

# ВНИЗ ПО КАНАЛУ

ТЕКСТ  
МИХАИЛА КОСОЛАПОВА

Загорается входной зеленый. Мы слышим:

– Яхта «Энфин». Канал 19. Ворота открыты. Вставайте на четвертый рым.

– Канал 19. «Энфин» готов к шлюзованию. Заходим.

На рассвете мы проходим бьеф Беломорского шлюза номер 19, первого в каскаде Беломорско-Балтийского канала. Условно на рассвете, то есть рано утром. Над Белым морем июльская белая ночь – легкие сумерки между часом и тремя после полуночи. От Соловков до Беломорска примерно 45 миль, восемь часов под парусом одним галсом.

С погодой нам в этот раз везет, кажется, это не Полярный круг, а Балеары в высокий сезон. Днем приходится импровизировать бимини из куска брезента, иначе сгорим заживо на 30-градусной жаре. 115 миль от Чупы до Соловков тоже проскочили без малого одним галсом. Кругом никого. Только на выходе из Чупинской губы встретили одинокого гребца на надувной лодке. Суровый мужчина-выживальщик гребет от Петрозаводска в Кандалакшу. Пару дней назад мы уже встречали его на Сон-острове, куда заглянули в поисках мидий, бани и LTE/3G. Баню предложили за 2000 рублей, для Интернета обещали запустить генератор, тоже не бесплатно. А вот с мидиями не вышло, хотя все подходы к стоянке «окультурены» ракушечными фермами.

Тут наш менталитет яхтсменов-горожан натолкнулся на полное непонимание в вопросе товарно-денежных отношений. Идея поменять ведро мидий на деньги, а хотя бы и по грабительскому курсу, не вызвала энтузиазма у местного морского

фермера и по совместительству строительного рабочего: «Зачем мне деньги? Водку давай». Мой собеседник представлял клинически ясный случай «зефирного эксперимента» про «отсроченное удовольствие» у детей. Мысль, что за предложенные деньги можно купить три бутылки водки, но потом, показалась ему слишком абстрактной, что в целом соответствовало результатам психологических исследований в 1960-е годы. У детей, способных к планированию и расчету, жизнь складывалась благополучнее, чем у тех, кто выбирает синицу в руке и отказывается за любые деньги сплывать на лодке за сто метров и наломать ведро мидий случайным яхтсменам.

Рядом с кособоким пирсом, на котором шли переговоры, крупный седой мужчина привязывал герметичные мешки к большой надувной лодке. Я все приглядывался, где

у плавсредства мотор, но ничего, кроме алюминиевых весел, не обнаружил.

– На веслах иду, – подтвердил обветренный, выщербленный морем и солнцем гребец. – Проверю на себе границы возможного, как Бомбар. Я тоже врач, занимаюсь реабилитацией, гипнозом владею. За прошлые годы обошел на веслах все море и Кольский полуостров. Про Ладогу и Онегу нечего и говорить – дом родной.

От предложения доехать до Чупы на буксире он, разумеется, отказался, посмотрел карты, уточнил проход между буйками и вешками и погреб прочь. Мы с капитаном «Энфина», загипнотизированные и отчасти пристыженные, смотрели ему вслед. Наш тяжелый, крепкий, как утюг, шведский парусный крейсер 1978 года Beason 31, 22 л.с. дизеля в носовой каюте, прокатной галюн и туристическая газовая плита – все эти излишества казались пятизвездочным отелем.

**Парусная яхта на Белом море – не редкость, но и не заурядное явление**



Северная храмовая архитектура поражает воображение. Вот как это сделано? И какая красота!



«Энфин» в походе уже месяц. Он вышел из Ломоносова в середине июня по обычному, в общем, маршруту для питерских яхт, направляющихся на Онегу, в Петрозаводск и дальше в Белое море. В прошлом году мы уже прошли часть этого пути, узнав, что за топливом нужно ездить с канистрами на бензоколонку, а береговое электричество – удел слабых духом, избалованных средиземноморской инфраструктурой сибаритов. И выяснили, что Navionics вполне адекватен обстановке, если вы еще не сменили его на более пригодный для Финского залива и российских внутренних водных путей iSailor. На обратном пути из-за штормового предупреждения по Ладоге мы, к слову, открыли для себя судоходные каналы вдоль южного берега озера.

Участок от Петрозаводска до Кандалакши, Беломорско-Балтийский канал и Соловки тревожили мое воображение весь год. Поэтому, как только представилась возможность, я прыгнул в Мурманский поезд – начиная с Карелии все поезда мурманские – и через 30 часов в Умбе уже грузил свой рюкзак на знакомую лодку, с трудом отыскав ее в связке прицепившихся к захудалому причалу участников регаты «Кубок Кандалакшского залива».

Лодки из Чупы, Архангельска, Северодвинска, Кандалакши, Петрозаводска и даже вот, как наша, из Санкт-Петербурга раз в год на вершине лета собираются в Чупинском морском яхт-клубе, чтобы неделю погоняться между Терским, Кандалакшским и Карельским берегами Белого моря. Возможно, яхтсменам, тем из них, кто прикипел к хорватским монофлотам или турецким маринам, условия регаты покажутся спартанскими, судейство нестрогим, а яхты слишком разномастными, а по мне так в самый раз! Ну конечно, красный архангельский фанерный Орп 950 и раскладной «американец» – 24-футовый тримаран Corsair – улетали со старта вдаль и выясняли между собой, кто из них быстрее. Что с того? Нам для гонки хватало

«Полутонников», «Четвертаков», «Картеров», «Конрадов» и экзотического скандинавского секонд-хенда, вылизанного и доведенного до ума рукастыми потомками поморов.

Чего только стоили два чупинских «Дракона», переделанные в крейсера местным капитаном Михаил Даниловичем Копыловским! Рассказал он и про третий переделанный «Дракон» – знаменитый участием в регате Jester Challenge «Фасон» Алексея Федорука, на котором новгородский яхтсмен в одиночку дважды пересек Атлантику. Что тут сказать? Для русского человека любопытство и подвиг привычнее победы и рекламы! Одиноким гребцом на надувной лодке на Сонострове примерно так и сформулировал свое кредо. Но мы, порченные азартом московско-питерские урбанисты, все же с переменным успехом поборолась с «Картером» Rum Runner организаторов кубка за призовое место в своем дивизионе.

Чтобы в сезон встать на Соловках на монастырский причал, нужно заранее договориться об этом с монашествующими. Или, если позволяет осадка на отливе, просто привязаться на свободное место у каменной стенки рядом со старой верфью. Говорят, раньше яхты пускали внутрь бассейна, за ворота, но теперь там только местные моторки, которые катают туристов на соседний Анзер, к таинственным лабиринтам Заяцкого острова, к рукотворной дамбе и Белужьему мысу – пасти стада беломорских китов-белух. Все остальное, а меня в особенности интересовала островная система искусственных каналов, доступно по земле.

Гиды, туристические агентства и услуги здесь повсюду – туризма на Соловках в избытке. Причал для больших круизных теплоходов не простаивает. Пассажиры толпами выходят на берег и разъезжаются по обязательным к просмотру локациям,



создавая очереди и привнося суету. Но совсем не обязательно покупать организованный тур, можно доехать самостоятельно: поезд в Кемь, оттуда местный теплоход на Большой Соловецкий остров. А где остановиться, в современной гостинице или

диди вопли блаженного странника, который кликушествовал на пешеходной дорожке между яхтой «Энфин» и стеной Спасо-Преображенского монастыря. По мнению этого небрежно одетого и лохматого человека, иноки и трудники, не говоря уже о свет-

После прохождения пятидесяти шлюзов прежде сложная процедура становится обыденностью

## ДЛЯ РУССКОГО ЧЕЛОВЕКА ЛЮБОПЫТСТВО И ПОДВИГ ПРИВЫЧНЕЕ ПОБЕДЫ И РЕКЛАМЫ

гостевом доме для странников, решайте сами. Главное, берите побольше спреев от слепней и гнуса. Кровососы здесь поистине бич божий.

Противоречивая история и изумительная природа островов притягивают разного рода паломников. Утром нас разбу-

ских потомках Адама и Евы, намертво погрязли во грехе и нуждаются в покаянии, искуплении, а кто-то в очищающем огне. Я не расслышал, какие именно меры предлагал этот праведный, но шумный человек, пока его не прогнал восставший от сна охранник.



**Быть на Онеге и не посетить Кижи сродни преступлению**

С одной стороны, туризм хорошо сказывается на мобильном Интернете, гостиницах, доступных апартаментах и оранжевом кафе «Экспедиция», где умеют варить эспрессо (хотя монастырская трапезная показала мне интереснее и практичнее). С другой... как часто случается, сфера услуг развращает аборигенов. Вот судите сами (и будете судимы, аминь!), грех табакокурения и винопития на

Проход к следующему, 18-му шлюзу Беломорско-Балтийского канала, нам преграждает Шиженский железнодорожный мост редкой откатно-раскрывающейся системы. Его 66-метровый пролет поднимается вверх, как маятник, с помощью противовеса. Проблема в том, что нам нужен пролет 14 метров, а у моста чуть больше 12 м. Развод моста заказан заранее, готовность нам предписана между

Потому что сайт portcall.marinet.ru, на который не менее чем за сутки уже подана заявка о заходе в порт Беломорск, висит. А нам нужно отметить и внести изменения в крю-лист до разведения моста. Для этого капитану «Энфина» еще перед началом путешествия в Санкт-Петербурге пришлось зарегистрироваться собственным агентом.

Будущее в целом уже пришло на вырубленные в скале берега и шлюзы канала, но так бывает, что ненадежная электроника сбоят, а бумага терпит. И ее по-любому надо оформить и подписать. С 16 часов мы готовы к старту. Уже на подходе к Беломорску капитан убрал морскую УКВ-станцию, по которой переговариваются с портом, и перешел на речной УКВ-диапазон. Все переговоры со шлюзами на 5-м речном канале (300,200 МГц).

## РАСТОРОПНЫХ ГИДОВ И ТУРИСТИЧЕСКИХ АГЕНТСТВ С МАССОЙ УСЛУГ НА СОЛОВКАХ В ИЗБЫТКЕ

островах полностью истреблен – в продуктовых магазинах не продают ни сигарет, ни крепкого алкоголя. Эти спутники духовной нищеты можно купить рядом с магазином у предприимчивого местного жителя.

16 и 18 часами. В двух километрах от входного шлюза по левому берегу есть бетонный пирс для теплоходов, там же капитану «Энфина» предстоит лично оформить бумаги на проход до Онежского озера в портовой администрации.

В 17 часов проходим «уникальный мост» и приближаемся ко второму по ходу следования в Онегу шлюзу. Навстречу выходит весь обвешанный кранцами стальной кеч капитана Николая Литау «Апостол Андрей». Яхта следует куда-то на Новую Землю или еще дальше.

Первый встретившийся двухкамерный шлюз № 16 проходим через два часа. Диспетчер спрашивает, где будем ночевать. Нас ведут по рации от шлюза к шлюзу. Якорные стоянки или швартовки следует огораживать с диспетчерами шлюзов. Ночевать мы не хотим, идем нон-стоп. Канал пуст. В бетонные камеры шлюзов 135 м длиной и 14,3 м шириной мы заходим в гордом одиночестве и вяжемся к рыму «серьгой» с носа и кормы. В 6 утра мы на 12-м шлюзе. Он выглядит иначе, чем предыдущие: белый, со стальной камерой, очень высокий и самый бурный из всех.

Дальше идем дальше без остановок по фарватеру. Полный штиль. Левый восточный берег лесистый и пустынный. Правый, вдоль которого идет железная дорога на Кольский полуостров, местами довольно плотно обустроен – вдоль берега тянутся деревеньки, пирсы, ангары. Через полтора часа выходим из 10-го шлюза в большое Выгозеро, до следующего препятствия примерно 10–11 часов пятиузловым ходом. Формально мы поднимаемся по реке против течения, навигационные знаки расставлены по направлению от Онежского озера к Белому морю. Неформально мы тоже поднимаемся по каналу вплоть до шлюза № 7 на 102 м от уровня моря. Ширина фарватера в канале от 36 до 100 м. Между 8-м и 7-м шлюзами расположен водораздел – самое высокое место канала. Поэтому в декабре 1941 года отступающая Красная армия в последнюю очередь взорвала именно 7-й шлюз, тогда потоком воды буквально смыло Повенец, на тот момент уже захваченный финскими войсками.

Южный склон канала имеет перепад высот, или «напор», как говорят здесь, почти 70 м. От 7-го шлюза начинается короткий спуск, знаменитая Повенчанская лестница, вырубленная за 20 месяцев в карельских скалах «каналоармейцами» БелБалтЛага.

Во время реконструкции в 1970-е годы фарватер углубили на всем протяжении до гарантированных четырех метров, постепенно заменили деревянные конструкции на бетонные и стальные, отстроили за последние годы современные админи-

в камерах отсутствуют. Начиная с пятого шлюза появляется устойчивая мобильная связь и LTE. Пять часов на семь двухкамерных шлюзов, на этот раз в компании моторного катера. По 30–40 минут на каждый. Катер догнал и обогнал нас еще на озерах, но в шлюзы нас все равно пускают парой.

Наконец в 4:30 канал позади, выходим в Онежское озеро. Навстречу идет круизный теплоход «Ленин». Не померещилось спросонья, точно – «Ленин»! Четвертое судно за 35 часов и 225 км – на реке считают километрами.

## ВСЬ БЕЛОМОРКАНАЛ – ЭТО ПАМЯТНИК ЭПОХЕ БЕСПЛАТНОГО КАТОРЖНОГО ТРУДА

стративные здания – почти 90 лет истории изменили вид канала. Но ряжи и валуны размером с тачку землекопа, из которых выложены берега канала, плотины и дамбы, до сих пор стоят как памятник трагической эпохе, лицемерно объявившей невыносимый ручной труд «перевоспитанием».

Плюс моторка, плюс встречная баржа с березовыми бревнами и ночующий между 8-м и 9-м шлюзами на Маткозере буксир.

До Петрозаводска осталось 100 миль, или 185 км, бейдевиндом против озерной волны, но зато с обязательным заходом в Кижи. Волшебное место, не пропустите при случае. От Питера это недалеко – всего две реки, два больших озера, два десятка шлюзов... В общем, рукой подать. [Z]

**Врач-экстремал – на резиновой лодке, на веслах, в одиночку... от Петрозаводска до Кандалашки!**

Всю Повенчанскую лестницу шлюзуемся правым бортом. Левые поплавки

