакетах на борту военного корабля играл музыку; над нами светила луна. Огромные старые боевые корабли стояли вокруг, красивые, но уже ушедшие в прошлое. Новый фрегат рядом выглядел вовсе не поэтично и даже уродливо, но, без сомнения, мог очень веско высказаться тяжелым бортовым залпом. Когда он громоподобно вздохнул, выпустив пар, содрогнулись все окна.

В Ширнесее начался прилив... посетителей к «Роб Рою». Поймав среди них мальчишку, я велел ему смазать мачту. Он и его друзья были так довольны, что, когда мы снова пришли туда несколько месяцев спустя, они принесли мне в подарок свежих мидий. Они высоко ценятся, правда, только любителями, но гораздо ценнее была сама их благодарность – редкий дар.

Внутреннее устройство «Роб Роя» своеобразно, поскольку оно было разработано специально для одиночного плавания. Я не встречал (по крайней мере, не смог найти) описания яхты, предназначенной для такой цели и успешно проверенной в плавании, поэтому думаю, что будет полезно описать устройство «Роб Роя».

Как уже говорилось, самым важным было обеспечить безопасность. Она обеспечивалась шириной (семь футов), прочно прикрепленным болтами железным кильсоном, водонепроницаемыми отсеками и двойной обшивкой. Наружная обшивка была сделана из полированного гондурасского красного дерева, а внутренняя – из желтой сосны с прокладкой парусины между ними. Свой вклад в безопасность яхты вносили также ее крепкая, прочная палуба, невысокие мачты и паруса, а также спасательная шлюпка (тузик).

Затем мы должны рассмотреть способность яхты устроить свой «экипаж» с надлежащим комфортом. Разумеется, речь не идет о роскоши. Но яхта должна позволять сохранять здоровье и хорошее настроение, в ней должны быть условия для отдыха и экономии сил, которые нужны для физической работы. Было бы недопустимо переутомление длительной тревогой, бодрствованием и напряжением.

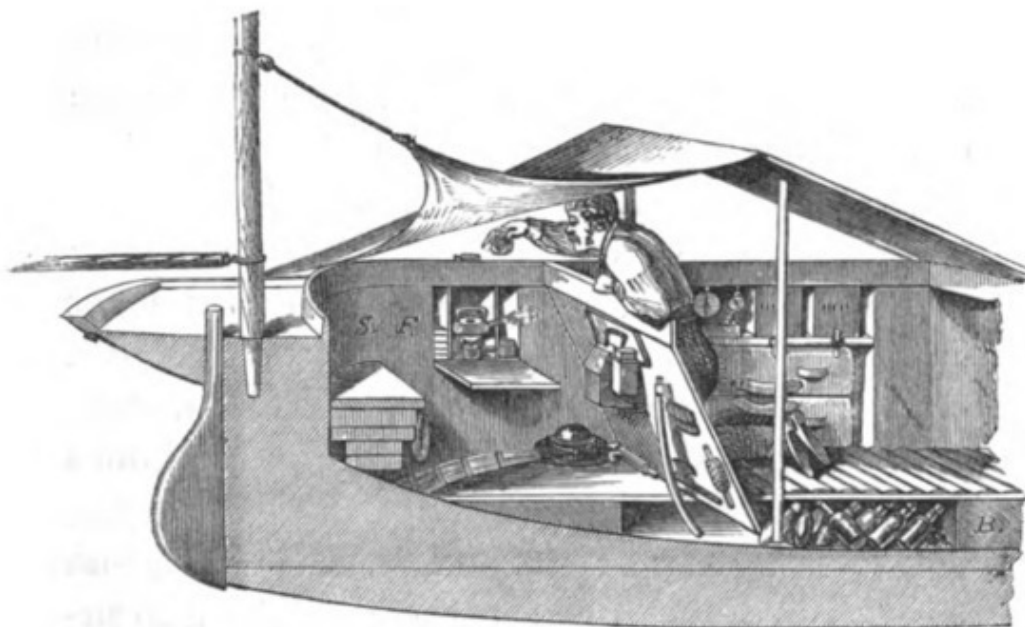
Усилия, необходимые для поддержания приемлемых (можно сказать – цивилизованных) условий жизни на борту должны быть минимальны, а действия, необходимые в случае опасности, как можно менее обременительны. Все устройство яхты не раз было тщательно продумано и усовершенствовано, в том числе во время стоянки в Каусе, где находятся лучшие яхтенные верфи. Я могу утверждать, что для мореплавателя-одиночки каюта «Роб Роя» – по крайней мере, хороший образец, а может быть, и основа для следующей разработки.

Сейчас я не могу предложить радикальных улучшений планировки, но конечно, буду рад использовать опыт других моряков. Оборудование маленькой лодки для одного человека нельзя считать пустяком, поскольку в какой-то степени этот опыт полезен и для яхт большего размера, а значит, для всего благородного флота морских бродяг, восстанавливающего мужество и энергию, открывающего новые стороны природы и воспитывающего моряков для защиты наших берегов.

На рисунке ниже видно, что «Роб Рой» полностью запалублен, за исключением открытого кокпита у кормы, который имеет площадь три квадратных фута и примерно такую же глубину. Для защиты от заливания кокпит и главный люк окружены прочным комингсом.

Со стороны кормы кокпит закруглен и полностью закрыт. Посередине находится сиденье, на котором может лежать большая пробковая подушка, она же спасательный круг. Пробковый пояс, который нужно носить вокруг талии, убран под сиденье. Под настилом уложен балласт, перед которым есть колодец, в котором собирается вода от брызг и течи. Ее можно откачивать на палубу ручным насосом с резиновой трубкой.

Кокпит отделяет от каюты прочная переборка. Она сделана наклонной, чтобы внутри образовалась удобная покатая спинка и увеличилось пространство, в котором можно вытянуть ноги и сменить позу. Переборка поддерживает большую мягкую подушку, и все это служит диваном, на котором можно сидеть, откинувшись, во время чтения или письма. Подушка хороша и когда укладываешься на ночь, по крайней мере, когда обстановка позволяет поспать.



*Приготовление еды во время дождя.*

Перед сиденьем на перегородке висит нактоуз с компасом, защищенным толстым стеклом, и фонарь, всегда готовый к работе. Опыт показал, что не стоит откладывать подготовку фонаря (да и всего прочего) до ночи или момента, когда что-то понадобится. Вы всегда должны быть полностью готовы ко всем событиям.

Над нактоузом находится карта, вернее, ее прямоугольный кусок, вырезанный из большего листа и содержащий все, что будет нужно на день. Другие части также должны храниться там, где они будут легко доступны. Дождь и брызги размягчают бумагу карты; однажды моя карта в плохую погоду почти растаяла, и мне пришлось запомнить ее линии и цифры и весь остаток дня доверяться памяти.

Чтобы в следующий раз не допустить такой неприятности, я сделал рамку со стеклянной передней частью и подвижной задней, что позволило хорошо защитить карту. Отличное приспособление, когда руки и все вокруг мокрое, и бумага размокнет за пять минут.

Рамка снимается со своего места, так как иногда ночью необходимо поднести ее к фонарю. Рядом в кожаной петле закреплена небольшая лупа, пользоваться ей приходится часто.

Компас<sup>5</sup> установлен так, что его хорошо видно и сидя, и стоя. И даже, как на следующем рисунке – лежа на палубе и прислонившись к подушке, подпираемой бизань-мачтой. Не помешает обернуть вокруг себя пару раз шкот, чтобы сонный рулевой не свалился в воду. Эта несколько женственная, но очень удобная поза для несения вахты на палубе была найдена только в ходе плавания. Теперь мне кажется странным, что я в хорошие дни часами продол-

<sup>5</sup> Во время плавания был подготовлен ряд предложений по использованию жидкостного компаса, которые положительно оценены RNLI.

жал сидеть в кокпите прямо (стараясь лишь немного сменить позу). Только после многих дней я для разнообразия выбрался на палубу в корме и улегся там, весьма эффективно отсрочив усталость даже при плавании круглые сутки.



Разумеется, рулевой может выполнять свои обязанности лежа как на диване только при легком ветерке, мягких волнах или при длинных переходах одним галсом на большой глубокой реке.

При посвежевшем бризе и волнующемся море, а также на лавировке такая расслабленность скоро прекратится, да она и не нужна. Мускулы и энергия моряка подкрепляются живым движением и освежающими порывами ветра, скуке тут места нет. Для разминки достаточно работы со снастями и изменений положения тела, требующихся для управления яхтой. В такое время яхтсмен на практике научится управлять движением любой части своего тела от головы до ног, слившись воедино с румпелем, этим чутким и чувствительным центром яхты, передающим ей все чувства рулевого.

Иногда я сидел низко, едва выглядывая из колодца кокпита и время от времени поглядывая на компас, а румпель при этом прижимался к моей шее. Иногда лежал ничком на люке, положив голову на обе руки, локти на палубу и ногу на румпель. Каждый день надо было готовить и есть, не оставляя при этом управление яхтой. Самая трудная операция состояла в том, чтобы с комфортом съесть в таких условиях вареное яйцо, потому что одна рука держит яйцо, а другая – ложку; кроме того, еще есть хлеб и соль, и все это может опрокинуться или рассыпаться с ужасным результатом.

На дне кокпита лежит острый топор, ничем не закрытый и готовый для немедленного использования. Им можно перерезать или обрубить любую снасть, якорный конец или что-нибудь еще, требующее немедленного исправления. Рядом лот с веревкой, намотанной на дощечку, как делают мальчишки, запуская воздушный змей. Лучший способ определить

глубину, особенно ночью – измерить конец лота во время его протягивания, расправляя руки на всю ширину между ладонями.

В двух больших кожаных карманах, закрепленных в кокпите, лежали длинный нож, различные веревки, линейка из слоновой кости (на ней показания можно считать и ночью) и хороший бинокль Стюарда, купленный на Стрэнде<sup>6</sup>.

Слева от сиденья на стенке кокпита есть дверца примерно с квадратный фут, закрепленная на петлях так, что в открытом положении она становится столиком; за ней находится наше кухонное хозяйство, или, говоря на морском языке, камбуз.

Это цинковый ящик с отделениями, в которых помещаются плоский медный чайник, сковорода, в которой можно разогреть на обед, и еще одна, в которой мы будем готовить яичницу на завтрак.

Бесценная русская горелка (см. Приложение) стоит внизу, рядом с ней запасная – она очень мощная и нужна в ненастье. Иногда я спешно закрывал камбуз, чтобы его не залило, и гудение горелки было слышно даже изнутри.

Оборудование камбуза завершают железная эмалированная тарелка и тряпка. Все остальное, с чего мы начинали, было усовершенствовано до неузнаваемости, ибо как душа остроумия – краткость, так и сердце изобретения – простота.

В пространстве позади камбуза лежит трубчатый футляр с флагами, которые могут украшать мачту при входе в новую гавань. Просунув руку в углубление за сиденьем, мы извлечем штормовую бизань, прочный треугольный парус, который следует использовать только в тяжелую погоду. К его установке надо подготовиться, опустив реек бизани и поменяв положение фала, галса и шкота.

Тогда «Роб Рой» с зарифленным гротом и стакселем окажется под уменьшенными парусами, как на рисунке на стр. 43.

Но уже пора спать, закончим лекцию на другой день.

---

<sup>6</sup> Даже в самый хороший бинокль трудно увидеть еле видный на горизонте объект, и мне было легче различить первую тусклую полосу земли вдаль невооруженным глазом. Важно не только увеличение, но и широкий угол зрения. Но бинокль очень помогал, когда нужно было разглядеть надпись на буре или цвета на башне маяка.

## Глава 2

*Ширнесс. Заботы. Землетрясение. На костыле. Тренировка. Бедные руки. Через Канал. Булонь. Ночной концерт. Судовые документы. Туалет. Камбуз и кладовые.*

Ширнесс – довольно сносный порт для захода, но лишь до тех пор, пока вы воздерживаетесь от визита на берег. Гавань интереснее и оживленнее, чем кажется на первый взгляд, а вот улицы и магазины – совсем другое дело.

«Роб Рой» при своих плаваниях заходил в эту гавань семь или восемь раз, и всегда при этом что-то происходило.

Грунт на якорной стоянке к югу от пирса – грязь темно-черного цвета, но держит она не так хорошо, как может показаться. Зато потом палуба нуждается в хорошей очистке от илистой грязи, сваливающейся с лап якоря.

Как ни старайся, даже после тщательной уборки может остаться комочек размером с орех, и он, конечно, испачкает свернутый стаксель. Черное пятно будет как бельмо на глазу несколько дней, пока ради спокойствия вы не возьметесь почистить парус. Это пустяки для капитана, который оставит подобные заботы своим матросам, но когда команда состоит из одного капитана, подобные реалии морской жизни придется потерпеть. Ну что же, тем больше наслаждение видом безупречно белого паруса, которого вы добились собственными руками.

Если бы я стал капитаном большой яхты, то был бы довольно снисходителен к своей команде, так как, пока не переделаешь все своими руками, нельзя получить представление о бесчисленных мелочах, из которых состоит уход за яхтой.

Моя яхта была миниатюрной, но количество этих мелочей было так же велико, хотя каждая мелочь, как и сама яхта, была маленькой.

В целом следует сказать, что экипаж яхты, даже в порту, будет весь день занят, чтобы содержать в исправном и опрятном состоянии корпус, рангоут, паруса, канаты и шлюпки и все прочее (не считая еще и каюту с запасами). При этом критическим взгляд всегда найдет недостатки, не позволяющие достичь совершенства

Подобно тому, как после парадного выезда карета и лошади исчезают в конюшне, где ими занимаются конюх, шорник, кузнец и другие работники, так и дневное плавание на яхте может затем потребовать долгой кропотливой работы.

Крайнее невнимание к уходу за лодками можно видеть у рыбаков, а в высшей степени внимательное отношение – в Королевском яхт-клубе. Но даже самый разумный и экономный уровень ухода за яхтой требует больших затрат труда, причем без всякой спешки. Если отдать эту работу в плохие и неумелые руки, она будет хуже, чем бесполезна.

«Роб Рой» вышел из Ширнесса прекрасным утром в идеальном состоянии и в лучшей «яхтенной форме», чтобы продолжить плавание на восток.

Устье Темзы представляет собой самый лучший пример впадающей в море реки. С обеих сторон еще хорошо просматриваются берега, но соленые волны и ныряющие в них дельфины говорят о том, что вы уже в море. Здесь много буев, обычных и плавучих маяков, на которые следует обращать внимание, прокладывая определенный курс и следуя этим курсом по компасу.

В хорошую погоду плыть здесь можно хоть в тазу, но со штормом шутить нельзя. В последний раз я плыл здесь один в открытой лодке всего 10 футов длиной.

Итог дня подводит краткая запись в бортовом журнале «Роб Роя»: «Прекрасно, до Маргита». Как часто бывало и потом, переход вызывал чувства наслаждения и благодарности, но что тут рассказывать – это может быть утомительно даже один раз.

В низкую воду при отливе гавань здесь сохнет, но я забыл об этом, так как был здесь целых 17 лет назад. Но теперь если и забуду снова, то через еще больший срок: вечером, когда вода ушла, я мирно лежал раздетый в каюте и читал, и тут нас грубо толкнули снизу, а потом еще раз. «Роб Рой» сел на грунт. Последовало качание из стороны в сторону, как будто еще не определившееся, и, наконец, весь мой маленький мир внутри сильно накренился и остался в таком положении.

Унизительное ощущение лежания в илистой грязи смягчается смехотворно-кривым видом содержимого вашей каюты и нелепым ощущением сна в углу, где все наискосок. Вертикально вытянутое пламя лампы выглядит при этом перекошенным и нелепо вспыхивает на носике чайника в «буфете».

Все это безобразие от того, что я не взял с собой пару «костылей», подпорок под борта, без которых лодка, как безногая туша, не может прямо стоять на обнажившемся дне. Когда «Роб Рой» подошёл к Маргиту в следующий раз, в запасе был мощный костыль из двух весел, привязанных к железному прутку. Понадобились долгие усилия, чтобы наклонить лодку в нужную сторону так, чтобы она была повернута против ветра и защищена от отлива. Я утяжелил подветренный борт, поставив на него тузик и тяжелый якорь, после чего смог наконец приступить к приготовлению обеда.

Увы, спокойно завершить трапезу было не суждено: раздался громкий всплеск, и «Роб Рой» перевалился на другой борт, палубой к морю и ветру. К счастью, я успел окунуть кипящую спиртовку в море и таким образом предотвратить пожар, но не успел потушить каютную лампу, и ее пламя попало на толстое стекло анероидного барометра, возвестившего о своей горькой судьбе звонким треском – стекло пронзили три звездчатые трещины.

Преыдуший опыт ночлега в перекошенной каюте вызывал желание сойти на берег, но эту мысль подавляла отчасти гордость, а отчасти то обстоятельство, что это было весьма трудно: воды было недостаточно, чтобы использовать тузик, и в то же время слишком много (вместе с мягким илом), чтобы добраться до берега вброд.

Выход из этого нездорового положения вещей, когда весь мир перекошился, произошел среди ночи: пришел прилив, и мой беспокойный сон были прерван легким толчком, а затем более решительным. Наконец, лодка снова выровнялась и поплыла, при этом все, что было кое-как приспособлено для жизни под углом, снова оказалось перекошено<sup>7</sup>.

Лучшее лекарство от всех таких неприятностей – напомнить себе, что утро вечера мудренее, ибо утром непременно забываешь все ночные хлопоты. И вот наши паруса освещены огненным восходящим солнцем, и мы плывем в море.

В солнечный день Северный Форленд с загородными домами на вершине и кукурузными полями, растущими вокруг маяка, выглядит очень приятно. Далее по пути будет Рамсгит, а потом Дуврский порт. Но сейчас, в хорошую погоду, можно было поупражняться в маневрах, которые, безусловно, придется делать в плохие времена. Несколько часов мы провели в районе Гудвинских песков, усердно работая над рифлением парусов и вытаскиванием тузика из каюты на воду и обратно.

Перед дальним плаванием было бы целесообразно испытать яхту по крайней мере на Темзе, но сейчас это было уже невозможно, и полдня «строевой подготовки» были очень полезны. Успех в плавании – не дело случая, на него можно было надеяться после отработки при дневном свете и хорошей погоде действий, которые потом пришлось бы делать при бурной воде и в темноте. К этому времени, всего через неделю с «Роб Роем», маленькая яхта уже казалась мне старым другом.

---

<sup>7</sup> Во время четвертого посещения этой дурацкой мелководной гавани (одной из самых неудобных) я прикрепил по бокам в качестве костылей весла и едва мог успокоиться от страха, что какое-то из-них сломается: они гнулись и стонали, протестуя против нескольких тонн веса.

За это время проявились ее многочисленные достоинства и несколько недостатков. Счастливая жизнь на борту захватила меня, но я все же оставил лодку в Дувре и поспешил в Лондон на ежегодную инспекцию частей шотландских добровольцев. Проведя свою отличную роту стрелков в килтах через Гайд-парк, их капитан вложил свой палаш в ножны, чтобы снова взять в руке румпель и продолжить путешествие.

Новые снасти из грубых веревок сильно натерли мне руки, и они имели ужасный вид – в волдырях, опухшие и украшенные порезами, синяками и шрамами. Не скоро я снова надену перчатки или смогу появиться за обеденным столом. Это дало мне урок: спешить лучше помедленней. Когда каждое дело с утра до ночи приходится делать все своими пальцами, важно спасти их от синяков и мозолей. Нет ничего хуже бесполезной работы, а понадобится может каждая частица жизненных сил, которые есть у вас в тот или иной день.

В Дувре стояла шхуна «Sappho». Ее владелец, член нашего клуба мистер Лоутон, попрощался с «Роб Роем» и отплыл в Исландию, а я приготовил в пять часов горячий завтрак и на рассвете отправился в Булонь. Все вокруг выглядело как гравюра на дереве, бледная и бесцветная. При пересечении Канала не произошло ничего особенного. Это было просто приятное плавание в хороший день, на хорошей маленькой лодке.

Когда вы находитесь посередине, одновременно хорошо видны оба берега, и это лишает переход романтики и интереса оказаться среди моря, вне видимости суши, кораблей и всего остального. Это волнующее чувство мне довелось испытать позже, при более длительном переходе из Гавра в Каус.

Когда знаешь рельеф дна Канала у Дувра, невозможно не чувствовать, что местами плывешь по мелководьям с их характерными волнами. Хотя эти воды при взгляде с Дуврского замка или Булонских высот кажутся глубокими и величественными, по пути лежит множество подводных мелей. Если бы вырезать в окрестностях Лондона холмистую полосу земли длиной в 20 миль, которая закрыла бы впадины, в отлив Канал можно было бы перейти пешком. Подвалы домов оказались бы на дне морском, но трубы торчали бы вместо ступенек.

По мере того как мы приближались к берегам Франции, ветер стих, появился туман, и прилив понес нас в нежелательном направлении – на север, к мысу Грисне, где я бросил якорь на глубине двадцати фатомов<sup>8</sup> и ждал отлива шесть или семь часов. В следующие дни часто приходилось поступать так же. Каждый час таких вынужденных стоянок был занят какой-нибудь работой по усовершенствованию яхты и хозяйства, благо у меня был с собой ящик с инструментами; были и книги для чтения.

Ни один момент путешествия не был Роб Рою в тягость.

Заход в Булонь при отливе не был подготовлен, но увенчался заслуженной наградой. Заходить пришлось без помощи лоции, которую я спрятал так тщательно, что нигде не мог найти, хоть и обыскал всю лодку.

Наконец я пришел к выводу, что, должно быть, по ошибке увез книгу в Лондон. Оставалось довериться скудному естественному свету и идти вперед. Это вполне нормально для байдарки, но не для парусной яхты: если она сядет на мель и поднимется волна, спасти яхту одному человеку будет не под силу<sup>9</sup>.

Уже у пирса в Булони волна ударила нас о грунт. Второй удар – вздрогнули мачты, загремели бутылки в трюме. Перед третьим валом я успел развернуться, и еще дважды ударившись при отступлении, мы отошли подальше и бросили якорь. Я вытащил тузик, несколько устыженный тем, что оказался в замешательстве в самом первом французском порту.

---

<sup>8</sup> 120 футов, ~36 м. *Прим. перев.*

<sup>9</sup> В Дувре я уменьшил чугунный балласт в 1,5 тонны, оставив 2 центнера на набережной, так как решил, что «Роб Рой» излишне тяжел. (1 англ. центнер = 50,8 кг, 1 англ. тонна = 20 ц = 1,016 т. *Прим. перев.*)

После часа или двух, проведенных в темноте за промерами глубины, в полночь мы наконец медленно поднимались по длинной гавани в тщетных поисках подходящего причала.

Все было тихо, все спали. Но, когда я подошел к шлюзам в конце, которые только что открылись, поток пенящейся воды из них снова понес нас назад в самом беспомощном положении. Я отдал якорь вблизи знаменитого «Etablissement», свернул паруса, забрался в люк и вскоре крепко уснул.

Надо сразу же сказать об одной особенности, общей для всех французских портов. Ночью в них будет довольно тихо, но только до времени начала прилива. Как только пойдет прилив, порт просыпается: рыбаки готовят свои суда к выходу на лов.

Причалы оглашаются криками, визгом, свистом, и весь этот идиотский шум и гам среди ночи совершенно не дают спать. В данном случае вопли начались примерно в два часа ночи. Вскоре к ним прибавился плеск воды, хлопанье больших парусов, стук рангоута и звон цепей, словно снаружи свирепствовала буря. Несколько неуклюжих шаланд ударились о пирс, и раздалась еще более дикие вопли. В конце концов самая крупная (и пьяная) посудина навалила на мелкие лодки, в том числе и на нас. Ее неуклюжий ржавый якорь зацепил нашу бизань-ванту (которая была сделана из стального троса и не собирались рваться) и потащил «Роб Рой» куда-то в сторону, причем самым позорным образом: кормой вперед. Какой уж тут сон. Неужели можно ждать такое и в других портах, куда нам предстояло зайти?

Что делать, в парусном плавании надо уметь легко отказаться от ночного сна. Потеря легко переносится, если постараться забыть о ней, когда взойдет солнце и будет осушена добрая чашка чая, а если ее не хватит, и чего-нибудь другого.

Чтобы получать удовольствие и восторг от яхтинга, нужно крепкое здоровье. Что же до сна, в жизни моряка это не такое обычное явление, как у нас на берегу. Возможно, тот неподвижный и даже несколько стеклянный взгляд, который часто бывает у тяжело работающих матросов, вызван как раз прерывистым сном. Моряк словно никогда полностью не бодрствует, но ведь он никогда и не спит нормально.

Булонь – гораздо более приятное место для жизни, чем можно было бы предположить, просто проехав по городу. Однажды я провел там целый месяц и нашел, на что посмотреть и чем заняться. Здесь хорошие прогулки, отели, церкви и купальни; река, читальня, скалы, на которые можно карабкаться, и пески, на которые можно смотреть.

В Дувре с меня великодушно взяли «нулевую пошлину». У меня были письма во Францию от высших властей, представляющие «Роб Роя» как экспонат парижской выставки. В Булонь прибыли таможенник и полицейские чиновники, чтобы оценить стоимость яхты и заполнить многочисленные формы, сертификаты и другие документы. Были долгие хождения, чтобы выполнить все требования и заполнить бумаги, я терпел все это с самым вежливым видом. Потом пришлось оплатить санитарный сбор, два су за тонну, то есть три пенса.

Наконец, возникла трудность, казавшаяся непреодолимой: все мои корабельные бумаги были оформлены, но они должны были быть подписаны «двумя лицами на борту»! Я предложил подписаться сначала в качестве капитана, а затем в качестве кока. Больше портовые власти ни в одном другом порту меня не беспокоили, вероятно, считая, что лодка слишком мала, чтобы выйти из чужой гавани.

Закон заботливого французского правительства запрещает французу плавать по морю в одиночку.

Когда мы вышли из Булони, дул легкий теплый ветерок с северо-востока; весь день плавание было сплошным удовольствием.

Первым удовольствием было утреннее умывание, когда «Роб Рой» шел на всех парусах. Для проведения водных процедур толкаем люк вперед, открывая каюту. Если вода вокруг чистая (будь то соленая или пресная), просто черпаем ее жестяным тазом, но если мы находимся в мутной реке или сомнительной гавани, приходится набирать воду из нашего цинкового

бака для воды на неделю. На рисунке (стр. 18) этот бак скрыт фигурой коленапреклоненной кухарки; он находится на нижней полке. Бак наполняется через большое отверстие в верхней части, а из него вода берется с помощью длинной резиновой трубки, проходящей через пробку до дна. Когда я хочу набрать воды, нужно всосать немного воздуха, и через сифон чистая струя стекает в прочную жестяную банку объемом около 8 куб. дюймов, из которой пресную воду можно пить в течение дня.

Когда я лежу в постели, конец трубки свисает в дюйме-двух от моего лица, и я могу выпить ночью глоток воды, не беспокоясь и не проливая ни капли.

На баке лежат сверху мыло и чистое полотенце, которое завтра будет разжаловано в кухонную тряпку, а оттуда снова попадет в каюту – в мешок для стирки. Таков порядок обращения полотенца, заведенный на борту «Роб Роя».

На левой полке в каюте стоят две коробки из японской жести размером 18 × 6 дюймов, одна из которых отведена для белья, а другая – для книг и письменных принадлежностей. Под полкой – чемодан с одеждой. Рядом висят барометр и часы. Коробки с правой стороны предназначены для хранения инструментов и еды. Рядом с ними «кладовка» с чайником, кружкой (блюде выброшено) и стаканом, подносом, ложкой, ножом и вилкой, солью в табакерке (самый лучший способ хранить соль), перцем (крупный, а то сдувается), горчицей, штопором, рычажным ножом для консервных банок и т. д. и т. п.<sup>10</sup>

На северном побережье Франции от Булони до Гавра ночью множество огней, но судоходство опасно из-за многочисленных отмелей и сильных приливных течений. Примерно на половине пути берега низкие, а вода даже вдали от берега мелкая. Затем берег поднимается огромными красными утесами, иногда тянущимися без каких-либо щелей на многие мили.

Самое важное при плавании в этих местах – направление ветра. Если бы ветер был встречным, т. е. юго-западным, да еще с туманами и сильным волнением, которые он обычно приносит, это стало бы для меня серьезным препятствием, возможно, даже пришлось бы останавливаться в портах, чтобы спать спокойно. Вряд ли было бы приятно стоять на якоре в десяти милях от берега, да еще без постоянной вахты. К счастью, во время плавания вдоль трудных частей французского побережья стояла хорошая погода; мои бурные дни были еще впереди.

---

<sup>10</sup> Организация размещения всех этих предметов была тщательно обдумана, и ее одобрили самые дотошные критики из многих сотен посетителей, осмотревших «Роб Рой».

## Глава 3

*Русская горелка. Завтрак. Кладовые «Роб Роя». Судовой огонь. О правилах и сигналах. Зыбучие пески. Опасные берега Франции.*

После умывания и утренней молитвы экипаж отправляется на завтрак, так что пора поработать на камбузе. По долгому опыту использования я считаю его оснащение самым удачным.

Много размышлений и опытов было уделено этому предмету. Напряжение тела должно поддерживаться обильным питанием, а холодная еда всухомятку вредна. Если у вас не будет удобного камбуза, пригодного для приготовления пищи в дождь, ветер и ненастье, ночью и днем, уже через несколько дней удовольствие от путешествия сойдет на нет.

Конечно, не могло быть и речи о печах на угле или подобном топливе: их трудно разжечь, и они дают много пыли и грязи. Были опробованы различные спиртовки – «Этна», «Волшебная печь», «Сойер» и другие, и все они имели критические недостатки. Бесфитильная горелка, используемая альпийским альпинистом, занимающим ответственный пост «кока» в каное-клубе, улучшенная после консультации с профессором Тиндалем, имеет размеры менее трех дюймов по каждой стороне и действует подобно паяльной лампе. Через две минуты после зажигания она извергает яростное пламя до фута высотой, которое вскипятит две большие кружки воды в моем плоском медном чайнике за пять минут или банку мясных консервов за шесть минут<sup>11</sup>. Пока закипает чайник, выдвигаем коробку с надписью «Еда» и достаем из прорезиненного мешочка хлеб, готовим кастрюльку с парой яиц, кладем в кружку сахар, ложку молока (сухое молоко Амеу, или наиболее вкусное молоко Borden в виде пасты); наконец, открываем жестянку с маслом и банку с мармеладом или анчоусами.

Простой горячий завтрак на лодке, когда кругом свежий воздух, солнце на востоке, танцуют волны и лодка все время весело плывет, становится целительным наслаждением. Какое удовольствие, управляя яхтой, намазать маслом хлеб, съесть горячее яйцо и выпить чашку чая! Приносит удовлетворение и то, что вы делаете все это, никому не доставляя хлопот по уборке: каждая капля этой работы тоже будет вашей. Если крошки упадут в лодку, вам придется нагнуться и поднять их. Яхта всегда должна быть опрятной и чистой.

Итак, завтрак съеден, все убрано и расставлено по местам. Теперь можно еще раз осмотреться. Устройство и оборудование кокпита мы уже рассмотрели, но не полностью – только то, что расположено по левому борту.

Повернувшись направо, мы увидим такую же откидную водонепроницаемую дверцу, как на противоположной стороне. За ней у нас «булочная»: четырехпенсовая буханка хлеба, завернутая в прорезиненную ткань, из которой делают макинтоши. Это лучшая скатерть: ее можно постелить на мокрую палубу, легко постирать и быстро высушить. Здесь стоит и бочонок с маслом (в самом прохладном месте), коробка с печеньем и фляжка с ромом. Это штормовой запас, который можно использовать только тогда, когда открыть главный люк в каюту было бы большой неосторожностью.

Справа лежат различные веревки и блоки, а также кранцы, призванные уберечь борта «Роб Роя» из красного дерева от грубых толчков. Над этими вещами находится спиртовой бачок – прочный резервуар из цинка с краном и резьбовой пробкой. Отсюда наливается топливо для горелки. Одного галлона денатурата стоимостью четыре шиллинга шесть пенсов хватает на шесть недель.

---

<sup>11</sup> На рисунке (стр. 18) кок изображен в каюте под брезентовым укрытием. Но, как правило, при работе на камбузе я сидел в кокпите.

Над спиртовым бачком хранится синий фонарь для использования в случае бедствия, а также ящик со свечами для мачтового фонаря. Этот фонарь (судовой огонь) весьма важен. Он должен быть прочным, легко подвешиваться и сниматься и давать хороший устойчивый свет в течение по крайней мере восьми часов, как бы он ни раскачивался. Судовой огонь даст уверенность, что рулевой парохода, увидевший свет на вашей мачте, не раздавит огромным железным носом вашу маленькую спальню из красного дерева, когда вы спите внизу. Боюсь все же, что не стоит проверять, насколько эта уверенность обоснованна.

Многие суда ходят в темноте без каких-либо огней, предупреждающих об их приближении, и в то же время немало лодок, даже с надлежащими огнями, «случайно» разбиваются и тонут на Темзе. Что же говорить о море, темноте, при моросящем дожде или тумане. Можно ли ожидать от человеческой природы, чтобы впередсмотрящий на вахте целый час неотрывно всматривался в непроглядную темноту, когда дождь слепит его, брызги режут глаза – а ведь он уже пятьдесят девять минут упорно смотрел и ничего не увидел. Возможно, именно в эту последнюю минуту впереди окажется бедная маленькая лодка со скудной командой из старика и мальчика, дремлющих в полусне после тяжелого дня, со слабым фонарем, качающимся на волнах. Стук, всплеск, и дело кончено, и снова только темнота. Никто на пароходе даже не узнает, что что-то произошло, и только завтра рыбаки на соседнем берегу увидят возле спутанных сетей плывущий боком разбитый корпус.

Я убежден, что моряки больше заботятся о жизни других людей на море, чем обычно это бывает на суше, где существует такой же риск. Но и на волнах, и на холмах, и на дорогах, и даже на улицах есть опасности, которые невозможно предвидеть, и никакая предосторожность не поможет их избежать.

В одиночном прибрежном плавании главная опасность состоит в возможном столкновении, особенно ночью и у берегов Англии, где оживленное движение судов.

То и дело после очередного столкновения судов, случившегося ясным днем на оживленной реке, вновь поднимается и обсуждается вопрос о правилах водного движения. И затем забывается вновь. Естественно желание предотвратить подобные катастрофы, но мне кажется, что правила для всеобщего подчинения могут вызвать больше аварий, чем предотвратить. Если только не остановить фактически все речное движение.

На суше правила дорожного движения достаточно хорошо действует на дороге, по которой транспортные средства движутся в одном из двух направлений, но что делать на пересечении двух улиц? Темза и другие оживленные реки временами так же сильно переполнены паровыми и парусными судами, как на суше переправа в Ладгейт-Хилл в три часа пополудни. Но на этом лондонском перекрестке движение регулируется не правилами для экипажей, а полицейским, то есть внешней силой. На реке, учитывая размеры судов и ширину их пути, их средства управления и огромные дополнительные силы, которыми невозможно управлять – ветер и прилив, правильно устроить движение еще труднее.

Ловкость лондонских кэбменов и извозчиков удивительна, но еще более удивительна ловкость людей, управляющих на Темзе баржами, парусниками и пароходами. Огромные массы, весящие тысячи тонн и оцетинившиеся мачтами, рангоутом и выступающими колесами, каждый день несутся по воде толпой многие мили по извилистым руслам, узким каналам и скрытым мелям, в то время как порывы ветра сверху и водовороты внизу словно сговариваются, чтобы сбить с толку самые ясные головы и твердые руки шкиперов и смести всю массу судов в общее крушение.

Подумайте, какой был бы результат на Стрэнде, если бы ни один пешеход не мог остановиться, не пройдя еще трех ярдов, разве что вцепившись в фонарный столб и после этого резко развернувшись. Едва ли найдется угольщик, который не побелеет от столкновения с мальчишкой пекаря. Идущие на всех парусах дамы будут задавлены, а франты будут «тонуть» дюжинами.

Дело в том, что суда в море подобны путникам на равнине, а вовсе не на дороге, и эти случаи не допускают рассмотрения по одному и тому же правилу. Неудивительно, что в открытом море бывает больше столкновений, чем на Темзе, водной «улице».

Мы можем извлечь некоторые уроки из дорожных правил для безопасного движения по воде. Извозчик, который подъезжает к месту остановки, обязательно сначала подаст сигнал кнутом омнибусу за ним, а тот, кто намеревается перейти на другую сторону», никогда не делает этого без предупреждения.

Так и на открытой воде больше всего нужен всегда готовый верный сигнал, чтобы сказать: «Я иду туда» (направо или налево); ведь почти все столкновения в море происходят из-за того, что одно судно не может понять, что собирается делать другое.

Таковы мои мысли по этому поводу, основанные на долгих размышлениях и некотором опыте.

Тем временем, пока мы завтракали и рассуждали, «Роб Рой» прошел по морю еще шесть миль, и надо оставить задумчивость и оценить меняющуюся картину.

Взглянем на барометр и часы. Подтянем паруса и понесемся мимо флотилии рыбацких лодок, качающихся вверх и вниз, когда рыбаки тянут свои сети, или собирают блестящую рыбу, или жуют свой простой завтрак, подогретый дымящей печкой. Они тоже смотрят на море, и, наверное, обсуждают между собой, что это за лодка под белыми парусами и кем может быть незнакомец на ней.

Солнце поднялось, и ветер несет нас вперед, пока мы не оказываемся в бухте Соммы с ее зыбучими песками, запутанными течениями и низким коварным берегом, обставленным таким множеством буев и знаков, что они могут запутать и завести прямо на мелководье.

Только что в этих местах, близ Кайе, потерпела крушение направлявшаяся в Париж яхта, на борту которой был мой друг S. Отсюда, из Сен-Валери, отплыл в Англию флот Вильгельма Завоевателя. Эту сцену его королева запечатлела на ковре из Байе, краски которого все еще почти так же свежи, как в те времена.

Никогда не видел места, которое так отличалось бы и от моря, и от суши, как этот странный порт. Подойдя туда только для разведки и проведя несколько часов с картой, компасом, линейкой и лощей, я старался разобраться с фарватером и течениями, но напрасно. Плавание вдоль этого побережья в плохую погоду было бы безумием, разве что с местным лоцманом, который мог бы помочь.

Почти вся эта часть французского побережья неудобна и опасна, особенно там, где есть зыбучие пески. Если судно коснется их и сядет на мель, приливное течение моментально вытянет песок из-под одного борта и намоет с другой стороны; таким образом, корпус судна постепенно срывается с песчаным гребнем, и его становится невозможно повернуть, а волны могут быстро его разрушить.

Интересно прочитать здесь описание этого побережья, которое приводится в лоции (она наконец нашлась). Привожу ниже цитаты, чтобы оправдать мои замечания об опасностях:

Предостережение. Во время сильных ветров, от WSW и к востоку до NNW опасно находиться у побережья к востоку от мыса Pointe d'Ailly, здесь часты кораблекрушения. Суда любого типа должны точно выдерживать курс, когда вынуждены приближаться к берегу, и делать это с большой осторожностью. Следует обращать особое внимание на течения, сулой и водовороты. Возможно появление недавно сформировавшихся опасностей. Огни, предназначенные для обозначения положения мысов и опасностей между мысами Antifer и Gris-Nez, расположены так, что в ясную погоду всегда можно видеть одновременно два. Большое число гаваней имеют один или более приливных огней, зажигаемых во время, когда возможен вход в гавань.

На протяжении 67 миль вдоль побережья, между мысом de la Nève и городом Ault при направлении ветра, перпендикулярном или почти перпендикулярном берегу, ветер отражается высокими скалами и в значительной степени ослабляется, в зависимости от его силы. У берега и параллельно ему (за исключением мест перед широкими долинами) образуется зона, где ветер слабый, но волнение остается сильным и волны направлены к берегу. Когда ветер образует с берегом острый угол, отраженный ветер способствует усилению первичного ветра у берегов.

## Глава 4

*Гром и шквал. Дервиш. Праздник. Бедный мальчик! Дьенн. Миссия на воде. Нищета и богатство.*

Барометр все дни указывал на «ясно» как раз на пути вдоль французского побережья, когда хорошая погода была нам очень нужна. Если бы «Роб Рой» столкнулся здесь с такой погодой, которая была потом у южного побережья Англии, мы могли потерпеть крушение или были бы отброшены в море и испытали бы трудное время.

Поэтому надо было продолжать движение, пока стоит хорошая погода и благоприятный северо-восточный ветер.

В лоции (а она была единственным авторитетом, с которым я мог посоветоваться) сказано: «Шторма от N и NE также сильные, но обычно длятся только от 24 до 36 часов; ветер за это время не меняется, как при западных штормах. Они вызывают сильное волнение при встрече с приливом, во время их продолжения побережье Франции покрывается белым туманом, похожим на дым. Это относится и к восточным ветрам, которые иногда бывают продолжительными и дуют с большой силой».

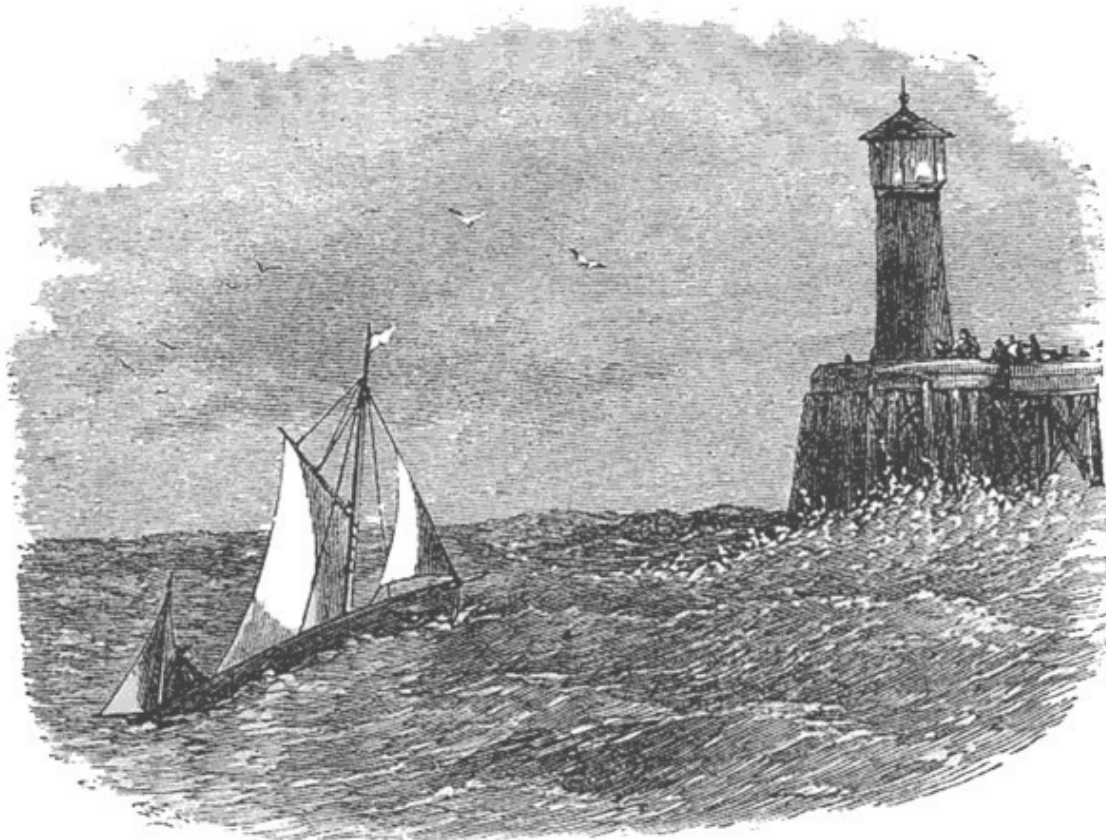
А вот и практический пример к приведенному выше отрывку. Вечером ветер внезапно стих, а затем послышался гром. Насторожившись, я заметил, что рыбацкие лодки вдаль опускают паруса и берут рифы. Наверное, скоро будет шквал. Я тоже решил зарифиться, и как раз вовремя. Тотчас же был пристегнут спасательный пояс<sup>12</sup>, взяты два рифа на гроте, один на стакселе и поставлена штормовая бизань. Поднялся западный ветер. Мы были напротив Ле Трепора, хорошенького курортного городка под высокими скалами, где я хотел остановиться на ночлег.

Лоция предупреждала о трудностях захода – галечной косе и волнении на ней, поперечном течении и чрезвычайно узком входе; через час «Роб Рой» приблизился к этому месту и стал подниматься и падать на валах, катящихся к берегу. В лоции были хорошо описаны ориентиры для входа в гавань и все сигналы на пирсе. Там постепенно собиралась толпа людей, чтобы посмотреть, как маленькая лодка зайдет в гавань или будет разбита. Было довольно волнительно чувствовать, что при таком волнении один удар на баре, и через пару минут яхта превратится в беспомощную развалину.

Зрители держали свои шляпы, чтобы их не унес ветер; только один человек все кричал и прыгал. Длинные вьющиеся волосы падали на его лицо; платье его было увешано пробками и кисточками; он крутил вокруг головы длинный спасательный конец и все кричал мне что-то, но слова терялись на ветру.

---

<sup>12</sup> Я всегда надевал спасательный пояс, когда приходилось брать рифы, так как при этом можно было упасть за борт, и при сильном попутном ветре, ведь догнать лодку вплавь было бы невозможно. А также во время ночного плавания или когда дремал на палубе. Но при всей осторожности случилось так, что в каждом из трех случаев, когда я падал в воду, на мне не было пояса. RNLI подарил мне спасательный жилет – бесценный помощник при долгом погружении в воду. Но для удобства работы с канатами и парусами я довольствовался менее громоздким спасательным поясом, о котором быстро забываешь как о бремени. Однажды я подошел к своему дому, не вспомнив, что на мне надет пояс!



Этот танцующий дервиш был здешним спасателем, главным в мероприятии, и он, похоже, был раздражен, увидев, что я глух к его шуму. Для лучшего обзора я стоял на задней палубе, держась за бизань-мачту, упираясь ногами и осматривая вход в бинокль.

Когда «Роб Рой» проскользнул мимо пирса, люди побежали следом. Мы плавно пришвартовались к илистому берегу точно так, как хотелось, и я извинился перед чудаковатым французом, сказав, что не мог ответить ему раньше, ведь я был занят управлением лодкой. Все остальные от души смеялись. На следующий день мы помирились и стали хорошими друзьями.

В Ле Трепоре стояла яхта английской постройки «Оникс», принадлежащая М. Шарлю, француз, который любит яхтинг и был очень гостеприимен. Я отдыхал весь следующий день; встретив также интересного юношу, страстного мореплавателя, который ради здоровья совершал морские прогулки, приезжая из какого-то замка. Этот молодой человек вызывал глубокую симпатию; его бледный вид заметно отличался от грубых смуглых лиц и крепкого здоровья других моряков.

Двумя яхтами вместе мы отправились в Дьепп, до которого было всего около тринадцати миль. В этом порту оказалось целых 12 английских яхт, и мой французский товарищ провел много времени, созерцая их красоту и то безымянное качество, которое отличает английские яхты и английские дома, определяя их пригодность для своего назначения.

Эти грациозные существа (можно ли хорошую яхту считать неодушевленной вещью?) в отлив полулежали на илистом дне бассейна. «Роб Рой» я поставил подальше, он казался таким уставшим, и к тому же любопытные заглядывали с высокой набережной прямо в каюту, а следующий воскресный день я хотел провести в тишине.

Но воскресенье в Дьеппе оказалось необычайно суетливым с утра до вечера, потому что в этот день проходил католический праздник Тела и Крови Христовых. Какой уж тут отдых. Улицы были усыпаны травой и цветами, жители одеты в парадные одежды, вдоль витрин магазинов шла широкая гирлянда из белого ситца, кое-где оттененная розами; суда тоже были

украшены флагами. Пушки, колокола и тромбоны возвещали о процессии школьников, солдат и молодых людей, идущих с первого причастия. Вместе со священниками, знаменами и реликвиями они останавливались вокруг временных алтарей под открытым небом, читали и пели гимны, а толпа зевак валила следом.

В подобном шествии в Сен-Клу одна из частей процессии состояла из совсем маленьких детей, даже таких, которые еле могли ковылять, держась за руку матери или сестры. Впереди на палящем солнце шел пухлый маленький мальчик с вьющимися волосами, почти голый, только на поясе свисала баранья шкурка. Хорошенький ребенок нес синий крест и выглядел довольно сбитым с толку. Одни говорили, что он изображает Иоанна Крестителя, многие другие ворчали: «*sottise*» (глупость, нелепица).

Во время двух предыдущих летних плаваний на байдарке<sup>13</sup> я брал с собой некоторый запас религиозных книг и иллюстрированных рассказов на разных языках и с большим удовольствием раздавал их самым разным людям. Можно было только пожалеть о небольшом числе таких материалов, поскольку на байдарке каждая унция веса требовала добавочной затраты мускульного труда.

Освобожденный теперь от этого ограничения, я смог загрузить на яхту несколько ящиков с литературным грузом, большую часть которого мне любезно предоставили для этого шествия.

Все это я раздавал изо дня в день, а особенно по воскресеньям после полудня, матросам и другому водному населению, где бы ни бродил «Роб Рой». Тысячи моряков умеют читать, но у них нет книг. На лежащих на солнце барках охотно читали «Путешествие пилигрима», иногда часами.

Рыбаки подплывали на лодках, полицейские и солдаты тоже просили книгу, а потом и другую, «для ребенка в школе». Землекопы, смотрители шлюзов, перевозчики, лодочники, носильщики, докеры и сторожа маяков, пирсов и лодок, а также многие матросы Королевского флота с благодарностью принимали книги и брошюры. Их раздача была для меня не трудом, а удовольствием. Во всяком случае, при этом завязывался разговор, и общение часто приводило к благожелательному интересу. Мне открылось много жизненных сцен. Так можно быстро познакомиться со множеством людей из самых разных слоев общества.

По воскресеньям я спускал свой тузик на три-четыре часа и брал с собой большой кожаный мешок с литературой, хорошо наполненный при старте и пустой по возвращении. Вместо его содержимого я привозил в памяти истории, байки, случаи и характеры из прибрежной жизни, одни трагические, другие комические, часто банальные, но наводящие на размышления о сплетениях жизни. Горести смягчаются, когда о них рассказывают.

Из первых французских экипажей, с которыми я здесь общался, никто даже не умел читать, а пять или шесть английских пароходов брали брошюры для всех своих матросов. В предыдущее воскресенье (в Эрите) я не встретил ни одного человека, даже на барже, который не умел бы читать, а на всей Сене только одного в таком же затруднительном положении. Воистину, предстоит выполнить еще одну морскую миссию. Ведь и сама Благая весть давным-давно была возвещена Великим Проповедником на воде, с лодки.

Позвольте теперь добавить некоторые размышления о людях и обществе за границей и у нас в Англии.

Новая обстановка должна быть для ума как свежий воздух для тела, оживляя его для работы и радуга игрой. Но должен признать, что впечатления по возвращении из долгого плавания домой были болезненны.

---

<sup>13</sup> Отчеты о них опубликованы в книгах «Тысяча миль на каное Роб Рой» и «Роб Рой на Балтике».

Уже через час я читал дневник трехмесячной работы нашего бидла (агента, нанятого Реформаторским союзом для присмотра и ухода за беспризорными детьми), и видел ужасные картины горя в каждом вошедшем в отчет случае.

На следующий день я шел мимо госпиталя св. Георгия и наблюдал поток посетителей, тревожными шагами поднимавшихся по лестнице, а потом более спокойно спускавшихся вниз. Они оставляют здесь дорогих родных, доверяя их рукам врачей, и продолжают думать о них. Разбирая дома ожидающие ответа письма, я обнаруживал потери, нанесенные смертью в кругу друзей и знакомых. Все это не вызывало в мыслях радости от того, что сам я жив и здоров, не призывало к сочувствию или благодарственным молитвам – требовало прямой помощи практической работой.

Еще больше был контраст веселого плавания в добром здравии по морским волнам с посещением Ист-Энда, этого болота порока, страдания и дикости. То что можно заметить там за час, не составляет и сотой доли несчастий, скрытых внизу.

Может быть, хорошо, что мы не всегда осознаем уровень зла вокруг нас. Если бы мы знали, насколько велика эта гора, мы бы отчаялись разгрести ее. Мало у кого из детей хватило бы смелости начать изучение первых букв алфавита, если бы они знали, какой долгий путь им предстоит одолеть.

Могут еще заметить, что при возвращении на место службы после «отпуска» сначала возникает желание обобщить то, что должно быть сделано, а уж потом браться за работу. Перед тем, как снова надеть сбрую, мы должны осмотреть все ремешки и пряжки, а также груз, который нужно тянуть.

Каждый раз после заграничной поездки возникает мысль, которая долго не покидает меня после возвращения в Англию: «Почему наши низшие классы кажутся в худшем положении, чем такие же обездоленные за границей?»

Так это или нет, это другой вопрос; но во всех наших больших городах есть масса людей, чьи нужды, нищета и грязь более очевидны, чем почти в любом другом городе мира. При этом их личная свобода также больше, чем где бы то ни было. Связаны ли эти два факта друг с другом? Является ли свинство низшего слоя наших граждан частью цены, которую мы платим за славную свободу, гарантированную нашей британской конституцией? Если так, не слишком ли велика цена? Высший класс общества может пользоваться преимуществами нашего режима правления, сохраняя свое положение, богатство и престиж. Взамен «верхи» действительно отказываются от удовольствия откровенной тирании и небольшой доли своего богатства. Средний класс также может наслаждаться свободой от угнетения и номинальным участием в политике, но платит за это тяжелым трудом.

Но несчастные существа на дне, запутанные, голодные и убогие, не могут пользоваться свободой и не должны иметь «вольности». Они прозябают в невежестве и мерзости, и при нашей британской конституции, стоящей во всей своей красе, множество несчастных гниют и гибнут.

Такое общественное устройство, когда вся роскошь и богатства сосредоточены «в голове» общества, ослепленной своим полнокровием, тело утомлено, а ноги в язвах в лохмотьях – поразительное чудо. Но время от времени бывают приступы боли, в любой день тишина может быть нарушена диким и яростным пароксизмом. Если голова не прекратит поощрение злу, то и все тело откажется далее выносить его.

Жизнь богатых отделена от жизни бедных, но связана узлами, которые нельзя ни развязать, ни разрубить. Бродяга, вор и грабитель, а теперь и убийца заставили нас задуматься о них; мы даже обращаем внимание на пьяницу... при условии, что он валяется на нашем пути. Не пришло ли время возвысить, по крайней мере, внешний вид наших низших классов до приличия, достигнутого ныне в странах, которые британцы склонны презирать?

Тех, кто занят этим благородным делом, слишком мало, и делается наполовину недостаточно. Тех, кого не трогает ни религия, ни человечность, ни самоуважение, возможно, может расшевелить прямое порицание. Если мы сможем показать им, что положение наших низших классов является национальным позором, они найдут средства.

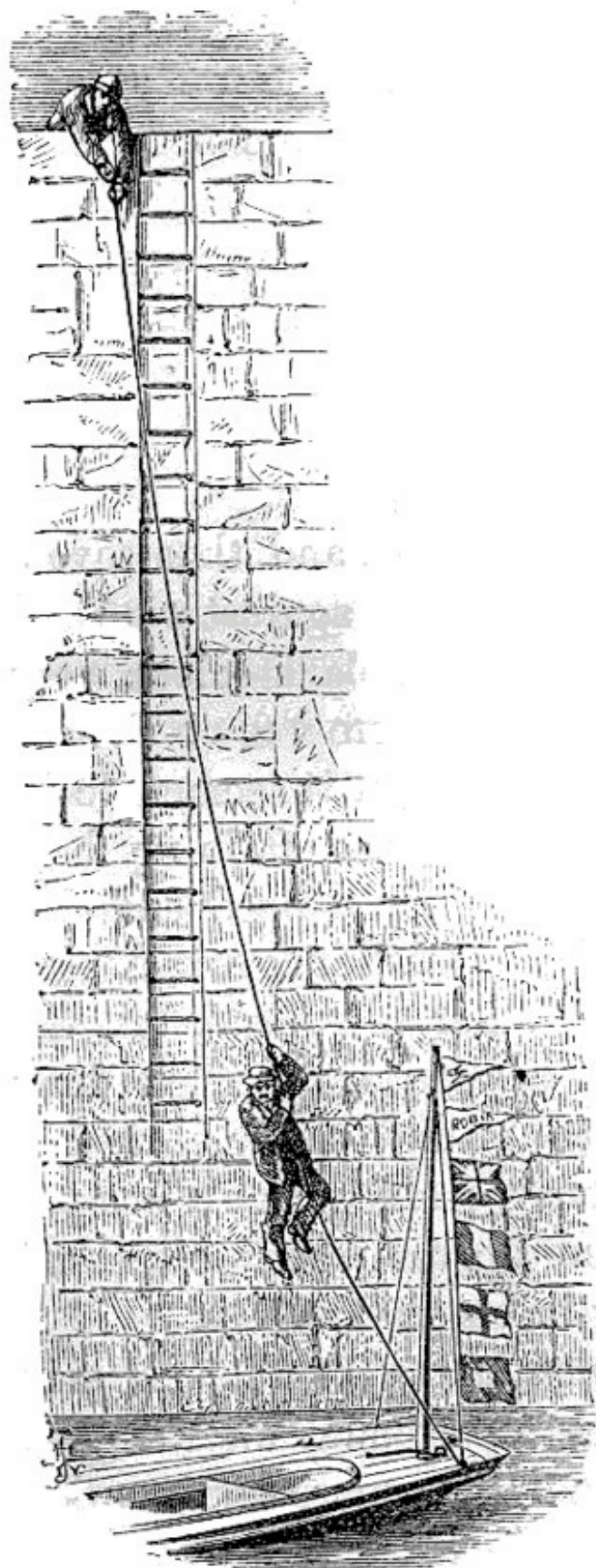
Полдюжины англичан находятся в опасности смерти в Африке, и мы тратим миллионы, чтобы выручить их – ведь они британцы. Но тысячи британцев живут и умирают в нищете, как будто они еще дальше от нас, чем если бы были в Зулуленде. Это национальный позор, которого стыдится каждый истинный англичанин, кто знает факты.

Мы уже удивляемся тому, что когда-то использовали Темзу в качестве общей канализации; а наши сыновья когда-нибудь будут удивляться, что их отцы завели в каждом большом городе человеческую помойку, отравляющую преступностью и болезнями всю нацию. Я видел жизнь крепостных в России, рабов в Африке и негров в Америке; но в Англии есть множество людей, находящихся в гораздо худшем положении. Сама близость к процветанию и комфорту делает их несчастье еще более постыдным. Национальная честь – не столь высокий мотив, как любовь к Христу или человеколюбие, но она волнует больше умов. Остается надеяться, что наша нация поднимется со стыдом и избавится от этого позора.

## Глава 5

*Ночное купание. Вдоль берега. Сулои. Лоция. Борьба с приливом. Как быть? Закон желудка. Мистические чувства. Гавр. Сумасшедший и дети.*

Вот вам и воскресные мысли... Когда день закончился, со мной случилось нелепое приключение, смешное и потому не вызывающее сочувствия, но все же достойное рассказа. Стоявший на якоре в гавани «Роб Рой» был привязан к причалу длинной веревкой, что позволяло в прилив подвести его к подножию вертикальной лестницы из железных скоб, вбитых в камни причальной стены – обычный здесь способ выхода на берег. Служащий на пирсе обещал присмотреть за лодкой, пока идет отлив, и оттянуть ее, чтобы она не обсохла до моего возвращения. Но когда я вернулся ночью, киль «Роб Роя» уже достиг дна, и сдвинуть яхту мы не могли. Вода ушла настолько, что никакая лодка не могла подойти к причальной стенке вокруг гавани. Я подождал час, надеясь, что начнется прилив; но в конце концов, нетерпеливый и сонный (хотелось продолжить путь на рассвете), решил как-нибудь добраться до яхты.



Спустившись по лесенке до самого низа, я качался на слабине прочного каната, натянутого между яхтой и причалом. Помощник получил строгий приказ натянуть этот канат, но увы!

В критический момент его неуклюжие руки произвели противоположный эффект: веревка мягко ослабла, и я самым недостойным и неизбежным образом опустился в весьма бодрящую воду. Ворчать было бесполезно, поэтому я отплевывался и смеялся, а затем около одиннадцати лег спать.

Задолго до восхода солнца «Роб Рой» вышел из гавани Дьеппа против сильного встречного ветра. Я использовал буксирный трос, брошенный с причала крепкими рыбаками, которые за франк-другой взялись подтянуть лодку к пирсу, сэкономив добрых полчаса утомительной гребли против ветра и течения. Эта веревка была черного цвета, тонкая и в то же время прочная. Не было времени выяснять, из чего она сделана, но, похоже сплетена из волос. Когда я был на корме в своей лодке и рулил, лить внезапно соскользнул, и «Роб Рой» мог уплыть по течению к другому концу пирса, но парни свернули веревку и бросили мне снова с большой ловкостью. Вскоре все было приведено в порядок, паруса подняты, буксир отпущен, и мы в приподнятом настроении вышли в море.

Теперь ветер стал попутным, и впереди был долгий день и свежесть понедельника после хорошего отдыха. Но приходилось быть настороже: хотя мы миновали опасности в районе Соммы, они скрывались под водой и тут; трудно было распознать роковые в ненастье отмели. Огромными острыми утесы из красного камня сверкали вдоль моего пути далеко за пределы того, что может достать глаз. Впечатляющее зрелище. Но было похоже, что погода останется хорошей только на сегодня.

Эта часть побережья, кроме того, что она «окована железом», лишена портов, в которые было бы легко войти, а приливные течения здесь очень сильные и опасные как в сильный ветер, так и в штиль.

Очевидно, моряк скажет, что трудности плавания вдоль такого побережья в значительной степени вызваны одиночным плаванием. Обычное судно ушло бы дальше в море и шло день и ночь по глубокой воде, а его команда несла бы вахту, пока они снова не приблизились бы к берегу в месте назначения.

Курс «Роб Роя» должен проходить в пределах семи-восьми миль от берега, чтобы оставаться в пределах досягаемости порта для ночной стоянки, или, в худшем случае, подходящего мелкого места для якорной стоянки. Если бы я заснул, меня могло бы унести в море в сторону от курса, а может быть, на берег и скалы. В мои планы пока не входило проводить целые ночи в море, как это было необходимо в последней части путешествия.

Несмотря на все эти проблемы, плавание все так же было наслаждением. Слева возвышались высокие благородные скалы, справа широко открывалась бескрайние воды, и лишь точка еще одного паруса виднелась далеко на горизонте. Маленькая одинокая точка, застывшая в упорном изгнании. Надеюсь, команда этого судна тоже была счастлива этим погожим ветреным утром и чувствовала себя и свое судно центром вселенной.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.