

Петр Рябко

**Капитан,
родившийся
в рубашке**





Глава I. По морям, по волнам

Всю жизнь я развязывал узлы, сделанные мною, но в большей части – другими людьми. Если это были морские узлы – они развязывались легко (ведь я профессиональный моряк), если это были узлы жизни, завязанные по принципу «гордиевых» или «турецких», – они рубились, и всегда было больно видеть порезанные острым ножом прекрасные снасти, которые уже нельзя употребить на корабле, которые никогда не соединят опять парус с мачтой, которые никогда не соединят опять сердца двух людей.

Жизнь каждого человека – это цепь, звенья которой состоят из падений, ушибов и подъёмов. Начиная с годовалого возраста, мы постоянно падали, поднимались – часто с трудом – и на этом учились. Наш несовершенный мозг развивался, запоминая падения коленками и носом, запоминая крутые, трудные для ходьбы места. Некоторые падения были такими опасными, и мы столько раз находились недалеко от смерти или возможности стать калеками, что практически о всех людях, доживших до преклонных лет, можно сказать: они прошли трудную школу жизни.

Но иногда среди нас мы видим людей с необычными судьбами, людей, которые не только в детстве падали с деревьев и оставались живыми и невредимыми, но которых и в зрелые годы жизнь ставила в такие сложные, порой смертельно опасные ситуации, что о них мы часто говорим: «Родился в рубашке». Это выражение чисто русское. В английском языке есть поговорка: «Родился с серебряной ложкой во рту», что означает – родился богатым. В немецком языке (как, впрочем, и во многих других) есть такое выражение: «Родился под счастливой звездой». Я не заглядывал в этимологический словарь русского языка в поисках разъяснения значения идиомы «родился в рубашке», я просто знаю, в каких случаях люди из моего окружения употребляли эти слова. В большинстве случаев это обозначало, что человек избежал опасности. «Повезло», «везучий человек», – говорим мы и редко употребляем прилагательное «счастливый». Английское слово «luck» переводится на русский как «судьба», «удача», «счастье». Все эти столь значимые слова указывают на

мистическое происхождение их сути, но только не «родился в рубашке». Обычно дети рождаются розовыми, но некоторые прихватывают головкой часть мембраны, в которой они находились в матке. Голова и даже чать лица кажутся белыми. Медсестра легко снимает это покрытие. Моя мама сказала мне, что моё лицо было белым, т.е. я родился в «рубашке». С незапамятных времён люди считают, что такой ребёнок будет счастливым. Хроникёры утверждают, что Юлий Цезарь родился «в рубашке». Был ли он счастливым? Позже в одной старой, почти старинной, английской книге о моряках я встретил выражение: «Born with a saul», что переводится как «родился с чепчиком» (чепчик - старинный женский головной убор). Моряк, родившийся в чепчике, никогда не утонет в море. (Good omen and charm against drowning). В жизни везение и удача в основном зависят от человека, от деяний его, от умения (квалификации, опыта) его, и только небольшой процент – от случайности. Случайность может быть счастливой или несчастливой и практически не зависит от человека.

Поезд «Орша–Харьков» на станцию Витемля всегда прибывал в полночь. От этой станции до моего села Пушкина 30 километров. 12 километров – до райцентра Гремяч и потом 18 до дома. Гремяч всегда был пунктом, где при необходимости можно было остановиться в доме далёких родичей. Приезжая на побывку к маме домой, будучи курсантом мореходного училища, в летнее время я смело шагал вперёд и к утру оказывался дома. Но зимой только один раз я прошёл 12 километров ночью.

На этот раз немногие сошедшие с поезда пассажиры поезда быстро исчезли из-под пятка света около деревянного домика-вокзала. Все они были местными жителями. А я в курсантской шинели с маленьким чемоданчиком в руке зашагал в поисках попутной машины (такое случилось). И вправду, недалеко в темноте стоял ГАЗ-бензовоз. Я подошёл к водителю, спросил, куда он едет. «До Гремяча, – ответил он. – Садись, моряк, в кабину». Я уселся рядом с ним, он завёл мотор и собрался трогаться. В это время к

нам подошла старенькая женщина. «Ой, сыночки, прихватите меня до Гремяча». – «Нету места, мамаша. Не посажу ж я тебя наверх на цистерну!» – «Ой-ой-ой! Как же мне быть, старой?..» – запричитала женщина. И молодой морячок, т.е. я, сказал шофёру: «Знаешь что, давай я сяду наверху, на крышку цистерны, а бабушку посадим в кабину. Может быть, не замерзну за 12 километров». – «Ну ладно, возьми тогда мою шубу», – и шофёр достал из бортового багажника старую, пропахшую бензином шубу. Мой чемоданчик он положил на место шубы. Я уселся на круглую крышку бензоцистерны, подстелив под себя полу шубы, чтобы не чувствовать выступающих болтов, и мы тронулись. Было безветренно, но мороз был ядрёный – более 20 градусов. Бензовоз медленно набирал скорость на ухабах привокзальной дороги. Меня немножко трясло от этого, было холодновато, но я крепко держался за края крышки и был чуть-чуть горд своей юностью, своей морской формой и своим поступком, спасшим старушку от холода.

Всё страшное случается в доли секунды. Вдруг из моих глаз посыпались ярко-зелёные звёзды. Это было похоже на фейерверк. И затем – ощущение страшного удара по голове. Интуитивно я схватился руками крепче за края крышки, ожидая второго удара. Но его не было. Мой мозг вдруг стал таким большим, что еле вмещался в голове. Тупая боль охватила весь череп.

Спустя некоторое время ко мне вернулось сознание и мышление. И я понял, что случилось. Недалеко от железнодорожной станции автомобильную грунтовую дорогу пересекал висящий над ней неосвещённый металлический трубопровод диаметром около 10 см. Он проходил над дорогой довольно низко, но грузовики свободно проезжали под ним. Я же, сидя высоко на крышке бензовоза, не вписался в габариты, рассчитанные горе-строителем, и врезался в него головой. К счастью, а может быть, потому, что я родился в рубашке, скорость бензовоза была небольшой, удар пришёлся вскользь по верхней части головы. Я был в зимней шапке с опущенными и завязанными под подбородком «ушами»,

что смягчило как-то силу удара. Приподними я голову в тот момент двумя сантиметрами выше, можно было бы сказать обо всём этом словами из морской песни:

«Напрасно старушка ждёт сына домой, Ей скажут, она зарыдает...»

Приехав в Гремяч, машина остановилась в центре села, и я сошёл на землю. Отдавая шофёру шубу, я рассказал ему о случившемся. «Боже мой, а если бы тебя убило, я был бы в тюрьме. Ну, моряк, спасибо, что ты жив».

Распрощавшись с ним и с женщиной, которая долго причитала: «Ой, сыночки, это всё из-за меня, грешной!..», я зашагал к своим знакомым, которые жили недалеко. Подойдя к дому (было около двух часов ночи), я увидел свет в занавешенных окнах и постучал в дверь. Родственница, тётя Маша, приоткрыла занавеску на окне, увидела меня, и её голова исчезла.

На небе сияла яркая луна (и почему её не было часом раньше?!). Я подошёл к одному из окон и опять постучал. «Сейчас, сейчас», – ответили мне, и снова долго никакого движения. Небольшая тревога охватила меня, но, наконец, минут через двадцать двери открыли, и я вошёл в натопленную хату. Тётя Маша, узнав меня, ахнула: «Да мы ж думали, что это милиционер. Когда в окно увидели при луне блестящие пуговицы на шинели, сомнения не было, что кто-то направил его. Мы ж гнали самогонку, поэтому не открывали так долго, пока не спрятали всё в чулан». Чувствуя, что доставил этим добрым людям большое неудобство, я сказал: «Давайте, я помогу поставить аппарат опять» – и стал раздеваться. Когда я развязал шапку и снял её с головы, по моему лицу сильно потекла кровь. Пришлось рассказать о случившемся. Тётя Маша промыла мне голову, часть кожи, около 2 сантиметров, была завернута.

Назавтра я был у мамы и сестёр, и молодая фельдшерица, недавно присланная в Пушкари, ежедневно делала мне перевязку (я думаю, с удовольствием).

* * *

Для клайпедских капитанов, и не только для них, но и для штурманов и матросов, названия «Фальстербурев» и «Дрогден» – маяков, находящихся на подходе к проливу Зунд со стороны Балтики, – были такими же обычными, как названия реки Данга или кафе «Банга» в родном городе. Выходя на промысел, экипаж каждого судна приводил судно в порядок по-походному, проверял крепление шлюпок, чехлов на палубных механизмах и т.д. После этого, как правило, расслаблялся перед дальней дорогой и долгим рейсом. Это расслабление (здесь бы точнее подошло английское слово «relax») носило всегда активный характер: моряки группками собирались в каютах, доставали закуску, которую заботливые жёны дали им в рейс, и первый тост зачастую звучал так: «Ну, вздрогнем за Дрогден». Вздрагивать за Дрогден, вроде бы, и не нужно было, потому что это слово не несло в себе никакой угрозы или опасности. Просто какой-то остряк-самоучка рифмовал слово «Дрогден» со словом «вздрогнем», поскольку в привычке многих моряков было пить до опьянения, и часто последние рюмки принимались телом с содроганием.

Путь на запад, в Атлантический океан, начинался от приёмного буя порта Клайпеда. Капитан прокладывал курс в двух милях севернее мыса Хаммароде на оконечности острова Борнхольм, оставляя маленькие острова Кристиансё далеко (около 8–10 миль) к юго-востоку. Затем курс вёл вдоль шведского побережья, мимо портов Истад, Треллеборг до маяка Фальстербурев, бетонной башни, стоящей в море и ограждающей мели рифа Фальстербу. И только от этого маяка суда ложились на курс «nord», прямо на проблески маяка Дрогден.

Из-за постоянных проблем со снабжением суда покидали Клайпеду, как правило, в тёмное время суток, когда базовские снабженцы (все рыболовные организации почему-то назывались «базами» по решению какого-то недалёкого чиновника из МРХ) правдами и неправдами в конце

рабочего дня забрасывали на палубу стоящего на отходе судна последние заявленные экипажем кастрюли, овощи, тралы. Никогда заявка не выполнялась полностью, но начальство на вечернем селекторном графике давало команду: «Отход судна сегодня». Это значило, что до 24.00 судно должно отойти от причала, иначе... Виновником чаще всего оказывался капитан с экипажем, а не отдел снабжения, не доставивший на борт нужные «мелочи». И капитаны отходили от причала. Но сначала была проверка судна портнадзором. Система проверки готовности судна к выходу в море была рождена чиновниками, которые никогда не хотели быть виноватыми в чём-либо. Согласно этой системы, капитан был обложен горой служебных инструкций, как загнанный волк. Перескочить через канат с красными флажками было невозможно. В любом случае виновником оказывался капитан. Все понимали, что выполнить требования всех инструкций невозможно, но...

Обычно судно отправлялось в рейс после ремонта. Это мог быть заводской ремонт или межрейсовый профилактический, и всегда после него нужно было закрывать Регистровые документы, т.е. документы, подтверждающие исправное техническое состояние судна. В инспекции Регистра СССР трудились, как правило, опытные инженеры, имевшие многолетнюю практику. К моменту приглашения инспектора или инспекторов на борт старший механик и старший помощник капитана обычно накрывали в своих каютах столы с хорошей закуской и хорошей водкой или коньяком. Но это совсем не означало, что этим ребятам из Регистра можно было вешать лапшу на уши. В основном они были хорошими людьми и понимали, что небольшие неполадки, обнаруженные во время осмотра, будут устранены командой в море, и судно может плавать.

Я с теплотой вспоминаю механика Володю Анохина, корпусника Барташа и других, которые, делая замечания, говорили нам: «Устраните в море, вам ведь плавать». Все они были не дураки выпить и поговорить во время выпивки не только о технических делах, но и о жизни в целом.

Выпивка после закрытия документов была традиционно узаконена. И, славабогу, обходилось только выпивкой. Никто из них никогда не просил и не брал взятку. Только позже, уже в начале перестройки и после развала СССР, некоторые инспектора вымогали у судовладельцев огромные деньги (тысячи долларов) за каждый осмотр. И им платили. Плюс официальная плата. Платили потому, что придаться к техсостоянию старого судна ничего не стоило. А правду искать стало не у кого. Но, к счастью, даже в новобуржуазной Литве не все инспектора Регистра стали бессовестными хапугами.

Перед самым отходом судно проверял групповой капитан, который, как правило, делал объективные замечания, т.к. на него возлагалась ответственность за срыв выхода из-за отсутствия какой-то нормативной бумажки. В день отхода, обычно за 6 часов до планируемого выхода, приглашался инспектор из районной инспекции безопасности мореплавания. Приходили обычно два инспектора: судоводитель и судомеханик. И в зависимости от личности проверка могла длиться несколько часов. Не могу сказать ничего особенного о механической части. Как правило, всё обходилось хорошо, без особых придинок. Но по части судовождения некоторые инспектора выворачивали, как грубо говорят моряки, матку наизнанку. На одной из десятков навигационных карт не обнаружилось подписи 3-го штурмана о корректировке по последнему НАВИП. И сразу же категорическое резюме инспектора: «Судно к выходу в море не готово». Подобных мелочных замечаний можно набрать, при желании, целый список: судно – это огромное техническое сооружение, обклеенное листами инструкций и сотнями параграфов от килля до клотика. Поэтому предъявить судно инспекции без замечаний было трудно. Иногда групповой капитан прибежал на судно и говорил старпому: «Предъявляйся инспекции сегодня, ибо завтра проверяющим будет Т...в». Инспектора Т...ва на судах боялись просто из-за его придинок. Я не могу сказать, что он был плохим человеком. Мне приходилось не-

сколько раз предъявляться ему. И мы уходили в море своевременно. Но на флоте его не любили.

На мою жизнь Т...в оказал негативное влияние: я прекратил в своё время писать стихи именно из-за него. Ещё будучи молодым штурманом, я часто видел в газетах «Советская Клайпеда» и «Рыбак Литвы» стихи некоего Т...ва. Стихи были хорошие, в основном на морскую тему, и поэтому близкие морякам. Т...в был капитаном СРТ, под стихами такая подпись и стояла. И я, не зная и ни разу не видя его, восхищался им и старался подражать ему, сочиняя свои, никому не показанные вирши.

В 1960 году Клайпедское СРТ-621 (капитан Волков), следуя на промысел, выскочило на острова Кристиансё и затонуло. Экипаж был спасён. Причина – пьянка. Это был как закон: вышел за ворота – и давай пить, как перед последним днём. Я употребляю это выражение – «последний день» – потому, что действительно одно время в пятидесятые годы, когда осваивались суровые широты Северной Атлантики, экипажам, уходящим туда, выдавался специальный аванс: «смертные». Старые моряки помнят это. Позже это было отменено. Я пытался понять, почему моряки напивались до риз. Вовсе не потому, что они были пьяницами, абсолютное большинство моряков в своей жизни были нормальными людьми. Но редко кто мог устоять, чтобы после выхода не выпить с лихвой. И часто весь экипаж был пьян. Конечно, последняя неделя перед отходом всегда была сущим адом. Нервная нагрузка ложилась на всех – от капитана до камбузника. Моряки шутили: лучше пробыть один месяц в море, чем прожить один день на подготовке к рейсу. Естественно, этот накал требовал выхода. И моряки пили. Никто не говорит, что этого нельзя делать, что это преступление (преступление – это когда выпивают, опустошают поддерживающую жидкость магнитного компаса). Не могу сказать, что пьянка до упаду присуща только советским морякам. Когда я работал в США с американскими рыбаками, мне приходилось несколько раз при-

глашать в гости капитанов с их траулеров. Каждая такая вечеринка заканчивалась тем, что американские ребята напивались «вусмерть», и их приходилось переправлять домой чуть ли не на руках. Вопрос тольковкапитанском долге, в ответственности не только за судно, но и за людей, за их жизнь, в ответственности за выполнение плана, потому что от этого зависит заработок моряков. А деньги – они и при социализме были важным элементом нормальной жизни.

Мой однокашник по КМУ Сергей Герасимов, может быть, как никто другой чувствовал важность капитанского долга перед экипажем, и после первого рейса, где он был капитаном, сказал: «Нет, это не для меня. Я не уверен, что всегда буду делать план. Зачем люди будут страдать из-за меня?!» И он бросил море и уехал в Москву. Сергей был интеллигентом.

Так вот, после посадки СРТ-621 на остров Тод (Смерть) у Кристиансё примерно через год человек, которого я никогда не видел, но стихами которого восхищался, утопил СРТ-4263, там же, у Кристиансё, и по той же причине: он был пьян вместе с экипажем (по заключению суда). Это меня потрясло. Как же так? Поэт-капитан – и позволил себе такую «роскошь»: забыть о долге, забыть о том, что ты капитан. И я сказал себе: «Или ты станешь хорошим капитаном, или ты будешь поэтом, но не капитаном». И на долгие годы отложил поэтическое перо. Только после двух десятилетий (может быть, это было возрастное?) я снова начал рифмовать.

Ещё один пример – механик Панышев. Он писал чудесные стихи, многие из которых я помню до сих пор наизусть. Но он любил выпить, а пьяный механик – это плохой механик. И я списал его с судна. Правда, он был незлопамятным и через несколько лет после этого подарил мне свои стихи в рукописях.

В Каире, Бомбее, Дакаре
Встречали сначала ахами.
В Каире, Бомбее, Дакаре
Теперь величают монахами.

В Каире, Бомбее, Дакаре
 Газеты, в газетах – плакаты:
 «Русские моряки – кастраты».
 А мы не скопцы, не отшельники.
 Надо – за пояс любого.
 Но только за это в три шеи
 Даже с прибрежного лова.

Последние годы он работал в редакции газеты «Рыбак Литвы» и продолжать писать и пить, «как все настоящие поэты» (его слова). Умер он молодым и до конца не раскрылся.

Возвращаюсь к Владимиру Т...ву. После отбытия наказания в тюрьме (на зоне) он вернулся в Клайпеду и, к всеобщему удивлению, был принят на работу в инспекцию безопасности мореплавания. «Будет учить, как топить суда», – шутили капитаны. Возможно, любая контролирующая организация с большими правами над людьми делает своих сотрудников немножко милиционерами. Вспомните шутку: «Ты человек или милиционер?» Так вот, по-моему, Т...в быстро превратился в милиционера, и поэтому капитаны не желали приглашать его на проверку из-за придирок. Но в то же время работающие в инспекции Евгений Яковлевич Качан, Георгий Ефимович Никитин оставили о себе память как хорошие интеллигентные люди, старающиеся не только формально требовать, но и помочь, иногда и закрыть глаза на несущественные неполадки или ошибки судозкипажа.

* * *

В отношении выпивки я всю жизнь был белой вороной, т.е. если и выпивал, то в меру, немножко, и мне никогда не грозило выскочить на скалистый Кристиансё или на песчаный пляж. Но море есть море, и опасность может случиться при трезвой голове капитана и в любом месте.

Мы шли на промысел креветки. Порт Клайпеда покинули в светлое время суток и злополучные острова Кристиансё и Борнхольм прошли днём, а вечером, минуя тра-

верз порта Треллеборг, легли курсом на маяк Фальстербу-рев. В 20.00 на вахту заступил 3-й штурман Мазур. Погода была хорошая, маловетрие. Видимость тоже хорошая. Встречных судов было немного, и после 22.00 я спустился в каюту, приказав вахтенному штурману вызвать меня на мостик за три мили до Фальстербуева, где мы должны были ложиться на Дрогден.

Я был молодой, но прошёл хорошую школу на пароходе «Новая Земля». При плавании вблизи берегов, при изменении курса я всегда должен быть на мостике. Впереди ожидалась бессонная ночь в проливе Зунд, где сложная навигационная обстановка и много судов. Поэтому я прилёг на диванчик в каюте с книгой в руке и вскоре задремал. Не знаю, как долго я спал, но вдруг... Я вскочил от какого-то внутреннего толчка, нет, даже не от толчка – от удара. Какое-то странное беспокойство охватило меня, и я опрометью бросился на мостик. Темнота, только на носу видны вспышки маяка. «Где мы?» – спрашиваю штурмана. «А вот – по курсу маяк Дрогден. Я не хотел беспокоить вас и лёг на него самостоятельно». Достаточно было двух секунд, чтобы я понял: по носу не Дрогден. Уткнулся лицом в «ведро» радара (радиолокатора). Несколько секунд мои глаза привыкали к экрану, и вдруг я увидел, что мы полным ходом идём на риф, на отмель Фальстербу. Рванул ручку телеграфа на «стоп» и сразу же на «полный назад». Когда инерция была погашена, я взял пеленг и расстояние и нанёс наше место на карту. Вокруг нас буквально в кабельтове-двух были мели. Это просто чудо, что мы до сих пор не наскочили ни на одну из них. Маневрируя ходами, развернулся «на пятке» точно на обратный курс и самым малым ходом, постоянно следя за глубиной на эхолоте, направил судно на место, где мы должны быть, согласно проложенному мною на карте курса. Когда через 15 минут мы вышли из «минного поля» (по-другому и не назовёшь), я позвал штурмана и показал на карте место, где мы были.

Что произошло? 3-й помощник капитана, как младший офицер, вахта которого согласно Уставу контролиру-

ется капитаном, решил совершить «подвиг» и изменил курс. Он принял огонь маяка Фальстербу, находящегося на песчаном шведском берегу, от которого на несколько миль простираются мели, за маяк Дрогден, не проверил характеристики и решил, «не беспокоя капитана, заботясь о его отдыхе», повернуть на этот маяк. До сих пор не понятна мотивировка Мазура: как он, зная, что курс проложен около маяка Фальтербурев (не путать с Фальстербу), не дойдя до него, повернул на Дрогден. Какое-то затмение? Или что? На этой мели сидело не одно советское судно, в т.ч. калининградское, где капитаном был мой однокашник Маслов. Но во всей этой истории самое невероятное – это какой-то мистический сигнал, заставивший меня прибежать на мостик. Если бы существовал бог и если бы я верил в него, можно было бы сказать: «Это бог спас тебя». Но поскольку бога нет, то следует сказать: «Родился в рубашке».

Позже, анализируя случившееся, я понял, что разбудило меня: 3-й штурман шёл со мной уже третий рейс и был неопытен – я это знал. И, видимо, засыпая, мой мозг держал это на взводе, и в то время, когда мы должны были быть в трёх милях от маяка Фальстербурев, когда меня должны были вызвать на мостик, курок сработал и спас судно от катастрофы. И никакой мистики. И никаких богов.

Я продолжу цикл таких историй, случившихся со мной в море. Не думаю, что я оригинален или везуч. Видимо, каждый капитан, проплавав многие годы в морях, может рассказать много подобного. Одно должен сказать: что я приучил мой мозг независимо от того, бодрствовал ли я или отдыхал, всегда быть готовым к принятию решения, приучил себя всегда быть готовым оказаться на мостике. Может быть, потому за всю свою капитанскую карьеру я ни разу не вернулся из рейса с невыполненным планом, ни разу у меня не было несчастных случаев, ни разу не сел на мель. Даже «Калвария», будучи пленницей урагана в бухте Дейле-Во, была спасена. Была спасена героическими усилиями экипажа, старпома Александра Николаевича Кузьмина и моей командой в критический момент: «Прямо руль!»

* * *

В 1980 году я принял СРТК «Кафор», который готовился в рейс в зону Сьерра-Леоне. Район этот специфический, как и все в экваториальной Африке. На хороших грунтах облавливались только малоценные породы рыбы: сардина, «муссолини». Хорошая же столовая рыба – окунь, капитан и другие, столь любимые африканцами «мясистые» рыбы – держались на скалах, на свале глубин, где зацепить их тралом было очень сложно и нужна была практика и практика.

Зона Сьерра-Леоне была традиционно «калининградской». Суда наших соседей работали здесь несколько лет, но из-за каких-то причин главк «Запрыба» заменил их на суда литовцев. Первым из клайпедских капитанов, освоивших этот район, был Дзикас, очень опытный, настырный капитан, который в любых условиях вытягивал план. Мы с ним не были друзьями, но я его глубоко уважал за его умение, за его советы.

Обычные морские карты не являются совершенными для рыбаков. Каждый капитан делал собственные промысловые планшеты. На них наносились места зацепов трала, плохие грунты, линии трасс тралений, где можно было не опасаться за целостность трала, и другие ориентиры. Каждый из нас обычно делал два варианта планшетов: один для службы добычи с общими трассами и зацепами (полагалось вместе с капитанским отчётом за рейс прилагать к нему промысловый планшет) и второй – более детальный, секретный, где скрупулёзно наносились все детали, глубины, места выхода косяков. Обычно капитаны давали планшеты только хорошим друзьям. Я читал книги о мореплавателях времён Колумба, которые держали в секрете вновь открытые земли и часто специально делали неверные карты и записи в судовом журнале, чтобы нельзя было точно определить место новой земли. Примерно это же делали и многие капитаны промысловых судов. Каждый стремился держать в секрете открытый им «огород». И не потому,

что это в природе человека, а просто потому, что очень часто эти «огороды» были такими маленькими, что даже двум судам там не хватало места. А в одиночку, с горем пополам, обходя известные зацепы, можно было что-то ловить. В стремлении открыть новый «огород» капитаны шли на риск.

Идя в первый рейс в район Сьерра-Леоне, мы получили кое-какую информацию. За время моего многолетнего капитанства я обошёл вокруг света, бывая в разных районах промысла. И только в одном месте – Сьерра-Леоне – к югу от Фритауна на советских морских картах я видел белые пятна, т.е. места, не обследованные гидрографами. Грунты в этих местах были скалистыми, глубины резко менялись, но рыба здесь водилась, и хорошая дорогая рыба иногда «залетала» в трал.

Я помню, как во время первого рейса мы вышли на маленькое плато недалеко от белого пятна. Мой старпом Володько Эдуард Алексеевич, хороший человек и опытный промысловик, который был в Сьерра-Леоне раньше и которому я благодарен за его подсказки и учёбу, уговаривал меня рискнуть спуститься ниже к юго-западу, где раньше бывал капитан Дзикас. Но я не поддался уговорам (прежде всего я – судоводитель), и мы продолжали тянуть трал под скептическое хмыканье старпома. Но когда мы подняли 10 тонн крупной рыбы-капитан и тут же, поставив второй трал, ещё пять, Володько перестал соблазнять меня «белыми пятнами».

Ловить рыбу можно и без ненужного риска. После одного рейса, когда я уходил в отпуск, капитаном на моё судно был направлен Кавалаяускас, который был старпомом. Рейс он закончил не очень хорошо. Когда через 4 месяца я ехал с командой поездом в Москву, чтобы оттуда вылететь в Дакар на судно, второй штурман, сидя в одном купе со мной, «заложил» Кавалаяускаса, рассказав, что они часто ходили по «белым пятнам» и особого успеха не имели. Зато однажды сели на скалу. Пробоины не получили, благо она была плоской, и после двух часов отсидки сошли с неё во

время прилива. После этого Кавалаяускас прекратил промыслять на «белых пятнах».

По контракту, подписанному Соврыбфлотом и Министерством рыболовства Сьерра-Леоне, советские суда имели право ловить все породы рыб. Запрет был только на 2-мильную зону от берега, где ни один траулер не имел права рыбачить. Но, как рассказывали штурмана, работавшие ранее на других судах, они часто по ночам ловили так близко от берега, что «одна траловая доска шла по пляжу», а вторая – в море. Была такая шутка у штурманов.

Практически патрульные катера Сьерра-Леоне не выходили на проверку, а если и намечался их выход, то компания, с которой мы работали, знала об этом заранее и всегда предупреждала капитанов через представителя МРХ (министерство рыбного хозяйства), с которым ежедневно проводились переключки по радио. Так что те из капитанов, кто хотел водить ночью одну доску по пляжу, делали это без опаски быть арестованными.

После первых недель промысла я освоился с промысловой, навигационной, политической обстановкой и сказал, что «белые пятна» и «пляжи» не для меня. От заместителя представителя Калининграда я узнал, что калининградские СРТМК несколько лет работали на свале глубин в 50–60 милях к «весту» от побережья. Однако никто из клайпедских капитанов и штурманов не знал этого района, и я не стремился освоить. Все говорили, что грунта на свалах плохие, и очень сложно удержаться на одном месте, если даже найдёшь «пяточок», пригодный для траления.

Однажды, когда промобстановка на традиционных местах «скисла» и все суда были в пролове, стало ясно, что нужно что-то предпринимать, искать другие места. И вспомнил о «калининградском» свале. На судах типа СРТМК в то время стоял один радиолокатор «Донец» со шкалой дальности 24 мили. Работать на расстоянии 50 миль от берега, чтобы иметь навигационную привязку к нему, было невозможно. Наш акустик (к сожалению, забыл его имя и фамилию) умудрился что-то добавить в схе-

му РЛС и расширил шкалу до 60 миль. Удаляясь на запад от берега, мы потихоньку стали наносить на карту радиолокационные ориентиры до тех пор, пока не «зацепились», подойдя ближе к свалу глубин, за одну из горных вершин, хорошо пробивающихся на 60-мильном диапазоне. Посвятив несколько часов поиску подходящего для тралений места, мы выставили первый самодельный буй с радиолокационным отражателем и «привязали» его к нашей горе. Первое траление на глубине 80 метров принесло если не успех, то надежду на него. В трале была деловая смесь – около двух тонн. Затем мы выставили цепочку буйев на расстоянии около 5 миль друг от друга, сделав 20-мильную трассу. В течение двух рейсов мы работали в одиночку на свале. Некоторые суда подходили к нам, пробовали тралить, но, видимо, не хватало терпения, и после первой же неудачи снова уходили к «пляжам», где дешёвых «муссолини» было всегда в избытке. Нам, конечно, не попадался капитан, но иногда мы затраливали карася, ставриду и сардину. И приходили домой всегда с выполненным планом. А последний рейс был вообще хорошим – мы заняли по «Запрыбе» I место среди однотипных судов, получили премию министра, а начальник базы «Океанрыбфлот» товарищ Криштанавичюс выделил мне автомашину «Жигули» 6-й модели. (С ним была такая договорённость. Когда перед рейсом я просил у него машину – мол, стыдно, все капитаны имеют, только я «безлошадный», из-за границы привезти не мог, так как все подмены экипажей осуществлялись самолётом в Африке без захода в Европу. «Пётр, – сказал Криштанавичюс, – сработай лучше всех, обещаю – получишь». И я сработал. И получил. На 45-м году жизни.)

Зона Сьерра-Леоне, в общем-то, небогата на рыбу. Но огромный рыболовный флот Союза требовал работы, и Соврыбфлот подписывал соглашения о сотрудничестве в деле рыболовства практически со всеми африканскими странами, имеющими выход к морю. Из выловленной рыбы какой-то процент (обычно 15 %) отдавался за право лова, а остальная рыба, как правило, продавалась аф-

риканской стороне, с которой был подписан контракт. В приложении к этому контракту, копию которого получал каждый капитан, работающий в зоне, был перечень видов рыб и цена, по которой рыба продавалась партнёру. Список этот включал сотни названий. Даже опытные специалисты – технологи и рыбмастера – недоумевали: где авторы контракта нашли такие названия рыб, которых здесь, в Сьерра-Леоне, и в помине не было. Но этот контракт делали дошлые ребята из Соврыбфлота, умеющие класть большие деньги в собственный (а не государственный) карман. Не хочется останавливаться на непорядочности людей, имеющих право подписывать контракты. Сейчас уже надоело читать в газетах разные разоблачения чиновников из Внешторга и Соврыбфлота. Механизм был простой. При обсуждении цен на закупку иностранцы всегда применяли испытанный метод: они предлагали высокопоставленному чиновнику большую сумму, которую клали ему на специально открытый для этой цели счёт за границей, а он соглашался на условия, выгодные их партнёрам. Государство несло огромные потери от таких людей, но разоблачали их не так уж часто. Механизм этот работал безупречно многие годы, по наследству перешёл «ельцинской мафии», где Черномырдин клал на счёт не десятки тысяч долларов, а миллионы. Даже президент США Буш перед выборами в одной из речей сказал, что Черномырдин украл миллионы из фонда помощи России.

Одна любопытная особенность контракта. Почти на всех производственных предприятиях Союза план по выпуску товарной продукции был главным показателем работы предприятия. К примеру, Океанрыбфлот, наловив дешёвой сардины, выполнял план по добыче. Но без ценных пород рыбы, цена которых была в три-четыре раза дороже сардины, план по выпуску товарной продукции трещал. И вот какую комбинацию придумали дошлые умы из министерства: продажная цена на отопёрку, лист, вомер (три вида самой «мусорной», дешёвой рыбы) и на умбрину,

хиннис, угря, налима для африканского партнёра была одинакова – \$ 190 за тонну. А на союзном рынке цена умбрины была 610 рублей за тонну, хинниса – 430, отопёрки, листа, вомера – 170 рублей. Если при сдаче рыбы во Фритауне попросить фирму написать в документах вместо отопёрки и листа умбрину (им было всё равно), то выпуск товарной сразу возрастал. И база пожинала плоды. Не только база, но и министерство в целом.

Самое смешное, что никто из моряков никогда не видел в глаза этой загадочной умбрины. Конечно, мы нашли её в атласе промысловых рыб, но ни одно из судов ни разу не поймало этой «золотой» рыбки. Только через много лет я увидел умбрину на прилавке рыбного магазина в Бразилии. Она похожа на рыбу-капитана и очень вкусная.

Умбрины Амазонки (не знаю о других районах) относятся к разряду «поющих рыб». Плавательный пузырь их состоит из нескольких отделений, и воздух, переходя из одного в другое, вызывает вибрацию стенок пузыря. Знаменитый польский натуралист и писатель А. Фиблер в книге «Поющие рыбы в Укаяли» (приток Амазонки) так описывает «рыбий концерт»: «После грозового дня закат был особенно ярок и живописен. В воздухе и на реке стояла абсолютная тишина – и вдруг я отчётливо услышал доносившийся из-под воды звон. Вскоре к этим звукам стали присоединяться другие почти по всей реке. Это были звуки разных тональностей, высокие и низкие, казалось, что звонят колокола различных размеров, а также маленькие звонки и детские бубенчики. Некоторые звуки неслись издалека, другие раздавались где-то совсем близко».

Сдавая первый груз во Фритауне, я по своей наивности был удивлён, когда работник фирмы Али (он хорошо говорил по-русски, и все капитаны и представители МРХ утверждали, что он агент ЦРУ) предложил записать в документах вместо отопёрки умбрину. Я обратился за разъяснением к работнику представительства МРХ Калинин (из Калининграда). «Не знаю, не знаю ничего, это не моё дело, но все капитаны так делают», – был ответ. Против «громады» не попрёшь,

как шутят. Сотни и сотни тонн дешёвой отопёрки одним росчерком пера превращались в сказочно дорогую умбрину. И начальство рапортовало: «План по выпуску товарной выполнен!» – и получало ордена за хорошую работу.

Это длилось годами. Все знали об этом. Моряки куда не сообщали, потому что быть доносчиком не в духе моряков, а представительство МРХ было просто исполнителем воли Соврыбфлота. Всё шло хорошо до тех пор, пока во Фритаун не прибыл новый заместитель представителя – Балагурчик – человек, постоянно ковыряющийся пальцем в носу. Представителем министерства был в то время наш клайпедчанин Коптев – бывший начальник Тралфлота. Первый визит Балагурчика на наше судно оставил неприятное впечатление. Что-то нечистоплотное исходило от него. Он говорил о том, какой здесь беспорядок, пытался что-то выпытать о лицах, работающих в советской колонии. Это неприятное впечатление о его нечистоплотности вскоре подтвердилось, когда он пришёл к послу с доносами на своих сотрудников. Посол, выслушав его, сказал: «Выйдите и больше не переступайте порог моего кабинета». Это стало известно всей совколонии и морякам. Балагурчик стал самой презираемой персоной. Я помню, как при швартовке в Фритауне нас предупреждали: «Если появится на борту Балагурчик, будьте бдительны, не вступайте с ним в разговор, он постоянно вынюхивает криминал». Но в конце концов Балагурчик сделал своё дело: по его доносам работой представительства МРХ в Сьерра-Леоне занялся КГБ. Коптев был отозван в Москву, где его долго продержали (по слухам) на допросах, а начальник базы «Океанрыбфлота» Павилас Шаучюкенас лишился своего поста, дома у него проиводились обыски. Человека довели до инфаркта и смерти. Похоже было, что его сделали козлом отпущения, чтобы не трогать министерскую мафию. За несколько месяцев до кончины, когда за освободившееся место начальника базы «Океанрыбфлота» шла борьба между Бичем и Мусуласом, Павел Иосипович (так мы его называли) встретил меня случайно на улице и разговорил

ся. Он почему-то обвинял во всём «еврейскую мафию»: «Это они хотят посадить на моё место своего Бича». Собственно, от него я узнал, что мой бывший хороший товарищ Сеня Бич – еврей. Хотя когда-то давно еврей Островский, начальник второго отдела и член профсоюзного комитета, помог Сене получить государственную квартиру. Пусть с общей кухней, но это было жильё, то, чего ни один из наших однокашников не имел. Видя, что я близкий друг Бича, Островский сказал мне: «Мы (и выразительно дал понять: «мы» – значит евреи) должны помогать друг другу. Иначе не выживем». В то время я не придавал значения этим словам; мы действительно были хорошими друзьями, и я искренне радовался, что Сеня и Лариса получили квартиру. Потом мне стала понятна его необычная карьера и близкая дружба с Рудницким и другими евреями.

История со Сьерра-Леоне была довольно шумная. Кое-кто полетел со своих мест, но многие отделались лёгким испугом. Для меня же работа в зоне Сьерра-Леоне была интересной, так как в ней была новизна и некоторая независимость от начальника экспедиции (была такая должность над группой судов). Я первый раз работал на судах типа СРТМК. Построенные на «Ленинской кузнице» в Киеве они имели морозильные установки, способные морозить 5-6 тонн рыбы в сутки. Из этого расчёта давались планы добычи – 5 тонн. Но не каждый день ловилось по 5 тонн. Иногда бывали в пролове, иногда наоборот – залавливали до 20 тонн. В таких случаях, чтобы не выбрасывать рыбу за борт, старший рыб-мастер Володя Дубинин, хороший человек, поступал так: когда рыба в камерах была заморожена до минус 3–5 градусов (вместо минус 18 по ГОСТу), он выбивал камеру, при упаковке клал один брикет замороженной рыбы, затем 9 кг свежей рыбы, наверх снова брикет подмёрзшей рыбы. И в трюме, где температура держалась, во всяком случае, её старались держать довольно низкой. Когда набирали полный груз рыбы, на разгрузку шли в порт Фритаун, где рыбу выгружали обычно без замечаний. Но если от рыбы шёл лёгкий запах, фирма грузила её на грузовик и отправля-

ла в деревни в джунгли. В порту на борт прибывала бригада грузчиков из 30 человек со своим поваром, лебёдчиками и охранниками, которые с палками в руках не давали местным жителям воровать рыбу во время выгрузки.

Заход в порт, вернее в реку, где расположен порт, капитаны осуществляли сами, без лоцманов. Становились на якорь на внутреннем рейде и ждали утром постановки к причалу. На швартовку приходил лоцман-англичанин. Первый раз, как обычно, по традиции, после швартовки я пригласил его в каюту, где на столе стояла хорошая закуска и бутылка водки. После первой рюмки этот англичанин стал как-то странно и радостно улыбаться, а после третьей его пришлось выводить под ручки. Как-то раз утром мы готовились к швартовке и ждали лоцмана (все швартовки я делал сам, лоцман только присутствовал на мостике для протокола). Пришёл «мой друг», чуть-чуть навеселе, и вдруг он увидел на холодильнике бутылку из-под виски «VAT-69», в которой я обычно держал компот. Англичанин схватил эту бутылку, прижал к груди, стал гладить как ребёнка и говорить: «O, whisky, o-o, whisky!» Я с трудом объяснил, что там сладкий компот, налил ему рюмку водки, и мы пошли швартоваться. Англичан-алкоголиков можно встретить во многих портах бывших британских колоний.

Якорная стоянка на рейде Фритауна не всегда была безопасной. Современные морские пираты – совсем не выдумка досужих публицистов, сочиняющих захватывающие истории о «мадам Вонг». В описываемое время однажды на рейде Лагоса (Нигерия) стоящее на якоре датское судно с грузом радиоаппаратуры было захвачено ночью пиратами, которые сумели тихо изолировать команду и до рассвета благополучно выгрузить из трюмов дорогостоящий груз на лодки.

Овеянные романтикой пираты и флибустьеры ушли в прошлое. Да и не было у них никакой романтики. Были «бандиты с большой дороги», только дорога та называлась морем. Многочисленные книги о пиратах, в том числе «Остров сокровищ» Стивенсона и книга писателя Стейнбека о

капитане Моргане сделали своё недоброе дело, представляя пиратов чуть ли не рыцарями и джентльменами. На самом деле это были опустившиеся люди, не умеющие и не желающие трудиться, не имеющие чести.

Не романтикой нужно окутывать пиратское сословие, а позором. Даже сэр Френсис Дрейк, чьим капитанским мастерством я восхищаюсь, был по сути своей просто грязным пиратом. Всё его плавание вокруг света примерно через 50 лет после экспедиции Магеллана, по сути дела, преследовало цель не открытия новых земель, а захвата богатства у расширяющей своё могущество Испании после изгнания оттуда евреев. Открытия пролива, названного впоследствии проливом Дрейка, на самом деле не было, так как Дрейк не прошёл его, а следовательно – не открывал. Он лишь по воле погоды оказался к югу от Магелланова пролива. Используя элемент неожиданности и вероломства, Дрейк набил трюм «Golden Hind» драгоценностями, захваченными чисто пиратским методом у испанцев. Он был удачливым капитаном. Понятие «удача», по моим меркам, не от небес зависит, а только от личности. Но здесь я должен сказать, что везение было, потому что подводный риф, на который село килем груженное золотом судно Дрейка, оказался плоским, корпус не был повреждён, а погода была относительно тихая, что позволило после нескольких напряжённых часов «сидения» и выброса за борт почти всех пушек благополучно сойти на чистую воду. Но не вздумайте сказать англичанам, что Дрейк был пиратом. Для них он национальный герой. Конечно, он участвовал до этого в морских сражениях с испанцами, и притом успешно, но не привези он из кругосветного путешествия награбленного богатства, кто бы из нас, неангличан, знал бы что-либо об этом Дрейке?.. Да и пролива Дрейка не существовало бы. Было бы другое название. Выходит, только благодаря золоту Дрейк стал Дрейком, памятник которому возвышается на высоком месте в порту Плимут. Мы должны называть пиратами всех морских бандитов, будь они на быстроходных современных катерах, на джонках или на малых африканских пирогах.

Суть не в типе судна и не в количестве пиратов на нём, суть в разбойничьей натуре этих людей. Оксфордский словарь даёт объяснение слову «pirat» – «морской разбойник, вор, персона, которая нарушает закон, вторгается в права других».

Мы зашли на рейд Фритауна вечером, в светлое время. Отдали якорь в обычном месте. Экипаж приготовил всё необходимое для предстоящей утром выгрузки. Погода была хорошей. Штурмана продолжали нести вахту, как на ходу, по 4 часа. На палубе вахту нёс матрос, который периодически делал обход по судну от носа до кормы. Мы заходили во Фритаун уже несколько раз, и никаких приключений во время стоянок на рейде не имели. В 4 часа утра на вахту заступил старший помощник капитана Володько. Он занимался на мостике старпомовской писаниной, а в 5 часов послал матроса поднимать камбузника. Сам он вышел на промысловую палубу. Слиповая часть и вся палуба были чисты, всё было разложено в порядке, да, собственно, на ней ничего обычно и не держали, кроме тралов.

И вдруг из-за борта на палубу вылез африканец. За ним появился второй. Володько на мгновение опешил от такой картины, но через секунду закричал на непрошенных визитёров и стал искать какой-нибудь ломик. Как назло, никакой палки, железяки или молотка рядом не оказалось, но зато в руках африканцев появились ножи...

Эдуард Алексеевич потом рассказывал: «Я не то что испугался, но понял, что безоружным ничего не сделаю, и стал медленно пятиться к трапу, ведущему на мостик. Оттуда можно было объявить тревогу. В это время «гости», поняв, что ничего не получится, быстро осмотрели палубу. Не заметив ничего особенного, один из них схватил свёрнутый технологический брезент, которым рыба мастера покрывали рыбу на палубе, бросил его за борт и сам сиганул вслед. И тут же пирога, стоявшая у борта, мелькнула в свете палубного освещения и исчезла в темноте».

В дальнейшем при стоянке на рейде вахтенный штурман держал при себе заряженную ракетницу, пожарные шланги были разнесены по палубе и готовы были дать мощ-

ную струю воды в приближающуюся пирогу. Несколько раз пироги без разрешения приставали к судну, и африканцы с обезьяньей ловкостью заскакивали к нам на борт, предлагая сменять дешёвый суррогат алкоголя на барракуду – любимую рыбу местных жителей. Не секрет, что некоторые наши моряки пытались спрятать перед заходом в порт несколько крупных рыб, а затем через иллюминатор сменить их на алкоголь из пироги. Поскольку это делалось обычно в тёмное время суток, то только после наказания одного молодого радиста за продажу рыбы (я написал приказ о списании его с судна, но этот приказ был для острастки, радист остался работать) такие случаи прекратились.

Была ещё одна попытка пироги подойти после полуночи, но после выстрела ракетой в её сторону она убралась восвояси. Известен случай, когда был атакован клайпедский МРТ, шедший с тралом недалеко от берега. Большая пирога с навесным мотором пыталась ночью высадить десант на траулер, и только после тревоги и гудков, подаваемых траулером, пирога отвалила. Если собрать вместе всех клайпедских капитанов, то они могли бы рассказать много подобных случаев. Это настоящее пиратство. И поэтому капитан каждого судна имел в сейфе – нет, не пистолет! – инструкцию ДСП (для служебного пользования) по борьбе с пиратством, где давались рекомендации, какие меры нужно предпринимать в тех или иных случаях, указывались пиратоопасные районы (в т.ч. и Сьерра-Леоне). К сожалению, в официальных капитанских отчётах за рейс никто из них не отражал подобных фактов, может быть, только информировали представителя КГБ, курирующего флот.

* * *

Мы снялись с промысла после обеда с расчётом утром быть в порту и начать выгрузку рыбы. Расчётное время подхода к бару реки Сьерра-Леоне было утром на вахте старпома. Поэтому перед снятием я показал старпому Кавалюускасу точку на карте, где он должен был вызвать меня на мостик. Телефон зазвонил после 4 утра. Зная, что мы

ещё не подошли к бару, я неспешно побрился, оделся, выпил чашку чая и затем поднялся на мостик. Тёплая тропическая ночь лениво заполняла нежной мягкостью рулевую рубку, слабо светились картушка гирокомпаса да несколько сигнальных лампочек на приборах. Поприветствовав вахту, я своим приходом прервал какую-то беседу или, как говорят моряки, травлю, которую старпом вёл с рулевым. (В общем-то Кавалюускас был неплохим парнем, он любил поговорить с людьми, и чем-то напоминал мне Шаучюкена.) Обычно перед заходом в порт у всех поднималось настроение: будет отдых, будет какое-то разнообразие. И даже казалось, что у стального судна улучшалось самочувствие. Старпом уступил мне место у открытого окна по правому борту. Я сощурил глаза, не привыкшие после света в каюте к темноте, всматриваясь вперёд. И вдруг...

«Лево на борт!» – не своим голосом крикнул рулевому. Реакция последнего была мгновенной, и сразу же мимо нашего правого борта в двух метрах пронеслось судно, стоящее на якоре. Якорный огонь его был слабым и еле заметным. Никакого другого освещения на этом судне, похожем на большую баржу метров 30 длиной, не было. На нашем мостике радиолокатор был включен в режиме «подготовка». И, конечно же, веди Кавалюускас периодически наблюдение по РЛС, он бы заметил этот объект. Но поскольку никаких судов визуально не наблюдалось, он занимался «травлей», забыв, что у африканских берегов нужно быть вдвойне осторожным. Не окажись я у окна в ту минуту, можно было бы представить такую картину: капитан и старший помощник на мостике, а судно врежется с полного хода в другое судно. Даже сейчас мороз по коже пробирает от этой картины: крики людей и два тонущих судна.

Ощущение того, что мы избежали серьёзной опасности, пришло ко всем нам, находящимся на мостике, только спустя несколько минут. Желание убить старпома у меня не появилось, но я ещё раз убедился, как важно капитану подняться на мостик вовремя. Приплюсовав этот случай к другим подобным из моей практики, я никогда не говорю:

«Это бог помог, это был сигнал свыше». Нет. Во всём этом, опять повторю, есть закономерность. Закономерность продуманных решений. Эти решения не протоколировались на бумаге и не расписывались по пунктам. Эти решения принимал мозг на основе опыта, практики, хорошей морской практики. Эти решения часто были инстинктивными. Но инстинкт – это богатейший опыт, это знания, отложенные в ячейках нашего мозга. Оксфордский словарь объясняет, что инстинкт – это не только врождённое, что он зависит и от воспитания.

Воспитание... Это прежде всего мама и папа, учителя и капитаны, с которыми плавал и незаметно учился всему лучшему. Проанализируем вышеописанный случай и отбросим «сигнал свыше». Я указал старпому место на карте, где меня следовало вызвать на мостик за 30 минут до 10-метровой изобаты. Обычно мористее этой изобаты суда не становились на якорь. Но это совсем не исключало такой возможности. Инстинктивно я это чувствовал и поэтому рассчитывал быть на мостике до подхода к изобате. Конечно, некоторые капитаны полностью доверяли старпомам самостоятельно заходить на внутренний рейд Фритауна ночью, поскольку опытные старпомы – это на 90 % капитаны. Но иногда эти 10 % и спасали судно и экипажи. Как и в этом случае. Я думаю, этот урок пошёл на пользу Кавалаяускасу. После рейса я не сообщил об этом в службу мореплавания (чего Кавалаяускас опасался). Наоборот, рекомендовал назначить его капитаном в следующий рейс (сам я ушел в отпуск). А про себя об этом инциденте я сказал: «Родился в рубашке».

Я ушёл из района Сьерра-Леоне, когда там начали работать наши МРТР, которые ловили рыбу и доставляли её свежую, пересыпанную льдом во Фритаун. Тогда начались большие злоупотребления капитанов. Пользуясь бесконтрольностью, капитаны с экипажами продавали рыбу «налево». Жадность никогда до добра не доводила. Начались разоблачения. Кое-кого из капитанов посадили в следственную камеру.

* * *

Попасть на судно креветочной экспедиции было не просто. В то время только эти суда заходили в иностранный порт. Сначала этим портом был Гибралтар, а затем после 1968 года – Лас-Пальмас. Экипажи получали немножко валюты, но и этого было достаточно, чтобы при умелом отоваривании у ливанских торговцев сделать хороший бизнес на продаже косметики и мохера дома и увеличить заработок за рейс в два раза. Поэтому люди правдами и неправдами старались попасть в такой рейс. Видя всю эту нечистоплотную возню, я даже не пытался «пролезть» в списки «счастливчиков».

СРТ-86 «Свободный», на котором я сделал уже два успешных рейса, заканчивал ремонт на опытном судоремзаводе. Следующий рейс, видимо, будет снова в Канаду, на БНБ. Ну что ж, этот район мне хорошо известен, я сделал за два рейса хороший промысловый планшет, экипаж на 60 % был прежний. Я молодой капитан, и до таких «асов», как Мозолевский, ходивший постоянно на креветку, мне было далеко.

Но однажды на графике – утренней планёрке – нам сообщили, что вместо такого-то судна, не готового к выходу из-за ремонта, в экспедицию отправляют СРТ-86. Боясь в это поверить, я в первый день ничего не сказал экипажу. Но кто-то как-то прослышал об этом, и радостное возбуждение охватило команду. Когда вопрос о рейсе окончательно был решён и мы начали готовиться в экспедицию, перedelывать заявки на промвооружение, на питание (полагалась даже тропическая пайка вина), мне стало известно, что кое-кто из уважаемых мною коллег-капитанов попытался подпилить мне стул. Знаю, что начальник базы Гребенченко сказал: «Оставить Рябко», и на этом вопрос был закрыт.

Креветочная экспедиция состояла из судна-матки БМРТ «Витас» и 15 СРТ – судов-ловцов. Начальником экспедиции был прекрасный человек капитан Василий Васи-

льевич Михасько, Герой Соцтруда. Из Клайпеды суда выходили в начале ноября 1968 года группами по 2-3. Прокладывать курс на «зюйд», а не на «вест» было очень приятно. После 1956 года, когда я был на первой практике и посмотрел мир, обогнув чуть ли не весь шар земной, 11 лет я не вылезал из Северной Атлантики. Рейсы Клайпеда-Норвежское море-Клайпеда, Клайпеда-Большая Ньюфаунлендская банка-Клайпеда, Клайпеда-Северное море-Клайпеда. Никаких заходов в инпорты, никакой валюты. Были заходы в бухту Фугле-фиорд на Фарерских островах, был заход на рейд исландского порта Сейдисфьордур с буксиром для очистки винта от намотки. Но всё это без выхода на берег. А чужой берег, пусть даже далёкий – он так манит. И один раз, возвращаясь из Канады, при подходе к северной Шотландии (курс был через Петлент-фьорд), я зашёл в бухту Тёрсе в норд-вестовой части Шотландии. Было лето, погода была тёплая (относительно, для Шотландии), настроение хорошее, план был перевыполнен. И я отдал якорь в маленькой бухте. Вокруг ни одного дерева, только недалеко величаво возвышался полуразрушенный замок. Нам же хотелось увидеть людей, но мы видели только овец, да и то немногих. Во время стоянки мы покрасили судно. Было приятно идти на швартовку в родном порту свежевыкрашенными. Даже главный диспетчер БОРФ Иван Андреевич Омельченко сделал ошибку: увидев нас, сказал: «О, СРТ-86 с завода вернулся».

Прокладывать курс на юг всегда приятно, особенно если уходишь от морозов, снега, береговой неурядицы и проблем. После Северного моря с каждым днём погода становится лучше, и даже грозный Бискай прошли при маловетрии. Я помню теплоход «Умань», на котором почти десять лет назад пересёк этот залив. Был август и было такое же маловетрие. Только крутая океанская волна лениво качала наш корабль. Но я ещё укачивался. И сейчас в Бискае была только зыбь. К слову сказать, мне довелось 17 раз пересекать этот грозный залив, прохождении которого ещё перед войной моряки давали домой радиограм-

мы: «Бискай прошли. Жив». И не разу я не видел здесь шторма. Только годы спустя на яхте «Pedroma» нас схватил 10–11-балльный шторм перед самым входом в порт Бильбао.

После прохождения «ревущих сороковых», где нас действительно два дня трепал встречный штормовой ветер, погода сменилась, мы вошли наконец в северный пассат, который на языке англичан называется «trade wind», что можно перевести, как «торговый ветер». Парусники, перевозящие товары, использовали этот ветер с давних времен, и отсюда пошло это прозаическое название, которое могли дать только англичане, люди с трезвой натурой. Слово «пассат» несло с собой романтику прочитанных в детстве книг Жюль Верна.

По ночам на палубу стали падать летучие рыбы. Мясо у них нежное. Пару десятилетий назад они официально назывались «летучая сельдь». Однажды ночью я уснул в койке со включенным надкоечным бра (всю жизнь перед сном читал). Иллюминатор был открыт. Привлечённая светом, большая особь летучей рыбы влетела через него в каюту и плюхнулась на мою голую грудь. Испуга не было, может быть, лишь четверть секунды. Но уже в следующую четверть я схватил скользкую липкую трепещущую рыбу рукой. Завтрак был прекрасный.

Стало теплее. Кое-кто из моряков, побывавших в южных рейсах ранее, стал намекать: «А не пора ли попробовать вина? А то не дай бог испортится, ведь какая качка была. Ну и что, что не вошли в тропики – в прохладную погоду пьется легче. Мы прошлый рейс как вышли из ворот Клайпеды, так и стали пить, а в Северном море почти закончили. И ничего. Не умерли в тропиках без вина». И вправду, некоторые капитаны, идущие в этой экспедиции, раздали вино команде после того, как взятое из дома спиртное закончилось. И по приходу на промысел, на 12-й градус северной широты, с грустью вспоминали винное похмелье на переходе и удивлялись, что на нашем и некоторых других судах экипажи получают на обед и

ужин вино. В инструкции, выданной в бухгалтерии, четко предписывалось разводить вино пополам с водой. Но, попробовав следовать инструкции, мы получили не особенно приятное пойло. Лишь позже, в других рейсах, когда на борту были сатураторы, делающие воду газированной и прохладной, разбавленное вино было приятно пить во время обеда. Но никогда среди команды не было 100%-ного согласия на разбавление водой. В конце концов я махнул рукой: «Пейте, как хотите, но получать будете только положенную ежедневную порцию».

Получить в «магазине Шателиса» (так называли моряки магазин № 14 в рыбпорту, в котором все рыболовные суда снабжались продуктами в рейс), хорошее сухое вино было сложно. Иногда предлагали крепленое, портвейны даже, чему многие моряки были рады. Но наш 2-й штурман получал только сухое, иногда полусухое вино. Люди, в конце концов, поняли, что это помогает легче переносить тропическую жару и перестали вспоминать о других рейсах с винным застольем в северных холодных широтах.

Промысел креветки начали в районе Жебу-Кошеу, к югу от Сенегала. Суда тралили одним бортовым тралом. С БМРТ «Витас» каждое промсудно брало лёд, выловленную креветку экипаж обезглавливал, рыбмастер тщательно промывал её несколько раз (вся креветка шла на экспорт, и не дай бог, если количество бактерий превысит норму!), пересыпал льдом, и на следующий день груз сдавался на «Витас». Юрий Александрович Шмаков, технолог экспедиции, был прекрасным специалистом и очень требовательным к качеству продукции. Но креветка ловилась плохо, даже плановые 140 кг не всегда можно было вытянуть.

Находившееся в составе экспедиции поисковое судно «Неринга» пыталось освоить двубортную систему, с которой работали все иностранные суда: итальянские, сенегальские и др. Но успеха эта система не имела. Тем не менее, «научники» из Калининградской промразведки, авторы этой системы, уговорили Михасько подписать акт о том,

что система работает хорошо. Капитаны-промысловики возражали против такого резюме, но нет худа без добра. Не подпиши Михасько этот акт, следующий рейс не был бы для меня столь необычным, не был бы столь замечательным. Об этом впереди.

Как и предвиделось, экспедиция в целом план не выполнила. Только три «хохла» – Кирко, Рябко, Черненко – взяли план. С трудом, но взяли.

Уже после ухода с капитанского мостика однажды я перебирал свой архив и старался сосчитать сделанные мною рейсы. Приятные воспоминания о прошлом вдруг высветили одну важную деталь: оказывается, я никогда не возвращался без выполненного плана. Наиболее памятный рейс для меня был рейс на СРТ-4179 в район острова Сейбл на облов скумбрии.

Остров Сейбл, называемый моряками «островом кораблекрушений», хранит на своих отмелях более 100 затонувших судов. Низкий, песчаный, безжизненный, скрываемый частыми туманами Гольфстрима, этот остров ещё и кочует. Океанские волны потихоньку сдвигают эту грудку песка в среднем на 100 метров в год.

Мы подошли к нему на минимально разумное расстояние. В бинокль хорошо просматривался одинокий домик недалеко от маяка, чахлое деревце около него, и ничего и никого более. Это был мой второй рейс в качестве капитана. Промобстановка здесь в том году была очень плохой. Суточную нагрузку в 3 тонны было не так-то просто выловить. Мы работали на уровне всех судов, и когда до конца промысла оставалось около недели, никто из экипажа не верил, что мы вернёмся домой с планом и с хорошим заработком. Перед нами 27 клайпедских судов ушли домой без плана. Последние два дня кое-кто из команды стал роптать: «Зачем эти постановки, выборки трала? Только мучаемся зря. Всё равно рыбы нет, плана нет». До плана – 25 тонн, которые смотрелись безнадежно недостижимыми.

На вахте старпома поставили трал. Эхолот записал «спичку». Стали выбирать трал. (Мы не имели на СРТ в то

время ИГЭЖа прибора – контроля захода рыбы в трал.) Подтянули подбору трала к планширю. Весь трал смотрит вниз, полный скумбрии. Тралмастер Иван Тимофеевич медленно, боясь неверным движением разорвать трал, стал поднимать куток с рыбой. На палубу хлынула серебром сверкающая скумбрия. Вся команда «загорелась», заливая рыбу в бочки; бондарила их, спускала в трюм. Три часа мы выливали рыбу из трала. Находившийся неподалеку от нас ПР «Гедрис» принял «свежак» и выписал нам квитанцию на 27 тонн. План сделан. Это была настоящая радость. Мы вернулись на прежнее место и сделали еще один трал, теперь уже на вечерней зорьке – 5 тонн. На следующий день мы снялись домой. На всю мою жизнь этот рейс дал мне настоящий урок – не сдаваться до последней минуты.

Примерно то же получило и в этом креветочном рейсе, когда план был выполнен в последний день. И поэтому возвращение домой было радостным. Несмотря на то, что мой старпом Александр Иванович Смирнов заболел. Это можно было бы назвать нервным переутомлением или депрессией. Врача на борту не было. Мы возвращались группой судов без «Витаса». Поначалу моряки стали замечать некоторые странности у старпома, он стал иногда заговариваться. Затем в один день он зашёл ко мне в каюту и говорит: «Петр Демьянович, смотрите на мои глаза, – он пальцами растянул веки пошире, – они не реагируют на свет, зрачки не расширяются». Я понял, что с человеком плохо. Освободил его от вахты. Постоянно кто-то из моряков наблюдал за ним. Он выглядел совершенно здоровым, но с мозгом что-то случилось, какое-то тихое помешательство. Он был на японском фронте и получил там что-то вроде контузии. Тропическая жара, а до дома далеко. На траверзе Гибралтара мы связались по радио с черноморским танкером, получили консультацию врача, и оттуда нам перебросили медикаменты и шприц. Никто из экипажа никогда не делал уколов. Пришлось практиковаться мне самому. Пригласил Александра Ивановича к себе в каюту: «Ну, теперь не волнуйтесь, всё будет нор-

По морям, по волнам

 35

мально. Снимем вашу болезнь, сделаем несколько уколов, и всё пройдёт». Прокипяченный шприц я заправил каким-то лекарством, старпом лег на диван, оголив ягодичцы, и я первый раз в жизни сделал укол. Почему-то я был уверен, что игла должна быть такой острой, что сама войдет в плоть. Но не тут-то было. Кожа оказалась твёрдой. Я приложил острие иглы и стал давить на шприц, надеясь, что игла войдёт в тело, как в сливочное масло. Я давил на иглу, кожа под ней прогибалась, лекарственная жидкость из шприца каплями стекала в углубление от иглы, но эта проклятая игла не хотела влезать в ягодичку старпома. Кое-как она вошла, может быть, на 2–3 мм под кожу, я нажал на головку шприца, выдавливая лекарство и надеясь, что что-то попало в тело. Бедный Александр Иванович! Я думаю, ему было очень больно, но он так хотел быть здоровым, что даже не пожаловался. «Конечно, теперь дело пойдет на поправку», – слукавил я, понимая, что лекарство не попало по назначению. На следующий день, приготовив шприц к работе, я думал, как всадить эту проклятую иглу в ягодичку. Если попытаться с разгона – будет ужасно больно, думал я. Как-то так получилось, скорее всего, со страха, что я двинул иглу чуть смелее, и вдруг она вошла в тело на один сантиметр. Я начал немножко давить, пытаюсь продвинуть её еще поглубже, но старпом, несмотря на депрессию, застонал, и я ограничился этим сантиметром, чтобы выдавить из шприца половину лекарства под кожу, половину на ногу. При третьей попытке я уже чувствовал кое-какой опыт и с размаху, внутренне содрогаясь, всадил всю иголку. И испугался, что слишком глубоко. Игла была около 3 см длиной. Я решил, что это очень глубоко, так не должно быть. И, вытянув один сантиметр обратно, вдавил лекарство. На этот раз оно почти всё вошло вовнутрь, и я был доволен собой. В дальнейшем, делая ежедневно инъекции, я старался всадить иглу только на 2 см, не глубже. Не знаю, помогли ли эти уколы, скорее всего, нет, потому что изменений мы не видели.

Проходя мимо Франции, я запросил берег о возможности госпитализировать больного в инпорту, но оттуда приказали усилить наблюдение и продолжать следовать в Клайпеду.

Нужно сказать, что весь экипаж уважал Александра Ивановича. Он был очень общительный человек. Любил юмор, а его поговорка, когда рыбалка не клеилась – «На безрыбье и рак рыба, а на бесптичье – и попа соловей» – стала популярной среди моряков. Старпомом он был хорошим. Когда под конец рейса Михасько разрешил мне сходить на водолае «Медвегалис» в Дакар, я помню, как при возвращении через 2 дня приятно было слышать на совете слова начальника экспедиции: «Смотрите, 86-й – капитана нет, а старпом сработал лучше других судов». Это было так приятно для меня. Я был рад за старпома. И конечно, все моряки в дни его болезни старались говорить с ним, немножко отвлекая от каких-то странных мыслей. К приходу в Клайпеду у причала КПП, куда после рейса суда швартовались для проверки пограничниками и таможенниками, стояла автомашина «скорой помощи», и Александр Иванович вместе со встречающей его женой уехал на ней. Через два дня на борт судна приходит наш уважаемый старпом, улыбается абсолютно здоровый. Вот что значит хорошая жена! Она сумела вылечить его без всяких врачей. Мы были так рады. И в дальнейшем Смирнов ходил в море без всяких приключений со здоровьем.

* * *

По пути домой все суда креветочной экспедиции заходили в испанский порт Лас-Пальмас для так называемого отдыха экипажа. На самом деле это был не отдых, а отоваривание. Конечно, это был и отдых. Было такое удовольствие зайти в магазин к индусскому или ливанскому лавочнику и начать торговаться с ним. После твёрдых цен в магазинах Союза сама возможность поторговаться, суметь снизить цену на какую-то копейку доставляла некоторым морякам истинное наслаждение.

Агентствующей фирмой тогда было польско-испанская компания «Polsuardiaz». Мне запомнился представитель этой компании Эдуард Вятр. Он хорошо разговаривал по-русски. По существу, он был моим первым учителем, научившим разбираться в сложностях капитанских взаимоотношений с портовыми властями. В дальнейшем я имел много заходов в Лас-Пальмас и часто видел этого хорошего поляка.

Однажды он рассказал интересную историю о польском капитане, отсидевшем год в тюрьме в Китае. Польское торговое судно стояло в одном из портов Китая. Утром, в 8.00 вахтенный матрос, как обычно, поднял на кормовом флагштоке польский флаг, затем перешел к фокмачте и без особого внимания поднял флаг КНР. Но флаг был поднят «вверх ногами», т.е. угол флага со звездами оказался внизу. Такую ошибку делают на судах часто, особенно с флагами одного колера. Конечно, кто-то заметит, подскажет, вывесят флаг в нужном положении, и всё. Но эта история случилась во времена «культурной революции». Через полчаса на причале у судна собралась толпа китайцев человек из ста, возмущенно кричащая и указывающая на перевернутый флаг. Вскоре на судно прибыла рота вооруженных солдат. Капитан был уведён в тюрьму. Судно было арестовано. В тюрьме каждое утро в камеру капитана входил китаец с красной книжонкой (цитатник Мао Дзедуна) и на неплохом польском языке начинал читать цитаты Мао. Это был завтрак. Капитан вернулся домой через год. Вряд ли он стал маоистом от афоризмов-цитат «великого кормчего».

В Лас-Пальмас в тот раз зашли 5 наших судов. Все стояли на якорях, ошвартованные в две связки. Утром приходил большой катер, агент привозил «тархетки», карточки, которые испанские иммиграционные власти выдавали советским морякам взамен паспортов, хранящихся на время стоянки в полиции. Советским морякам разрешалось находиться на берегу с утра до восьми вечера. Увольнение разрешалось группами по 3-4 человека. Старший, обычно

из комсостава, был ответственным за «облико моралико» всей группы.

«Правила поведения моряка за границей» – документ ДСП (для служебного пользования) – чётко определял всё, чего нельзя совершать советскому моряку. Нельзя нарушать правила поведения в общественных местах, принимать приглашения посетить дом, посещать рестораны, употреблять спиртные напитки, вступать в связь с женщинами. Перед рейсом в отделах кадров проводились инструктажи по этим правилам. Особенно был строг заместитель генерального директора «Литрыбпрома» по кадрам товарищ Вильчяускас. Офицер КГБ Валерий Ширпитис, курирующий группу судов нашей базы, который был дружен со мной, рассказывал, как они с Вильчяускасом проводили ночи с жёнами моряков, чьи мужья только что ушли в море, тщательно проинструктированные, что в инпорту нельзя вступать в связь с женщинами.

Конечно, как всегда в жизни, моряки находили возможности «нарушать» все запреты. Иногда группа распалась, моряки гуляли поодиночке, а перед возвращением на судно собирались опять группой. И если в этой группе не было сексота, т.е. секретного сотрудника КГБ, всё обходилось благополучно. Ходили мужики и к женщинам. В Лас-Пальмаса существует известная всем морякам «горка» – квартал публичных домов. «Русос маринерос» – советские моряки выкраивали из скудной порции валюты немножко песет, чтобы заскочить на 15 минут (на большее не хватало денег) в одну из гостеприимно приоткрытых комнат с выглядывающей оттуда женщиной. Всё происходило быстро, хорошо, и, собравшись опять группой, они делились впечатлениями. Нельзя сказать, что всё и всегда было хорошо. Однажды, через два дня после выхода из Лас-Пальмаса, радист Толя сказал мне, что подхватил гонореею от очень красивой мулатки. К его счастью, мы зашли в Нуадибу, и в местном госпитале ему сделали инъекцию, от которой он чуть не упал, но вскоре выздоровел.

Стоянка 5 судов из нашей экспедиции в Лас-Пальмаса планировалась на 3 дня. Этого было достаточно, чтобы моряки оставили здесь все испанские песеты, полученные при заходе. На период перехода домой разрешалось закупить скоропортящиеся продукты. Это странное слово «скоропортящиеся продукты» было изобретено чиновниками, имеющими дело только с бухгалтерскими отчётами, но не с живыми людьми. Скоропортящимися продуктами называли обычные овощи, фрукты, неконсервированное молоко. Суда снабжались обычно всеми продуктами – мясом, маслом, жирами, картошкой – на весь рейс в родном порту. Надо отдать должное: питание на судах даже в то время было хорошим. Рыба, которая была практически ежедневно на палубе, в расчет не бралась. Да как-то моряки были равнодушны к рыбе – подавай мясо. Сейчас, когда цены на рыбу везде, даже в России, поднялись выше цен на мясо, мы начали с грустью вспоминать «рыбные дни» – четверги, когда во всех заведениях общественного питания готовилась только рыба, а мы отворачивались от этой пищи, считая её не заслуживающей нашего внимания и внимания наших желудков. Вернись, прошлое! Теперь мы хорошо знаем, что такое капитализм, трансформирующий наш мозг, наше мышление, заставляя думать только о себе, думать только о пище, жратве, думать, как обмануть соседа, потому что слово «друг» (в бизнесе нет друзей) должно исчезнуть.

Во время промысла суда периодически заказывали «скоропорт» через специальные «снабженческие» суда или через танкер-водолей, заходящий в инпорт.

Официальная радиogramма обычно была такого содержания: КМ судна (имярек). Прошу закупить в инпорту следующие продукты: яблоки – 150 кг, апельсины – 100 кг, лимоны – 10 кг, капуста – 70 кг и т.д. Подпись КМ.». (КМ – радиокод – «капитан»). Передав эту радиogramму на танкер, радист не закрывал связь, а отстукивал дальше «служебную записку, которая не фиксировалась в судовом радиожурнале и которая гласила: «вместо пункта один закупить кофе растворимое – 100 банок, вместо пункта 2 – ана-

насы консервированные, вместо пункта 3 – жвачка. Вместо пункта 4 – 25 бутылок бренди «Fundador». И только некоторые продукты, крайне необходимые для камбуза, как то лук, чеснок, заказывались. Нельзя сказать, что все капитаны делали так. Нет. Но я знаю, что многие экипажи, будучи в трудном для человеческого организма рейсе, не видели свежих овощей и фруктов. И питались в основном сечкой, гречкой, макаронами. Я не был исключением, т.к. невозможно было вернуться домой без подарков в виде Nescafe или жвачки. Если вокруг тебя все суда заказывают это, и моряки знают об этом, ты не можешь быть единственным, не делающим этого. Но нужно ко всему подходить разумно. Если каждый моряк получит по пачке жвачки и по две банки растворимого кофе, этого будет достаточно. На это расходовалась небольшая часть валюты, может быть, процентов 15, а остальные деньги шли на овощи и фрукты. И моя команда получала нормальное питание. Конечно, кое-кто из моряков говорил: «Зачем мне эти апельсины? Лучше дайте мне больше растворимого кофе. Вот я был на другом судне, там мы привозили домой по 15 банок кофе, и никто из команды не умер». Но я знал, что людям нужны витамины, людям нужна здоровая пища, и всегда во всех своих рейсах оставался непреклонным в отношении питания. В одном рейсе у нас был неважный кок. Готовил невкусно, был ленив и, как все ленивые, был непорядочен. Однажды экипаж не выдержал и потребовал заслушать на собрании этого кока-убийцу, как шутят моряки о плохих поварах. Выслушав претензии всего экипажа, этот кок сказал: «А вот мы взяли по две банки кофе вместо овощей. Чего вы хотите? Если будете и дальше говорить, что я плохо готовлю, я заложу капитана в КГБ за то, что он в нарушении закона купил экипажу кофе». В том рейсе мы больше ничего не брали из консервов, хоть мы потратили мизер на этот злополучный кофе. Таких повара было не так уж много, но были. Капитаны не могли в характеристике за рейс написать «плохой специалист».

Каждая характеристика с негативной формулировкой рассматривалась в отделе кадров и, как правило, от этого «плохого специалиста» шли такие обвинения в адрес капитана, что отдел кадров начинал листать дело капитана, и уже тот становился виноватым. Поэтому, как правило, все характеристики писались положительными или «нейтральными» во избежание нервоуражения.

Эту историю о «скоропорте» я хочу закончить следующим: через много-много лет, уже когда в Литве всюду бушевали митинги и ослепленные демагогами-националистами людские толпы кричали: «Долой русских!», одна женщина, умная женщина, которая долгие годы была главным экономистом объединения «Литрыбпром», женщина своеобразной, необычной красоты Людмила Чепускаускайте сказала: «Мы всегда знали, что единственный капитан, который всегда использовал продуктивные деньги по назначению и который думал о команде, был Рябко». Я не страдаю ложным тщеславием, но должен признаться, что было приятно услышать такие слова.

...В последний день стоянки в Лас-Пальмасе шипчандлер, у которого все суда заказали продукты, пригласил вечером капитанов в офис, где мы уселись, как «белые люди», и пили хорошие напитки, а потом хозяин этой фирмы, мужчина лет 50 (ужасно старый, казалось тогда), сказал, что он хочет показать нам вечерний Лас-Пальмас. Мы, капитаны, немножко посоветовались между собой, потому что такое предложение шло в разрез с инструкцией, и в конце концов согласились. Когда у нас ещё будет такой шанс? Вечером на двух машинах (одной управлял сын хозяина фирмы, второй – их агент Хосе, хороший, доброжелательный, как и полагается агенту-шипчандлеру испанец) мы ехали по сверкающим рекламными огнями улицам. Сначала десант из 5 советских капитанов высадился в каком-то ресторане, где мы что-то пили, ели и о чем-то говорили, но как мы говорили, на каком языке, я не могу вспомнить. Знаю только, что никто из нас, капитанов, не знал испанского, а наши друзья-испанцы знали по-русски только

«здравствуй» и «на здоровье». Тем не менее, беседа за столом и у стойки бара шла живо. Но, видимо, не настолько интересно, и поэтому испанцы поняли нас и повезли в другой ресторан. Мы уселись за большим столом недалеко от эстрады, догадываясь, что будет какое-то представление. «А стриптиз будет?» – спросил Николай Тимофеевич Трифонов. «Будет, будет», – успокоил его Хосе.

В то время стриптиз казался нам, воспитанным в духе, в общем-то, здоровом, чем-то соблазнительным, как яблоко сатаны в райском саду. Сидя здесь, мы чувствовали себя как бы избранными. Как часто нам хочется быть таковыми, к несчастью!

На сцене появилась певица и под аккомпанемент гитариста начала петь веселую испанскую песню. Поднимая красивые оголенные руки, она периодически постукивала кастаньетами. Мы сидели притихшие, замороженные красотой женщины и песни. На последних словах песни певица закружилась, и ее длинное испанское платье вдруг приподнялось, эффектно оголяя стройную ногу. Казалось, сама жизнь, которую мы забыли, вдруг коснулась нас. Группа танцоров исполнила искромётный танец.

На сцене чередовались певица и танцоры. Было все прекрасно, как в сказочном мире. После четырех месяцев нахождения в море, после трёх месяцев промысла, тяжелого, изнуряющего, с бессонными ночами, проблемами, с заиливанием и потерями трала, когда жизненное пространство ограничено 38 метрами длины судна и ни сантиметром больше, когда вокруг вода, вода, вода и 25 мужиков, забывших в своём до отупения тяжёлом труде все прекрасные мечты о женщинах, – после всего этого сидеть и наслаждаться красотой на сцене... Нельзя было сказать ничего, кроме: «Это прекрасно!» И не было здесь физических желаний, здесь было только желание видеть и любоваться этими красивыми женщинами.

Утихли аплодисменты в зале. На сцене выключились софиты, зажёгся обычный свет, и мы поняли, что программа окончена. «А где же стриптиз?!» – спросил у Хосе капи-

тан Матвеев. «Будет, будет, не волнуйтесь». Минут через 20 свет в зале погас, а сцена погрузилась в темноту. Раздались звуки испанской музыки, и тотчас же четыре черно-волосые, прекрасные, как сказка, испанки выпорхнули на сцену. Разноцветные блики софитов осыпали длинные испанские платья всеми цветами радуги и вместе с ними закружились в чудесном танце. Звуки гитары и трубы сочетались со щёлканьем кастаньет, длинные подола платьев, элегантно приподнятые рукой, колебались, как хвосты павлина, и вдруг они улетели в темноту за кулисы, а танцовщицы оказались в мини-юбках. (Мода на это революционное одеяние только начала появляться.) Стройные, сильные ноги танцовщиц то сверкали своей ослепительной белизной, то вдруг становились розовыми, и этот розовый цвет вызывал какие-то ассоциации с почерпнутыми из книг описаниями необычных спален. Музыка была прекрасной, девушки еще прекраснее, и мы сидели, забыв обо всём, и глотками, глотками, вдыхали эту красоту. Когда танцовщицы, постепенно сбрасывая уже ненужную одежду (она, казалось, только мешает им), остались только в бикини, кто-то крикнул: «Ну, хлопцы, сейчас будет!» Приготовившись увидеть, наконец, запретный плод, мы впились глазами в тех, о которых моряки говорят: «За один поцелуй я полжизни отдам, а за ... и жизни не жалко». Вдруг резкий удар бубна, музыка умерла, а маленькие лифчики танцовщиц в одно мгновение оказались у них в руках. Четверка застыла в одном ряду, демонстрируя зрителям свои молодые, прекрасно-ядрёные груди. Мы не успели перевести взгляд от одной к другой и третьей, как они вдруг стыдливо прикрыли их руками и под звуки громко ударившей музыки исчезли за кулисами. «Да-а...», – в один голос со смаком сказали мы. «А ведь цымуса так и не показали», – произнес кто-то. «Хорошего понемногу, – сказал Толя Черненко, – цымус увидишь дома у своей».

Вроде бы мы уже программу-максимум выполнили и были готовы отправляться по домам, т.е. на суда. Но сразу же после того, как в зале зажёгся свет, к нашему столу по-

дошли пять девушек. Официант мгновенно поставил для них стулья, и они расселись довольно плотно между нами, приятно щебеча по-испански. Хосе заказал им выпивку. Моя соседка стала спрашивать о моей национальности: «Инглиш? Алемана?» «Русо», – ответил я. И вдруг она заговорила по-русски, с акцентом: «Правда? Как я рада». Я не поверил своим ушам. Но это была русская девушка Лена, родители которой еще до войны уехали из Союза. Я был так счастлив, что имею возможность на русском языке говорить с иностранкой, хоть и русской по рождению. Она тоже была неподдельно рада, т. к. в Лас-Пальмас только год назад начали заходить советские суда, и Лена ни разу ещё не встречала русских. Она работала гидом в турфирме, а по вечерам подрабатывала в ресторане девушкой-собеседницей, но не проституткой. Мы говорили, говорили, говорили. Я только помню, что звучала танцевальная музыка, на сцене гости танцевали. Николай Трифонов (он был единственный в капитанской униформе) пытался выплясывать «русскую». А мы с Леной говорили. «Ой, запиши, на всякий случай, мой телефон». Мой дневник сохранил этот номер – 215505.

* * *

8 марта наше «краснознамённое» СРТ-86 «Свободный» прибыл в забитый льдом родной порт Клайпеда, а 4 апреля я ушел в четырёхмесячный рейс на БНБ (Большая Ньюфаундлендская банка). Рейсы туда были по-своему интересны, как и всё в жизни, если этому отдаешь всего себя. В напряженной работе моряка, рыбака, в беспросветно скучной деятельности (постановка трала, траление, выборка) нужно всегда стремиться делать творчество. И жизнь будет интересной. Даже без заходов в иностранные порты.

Когда-то главный капитан БЭСЛ Тихонов (я с ним не был знаком, видел только один раз, будучи курсантом), человек необычной судьбы, капитан-поэт, рано ушедший из жизни, писал:

«Не видели мы иноземных стран,
В кафе мы не шли с корабля,
Полгода под нами был океан
И только в мечтах – земля».

Таких рейсов, когда земля была только в мечтах, я сделал немало. И каждый рейс не был похож на предыдущий, как непохожи в океане две волны, которые для непосвященных в таинство моря кажутся одинаковыми. Пересечь Атлантику в те годы (1965–1970) было, конечно, легче, чем во времена Колумба. СРТ всё-таки давали 9 узлов, а суда Колумба при попутном ветре развивали скорость не более 6. Если не брать во внимание скорость, то в остальном мы были почти что Колумбами.

Оторвавшись от берегов Британии, мы через сутки делали последнюю обсервацию по радиомаякам и почтительно брали в руки секстан. И с этого момента и до конца рейса определяли место судна по солнцу и звездам. Никаких радионавигационных приборов, не считая радиопеленгатора, на этих судах не было. Но если капитан Кук и капитан Крузенштерн совершали свои плавания без Лорана и Декки, то почему, к примеру, капитан Рябко, имея на борту более совершенный хронометр, не мог обходиться без радиобсерваций?

В районе промысла СЗА, далеко от берегов, плавбазы, стоящие на якоре и имеющие точное место, полученное по Лорану, часто работали, как радиомаяки. И это было неплохо. Я знаю, что кое-кто игнорировал астрономические обсервации, считая их недостаточно надежными с погрешностью 3–5 миль. Но моя практика на БНБ показала, что можно получать довольно точные обсервации по солнцу и многие зацепы трала, не только собственные, но и других судов, наносились на планшет, привязывая их к своим астрономическим обсервациям. Сейчас, когда я пишу эту книгу, я нежно трогаю старый, но аккуратный планшет БНБ, составленный мною в течение нескольких рейсов, который не раз мне помог перевыполнить план. Я думал, что этот планшет будет служить мне всю жизнь. Как же я был рас-

строен, когда началась эпидемия 200-мильных экономических зон, и район БНБ отошёл Канаде.

В дальнейшем я делал много промысловых планшетов разных районов Северного моря, Западной Сахары, Мавритании, Сьерра-Леоне, Нигерии, Экваториальной Гвинеи, Аргентины, Перу, Джоржес-банки, но ни в одну из них я не вложил столько души, как в планшет Большой Ньюфаундлендской банки.

Возвращаться с промысла домой всегда радостно, особенно если хорошо сработали, т.е. перевыполнили план. Путь через океан кажется уже не таким долгим, и при господствующих западных ветрах пересекаешь его за 9–10 суток. Убирались с палубы тралы, экипаж работал не по сменам, как на промысле, а с утра и до 5 вечера. Люди расслаблялись, отдыхали, потому что все судовые работы не шли ни в какое сравнение с тяжёлым трудом во время промысла. Готовились балыки из окуня и палтуса для дома. Настроение, как правило, у всех было приподнятым. И я чувствовал себя наконец расслабленным и спокойно, без всякого напряжения изредка поднимался на мостик, чтобы решить линию положения по солнцу или звездам. Я любил астрономические вычисления. За свою жизнь сделал их около тысячи в разных широтах, в разных условиях. Работая старпомом на СРТ-610 «Юнонда», где капитаном был хороший и добрый человек Ромуалдас Мусулас, многому научивший меня, научивший быть капитаном, давший мне много полезного, мы со вторым штурманом Носовым Николаем, как правило, делали каждой ночью обсервацию. Известно, что без видимого горизонта невозможно измерить высоту светила. Довольно чёткая линия горизонта хорошо просматривается только в короткий промежуток навигационных сумерек, когда на небе уже видны наиболее яркие звезды, а горизонт ещё не растворился в темноте. Мы работали в Норвежском море с дрейферными сетями, и вечернее время, как правило, всегда было занято поиском рыбы и выметкой порядка (так называлась связка из 70–100 сетей). Зато

ночью, в дрейфе с сетями штурмана имели много свободного времени, и если были не ленивы и любили свою профессию, могли заниматься звёздами. Но горизонт отсутствовал. Только огни сотен дрейферов, разбросанных на десятки миль вокруг, вычерчивали линию горизонта. Первым посадил звёздочку на такой горизонт Коля Носов, настырный в работе карел и очень грамотный штурман. Обсервованное место получилось неплохое, и вслед за Колей я начал практиковать этот метод. Многие годы спустя кандидат технических наук Ермаков из КИПКРХ описал этот метод, но я и сейчас считаю его автором Колю Носова.

Утром Роман Домович (так мы уважительно называли нашего капитана) поднимался на мостик и, улыбаясь (он всегда был добр к людям), спрашивал меня: «Ну что тут ты с Николаем наколдовал?» Смотрел на наши обсервации и одобрял их. Практически каждую ночь, когда небо было чистым и видны были звёзды, я решал несколько линий положения. И так хорошо набил руку на этом, что всю оставшуюся мою «навигационную» жизнь я любил и с большим удовольствием делал астрономические обсервации, даже тогда, когда на мостике уже стояли приёмники спутниковой системы «Транзит», и штурмана, выпускники КВИМУ, втихаря подсмеивались над седеющим капитаном, влюблённым в секстан.

В хороший тёплый августовский вечер, когда небо было усыпано звёздами, наше судно резво рассекало спокойные воды океана, и даже выхлоп из дымовой трубы не мог заглушить вечную мелодию воды, плоть которой разрезал стальной форштевень. Я вслушивался в этот приятный, успокаивающий звук океана, порой более глухой, как бы недовольный, что форштевень зарывался глубоко в плавную зыбь, порой ослабевающий, когда судно поднималось на гребень зыби, и понимал, почему все люди стремятся быть около моря, почему звуки волн, накатывающихся на берег, успокаивают нервную систему, и врачи рекомендуют ехать к морю. И от этого многие чувствуют себя

лучше, здоровее. Мы, люди, – единое целое с природой. Мы вышли из воды, как доказано учёными, и даже через миллионы лет клетки нашего мозга сохранили какую-то информацию о тех временах, когда наши предки были ихтиозаврами или подобными им существами. Может, поэтому нас манит к себе океан. Может, поэтому мы любим море и любим быть в море. К сожалению, нельзя сказать о всех моряках, что они любят море. Многие идут или шли в море ради денег. Рыбаки в СССР были на втором месте после атомщиков по зарплате, и это для большинства было главным стимулом. Но романтики, к ним с уверенностью и радостью причисляю себя, делают и продолжают делать навигацию. Никогда не относил к романтикам Колумба. Решиться на плавание его заставила не морская романтика и не любовь к морю, которой он никогда не был заражён. Был ли он опытным капитаном и как долго он плавал до начала «звёздной» экспедиции, потомкам неизвестно. Но известно доподлинно, что последние 10–12 лет он посвятил не морю, а обивал пороги королевских домов сначала в Португалии, затем в Испании, соблазняя их открыть путь в Индию, плывя на запад. Такая завидная настойчивость и целеустремленность не могла базироваться только на собственном опыте, которого, по существу, у него не было, т.к. он никогда до этого не совершал дальних плаваний. Просто у него была карта и сведения штурмана Алонсо Санчеса с судна, разбившегося о скалы острова Порту-Санта недалеко от Мадейры, где в 1480 году у тестя проживал Колумб. Погибший корабль прибыл с «веста», и Алонсо Санчес, лёжа в постели в доме Колумба, рассказал о прекрасной земле на западе, куда шторма занесли его корабль. И сразу же после этого этот штурман умирает, а Колумб немедленно начинает стучаться к королям со своим проектом. И поэтому для многих историков нравственный облик его остался неясным. Колумб не уплатил обещанной награды матросу Rodrigo de Triana, увидавшему первым землю. Он сказал, что сам видел прошлой ночью свет на берегу (до берега было 30 миль). Самым печальным для

памяти Колумба является то, что сейчас доказано, что первыми здесь были суда китайской флотилии в 1421 году (см. книгу Mendes, 1421). Израильтяне утверждают, что Колумб был евреем. Видимо, это так. Помочь умереть штурману Санчесу и затем 12 лет с украденной картой добиваться похода на Запад мог только настойчивый еврей. Но нельзя отнять у него то, что он сделал. Притча о «Колумбовом яйце» подтверждает его незаурядный ум*.

Но даже после открытия Нового Света жизнь не баловала его, и умер он 4 мая 1506 года полуслепой, полупарализованный, при общем равнодушии. Слава пришла потом, после смерти, как это часто случается. В Севилье, в величественном кафедральном соборе, переделанным из местной маврской мечети, под великолепным мраморным надгробием покоятся останки Колумба. Не романтика, а скорее дельца, но оставившего-таки человечеству память о себе как о великом открывателе (хотя сейчас практически доказано, что китайские суда за 70 лет до Колумба побывали не только в центральной Америке, но и во многих областях Мирового океана). Я смотрел на это надгробие и думал: почему католическая церковь, много раз отвергавшая попытки причислить его к лику святых (его родословная была неизвестна), в конце концов пустила его в список лиц, где есть такие «святые», что даже Гитлер мог быть рядом с ними.

Романтиками могут быть люди, любящие людей и природу, любящие приключения, если это не военное приключение, если это приключение не связано с грабежом. Когда известный тележурналист Невзоров, когда-то так уважаемый мною, но затем продавшийся как Иуда, за 30 серебряников олигархам, сказал о Борисе Березовском, что тот романтическая натура. Это было потрясающе гнусно.

* После открытия Нового Света на одном из приёмов в королевском дворце кто-то сказал Колумбу, что сделать это открытие было весьма просто. Колумб взял с тарелки варёное яйцо и попросил собеседника поставить его на кончик ножа. «Но это невозможно», – заметил злопыхатель. Колумб легонько взмахнул яйцом, и оно оказалось насаженным на острие ножа.

Не пачкайте святое слово, господин Невзоров, об этого грязного человечка, убившего тысячи и тысячи русских людей и укравшего у нас всё, что только можно.

Романтика нашей рыбацкой профессии была настоящей. Мы, как никто, были близки к морю. Палуба нашего СРТ возвышалась над водой на какой-то метр, и волна часто попадала на борт, угрожая смыть матросов. Я не могу сказать, что наша морская жизнь была полна опасностей, но и спокойной её нельзя назвать. Если не считать кораблекрушений, где люди погибали, то случаи гибели людей, смытых за борт волной, не такие уж частые.

Капитан Николай Трифонов (я был с ним один рейс вторым штурманом), ещё будучи старпомом, в тёмное время вызвал на палубу рыбака закрепить бочки. В это время ударила волна – и рыбак оказался за бортом. Трифонов, видя, что человек погибнет, крикнул рулевому сыграть тревогу, а сам схватил спасательный круг со светящимся буйком и прыгнул в воду. Подгрёб к рыбаку, и они вдвоём держались за круг, пока судно не подошло и не прикрыло их от волны. Обоих подняли на борт. После рейса Трифонов за этот смелый поступок наградили орденом Трудового Красного Знамени. Он был скромным человеком и, вспоминая об этом, сказал: «Мысль была мгновенная – прыгнуть за борт и спасти рыбака или сидеть в тюрьме».

У меня тосковали руки по резьбе, по дереву, по скульптуре, и я подарил Трифонову голову моряка, вырезанную мною из подобранного за бортом пенопласта, материала тогда для нас необычного.

На улицах городов под машинами гибнет значительно больше людей, чем в море. На стройках и заводах несчастные случаи с людьми бывают чаще, чем на судах. Но нельзя сказать, что в море безопасно. Нет, с морем нужно быть постоянно начеку и на «Вы», как шутят моряки. Многие из нас, познавшие вкус и прелесть морской жизни, уже не представляют себе другой, береговой жизни. Многие из нас, романтиков, говорят: «Я люблю море». Но никто из нас, романтиков, никогда не слышал, чтобы

море сказало в ответ моряку: «Я люблю тебя». Природа, в том числе и море, была и остаётся к человеку равнодушной. Это было 30 тысяч лет назад, когда первобытный человек, живший на месте моего родного села, охотился на мамонтов. Это было двести лет назад, когда Дарвин нашёл на южном берегу Огненной Земли людей, близких к первобытным, и это есть сейчас, когда люди осваивают космос, когда технический прогресс работает, казалось бы, на человечество и позволяет небольшому проценту кровожадных богачей купаться в золоте, а миллионам людей из Африки, Азии, Латинской Америки умирать от голода (согласно данным ООН, ежедневно от голода умирает 100 тысяч человек, включая 30 тысяч детей). Природа равнодушно наблюдает за нашими действиями и за тем, как мы, «дети» природы, потихоньку готовим себя к вселенской гибели из-за нашего примитивного мышления: «Думай только о себе». Но если мы хорошо изучили повадки этого равнодушного к нам существа, природы, если мы высчитали, что девятая волна обычно больше предыдущих восьми, если мы заметили, что красный цвет солнца при восходе приносит нам шторм, если мы научились понимать и расшифровывать сигналы природы без сводок метеослужбы, мы начинаем любить эту природу и себя в ней. Мы прощаем ей жестокие гримасы в виде ураганов, туманов, потому что мы научились, как морские чайки, высчитывать и предвосхищать их, научились быть готовыми к встрече с ними. И от этого мы чувствуем себя увереннее и без лицемерия говорим: «Море, я люблю тебя!»

Говоря о романтике, нельзя не упомянуть о «зелёном луче», увидеть который – большая привилегия моряков. При определённом состоянии атмосферы (невысокая влажность, чистый горизонт) при заходе или восходе солнца на короткий момент, длящийся несколько секунд появляется ярко-зелёный луч. Его называют лучом, хотя чаще всего это шапкообразный полукруг, но иногда он бывает копьёобразным. С древних времён моряки верили: увидеть

«зелёный луч» – к счастью. Возможно, такое суеверие возникло потому, что это явление очень редкое, да и немногие моряки, надо сказать откровенно, знают о нём. Учебники метеорологии для мореходных училищ писались не моряками, и поэтому там даже не упоминалось об этом необычайно красивом акте природы.

Когда-то в школьные годы я прочёл книгу Л. Соболева «Зелёный луч». Книга эта о пограничном катере, но там упоминается о зелёном луче, приносящем счастье моряку. Я помнил об этой книге, и когда начал плавать, стал наблюдать заходы солнца. Однажды в Норвежском море довелось увидеть красивый копьеобразный луч. С тех пор я собрал необычную коллекцию «зелёных лучей» числом более трёхсот. Разных видов, разных свечений, на разных широтах. Самые красивые наблюдались в заполярных водах. И, как правило, в ту же ночь сверкало «полярное сияние». Но самый необычный луч мы с Гиной увидели при восходе солнца недалеко от Монтевидео в заливе Ла-Плата. Бледно-изумрудный шар вдруг повис на горизонте на пару секунд, и вслед выскочило раскалённое Солнце с белой, даже немножко с зеленью, верхней кромкой. Не знаю почему, но весь день мы с Гиной были счастливы. Можем быть, мы с ней постоянно счастливы, потому что видим часто «зелёные лучи».

Первый раз я поставил свою подпись в судовом журнале в графе «замечания капитана» летом 1964 года, на СРТ-610 «Юнонда», находившегося в Северном море. Капитан Мусулас ушёл на другом судне домой, а я, старший помощник, стал капитаном. А в 1994 году, в порту Питерхед (Шотландия) я передал дела капитана РТМС «Калвария» Геннадию Егоровичу Козыреву и покинул капитанский мостик в возрасте 56 лет. Ровно тридцать лет капитанства на семи типах судов. За тридцать лет ни одного несчастного случая в море. Ни одного перелома руки или ноги, ни одной улетевшей за борт отрубленной ваером головы. Не потому, что я – капитан, родившийся в рубашке, а потому что я любил море, уважал этого сурового спутника моей

нелёгкой жизни и знал все повадки этого непокоренного человеком могучего властелина планеты. Потому что мне нравилось состязаться с морем. Я чувствовал свою силу и ум именно в море. Я отдал себя морю, а не деньгам (деньги делают на берегу). Слава богу, я от природы не жадный и никогда не стремился к богатству, довольствуясь небольшим. Идя в любой рейс, я никогда не думал, сколько мы заработаем. Я только думал, как выполнить и перевыполнить план. Если сделать план, заработок экипажа будет неплохим. При возвращении из рейса с выполненным планом моральное удовлетворение было значительно важнее и ценнее заработанных денег. Никто не говорит, что я был равнодушен к ним. На жизнь хватало даже этих относительно небольших денег. И мне было приятно, когда Валера Ширпитис сказал: «О капитане Рябко в КГБ такое мнение: он не жадный». А они, кагебисты, обычно знали, о чём говорили. Поэтому слова «романтика» и «деньги» никак не совместимы.

Я помню все мои рейсы (а их за 38 лет было много), я помню всех моих капитанов, я могу рассказать о каждом рейсе что-то интересное, но никогда не говорил: «В этом рейсе мы заработали много денег». Моряки жили, как при коммунизме (если слово «коммунизм» обозначает систему, при которой человек, работая, получает от общества всё необходимое для жизни). Нас кормили, одевали, нам стирали, за нами убирали. Уходя в море, мы уходили от всех бытовых домашних проблем. Мы знали только одно – работу. И если эту работу капитан, механик, матрос старались сделать хоть немножко творчеством, они были счастливы такой жизнью. Поэтому тысячи и тысячи людей, вступивших на палубу судна, уже после первого рейса заражались непонятной для многих, в том числе и для них самих, «болезнью» к морю (не путать с «морской болезнью», которую новички испытывают во время шторма). Это как наркотик, вкусив который, уже нельзя от него отказаться (так говорят, сам наркотиков не пробовал).

Работая четвёртым штурманом на плавбазе «Новая Земля», я однажды прочёл в газете «Водный транспорт» удивительный рассказ о выпускнике ЛВИМУ, который, поплавав немного штурманом, женился на девушке, угорившей его бросить море. Так вышло (не без помощи жены), что он сделал хорошую карьеру в одном из далёких от моря городов, став там зампре­дседателя горисполкома. И вот однажды, делая дома ремонт, он вдруг почувствовал, как запах све­жевыкрашенного пола напомнил ему судовые покрасочные работы, напомнил ему море. И он бросил этот город, бросил кресло чиновника и уехал в Питер. «Хочу плавать, – сказал он в отделе кадров пар­оходства, – кем угодно» (его однокашники были уже старпомами). «Наркоман» – что ещё можно сказать о нем... Никто из моряков, став таким «наркоманом» и проведя всю жизнь до преклонного возраста в море, не стал очень богатым человеком. Из нашего выпуска КМУ два человека сделали отличную береговую карьеру и, я думаю, стали богатыми людьми. Это Сеня Бич и Иосиф (Николай) Аркушин. Не только потому, что они мудрые евреи, но и потому, что вскоре после мореходки бросили плавать и вползли в номенклатуру. Через год после выхода на пенсию я отошел от активной морской жизни, но многие капитаны и в 63 года продолжают ходить в море. Уже не за романтикой (в советское время можно было бравировать этим словом), а за хлебом насущным для семьи, т.к. в «независимой», «демократической» Литве на пенсию не проживёшь, а работу на берегу даже молодёжь не может найти. И пока позволяет здоровье – идут в море. Недавняя смерть Володи Кирко – замечательного, доброго человека, талантливо­го капитана, не вылезавшего всю жизнь из моря и так и не ставшего богатым, несмотря на две высокие награды – орден Ленина и орден Хосе Марти (Куба), – подтверждает сказанное мною.

Если всю жизнь посвятить искусству делать деньги – из тебя может получиться удачливый бизнесмен и сволочной человек; если всю жизнь посвятить морю – ты станешь

По морям, по волнам

 55
романтиком и хорошим человеком. А поскольку порядочность сейчас считается чуть ли не скудоумием, и если ты не умеешь обмануть и ограбить ближнего своего, ты считаешься дураком, то на романтиков-моряков смотрят как на людей недалёких. Человечество достигло какого-то технического прогресса, но в человеческих отношениях осталось на уровне питекантропа.

Еще в XII веке арабский хронист Баха-ад-Дин говорил: «Суд не должен принимать к сведению свидетельства моряков. Постоянно только глупцы могут ради какого-то убо­гого кусочка золота или серебра ступить на корабль».

Но не могли же быть моряки поголовно глупцами даже в XII веке. Значит, была какая-то другая причина, неизвестная этому Баха-ад-Дину и заставляющая людей идти в беспокойное море. Не все мечтают быть солдатами, чтобы состязаться в кровавых битвах с собой подобными. Не лучше ли состязаться с волнами, с ветрами и чувствовать удовлетворение от того, что выстоял в этот шторм? Шторма всегда мешали работе, мешали плаванью. Но я любил сильный шторм, я всегда любовался огромной волной, летящей на корабль и несущей сотни тонн тяжелой водной массы, способной убить всё живое, но только не моё судно. И я чувствовал себя единым целым с судном, я чувствовал, что это не судно, а я противостою этому шторму.

Тихо колыхнется грудь океана Великого,
Мощью своей поражая величье Вселенной.
Тонут в нём звёзды, и Солнца ярчайшие блики
Гаснут в глубинах.
Время ветров ураганных ещё не настало,
Тихо плывут корабли со своими заботами.
Гладкость воды, словно синяя ткань покрывала,
Всех обольщает.
Но встрепнулись глубинные силы уснувшие,
Ткань покрывала разорвана ими безжалостно.
Страшен Великий. Имеющим робкие души –

Место не здесь.

А бросившим дом и уют, и любимую женщину,
Близко познавшим алмазную твердь Океана
Видится в бурях и в волнах с ветрами повенчанных
Шалость котёнка.

(Эти незатейливые вирши были написаны в 18-летнем возрасте в первом плавании на т/х «Умань».)

Я никогда никому на судне не мог сказать, что люблю шторм, что люблю наблюдать это беснующееся величие природы, но абсолютно уверен, что я не был одинок в своей любви. Некоторые моряки, глядя на огромную волну, накрывшую палубу судна, произносили: «Ну и дура», вкладывая в это нелестное слово свое восхищение Силой, поскольку боялись признаться даже самому себе, что им нравятся шторм.

Штормовые дни всегда были связаны с тщательной подготовкой судна и экипажа к соревнованию с капризами природы. Вопрос «Кто кого?» никогда не стоял. Первенство всегда за природой. Но сказать природе: «Не пугай меня, я тебя знаю хорошо» – было интересно. Проверялось крепление по-штормовому по всему судну, старпом с боцманом обходили палубу от носа до кормы, технолог проверял рыбцех, траловая команда убирала с палубы кое-какие троса и крепила тралы понадёжнее, и никто не уходил с палубы, пока не приводили всё в порядок.

В течение моей почти полувековой жизни в море мне посчастливилось увидеть не только многие страны. Мне «посчастливилось» побывать в центре тропического циклона в Тихом океане и в настоящих ураганах в Норвежском море, в абсолютном штиле в Экваториальной зоне и в многодневных туманах Джоржес-банки, недалеко от которой утонул «Андреа Дориа», быть среди айсбергов и льдов у Гренландии и огибать прославленный парусниками мыс Горн, смотреть через прозрачные воды на сказочные и опасные коралловые колонии у Большого рифового барьера Австралии и штормовать у острова Шри-Ланки в Индийском океане. И во всех этих местах, список кото-

рых далеко не полный, были экстремальные ситуации. Но чтобы «поймать» их, нужны годы и годы. Чтобы увидеть и иметь эти приключения, нужно провести в море не несколько рейсов, а всю жизнь. И теперь можно сказать – это мое богатство, не только потому, что «мои года – мое богатство», но и потому, что свою жизнь я посвятил морю. Сейчас я пишу эти строки в каюте яхты «Педрома», только что побывавшей в весьма острой ситуации. В Бискайском заливе при почти спокойной погоде (4 балла) на нас внезапно обрушился с гор Кантабрии шторм 10–11 баллов, который разорвал зарифлённый парус и заставил нас 2 часа бороться за жизнь в нескольких метрах от скал. Разве это не романтика? А разве не романтика, когда вечером в центре Северной Атлантики, стоя на палубе СРТ, возвращающегося домой из Канады, вдруг взглянув за борт, видишь в воде что-то вроде мелких рыб. Зачерпнув ведром воду, обнаруживаешь, что вокруг на десятки миль ночного океана играет мелкая рыбёшка типа анчоуса, которой ну никак не должно быть в этих местах с 5-километровой глубиной. А разве это не романтика, когда ночью, находясь в дрейфе с сетями в Северном море, вдруг на спардеке (кормовая часть) слышишь, как судовой пёс стал вдруг неистово лаять. Выходишь на корму, в темноте видишь Жучка, который чуть не выпрыгивает от лая за борт. Наклоняешься, вглядываешься в воду и вдруг вздрагиваешь: живая человеческая голова в 3 метрах от судна смотрит на тебя большими глазами. Ещё не успев даже сообразить, что делать, видишь, как в тёмной воде голова шевельнулась, и тело тюленя – а это был он – показавшись на поверхности, исчезает в глубине. Жучок ластится у ног, радостно помахивая хвостом: «Это я первым увидел его!»

Или вот ещё один эпизод из моих плаваний через Атлантику. Я никогда не был полиглотом. Работать на рыболовных судах, месяцами бороздящих штормовые просторы Северной Атлантики и не имеющих заходов в иностранные порты, и при этом сохранять в памяти те небольшие

знания немецкого, полученные в средней школе, и английского из мореходного училища, было очень трудно. Если не пользуешься языком, если периодически не говоришь на нём, не упражняешься, он становится мёртвым. Но славянские языки, родной русский, родной украинский, белорусский помогли мне выучить польский. Красивая женщина Регина подарила мне прекрасный учебник польского языка, и я часто покупал польские журналы, которые были немножко отличными от советских, более либеральными и поэтому интересными. И мог утешить себя тем, что знал хотя бы один иностранный язык. Потихоньку, шаг за шагом, я стал читать польские книги, слушал радио Варшавы, хотя свободно говорить не мог, да и не с кем было практиковаться. Бывали встречи с поляками, которые обычно знали русский. Я говорил с ними по-русски, они со мной по-польски. И прекрасно понимали друг друга. В букинистическом магазине Клайпеды находил порой необычно интересные польские издания, даже однажды за 2 рубля купил прижизненное издание Мицкевича. Много лет выписывал прекрасный польский ежемесячник «Morze» («Море»), где публиковалась не только информация о всех последних морских новостях, но и рассказы моряков о своих плаваниях. И вот однажды, как раз перед рейсом на БНБ, я прочел там, что одна французская винодельческая фирма, пытаясь проверить мнение о том, что вино от постоянного колебания приобретает лучший букет, выбросила в центре Северной Атлантики несколько десятков бочек с вином (конечно, не полных, иначе бы не плавали) и поместила объявление в морской прессе. Если какое-нибудь судно встретит эти бочки, фирма просила доставить их на берег за приз. Адрес был напечатан на бочке, в журнале «Morze» тоже указывался адрес.

Мы возвращались домой летом. Погода была хорошая, W – 2 балла. После обеда я был в рулевой рубке. На СРТ не был в традиции «адмиральский час», когда капитан после обеда шёл отдыхать, т.е. немножко вздремнуть. Это потом, когда я перешёл в Базу Тралфлота, 2-й штурман однажды,

когда в 14.00 я поднялся на мостик, сказал: «Пётр Демьянович, сейчас капитан должен отдыхать. На судах Тралфлота так заведено». Мол, не мешайте мне быть самостоятельным хозяином на мостике. Я, правда, так и не научился использовать этот «адмиральский час», пока не стал работать на «Клондайке». Взяв в руки бинокль, осмотрел горизонт по курсу и, поведя чуть вправо, вдруг заметил какой-то плавающий предмет. Когда ты идёшь через океан много дней и не встречаешь не только судна, но даже китов-касаток, любой плавающий предмет представляет интерес. Изменив курс, мы приблизились и увидели большую деревянную бочку. Сбавив ход, приблизились к ней. Бочка смотрелась внушительно. Шкант в донышке был забит, и я вдруг вспомнил заметку из польского журнала. «Поднимай на палубу», – сказал штурману. На мостик пришёл стармех, обеспокоенный реверсом машины. Прикрыли бочку от ветерка, и боцман храпцами захватил её и поставил на палубу. Судно легло на курс, а мы стали осматривать нашу находку.

На палубе собралось несколько моряков, и я рассказал им о заметке в польском журнале. А вдруг это как раз одна из тех бочек? Бочка была сделана из добротного дуба, ёмкость около 300 литров. На ней была нанесена надпись на французском и английском языках, но от волн и долгого нахождения в воде не все слова можно было разобрать. Но чувствовалось, что это та самая, из Франции. «Отрывай шкант!» Боцман, легонько ударяя молотком, выбил шкант из донышка, и нам в нос ударил приятный винный запах. Мы стали наклонять бочку, пытаюсь определить, есть ли там внутри что-то. Точно! Жидкость была. Принесли чистое ведро и налили из этой бочки 1,5 ведра ароматного красного вина. Кто-то уже принес кружку и намеревался набрать и выпить. Не было сомнения, что нам повезло наткнуться как раз на одну из тех бочек. Но почему она пустая? 12 литров на ёмкость в 300 – что-то непонятно. Может, кто-то до нас уже поднимал её и забрал содержимое? Но почему оставили ведро вина и, забив

шканти, опустили в океан? Мне были известны случаи, когда моряки, попробовав какую-нибудь пищу или напитки, найденные в открытом море, умирали. Я обмакнул свой палец в вино, облизал его и сказал окружающим меня: «Если через минуту-две не умру – попробуем». Но уже когда я облизывал палец, знал, что мы не умрем от этого вина. Вино было прекрасное. Это было, конечно, натуральное красное вино, густое (full body) и удивительно ароматное. Никогда не был специалистом, знатоком вин, но вкус этого вина я помню очень хорошо и сейчас, 30 лет спустя.

* * *

В Клайпедде на СРТ-86 установили две бим-стрелы для работы на креветке двубортной системой. В хороший летний день мы погрузили два маленьких трала и четыре траловые доски и вышли за ворота Клайпеды для испытания бим-стрел, которые планировалось установить на нескольких судах креветочной экспедиции. Начали тралить напротив пляжа. Кое-кто из штурманов пытался рассмотреть в бинокль женщин на женском пляже. (Почему мужчин всегда тянет увидеть красивое запретное?) Первое короткое траление, второе. Подняли из тралов несколько рыбёшек и даже угря, на третьем тралении был зацеп, и одна из стрел переломилась. Возвратились домой. Конструкторы (начальником технического отдела был прекрасный человек Саша Браженас) пересчитали проекты стрел, добавили рёбра жесткости, и уже под гарантию техотдела без дополнительной проверки мы начали готовиться к выходу в рейс.

Как обычно, экспедиция начала лов в районе Жебу-Кашеу, Гамбия. Большинство судов работало с одним тралом, т.е. по-старому. Суда, имеющие двубортную систему, поставили свои «бабочки» и думали, что сейчас они завялятся креветкой. Но, как и всё новое, эта система требовала времени и терпения. Первые уловы «бабочкой» оказались меньшими, чем у судов с одним тралом, и капитаны «бабочек» стали говорить на советах, что будут переходить на старую систему. Жора Коваль злился и сказал, что в

гробу видал эту «бабочку». Я пытался уговорить капитанов продолжить эксперимент, ведь рядом с нами работали иностранцы с двумя тралами. Видимо, они имеют хорошие уловы, иначе зачем же тралят? Что-то у нас не так. Мы должны найти ответ, почему ловим меньше, чем те, кто с одним тралом. Но план есть план. Лучше ловить больше одним тралом, чем меньше – двумя. И через три дня все суда перешли на старую систему. Все, кроме СРТ-86. Я, не знаю почему, был уверен в успехе. Все суда брали суточные планы или были близки к ним, мы – 50 % от этого. Начальник экспедиции Соломон Рудницкий (Семён Михайлович) сказал на совете, что, видимо, и 86-му нужно менять трал. Но сильно не настаивал на этом, за что я ему благодарен. Мало-помалу мы отставали от плана больше и больше и оказались в хвосте всей экспедиции. Нельзя сказать, что обстановка была хорошей и что все суда работали хорошо. Но последним я ещё никогда не был. Через две недели кое-кто из команды начал говорить, что, мол, Америку мы не откроем, зато залезем в долг. Пора отказаться от этой дурной двубортной системы и поставить постоянный и безотказный старый трал. Но я с маниакальной настойчивостью днём и ночью ставил и выбирал новые тралы, в которые креветки попадалось так мало, что становилось порой стыдно. Не за себя, а за эту систему, которую поисковое СРТ «Неринга» в прошлом году испытывало, но, видимо, до ума не довело. Капитаны посмеивались надо мной. Единственной моей опорой была та часть экипажа, которая ходила со мной не первый рейс и была уверена, что без плана не вернёмся. Поэтому на судне, несмотря на мизерные уловы, атмосфера была здоровой. Через месяц промысла мы заметили, что иностранные креветководы ушли из этого района, т.к. креветка практически исчезла. И мы тоже вскоре вслед за ними ушли из этого района. Наши две бим-стрелы положили по походному и через двое суток начали тралить у берегов Нигерии. Река Нигер выносит в море огромное количество ила. Креветка, как известно, обитает именно в илистых местах, т.е. она откладывает икру в мягкий ил и

при любой опасности мгновенно зарывается, благо имеет много ножек. Поэтому Нигерийский шельф как место, богатое креветкой, был известен советской Промрыбразведке. Но это не значит, что от траверза Лагоса и до границы с Камеруном креветки было в изобилии. Креветка, как и рыба, очень чувствительная к температуре воды и держится только в местах, где температура не очень высокая. А поскольку приливо-отливные течения, достигающие здесь порой 5 узлов, переносят и огромные массы воды, температура постоянно меняется, и приходилось постоянно искать глубины, любимые креветкой.

В экспедиции было несколько «научников» из Калининградской Промразведки. Один из них занимался внедрением электролова. Перед постановкой трала на одну из траловых досок укреплялся очень мощный аккумулятор с излучателем. Периодически происходил кратковременный электрический разряд, который по замыслу авторов этого «открытия» должен поднять из ила креветку, и она будет влетать в трал. Надо сказать, что капитаны, кому подходила очередь таскать этот груз на трале, не были в восторге, т.к. эффекта не видели. Но такой приказ был, и «научник», сидящий на борту этого судна с электроловом, пытался что-то регулировать в разряднике прибора и тщательно сравнивать уловы с другими судами. «Сегодня улов на два килограмма больше, чем у соседа, значит, есть эффект». К сожалению, к большому сожалению, эта хорошая затея не утвердилась в жизнь, и, как я помню, авторы не сумели добиться права назвать это «изобретением», что давало приличное денежное вознаграждение. Второй «научник» Володя, фамилию забыл, занимался более реальным делом: он определял места наилучшей концентрации креветки путем замера батиграфом температуры придонного слоя. Это был скромный, очень хороший человек моего возраста (около 30 лет), и мы с ним встретились однажды через несколько лет в Калининграде во время моей учебы в КТИ.

Никогда суда не начинали вечерние траления (креветка облавливалась обычно ночью, днём сидела тихо, зарыв-

шись в ил), пока Володя не скажет, на каких глубинах он рекомендует тралить. Его работа действительно была нужной и эффективной.

Ко всему этому работу экспедиции омрачил несчастный случай на СРТ, где капитаном был Валентин Петрович Курочкин. Судно имело намотку на винт. Стало на якорь, и старший помощник в дыхательном аппарате, предназначавшемся для использования в задымленном помещении, спустился с ножом под воду. Как всегда в таких случаях, были приняты все меры безопасности: старпом был привязан страховочным капроновым концом, идущим на палубу. Наверху стояло несколько человек, наблюдавших за ним. Когда винт практически был очищен от намотки, матрос, держащий контрольный конец, вдруг почувствовал, что он свободный. Он испуганно потянул. Старпома не было. Старпом исчез. Можно представить потрясение моряков. Капитан сразу же по УКВ сообщил о случившемся, и несколько судов, в том числе и мы, подошли к этому месту. Мы искали старпома, надеясь, что он жив, что просто течение (оно было тогда около 3 узлов) отнесло его. Поиск длился несколько часов, но безрезультатно. В Клайпеде Валентина Петровича долго допрашивали, родители старпома требовали суда над ним. Но это всё не могло вернуть человека. Одна из версий, самая правдоподобная: старпом дышал кислородом из прибора и получил кислородное опьянение. Будучи в таком состоянии, он обрезал страховочный конец (поднятый конец, действительно, был обрезан ножом), затем сорвал маску и утонул. Течение мгновенно далеко унесло тело. Конечно, капитан всегда виновен, что бы ни случилось на судне. Таков морской закон. Но этот случай показал, что дыхательный аппарат АДП нельзя ни в коем случае использовать как акваланг.

Наше судно и в новом районе продолжало оставаться «белой вороной» с двумя крыльями-тралами, и, как всякая «белая ворона», должна была «лететь в хвосте стаи». Так мы и плелись, занимали последнее место в экспедиции по вылову. Но я не мучился своей «неполноценностью».

Не только потому, что был уверен в себе, но и потому, что знал: однажды наша система заработает. Ежедневно мы с тралмастером что-то обдумывали, укорачивали, удлиняли концы, добиваясь большего раскрытия трала. И, как зашоренные лошади, не сворачивали с дороги. Что давало нам такую настойчивость, твёрдость? Я видел вокруг нас иностранцев. Все как один, они работали с двубортной системой. И они работали с ней уже много лет, а мы только начали осваивать. Я был уверен, что они имеют хорошие уловы. Значит, что-то мы должны сделать, значит, что-то у нас не так. Обычно эти иностранцы не подходили близко к нашей дружной «эскадре» из 15 судов, значительно больших, чем они, да и боялись, видимо, нашей тактики удерживать изобату (тактика, когда суда следуют одно за другим, надеясь, что предыдущее судно своим тралом и досками вспугивает креветку, и её можно поймать в большем количестве). Вклиниться в эту цепочку было практически невозможно.

В один из солнечных дней близко от нас прошёл нигерийский креветколов с поднятыми тралами на стрелах. Мы с тралмастером через бинокль старались рассмотреть его трал. Трал как трал, такой же, как у нас, но впереди трала от доски до доски висела такелажная цепь. Мы сразу засекли это. И в тот же день калининградец, специалист по электролову, подсказал нам на УКВ, что он тоже видел у иностранца эту цепь. «Это что-то новое», – сказали мы с тралмастером. Положили один трал на палубу. Тралмастер полез в форпик, вытащил оттуда куски цепи, которые мы обычно использовали для подвязки грунтопа, сделали цепь чуть короче нижней подборы трала и подсоединили её к доскам: «Давай пока на один трал». И не дожидаясь обычной зорьки, поставили нашу «бабочку». Правый трал – с цепью, левый – как обычно. Начали тралить. Суточный план добычи креветки на СРТ был около 120 кг шейки, т.е. без головы. Эти головы потом выбрасывались в море на непромысловых глубинах, где креветка не водится. 120 кг добывались с большим трудом. К описываемому моменту

ни одно из судов не шло в плане, и начальник экспедиции, конечно, сильно переживал, т.к. это был его первый рейс в такой роли. Всю ночь суда усиленно тралили, стараясь не упустить, не потерять ни одной минуты на выборке и постановке бортового трала. С двубортной системой постановка-выборка обоих тралов занимала в три раза меньше времени. Утром все СРТ по очереди подходили к борту «Витаса», сдавали пересыпанный льдом улов, брали лёд и отходили. Суда привозили утром от 60 до 100 кг креветки. Сто килограмм – и ты уже герой дня. И начальник экспедиции на совете отмечал хорошую работу этого судна и капитана. Но экспедиция горела синим пламенем. А поскольку вся креветка должна была быть продана американской фирме и контракт строго указывал количество и сроки поставки, работа всей экспедиции была под пристальным контролем Министерства.

Мы шли с тралом. Винцас, тралмастер, стоял вместе со мной в рулевой рубке. «86-й, что-то вы рановато поставили трал сегодня», – штурман какого-то СРТ на рабочем канале УКВ пытался втянуть нас в разговор и выяснить что-нибудь. Траление сделали коротким, 30 или 40 минут. Никакого чуда мы не ожидали. Но оно произошло. Левый трал, без цепи, подошёл первым, и в нём было почти что ничего – несколько килограммов мелких рыбёшек, ракушки и редкие креветки. Когда подобрали правый трал, чувствовалось, что куток смотрит вниз и что-то там есть. За подтяжный конец тралмастер потихоньку подтянул куток к борту, матросы захватили кольцо кутка гаком шкентеля, и мы впервые подняли что-то большое на борт. Мы ещё не развязали кутка, мы ещё не знали, сколько там креветки, но поняли – это успех. В рыбный ящик между комингсов трюмов червонным золотом высыпалось такое количество креветки, которое мы никогда не видели, которого мы не могли даже представить. Здесь был двойной суточный план, т.е. около 200 кг. Тралмастер Винцас, человек всегда сдержанный, только улыбался, но как он улыбался, как улыбался!

Вся команда высыпала на палубу радостно возбужденная. Помню хорошо, как моторист Григорий Князев, плавающий со мной третий рейс, сказал: «Ну, что я вам говорил, с этим капитаном мы не пропадём». Это был праздник. Это был настоящий праздник для всей команды. Все знали, что план мы возьмём, а значит, вернёмся домой с неплохим заработком. Мы быстро соорудили цепь для второго трала. Эти цепи стали называть мутники. Они идут по грунту впереди нижней подбора трала и своими звеньями поднимают креветку из грунта. Она подпрыгивает, в это время подходит подбор трала, и – креветка в нём. Просто, как всё гениальное. Позже я понял, что наши конструкторы передрали у иностранцев чертежи досок и тралов, но упустили из виду то, что без мутника эта система мертва. Про мутник забыли или его не заметили. И если бы у нас не было непонятного даже нам самим терпения таскать два трала, не знаю, как бы советские креветководы работали дальше в течение последующих лет. «Никому пока не говорить», – приказал я всем штурманам, – сделаем сюрприз завтра во время сдачи улова на «Витас». Утром мы скромно ошвартовались к нашему флагману. Все мои моряки хитро улыбались. «Сколько?» – как всегда спросили с борта «Витаса». «Всё наше», – ответил рыбмастер и начал вирать из трюма ящички с креветкой. Когда первые 100 килограммов ушли наверх, оттуда спросили: «Всё?» «Ха-ха!» – засмеялся наконец рыбмастер. Мы сдали на «Витас» около 1000 килограммов. Максимальный улов у лучшего судна за те сутки был 100 кг.

Для всей экспедиции это было как взрыв бомбы. Суда, имеющие двубортную систему, в одночасье оказались в передовиках. Помню, Жора Коваль после успешного траления, вызвав меня на радио: «Ну, спасибо, Демьяныч!» И я был рад. Те суда, которые не имели бим-стрел, подвезали мутник к простому тралу, и успех был налицо.

Экспедиция и все суда выполнили план. Мы заняли 1 место. На последнем совете начальники экспедиции Рудницкий Семен Михайлович сказал: «Мы выполнили план

По морям, по волнам

 67
только благодаря капитану Рябко». Похвала этого мудрого человека была для меня дороже любых других.

Самое грустное и смешное во всей этой истории произошло потом. Все суда экспедиции вернулись в Клайпеду. Отчитались. Я ходил чуть-чуть героем. Руководство базы «Океанрыбфлот» решило послать реляцию о достижениях базы в промысле креветки с указанием, что они достигнуты благодаря внедрению двубортной системы. И приложило к этой реляции список лиц, заслуживающих награждением медалью ВДНХ. В него вошли: Гребениченко В.Г. – начальник базы, Попов И.Ф. (прекрасный человек) – зам начальника по добыче, Рудницкий С.М. – начальник экспедиции и ещё три личности, занимавших какие-то должности в конторе «Литрыбпрома». Начальник технического отдела Александр Бражюнас, когда принесли к нему эту реляцию на подпись (на таких документах ставили подпись обычно все начальники отделов), вдруг заметил, что капитана Рябко, который внедрил систему, там нет. И, видимо, не по забывчивости, а потому, что число лиц в таких случаях было лимитировано, а поскольку вместе с медалью давали денежное вознаграждение, то кое-кто решил забрать эти деньги себе. Я видел этот список и сейчас просто не хочу говорить, кто еще стоял в нём. Бражюнас пришёл в кабинет Гребениченко и сказал, что как-то некрасиво забыть об авторе. Начальник вычеркнул из списка последнюю фамилию и вписал мою. Так благодаря Саше Бражюнасу я получил награду. Надо сказать, что до этого случая мы с ним практически не были знакомы, только один раз он приходил ко мне на судно после испытания двубортной системы в Балтийском море. Но впоследствии мы с ним подружились на приёмке в Керчи новостроя-креветколова. Он был скромным и честным человеком, умницей.

* * *

Виталий Григорьевич Гребениченко пригласил меня в свой кабинет. «Есть такая идея. Создать флотилию из но-

вых судов-креветколовов, которая будет базироваться в Экваториальной Гвинее. Первое судно уже практически готово и находится в Керчи. Поскольку ты в последнем рейсе сработал лучше всех, решили послать тебя на приёмку этого судна. Собирайся в командировку, посмотри это судно. Вернёшься – продолжим разговор».

Керчинский судостроительный завод «Залив» строил в основном танкера. Клайпедский «Севан», где долго был капитаном мой сокурсник Жора Тычинов, был построен в Керчи. А дополнительно к основному профилю завод производил достроечные работы на военных судах, в основном ракетных катерах, которые строились на судовой верфи в глубине России, в Ярославле, Сосновке на Вятке и других местах. Эти катера по рекам перегонялись в Керчь, где на них устанавливалось положенное по комплекту оборудование, производились испытания и – в путь.

Министерство судостроительной промышленности должно было по контракту построить для Кувейта 12 судов-креветколовов. Суда должны были добывать и замораживать креветку сами. Траловые лебедки из США, морозильную установку из Дании заказчик поставлял сам, а остальное было советское. Когда корпус головного судна был готов, что-то произошло с контрактом, и он был разорван. Как говорили, причина была в перегоне судов. Контракт подписывался в то время, когда Суэцкий канал был открыт, но по спуску на воду головного судна из-за израильской агрессии Египет закрыл канал, а перегонять маленькие суда вокруг Африки было очень накладно. Решено было передать этот проект Министерству рыбного хозяйства. И вот головное судно проекта 1234, получившее название «Креветка», стоит у стенки достроечного причала завода «Залив», и я с некоторым волнением смотрю на это маленькое судёнышко, которое станет моим домом. Советские рыболовные суда строились с расчетом многомесячной работы вдали от порта, и поэтому бытовые условия были если не комфортными, то, во всяком случае, сносными. Этот же креветколов планировался для работы в

прибрежных водах, с заходом домой через сутки. Поэтому проектом предусматривалась команда из 11 человек. Капитан имел маленькую каютку, вторая двухместная каюта предназначалась для стармеха со старпомом. Остальные 8 человек команды размещались в одной каюте, которую правильнее было бы назвать кубриком.

Что и говорить, размеры судна меня немного огорчили. Но предстояла необычная работа, и доверие Гребениченко поднимало моё настроение. Когда я вернулся в Клайпеду, был подписан приказ о назначении меня капитаном на КТ «Креветка» (КТ – креветочный траулер, эту аббревиатуру я придумал сам). Началась комплектация экипажа. Кто-то где-то пустил утку, что, мол, поскольку «Креветка» должна по плану заходить каждые три дня в порт, и это приравнивается к заграничной командировке, жёны моряков будут, якобы, жить в Санта-Исабель (Экваториальная Гвинея).

Заграничная командировка – это было волшебное слово в то время, т.к. из этой командировки через рейс привозили обычно новые «Волги» получаемые через «Берёзку». Попасть туда было сложно. Немногие капитаны-промысловики удостоивались такой чести. Но кто сидел на берегу ближе к начальству или чьи жёны были любовницами зама генерального директора по кадрам (старые клайпедские моряки догадываются, о ком я говорю), те были по несколько раз на Кубе, или в представительствах, или в Кувейте.

С комплектацией экипажа на «Креветку» творились чудеса. Поскольку 11 человек – это очень мало, пришлось в штатное расписание вносить, например, такие должности: радист-матрос, Шп/к-матрос и т.д., т.е. совмещать интеллигентную работу радиста с тяжёлой работой матросатральщика. Поначалу я боялся, что мы не найдем желающих. Но, видимо, эта утка о необычном рейсе, о жёнах, которые будут жить в Гвинее как будто чем-то помазала это судёнышко, и на него ринулись желающие, как мухи на мёд. Как правило, капитану дано право подбирать экипаж. Но тут я был отстранён от этого. Каждый отдел направлял специалистов по блату. Хорошо хоть старшего механика

Пашкова Виктора Алексеевича удалось отстоять да старшего тралмастера – Гражвидаса, талантливого молодого человека.

Старпом (хороший человек и специалист, что я могу ещё сказать о нём?) попал на судно потому, что брат его жены занимал в министерстве неплохой пост. 2-й штурман – родственник зама начальника инспекции по безопасности, радист – начальник отдела связи Мазин – еврей и всегда направлял мне в хорошие рейсы только евреев. Они были хорошими специалистами – ничего не скажешь. 3-й штурман – как бывший пограничник, через КГБ. Я сказал начальнику базы об этих чудесах. Виталий Григорьевич умел выслушать людей. «Но если они нормальные специалисты, что ты сделаешь?» – «Выходит, что только капитан на этом судне оказался не по благу». – «Выходит», – ответил этот мудрый человек.

Мы поселились в гостинице «Керчь». 5 специалистов и Саша Браженас – начальник технического отдела, направленный вместе с нами в Керчь как председатель приёмной комиссии. Утром на завтрак ели гречневые блины в гостиничном кафе, потом долго ехали на «Икарусе» (впервые увидел эти вместительные автобусы там) и весь день проводили на судне, выискивая дефекты и изучая механизмы. Дополнительно установили главный магнитный компас, РЛС «Донец», радиостанцию РТ-50 и кое-что из бытового оборудования, как, например, сатуратор. Виктор Алексеевич, стармех, скрупулезно принимал свое заведование и часто доводил сдатчиков до белого каления. Приехал из Сосновской судоверфи коммерческий директор Меламед, еврейчик маленького роста, привёз канистру спирта, и кое-как, с большим трудом, но с ничтожными недоделками и без спирта приёмный акт был подписан 31 марта 1971 г.

На двух машинах с прицепами пришло снабжение из Клайпеды. Судно практически было готово к выходу. Капитан Керченского рыбного порта Николай Иванович, с которым я встретился и обсудил вопрос нашего выхода, не

имел никаких претензий к судну. Но начальник Керченской инспекции безопасности мореплавания Черемных решил, что это судно должно идти в Экваториальную Гвинею только в конвертированном виде и без экипажа на борту. («Конвертирование» – это когда все окна, двери, люки завариваются и судно буксируется).

Но о каком конвертировании может идти речь, когда по регистрационным документам судно может плавать на 200 миль от порта-убежища, плюс на переходе постоянно будет сопровождающее судно. А на борту находится не только техническое снабжение, но и продукты, рассчитанные на 6 месяцев. Мои переговоры с Черемных ничего не дали. В моём дневнике о нём есть запись: «Милиционер, не судоводитель». Подключилась Клайпеда, и я отправился в Севастополь к начальнику бассейновой инспекции Требушному. В его офисе работали почти все отставники из военно-морского флота, люди всегда консервативные и мыслящие по-ефрейторски: «Как бы чего не случилось». Требушной, сам бывший капитан-промысловик с Дальнего Востока, после часовой беседы со мной написал резолюцию: «Разрешить переход с экипажем на борту в сопровождении другого судна».

Такое судно было в Севастополе. ТР «Палана» должен сопровождать нас до Гибралтара, откуда наш СРТМ (капитан В. Кирко) будет следовать с нами до места назначения и будет работать там же.

Прощание с Керчью было трогательным. Никто из моряков не был ангелом, никто не был монахом. Кто-то имел любовь, кто-то – временный приют у гостеприимных керчанок. Но море зовёт, и мы перешли в Севастополь, в Камышовую бухту. Обсудив с капитаном ТР «Палана» план нашего перехода до Гибралтара, мы проложили курс на Босфор и двинулись. Наш большой «брат» «Палана» догонит нас после Дарданелл. Босфор проходили ночью. Эффектно подсвеченный прожекторами Софийский собор, превращённый в мечеть, близко проплыл по правому борту. Много лет спустя, будучи в величествен-

ном кафедральном соборе в Севилье, построенном на месте мечети, я думал о примитивизме человечества, поработившего религиями.

Плавание по проливу Босфора в то время имело одну особенность: часть пролива от Чёрного моря до середины имела правостороннее движение, т.е. нормально установленное во всем мире, а вторая часть, от середины пролива и выхода в Мраморное море, имела левостороннее движение.

В 22.00 мы подошли к середине Босфора. Нужно переходить на левую сторону пролива и на новую путевую карту, т.к. предыдущая охватывала подход к Босфору и до середины пролива. 3-й штурман Петр Сотченко как-то нервно перебирает карты в ящике штурманского стола. «Где карта?» – спрашиваю его. «Сейчас, сейчас, найду». Я вижу, как впереди идущее большое судно изменило курс и перешло на левую сторону. «Где карта? – опять, но уже с тревогой спрашиваю я. Карты нет. Куда она девалась – третий штурман не знает. Единственный ориентир – это карта-схема пролива Босфор, помещенная на странице лоции. Конечно, предварительно делая прокладку, я знал, что глубины здесь неопасны. Но идти по Босфору без карты, ночью, первый раз в жизни – занятие не из приятных. Так и осталось секретом, куда и как исчезла эта карта.

Когда-то давно, будучи старпомом у Романа Домовича Мусуласа, находясь на траверзе Треллеборга, я заметил, что наш курс стал почему-то уходить вправо от линии движения других судов. Предположив, что с нашим компасом (мы не имели гирокомпаса, только магнитный) что-то случилось, я решил на всякий случай держаться поближе к линии других судов, следующих на «ост». Так, держась за другими судами, мы утром подошли к Борихольму и по створу маяков Хаммерен и Хаммероде определили поправку компаса. Ошибка была 30 градусов. Поэтому в Босфоре пришлось применить этот опыт и держаться в кильватере за другими судами. После прохождения пролива вся злость на 3-го помощника исчезла. Я вообще-то не злопамятный.

И обычно прощал ошибки. На них все мы учимся. Не прощал только пьяницам – они народ ненадёжный – и ворами, вроде старшего механика Плоткина и 3-го помощника Дуриндина с СТМ «Бестужево». Первый пытался украсть 150 тонн солянки, второй украл часы «Orient» у 2-го штурмана, но после рейса попался.

После Мраморного моря и пролива Дарданелл встретились с ТР «Палана», приняли буксир и пошли на «поводке» до самого Гибралтара. Без особых приключений.

На выходе из Гибралтарского пролива мы распрощались с «Паланой» и встретились с СРТМ «Бетельгейзе», где капитаном был Володя Кирко. С этого момента образовывалась специальная экспедиция из двух судов для изучения ресурсов в прибрежных водах Республики Экваториальная Гвинея (два года назад это была испанская колония).

На борту СРТМ находился научный сотрудник – аспирант ВНИРПХ, гражданин Ирана Али. Он прекрасно разговаривал по-русски. Также был врач, молодой специалист, только что закончивший Каунасский медицинский институт. Вскоре его неправильный диагноз сыграл трагическую роль в судьбе нашего старшего помощника.

Зашли на Канары. Взяли свежие овощи, и начались тёплые дни в тропической Африке. Прошли наш традиционный район промысла Жебу-Кашеу. Хотели было остановиться для испытания нашей системы – теперь уже не только два трала, но и третий маленький, контрольный. Но получили РДО с берега: скорее, скорее, вас уже ждут в Санта-Исабель, столице Экваториальной Гвинеи.

Санта-Исабель, город-столица, живописно раскинулась на острове Фернандо-По. Остров был открыт в 1474 году португальским мореплавателем, чьим именем он и был назван позже. С 1778 по 1968 год этот остров был испанской колонией вместе с материковой частью Рио Муни, между Камеруном и Габоном.

Первый раз я был на этом острове в 1969 году, как раз во время празднования 1-й годовщины независимости. Тог-

да это был типичный испанский колониальный город с богатыми домами, украшенными узорчатым кафелем. На мысе Африки, недалеко от губернаторского (теперь президентского) дворца стояло много скамеек. Спинки этих скамеек были сделаны из кафельных плиток, на которых рисунки рассказывали всю историю Дон-Кихота Ламанчского. Мы сидели на одной из этих скамеек с Вилорием Дмитришкиным и балдели в прямом смысле от красоты, открывавшейся с этого высокого мыса. Естественная бухта, вдающаяся неглубоко в обрывистый северо-восточный угол острова, служила хорошим местом для порта. Коммерческий причал был расположен в южной части бухты, а в середине её был небольшой пирс для военных судов Испании.

В городе всё ещё было много испанцев, и магазины были полны испанских товаров и продуктов, несмотря на попытку сделать «ночь длинных ножей», когда ретивые националисты пытались вырезать испанцев.

Мы с СРТМ должны были работать в водах Экваториальной Гвинеи по межправительственному соглашению. Но к нашему заходу в Санта-Исабель что-то не было увязано, как это часто случается в верхах, и, простояв три дня, мы получили РДО Гребениченко с приказом приступить к обычной промысловой работе до подписания соглашения. И мы, привычные к нашему рыбацкому труду, вышли на знакомые нам трассы у побережья Нигерии. За последний год здесь появилось много нефтяных платформ. Испытание нового типа судна на промысле началось в дневное время, не спеша. Никто из команды никогда не работал с двубортной системой. Да и некоторые особенности судна, например, траловая лебёдка, работающая от привода, связанного с главным двигателем, требовали навыков.

Поскольку мы работали не в экспериментальном, а уже как в обычном рейсе, то нужно было тралить, тралить, тралить. Днём и ночью. Как разбить 11 человек команды на 2 смены? Многие из моряков, рассчитывавшие в рейсе на

лёгкую жизнь с хорошим заработком, приуныли. Особенно тяжело пришлось Рудик Ширману – радисту-матросу. Он всю жизнь проплавал радистом, физической работы не знал и к нам пришел этаким толстеньким, маленького роста, с порядочным брюшком еврейчиком. А на палубе, во время постановки и выборки трала, когда там только трал-мастер и 2-3 человека, нужно было шевелиться живо. Но как мог живо шевелиться Рудик? Не по лени, а просто без привычки, он не знал, что делать, а если делал что-то, то старался не перенапрячься. И поэтому Гражвидас Микнис, талантливейший трал-мастер, умный и работающий человек часто кричал на бедного Ширмана: «Тащи живее конец, жид пархатый!» И Рудик тащил и ни разу не обиделся за «жида пархатого». Он был хороший человек, мы с ним были дружны.

Как-то в один из спокойных дней (я имею ввиду не погоду – она практически всегда спокойная в Гвинейском заливе; спокойный день для нас – это день без технических проблем) мы стояли на якоре недалеко от нефтяной платформы у побережья Нигерии. После обеда я вышел на бак и присел рядом с радистом. Мы разговорились с ним о наших перспективах попасть в Республику Экваториальная Гвинея. Рудик, как многие евреи, сразу нашёл удобный момент перейти на «ты». Я попросил его рассказать немного о евреях. Что мы знали о них? Только то, что в Союзе все нации их недолюбливали. Между собой русские и литовцы если и говорили о евреях, то, как правило, негативно. На плавбазе «Новая Земля» капитан Бродский, стармех Александров, радист Витя Рощицкий, 2-й штурман Эдик Раздольский были евреями, но мы никогда и словом не заикались об особенностях этой нации. На судне это было табу.

Пал Палыч Сурогин был одно время радистом, когда мы стояли на ремонте в Таллине. Он рассказывал нам массу анекдотов о евреях, порой довольно непочтительных. Это было его право, право еврея. Но никто из них никогда ни словом не обмолвился о традициях, о взаимовыручке (пра-

вильнее сказать – о еврейском благе). Поэтому я и попросил чуть размягчённого обедом и тропическим теплом Рудика Ширмана рассказать о себе.

«Я – обрезанный еврей, – начал он. – Хочешь, покажу мой член? Правда, головка его уже мягкая, как у всех сорокотов», – и он начал расстёгивать ширинку. «Нет, нет! – запротестовал я, – не нужно. Расскажи лучше о своей нации». И он рассказал то, что невозможно прочесть ни в одной книге в СССР.

«Как только еврейский ребёнок перестал садиться на ночной горшок, мама говорит ему: «Сыночек, запомни – ты еврей, ты самый умный, ты самый одарённый, ты избран богом». И это ты слышишь не только от мамы, – продолжал Рудик, – но и от всех окружающих тебя родственников и друзей. Каждый из нас знает, что самый пархатый необразованный еврей по своему интеллекту на голову выше любого профессора-европейца». – «И ты тоже?» – «Нет, – засмеялся Рудик, – я не заражён этой болезнью».

Под «руководством» тралмастера Рудик потерял 15 кг веса и вернулся в Клайпеду стройным парнем. Но это его не радовало, и он долго ещё, даже через год, содрогался от слова «креветка» и избегал встречи с любым из членов команды. Моряки посмеивались: «Два еврея – Мазин и Ширман – попали впросак: впервые за всю историю Базы «Океанрыбфлот» еврей работал матросом».

Мне известно, что потом он бросил море, уехал в Москву, и говорили, что вскоре умер. Царство ему небесное. Он остался в моей памяти хорошим человеком.

Ночные траления всегда были более продуктивными. Мы тралили подолгу, делая два галса на удачном месте. Очень мешало приливо-отливное течение, которое здесь обычно достигало 3 узлов. Мы таскали нашу «бабочку» как по течению, так и против течения, т.к. скорость траления при облове креветки большого значения не имела. Даже при скорости в один узел глупая креветка попадала в трал. Я обычно уходил с мостика после полуночи, спускался в свою «келью» и отдыхал.

...Это случилось около 2 часов ночи. Я проснулся оттого, что судно не двигалось и имело большой крен на левый борт. Быстро натянув шорты, я выскочил на мостик. Картина была не из приятных. Судно лежало на левом борту с креном около 30 градусов, а ваер левого трала струной уходил под корпус судна. Правый трал был выбран. Вокруг судна неслась вода со скоростью 3-4 узла. Левый трал попал на зацеп и стал якорем, а ваер – якорь-цепью. Опасность была в том, что ваер шёл под корпус как раз по миделю, и течение, ударяя в борт судна, накренило его до сверхопасного угла. Судоводители знают, что такое статическая и динамическая остойчивость судна. Динамическая остойчивость, испытываемая при волнении, позволяет судну крениться на большой угол на короткое время и снова выпрямляться. Угол остойчивости судов при динамической остойчивости всегда большой. Но статическая остойчивость не допускает обычно крена более чем 15 градусов. Здесь ситуация была опасной. При таком угле крена в случае обрыва ваера произойдет резкое движение судна на обранный борт, и оно может опрокинуться.

Времени на размышления не было. «Поднять весь экипаж, и чтобы все были в спасательных жилетах. Механику покинуть машинное отделение. Всем быть на открытой палубе!» Гражвидас уже давно был у траловой лебёдки. «Трави ваер», – приказал ему. «Не могу отдать стопор». Дело в том, что эта дурацкая американская лебёдка стопорилась обыкновенной собачкой, упиравшейся в зубья звездочки на валу механизма. Чтобы оттянуть эту собачку, т.е. отдать стопор, нужно было сначала подобрать немного, несколько сантиметров, ваера и отбросить собачку. Но натяжение было такое, что ни о какой подборке ваера не могло быть и речи. Я попытался дать задний ход (передний был опасен из-за возможного попадания троса на винт), надеясь убрать ваер из-под корпуса, пустив его на нос. Но судно было абсолютно неподвижно. Я понимал, что счёт идёт на секунды. Левый борт почти входил в воду. «Гражвидас, руби ваер! Руби, иначе опрокинемся!» Кто-то подал ему зубило и

молоток. Он начал рубить. Я, может быть, единственный понимал всю страшную опасность. Весь экипаж в таких случаях смотрит на капитана, надеясь, что он найдёт выход. Гражвидас рубил. Перерубить стальной восемнадцатимиллиметровый спецтрос не так просто. Я считал удары молотка по зубилу. И вдруг ваер засвистел, летя через блоки, и исчез за бортом. Судно резко накренилось на правый борт, черпнув воды на палубу, затем плавно покачалось с борта на борт и застыло неподвижно. Ваер не был перерублен, просто когда стали бить по тросу, выскочила собачка, и трос под натяжением вылетел с барабана лебёдки, оборвав даже стопорный болт на нём, что нас и спасло. Это была такая сверхпроверка остойчивости судна, которую в искусственных условиях Гипрорыбфлот никогда не делал и не сделает. Все ещё ощущая внутреннюю дрожь от пережитого, я понял, что я – капитан, родившийся в рубашке*.

В 1997 году английский траулер «Margaretha Maria» утонул с четырьмя членами экипажа при подобной ситуации – один из тралов заилился, судно получило большой статический крен и опрокинулось в считанные секунды.

Я написал большое письмо о случившемся капитану Керченского рыбпорта и поблагодарил его за поддержку меня в вопросе остойчивости «Креветки». Как хорошо, что мы помним людей, сделавших нам что-то доброе, и как хорошо, что мы забываем или стараемся выбросить из памяти людей непорядочных.

В мае, ровно через месяц после выхода из Керчи, у старшего помощника появилась признаки венерической болезни. Он показал мне опухший с сыпью член, и мы тут же ошвартовались к нашему флагману. Судовой врач, осмотрев больного, сказал: «Нет никакого сомнения, это сифилис. 100 %». Бедный старпом побледнел. Мы не стали говорить об этом на судне. Объявили, что он сильно болен, не может нести вахту. Он сам попросил отдельную посуду для

* Когда книга готовилась к печати, пришла скорбная весть из Клайпеды: умер Гражвидас Микнис.

еды. Я старался успокоить его, как мог. Мол, сейчас есть современное лекарства, вылечат без проблем. Мы работали с ним совсем немного. Порой я бывал строговат. Но здесь мы разговорились, и он поведал, что за неделю до отхода имел случайную связь. Но больше всего переживал оттого, что после этого он спал с хорошей женщиной, с которой поддерживал тёплые отношения долгое время. Эта женщина имеет двух детей. Эта деталь показала, что он хороший человек. Плохой человек не станет переживать из-за того, что сделал нехорошо другим.

Может быть, экипаж догадывался об опасной болезни старпома. На берег была оправлена шифровка с пометкой «совершенно секретно». Но, как выяснилось позже, уже на второй день вся Клайпеда гудела: «На «Креветке» сифилис». Эта болезнь требует быстрого лечения, и мы с нашим флагманом Володей Кирко делали всё, чтобы отправить больного домой самолётом. Специально зашли в Санта-Исабель и просили посольство организовать отправку. Кто-то что-то пытался сделать, но ничего не получилось. Пришла РДО с берега: «Отправить больного в Союз на ТР «Плайя Хирон», выходящим на днях из Дуалы (Камерун) и следующей в ЦВА». Мы тепло распрощались со старпомом, подарили кое-что на дорогу и пересадили его на транспорт. Капитан Валавичюс, редко улыбающийся человек, на мою просьбу создать хорошие условия для пассажира, пробурчал: «Не велика персона, доставим как-нибудь. Отходите от борта скорее». До конца рейса мы не знали, как он добрался до дома. Спрашивать по радио начальство при такой болезни было как-то неудобно. Но я думал, что теперь бедному старпому дорога в море закрыта.

Прилетаем домой в Клайпеду после рейса. На второй день в коридоре управления я вдруг сталкиваюсь с улыбающимся старпомом. Больные люди так не улыбаются. «Что, как?» И он рассказал. Во-первых добирался до дому на перекладных больше месяца. Во-вторых, он здоров. Это был не сифилис, а какое-то странное воспаление почек, ко-

торое дает побочный эффект на половой член. И это выглядит как сифилис. Ещё до прихода в Клайпеду болезнь исчезла. Но чего это стоило бедному человеку! Ведь он был чуть ли не на грани самоубийства. Из-за ошибки доктора. Доктора-коновала, как называют иногда на флоте таких судовых врачей. Не знаю, как выслушивала всю эту историю его семья. Никогда не интересовался, потому что семейные драмы у моряков случались и случаются часто. Но старпом был мудрым человеком. Вскоре он стал капитаном, хорошим капитаном. Надеюсь, что и сейчас он продолжает плавать.

...В конце концов межправительственное соглашение было подписано.

После окончания рейса мы зашли в Дакар на ремонт. Около недели ждали отправки экипажа в Москву самолётом. За это время подружились с испанцами со стоящего рядом траулера. С трудом, но я уже мог немножко общаться по-испански. Однажды капитан-испанец пригласил меня к себе. Мы сидели за столом в просторной рубке, что-то выпивали, чем-то лёгким закусывали и вели профессиональный разговор. Затем я спросил, сколько получает у них матрос и сколько капитан. Узнав, что разница составляет 10 раз, я был страшно удивлён. «Но я ведь учился, я платил за мою учёбу, а они – матросы – просто безграмотные». Он, в свою очередь, был удивлён, когда узнал, что советский капитан получает только в полтора раза больше матроса. Но это нормально. Ведь судно не может работать не только без капитана, но и без матроса. Должна быть социальная справедливость. Матрос, как и капитан, имеет семью, которая хочет кушать так же, как и семья капитана. Я уже тогда был совершенно уверен, без всякой партийной пропаганды, что будущее человечества за коммунизмом, а не за капитализмом, фашизмом, сионизмом, когда воры, нечестные люди безжалостно обкрадывают людей, когда смотрят на простых людей, как на рабов, которые должны работать на них.

Второй раз, когда я был на борту этого испанца, там был хозяин судна – старик лет 70. Узнав, что я «руссо», он вдруг сказал: «Матка, яйца, млеко» – точно так, как говорили немецкие захватчики. И вправду, он воевал в «Голубой дивизии» – дивизии фашистской Испании, которая была отправлена на фронт и расквартирована в Псковской области. Русская зима для теплолюбивых испанцев оказалась испытанием более тяжёлым, чем фронт, и через несколько месяцев эти воины убрались восвояси из России. И вот этот старик сейчас пытался вспомнить, как он забирал у русских женщин яйца, молоко. Я спросил его: «Вы фалангист?» («фаланга» – испанская фашистская организация). И он ответил: «Да. Франко – буэно, Гитлер – буэно», а «буэно» по-испански – «хорошо». После этого встречаться с ним я уже не хотел.

* * *

Следующим рейсом в Экваториальную Гвинею направлялась экспедиция из трёх судов СРТМК – капитан Мордусевич Владимир Петрович, СРТ – капитан Малешок и «Креветка». Я был флагманом экспедиции, находясь на самом маленьком судне. Это было нарушением всех флотских традиций, но это было.

В Санта-Исабель к моменту нашего прибытия обстановка изменилась в лучшую сторону. Во-первых, советский посол был другой – Казанский Аркадий Николаевич. Его жена Нонна Васильевна изменила атмосферу в советской колонии. Консулом работал Семикашев Владимир Петрович, жену его звали Галей. Появилось много наших офицеров, обучающих местную армию. Президентский самолет АН-24 обслуживал экипаж из Львова.

На второй день мы с Володей Семикашевым обсудили наши планы, поскольку представительство МРХ здесь ещё не было и чётких инструкций получить было не от кого. Но мы имели выдержку из Межправительственного соглашения, где говорилось: «Направить три судна для обследования и изучения прибрежных вод в экономической зоне Рес-

публики Экваториальная Гвинея». Конечно, для этой цели было бы неплохо иметь на борту ихтиолога. Но мы «научников» не имели. Никаких данных о прибрежном шельфе этой страны не было, т.к. никто, даже капитан Мозолевский, который работал многие годы на поисковом судне креветочной экспедиции, не проверял тот небольшой участок прибрежных вод, который расположен между Камеруном и Габоном. Нам предстояло быть пионерами в этом. Но в рейсовом задании нам забили прежде всего добычу креветки. И заработок моряков будет зависеть в основном от того, сколько мы выловим и заморозим креветки. А новый, неразведанный район всегда чреват опасностями, т.к. грунт может быть скалистым, а это значит, что будут зацепы и потери тралов.

Мы с Володей Семикашевым подготовили проект документа, который давал нам право работать в терводах. В приемной министра сельского хозяйства нам не пришлось долго ждать. Нас принял министр. Я объяснил, как мы собираемся обследовать и определять запасы рыбы и морепродуктов, и тут же получил документ.

С капитаном СРТ мы внимательно изучили карты острова Фернандо-По и провинции Рио-Муни. Остров был вулканического происхождения. Вершина вулкана достигала высоты 2000 м. И, естественно, прибрежного шельфа, на котором водится рыба, не было. Глубины обрывались круто к берегу, и только с западной части, там, где река Тибурон впадает в море, глубины были пологими. Но этот участок был слишком мал для какого-нибудь промысла. Поэтому мы решили идти к материковой части и начать промер глубин. Северная часть на границе с Камеруном, там, где впадает река Нтом, давала некоторые надежды. Мы подыскали небольшую площадку, поставили контрольный трал, и через 20 минут траления попало несколько креветок. Но главное, мы убедились, что грунт здесь илистый. К сожалению, к югу от устья этой реки эхолот начал показывать каменистый грунт, траление на котором невозможно. Мы сделали эхолотную съёмку этой части, приближа-

По морям, по волнам

 83
ясь к берегу на безопасное расстояние до глубин 7 метров. И везде эхолот показывал камни и скалы.

Затем мы спустились к средней части этой провинции около устья реки Бенито. Здесь, к югу от селения Бата, шло строительство порта. Французы строили причал-эстакаду на сваях, чтобы зыбь и волны не могли его разрушить. Зная, что выносы речного ила должны покрыть каменистый грунт, мы нашли подходящий район для промысла. Но это был очень маленький район, идущий вдоль береговой черты на 3,5 мили к S от реки Бенито. И мы вдвоем с СРТ начали работу. Мы имели только креветочные тралы, но для нашей задачи – определить наличие рыбы в терводах – этого было достаточно. Поэтому с первых тралений мы тщательно осматривали весь улов, сортировали рыбу по породам, измеряли её длину, вес, и я заносил это в спецжурнал. После трёх дней проверки этого района в дневное и ночное время стало ясно, что здесь нет и не может быть промысловых запасов рыбы. Но креветка попадалась порой неплохо, особенно когда в период дождей река Муни несла мутный ил из глубинных джунглей. В дневное время уловы практически отсутствовали, и мы прекратили траления днём, отстайваясь на якорь, и только с наступлением сумерек ставили трал.

Как-то недалеко от нашего района я рассмотрел в бинокль среди деревьев хижину, и поняв, что здесь есть деревня, однажды спустился южнее и отдал якорь в 5 кабельтовых от берега. Мы только что закончили траление. На палубе еще лежал улов – небольшое количество мелкой рыбёшки и огромный двухметровый скат. Рыбмастер собирался выбросить это за борт после отработки креветки. Став на якорь вблизи берега, мы увидели много хижин. На берегу появились люди, спустили пирогу на воду, и через 15 минут она стояла у нашего борта.

Трое африканцев, один из которых был взрослым, а двое – мальчики лет по 10–12, попросились подняться на борт. Мы дружески улыбались друг другу, кто-то из наших моряков вынес им попить воды. В это время рыбмастер

решил очистить палубу от огромного ската. Захватил его стропом за рот, на шкентеле поднял над палубой и стал раскачивать, чтобы сбросить за борт. Старший африканец поняв это, вдруг закричал и стал что-то говорить, показывая на ската. Мы поняли, что он просит отдать рыбу ему. Рыбмастер спустил это чудище снова на палубу. Советские рыбаки почему-то считали, что скаты – несъедобная рыба. Их, правда, и в тралы в разных районах океана попадает не так уж много. Никогда их не морозили и не ели. Только через много лет, живя в Англии, я видел в магазинах и в ресторанах дорогую рыбу-скат. Конечно, не такого большого, как на нашей палубе. Мы сказали гостям, что они могут его забрать. Радость была неопишная. Но как положить такую большую рыбу в маленькую пирогу? Рыбмастер принёс топор, и началась разделка ската. Впервые я увидел белое мясо этой рыбы. Куски ската смотрелись довольно аппетитно. Наш кок Яша Вишняков промолвил: «Ну как можно есть такую гадость?» и даже сплюнул. Мы помогли спустить в пирогу «белую говядину», наши визитеры, счастливо улыбаясь, взялись за вёсла, и пирога быстро заскользила по спокойному морю к деревне. Через час вдруг пирога возвращается. Только уже с двумя мальчиками. Они подают нам ведро земляных орехов, ведро красных маленьких помидоров и ещё что-то вроде красного перца. Мы удивились: «Зачем? Мы вам отдали этого ската просто так». Но они настойчиво просили взять их подарок, только вернуть вёдра. Я чувствовал некоторое неудобство, будто делаем сознательную сделку. Но мы согласились взять орехи и томаты. И после этого очень часто отдавали нашим новым друзьям рыбу, которую не могли морозить. А сами отъедались земляными орехами. Кок обычно поджаривал их и выносил на палубу вечером, когда свободные от вахты моряки смотрели фильм. Кто-то потом говорил: «Пальцы устали чистить орехи». Но было вкусно.

Однажды я попросил ребят свозить меня в их деревню. Они сказали, что завтра придут на большой пироге (кана-

ке, как они называли свою лодку). И точно, пришла пирога с подвесным мотором. Я взял с собой рефмеханика. До этого мне никогда не доводилось видеть настоящую африканскую деревню. «Золотая деревня» в Дакаре – это для туристов. И вот мы шагаем среди красивых аккуратных хижин. Дорожки все усыпаны белым песком. Я ожидал, что деревня будет грязноватая, но был поражен необычной чистотой. Нас встретил староста. Показал нам дом вроде сельского совета. Несколько собак спокойно бродили по деревне. Никаких животных – ни коз, ни свиней – не видели.

В районе реки Муни мы работали 2 недели. Были детально обследованы все глубины. В докладе Министерству сельского хозяйства и рыболовства я написал, что в этот период года в этом районе концентрация рыбы очень разряженная, и промысел можно вести только с пирог. Креветка облавливается. Уловы достигали 300 кг в сутки.

Настало время перейти в южный район на границе с Габоном. Река Кого, разделяющая две страны, примерно 5 месяцев в году судоходна. Испанские суда заходили сюда за деревом.

Проведя эхолотную съемку вблизи острова Кориско, мы нашли только две маленькие площадки длиной около одной мили и несколько дней проводили контрольное траление для нашей программы. Ситуация была аналогична той, что была у реки Муни. Вести промысел с судов в этом районе было невозможно. Составив промысловую карту и подготовив описание южного района, мы выполнили первую часть программы. Перед снятием в Санта-Исабель мы решили разведать судоходную часть реки Кого. Надлежащих карт этого района с масштабом 1:50000 м у нас не было, поэтому, подсмотрев однажды заход испанского лесовоза в реку, мы решили зайти на рейд порта без карты.

Городок Кого раскинулся на живописном мысе, треугольником вписывающимся в месте слияния реки с притоком. Белые в испанском стиле дома красочно выделялись среди южной зелени, спускаясь с верхушки мыса, и казалось, что здесь должен быть только рай, что жизнь здесь

должна быть такой же красивой, как красив этот уголок. Наше прибытие на рейд Кого было сенсацией для местных властей. Мы не рискнули приблизиться к небольшому причалу и отдали якорь. Небольшой буксирный катер подошел к нам с довольно большой делегацией. Здесь были полицейские, военные и даже один в военно-морской форме. Увидев советский флаг, они дружелюбно приветствовали нас. Я показал им документ, выданный правительством, объяснил причину захода в Кого. Они сказали, что здесь, в этом городе, живёт сестра президента, и она была бы рада встретиться с нами. На их катере я с несколькими моряками отправился к пустынному причалу. Президент Масиас Нгуема считал себя другом Советского Союза, и, естественно, все знали об этом. Мы были, возможно, первыми советскими людьми в Кого. Нас повели по улице, показали центр города, затем мэр Кого пригласил нас в открытое кафе, где подали лёгкие напитки (я чувствовал себя не очень ловко оттого, что не мог угостить их всех). Мы не смогли хорошо объясняться, так как мой испанский был на уровне школьной отметки «2», но тем не менее, когда я поднял стакан с кока-колой и сказал «Por Amistad» («За дружбу»), все зааплодировали. Сестру президента мы встретили на улице недалеко от её дома. Она шла в сопровождении трёх женщин. Мэр сказал ей что-то на языке фангу, и она, протянув руку, сказала по-испански: «Добро пожаловать». Мы объяснили ей, что мы делаем в этом районе. «Наши земли и воды богатые, – сказала она. – Помогите освоить их после испанских колонизаторов. Президент надеется с помощью Советского Союза сделать страну процветающей».

Район острова Кориско имеет скалистый грунт, и, несмотря на близкую реку, выносящую ил, мы так и не нашли подходящих площадок для нормальной работы. Составив планшет района и описание рыб, попадавших в наш трал, мы вернулись на прежнее место. И здесь случилось несчастье с нашей траловой лебёдкой. Как я говорил ранее, это была американская лебёдка, очень простая, с механическим приводом (цепь Галля) от главного двигателя.

Возможно, простота и дешевизна этой лебёдки соблазнили кувейтского судовладельца установить её, а не советскую с электромотором. Но качество некоторых деталей этой лебёдки оказалось абсолютно пропорциональным её стоимости. При выборке тралов полетели 2 зубца главной шестерёнки. Кое-как подняв на борт тралы, мы оказались неработоспособны. И ко всему прочему, если мы уходили из района промысла, СРТ не мог работать тоже, т.к. выловленную им креветку он каждое утро передавал нам для заморозки.

Используя вынужденное бездействие, мы зашли в порт Дуала, чтобы выяснить возможность ремонта лебёдки и закупить продукты для СРТ и советской колонии в Санта-Исабель.

В своё время я уже бывал в этом порту, расположенном в реке Камерун. Заход сюда в период дождей возможен только в дневное время и лучше после малой воды. Во время отлива сильное течение несёт по реке много деревьев и прочего мусора. Один раз я был даже свидетелем того, как на фарватере, который я знал хорошо, вдруг появился зелёный-зелёный островок с пальмой. Приблизившись к нему, мы увидели, что этот остров медленно движется по реке. Значит, в верховьях реки прошли большие дожди, и река подмыла часть берега, оторвав его от суши. Берега рек, заросшие богатой африканской растительностью, образуются из почвы, насквозь захваченной корневой системой деревьев, кустарников и трав. И такие оторванные куски берега плывут по рекам Африки, удивляя и восхищая судоводителей, но в то же время представляя серьёзную опасность для навигации.

Причальная линия Дуалы находится на левом берегу реки. Мы ошвартовались у западной части порта. Лоцман-француз, покидая борт, сказал, что в дальнейшем нам не нужно вызывать лоцмана, можем заходить и швартоваться самостоятельно, но восточнее, где стоят местные рыболовные суда и военные катера. Я стоял на мостике в ожидании агента и рассматривал порт.

Впереди и позади нас были ошвартованы большие сухогрузы: один француз из Дюнкерка, флаг второго не был виден. По причалу, не спеша, шли два жандарма в бежевой униформе. Поравнявшись с нашим судном, они остановились, сделали какую-то пометку и снова прогулочной походкой пошли вдоль причала. Но метров через 50 остановились и уставились на камерунский флаг, развевающийся на нашей мачте (при заходе в порт каждое иностранное судно поднимает на фор-мачте флаг страны пребывания). Я видел, как они что-то живо обсуждали. Поскольку они смотрели на флаг, это могло быть связано только с ним. Жандармы быстро пошли по причалу. «Что-то не так», – подумал я и стал смотреть тоже на камерунский флаг, изготовленный перед заходом боцманом. Мы не всегда могли получить в Клайпеде все флаги иностранных государств, в порты которых мы заходили, и поэтому выходили из положения сами. Боцман находил кусок прочного брезента, рисовал цветными красками нужную символику, и флаг был готов. Так делали многие суда, работающие в Мавритании, только там использовали часто не ткань, а просто кусок фанеры, поскольку мавританский флаг суда, работающие в зоне, должны были нести круглосуточно. Никакая ткань не выдержит. Перед заходом в Дуалу мы нашли флаг Камеруна в справочнике по военно-морским флотам, и боцман мастерски разделил полотнище на равные – зелёную, красную и жёлтую вертикальные части, нарисовал через трафарет в левом верхнем углу жёлтую пятиконечную звезду. За время перехода по реке флаг прополоскался на ветру, приобрёл гибкость и почти ничем не отличался от стандартного, фабричного. Но чем заинтересовал наш флаг жандармов? Я взял бинокль и стал рассматривать камерунский флаг, поднятый на французе. Всё, как у нас: сине-красно-жёлтый. И вдруг я увидел, что на их флаге две звезды, а на нашем одна. Мысль сработала быстро. Я вспомнил, что год назад здесь закончилась одна из гражданских войн, и после перемирия с восточной частью страны была образована конфедерация, и они добавили на свой флаг ещё

По морям, по волнам

 89

одну звезду. Теперь две звезды символизировали две части страны, объединившихся в конфедерацию. Старый справочник, откуда мы скопировали однозвёздный флаг, не корректировался, и у нас могли сейчас случиться серьёзные неприятности. Прекрасно зная нравы африканских жандармов, радующихся всякий раз, обнаружив какое-нибудь нарушение и готовых сорвать приличный штраф, идущий, как правило, в их карман, я понял, что тут нам могут приписать такую политику, что мы рады не будем. Поэтому я немедленно дал команду: «Боцман, срочно спустить флаг и пририсовать вторую звезду». Через пять минут на мачте полоскался камерунский флаг с двумя звездами. А через 10 минут около нашего борта остановился джип с четырьмя жандармами, один из которых держал короткоствольный автомат типа израильского «УЗИ». Они вышли из машины и направились к нашему трапу. Один из них был как раз из числа тех двух, что рассматривали флаг накануне. Служители порядка приостановились, и «знакомый» жандарм что-то сказал, показывая рукой на флаг. Мы со старпомом и боцманом стояли на мостике и с напряжением следили за разворачивающимся спектаклем. И вдруг жандармы захохотали, заговорили, видимо, предлагая своему товарищу купить очки, если не может отличить две звезды от одной. И, немножко разгневанные от разочарования, они уехали. Я хлопнул боцмана по спине: «Видишь, как важно вести с мостика хорошее наблюдение за окружающей обстановкой. Это одно из золотых правил судоводителя».

В Дуале, в рыбной гавани, я обнаружил несколько судов-креветколовов. На причале было офисное здание, и я зашел туда. Владельцем судов является французская компания. Правда, сейчас суда стоят на отстое некоторое время, т.к. промобстановка неважная. Менеджер компании – молодой француз моих лет – выслушал меня, затем мы поехали к нам на судно. Он осмотрел лебёдку, шестерню и сказал, что на некоторых из его судов стоят точно такие же лебёдки и что они имеют даже одну запасную шестерню. Я обрадовался, представляя, как мы купим у них эту шес-

терню. Но он вернул меня к действительности. Шестерня у этих лебёдок – слабое звено, и они уже имели случаи их поломки. Поэтому продать единственную не могут. И добавил: «Но мы можем заказать для вас из Америки». Я сообщил об этом в Клайпеду Гребениченко и получил ответ: «Ждать ответа из Америки».

Стоянка в Дуале намечалась несколько дней. С французом мы нашли взаимопонимание и обоюдные симпатии. Он показал мне их креветководы, а я пригласил его с женой на русский обед. Кока попросил: «Придумай что-нибудь экстравагантное, но чтобы русский борщ был обязательно». Кажется, у нас было мясо морской черепахи (иногда они попадали в трал), и наш кок блеснул своим искусством так, что мои гости были очень довольны. Жена менеджера, молодая женщина-американка, говорила немного по-русски и пригласила меня на типично американский обед. Обед проходил у них на вилле, и самым типичным американским блюдом оказался бифштекс с кровью, т.е. кусок сочного говяжьего мяса, чуть поджаренный сверху, а внутри абсолютно сырой. Не могу сказать, что я был в восторге, но ел, запивая красным вином, и хвалил. Новые знакомые оказались молодожёнами. Очень приятные люди, очень дружелюбные. Пользуясь их гостеприимством, я расспросил о районе промысла и уловах. Выяснил, что их суда работают в терводах Камеруна, богатых креветкой. («Камерун», кстати, переводится, как «креветка»).

Пришёл ответ из Америки. Отливка, обработка, пересылка самолётом из США в Камерун стоит 8 тысяч USD. Я знал, что сумма будет приличной, но не ожидал такой. Гребениченко не разрешит за кусок чугуна, который можно отлить на опытном судоремзаводе, столько заплатить. Как я и предполагал, радиограмма гласила: «Будем искать возможность. Ждите». Мы покинули Дуалу и пришли в Санта-Исабель, где нас ждало с нетерпением всё советское население. Каждый заход нашего судна в столицу был праздником для советской колонии. Мы привозили не только заказанные продукты из Дуалы, но и подарки в виде мороже-

ной рыбы. Плюс для молодых офицеров, которые не все были с жёнами, встреча с моряками была всегда маленькой отдушиной в их монотонной жизни. Они с удовольствием могли выпить с нами, поговорить и отвести душу после относительно строгого режима для советских граждан. В дальнейшем мы заходили сюда очень часто, чуть ли не каждую неделю, и стали неотъемлемой частью советской колонии. Жена посла, Нонна Васильевна, красивая и умная женщина, часто была нашей гостьей. Судовой пёс Федя знал всех посольских (советских) людей. Он был хорошим вахтенным у трапа. Всех белокожих людей, входивших на борт, Федя встречал, помахивая хвостом. Но стоило кому-либо африканцу приблизиться к трапу, Федя издавал такое недружелюбное рычание, что никто не осмеливался зайти на борт. Ночью наш Федя обычно пропадал на берегу – у местных сучек, как шутили моряки. Однажды нам пришлось рано утром срочно выйти в море. Федя еще был в «увольнении», и мы ушли без него. Вернувшись через неделю, мы нашли нашего Федю в посольстве. Он там неплохо прижился. Раньше наш пёс никогда не был на территории посольства. Но когда, вернувшись из «гулянки», Федя не обнаружил своего судна, он нашёл каким-то своим собачьим чутьём дорогу к посольству и, подгадав момент, когда дверь открылась, проскочил в сад, где его и узнал комендант. Потом, на вечере, организованном в честь нашего экипажа, посол пошутил: «Даже собака, воспитанная советскими моряками, нашла дорогу к нашему посольству».

Наиболее тёплые отношения у меня сложились с консулом Владимиром Петровичем Семикашевым и его женой Галей, кубанской казачкой. Они имели двоих детей – Наташу и Диму. Владимир Петрович – человек необычный тем, что, будучи профессиональным дипломатом, сохранил человечность и честность. Не секрет, что в Министерстве иностранных дел всегда было засилье евреев. Посол Аркадий Николаевич Казанский – человек в общем-то неплохой, был одним из них. Мне за мою долгую капитанскую жизнь при-

шлось часто сталкиваться с нашими дипломатами, и многие из них честно и добросовестно выполняли свою благородную миссию. Но в силу специфичности профессии, которая требовала от этих людей изворотливости и лжи (эти два компонента и составляют суть дипломатии), порой они перерождались. Неслучайно в советское время были так часты случаи предательства – вербовки ЦРУ наших дипломатов. Да и сионист Яковлев, который был много лет послом в Канаде, а потом при Горбачеве секретарем ЦК КПСС по идеологии, является живым примером иудейской души многих наших дипломатов. В общем-то, говоря откровенно, большинство наших людей, работающих за границей, были людьми скользкими, старающимися любым путем попасть сюда, поскольку это сулило хорошую безбедную жизнь, привилегии. Поэтому, видя насквозь этих лицемерных людей, я никогда ни с одним из них не чувствовал хорошего душевного контакта. Но Володя Семикашев и его Галя были людьми как бы с другой планеты. Он был честным человеком, не думающим денно и нощно, как сделать карьеру, как выбиться в ранг Чрезвычайного и Полномочного Посла. И это позволяло ему и его Гале быть самими собой, искренними, доброжелательными, справедливыми и человечными. Они не подхалимчивали посольской семье, а сохраняли независимость, имели собственное суждение о людях и не боялись порой сказать это прямо в глаза, что, конечно, кое-кому не нравилось. Я помню случай, когда президент Нгуемо подарил посольству (не послу), т.е. СССР, дорогой слоновий бивень, украшенный изумительной резьбой. Такой бивень на аукционе стоит десятки тысяч долларов. Аркадий Николаевич, посол, вскоре, пользуясь удобным случаем, присвоил этот подарок и отправил с оказией домой в Москву. Володя Семикашев, будучи секретарем парторганизации посольства, не побоялся громко сказать об этом, и, кажется, этот подарок был возвращен государству. Поэтому я дорожил дружбой с этой необычной семьей и позже бывал у них в Москве в скромной кооперативной квартире. Знаю, что Володя перед раз-

валом СССР был генеральным консулом в Гданьске. Галя часто приходила к нам со своей чёрной обезьянкой «blanko pariz». Эта порода обезьян очень красивая, но кто-то говорил, что президент Экваториальной Гвинеи очень любит мясо этой обезьяны. Дети Семикашевых – Дима, около четырех лет, и Наташа, чуть постарше, – любили играть с нашим судовым псом Федей. Однажды Слава Лабекин, старший помощник и мой друг, подарил Диме маленькую обезьянку, которую называли Чудиком. Она жила в доме у них долго. Позже в Москве Володя рассказал историю о Чудике и Диме.

Перед возвращением в Союз они решили выпустить своего Чудика в лес. Но поскольку Дима был очень привязан к своему другу, Володя вечером, когда дети спали, завернул Чудика в старую Димину майку и отвёз в лес, а майку бросил под куст. Два дня Дима рыдал. Володя с Галей пытались убедить Диму в том, что Чудик решил жить в лесу и убежал туда. Дима говорит папе: «Поехали искать его». Пришлось ехать. Приехали они на то место, где Володя выпустил обезьянку, и вдруг Дима заметил свою майку на земле: «Папа, смотри, он стащил даже мою майку, он ворюшка». Володя, рассказывая об этом, смеялся: «Майка спасла меня». После этого Дима поверил и успокоился.

Нашим агентом в Санта-Исабель был мой друг Хесус. Когда в 1979 году я первый раз зашёл на танкере «Медвегалис» в этот порт, Хесус был шофёром директора-испанца. Потихоньку набравшись опыта, он заменил уехавшего домой испанца. Обзавёлся женщиной (не женой) и несколькими детьми. Но он ни разу не показал мне свою пассию, хотя я был у него дома много раз. Каждый наш заход я привозил ему специально приготовленную рыбу. Он всегда стеснялся принимать такой подарок и, смущаясь, говорил: «Ну хорошо, это для детей».

Выслушав меня и рассмотрев шестерню лебедки, Хесус привёл на борт одного мулата, которого уважительно называл мастером. Этот мастер (как потом оказалось, высококлассный слесарь) сказал, что сможет отремонтиро-

вать шестерню. На место двух выкрошившихся зубьев он поставит изготовленный вручную стальной сегмент, который будет держаться в зазорах, плюс болты. Узнав число оборотов этой шестерни (они были невысоки), он сказал, что гарантирует работу после ремонта в течение года. «Сколько это будет стоить?» – «150 американских долларов и сто килограммов рыбы». Я был несказанно рад и немедленно согласился. Даже не дожидаясь получения «добро» от судовладельца, механики отвезли шестерню в мастерскую, и «сеньор Роберто», как его называли местные жители, через четыре дня филигранной работы вернул нам шестерню с двумя новыми зубьями. Стармех тщательно осмотрел крепление этого сегмента на ободке шестерни и удовлетворенно хмыкнул: «Должно держать». После часового испытания без нагрузки и с нагрузкой чугунная деталь была принята. Вечером мы отвезли мастеру (а он действительно заслуживал титула «мастер») четыре короба рыбы и деньги и к обоюдному удовольствию пожали друг другу руки. С этой шестернёй КТ «Креветка» работала два рейса, и только позже в Клайпеде была изготовлена и установлена новая.

После выхода из Санта-Исабель мы опять приступили к интенсивному промыслу креветки. Работа была не такая уж тяжёлая, т.к. в дневное время мы обычно стояли на якоре. Обезглавленная креветка упаковывалась в картонные коробки высокого качества (на экспорт) и замораживалась в плиточной морозилке, затем складировалась в трюме. Горловину трюма мы открывали в редких случаях, только при выгрузках. Обычно весь улов с двух судов, нашего и СРТ, рыбмастер Миша Лосев после заморозки подавал в трюм через вертикальный лаз размером 70x70 см, расположенный в переборке между морозильным отделением и трюмом. Морозильное отделение находилось ниже главной палубы, и попасть туда можно было через вертикальный узкий люк. Однажды днём, когда основная часть команды отдыхала, Миша на минутку заскочил в трюм взять картонку. Он был одет только в шорты, без рубашки.

Когда влез через лаз в трюм и прикрыл за собой дверцу лаза, защёлка на двери снаружи, которую он не повернул на 180 градусов, упала и зафиксировала дверь. Температура в трюме всегда поддерживалась низкая, -37 градусов. Миша взял коробку, хотел выйти, но дверь оказалась закрытой. Во всех рефрижераторных трюмах установлен тумблер аварийной сигнализации, после включения которого на мостик подавались звуковой и световой сигналы: «Человек в трюме». Миша, чуть растерявшись, стал быстро включать-выключать этот тумблер. На мостике на долю секунду зажглась красная лампочка и звякнул еле слышно звонок, но вахтенный штурман не услышал. Из-за быстрого включения-выключения перегорел предохранитель. Поняв через несколько минут, что сигнал не сработал, Миша в одних шортах и сандалиях на босу ногу осознал, что оказался пленником 37-градусного мороза. Он понимал, что его хватятся скоро. Но когда это «скоро» будет? Никто из команды ведь не знал, что он пошёл в трюм. Когда хватятся, он будет замороженной тушкой. Чувствуя, что мороз пробирает его до костей и дело может кончиться плачевно, Миша начал перевалку 30-килограммовых коробов с мороженой креветкой из одного борта на другой. Я пишу это со слов Миши. Работать пришлось быстро. Малейшее замедление темпа отзывалось покалыванием под кожей. На его счастье, через 40 минут после случившегося в морозильное отделение за чем-то спустился «дед» и услышал стук в трюме. Стук бросаемых коробов. Кстати, освещение в трюме было. Он открыл лаз, чтобы посмотреть, что происходит, и вдруг оттуда показалась запорошенная инеем голова и грудь рыбмастера. Стармех отшатнулся, испуганный, не узнавая, кто это. А Миша выскочил на палубу и – в мою каюту. Я увидел его белую голову, брови и с первых его слов понял, что случилось. Быстро выхватил из рундука бутылку «Старки», налил 200 граммов: «Пей». Миша одним духом всё осушил. «Пойду оденусь». Через три минуты он появился в рубашке, брюках: «Пётр Демьянович, еще стаканчик». Я налил и посоветовал: «Иди на палубу, поешь

горячего». Когда через 10–15 минут Миша зашёл ко мне уже с румянцем на щеках и с широкой, чуть хмельной улыбкой и попросил налить ещё, я сказал: «Будешь жить, но на этот раз обойдёшься ста граммами». Миша Лосев был очень крепкий мужик, коренастый, крепко сбитый. Хорошо поспав, он вечером, как ни в чём ни бывало, вышел на смену. Ни насморка, ни чиха. Но, видимо, он пережил в трюме тяжёлые минуты. Поэтому и не любил вспоминать эту историю. Даже когда через 20 лет я встретил его случайно у проходной ЦБК, всё такого же цветущего русского мужика, и начал вспоминать этот эпизод, то почувствовал, что для него это воспоминание чем-то неприятно.

Прибыло в Санта-Исабель третье судно нашей экспедиции – СРТМК под управлением капитана Мордусевича Владимира Петровича. Это произошло как раз в то время, когда из-за обильных дождей многие жители острова оказались без пищи. Кто-то из нашего министерства передал в посольство информацию о том, что на борту этого судна 300 т рыбы, которую советское правительство передает безвозмездно жителям пострадавших районов. На самом деле судно шло абсолютно пустое. Никто не информировал меня об этом. Хорошо, что мы зашли для встречи СРТМК. Как только он ошвартовался, сюда прибыли высокие чины из министерства принять рыбу, которой не было и в помине. Вместе с ними, славабогу, пришёл консул. Ситуация оказалась не совсем приятной, т.к. все ждали рыбу. Чтобы как-то смягчить неприятную ситуацию, обсудив с капитаном Мордусевичем его возможности, мы решили оправить судно скорее на промысел, чтобы побыстрее набрать груз рыбы и привезти сюда. В водах Экваториальной Гвинеи делать ему было нечего, ближайший промысловый район был на 10-м градусе южной широты, куда он и отправился. Вернулся он не так быстро, но с рыбой. К тому времени обстановка в районе Лубо улучшилась, но рыба нужна была правительству. В стране, экспорт которой базировался в основном на какао, было много проблем с питанием. Во время испанской колонизации здесь были разбиты большие плантации какао, цит-

русовых, кофе. Но после получения независимости местные крестьяне, работавшие раньше на плантациях, прекратили всякую работу. Один из них сказал мне: «Мы теперь не рабы и работать не должны!» В результате плантации стали приходиться в упадок, и правительство разрешило въезд в страну сотен нигерийцев, которые опять подняли плантации какао.

Много раз, проезжая по острову, я видел заброшенные сады цитрусовых, где на земле валялся и гнил урожай прекрасных апельсинов, лимонов, грейпфрутов. Какао с острова Фернандо-По считалось одним из лучших на мировом рынке. Жалко было смотреть на упадок экономики этой страны. Любая революция всегда приводит к разрухе. «Пьяная» революция в СССР разрушила всю экономику когда-то богатейшего государства. А что уж говорить об африканских странах! Поэтому рыба, доставляемая периодически СРТМК, была очень хорошим подспорьем в пищевом рационе страны. Первый груз принимать пришёл зам. министра. К каждому приходу СРТМК я находился в Санта-Исабель. С этим судном, вернее, с его капитаном, было много проблем.

Владимир Петрович был в своё время знаменитым капитаном. Когда я был еще курсантом, помню, он был кумиром моих друзей, которые проходили практику на его судне. Работая на сетях в Северной Атлантике, он обладал талантом найти рыбу и одним из первых заслуженно получил высокий орден Ленина. Но потом произошёл перелом. Он стал пить. Возможно, одной из причин была смерть его сына. Пережить такую трагедию не так просто, и по-человечески это понятно. Но если капитан при заходе в инпорт пьёт без меры, на судне никогда не будет порядка. На этом судне к тому же был очень скверный рыбмастер. Я не помню его фамилии и не хочу вспоминать, потому что это был человек-хищник, человек непорядочный. Пользуясь тем, что капитан всё время бывал «под шафэ», этот рыбмастер по сути командовал судном. Он продавал рыбу местным жителям, устраивал пьянки и был почти пиратом. Конечно, выгрузка рыбопродукции заканчивалась, но команда, глядя

на капитана, ходила «выпивши». В конце концов, судно ушло на промысел, и я вздохнул с облегчением. Но наступал очередной заход и – очередная пьянка капитана. Однажды на борту СРТМК находились консул и представитель МРХ Беляк Павел Тихонович (к тому времени открылось представительство). Мы сидели в каюте капитана, ожидая его. А он был где-то на берегу. Я услышал в нижнем коридоре крикливый женский голос и быстро покинул каюту, прикрыв плотнее дверь. В нижнем коридоре стояла разъярённая хозяйка портового бара, держа в руке рыбу-саблю. «Что случилось?» – спросил я её. «Где капитан? Я хочу видеть этого капитана. Он пил у меня два дня, обещал заплатить рыбой-барракудой, а дал эту паршивую саблю», – и она бросила рыбу на палубу. Я успокоил её, спросив, сколько рыбы она хочет. Главное – скрыть этот скандал от консула и Беляка. Я приказал старпому дать ей рыбы, сколько она просила, и хорошей рыбы, а не сабли, которую местные жители считали мусорной. Кое-как тихо выпроводили её с судна. Вернулся в каюту, сказав старпому, чтобы капитана, если он будет очень пьян, задержать внизу, дабы не попался на глаза Беляку, т.к. в этом случае он будет списан с судна. Рейс СРТМК закончился более-менее спокойно, но оставил неприятные воспоминания.

В дальнейшем Мордусевич прекратил пить, перешел в Базу Тралфлота и ходил на БМРТ младшим помощником капитана. Судьба была очень несправедлива к нему. Через несколько лет его зять, работая капитаном на американском судне, погиб со всем экипажем около берегов Америки. А годом позже, когда Владимир Петрович был старпомом на БМРТ в Анголе, погиб в Польше в аварии его второй сын. Мордусевич был моим соседом по даче и два года работал в нашей фирме. Можно понять его и его жену, когда после таких тяжёлых несчастий они порой обижались на этот несправедливый мир и на всех людей*.

* Несколько лет назад Мордусевич умер. Мир праху твоему, Владимир Петрович.

У «Креветки» было своё излюбленное место швартовки в Санта-Исабель. Это был бывший военный пирс, куда мы швартовались кормой, благо корма была не закругленная, а транцевого типа. Отдавали якорь и медленно приближались к пирсу, потравливая при необходимости якорь-цепь. Передавали на причал трап-сходню, который на ночь вахтенная служба убирала на борт, предварительно выпустив пса Федю к африканским сучкам. Частые швартовки кормой даже на маленькой «Креветке» дали мне хорошую практику работы с якорями, которую я применял в будущем на больших судах. Конечно, не всегда якорь мог спасти от опасности. В один из заходов в Дуалу мы подходили к причалу, занятому рыболовными судами, и намеревались ошвартоваться вторым корпусом к французскому траулеру. Во время швартовки, когда нужно было погасить инерцию вперёд и был дан «малый назад», редуктор главного двигателя отказал. Ни малого, ни самого малого хода назад, и нас понесло вперёд на стоящие впереди камерунские катера береговой охраны. Боцман был у шпиль и отдал по моей команде якорь. Но то ли грунт был слишком илистый, то ли якорь-цепи было недостаточно, но якорь не забрал, и мы продолжали двигаться на военные катера. В голове даже промелькнула мысль: «Тяжёлые будут последствия». Единственный шанс был прижать корму к французскому траулеру и забросить туда швартовый конец. Инерция была достаточной, и, переложив руль «лево на борт», судно чуть придвинуло корму к французам. Кто-то из матросов прыгнул туда, набросил на кнехт огонь швартова, который с треском натянулся, как струна. Я только успел крикнуть: «Отойди от конца!» И мы остановились в одном метре от релингов военного катера. Из груди в таких случаях вырывается вздох облегчения «Ух-х-х», а спустя минуту-вторую появляется глуповатая улыбка от радости, что всё обошлось и на этот раз. Сейчас можно добавить выражение «потому, что я родился в рубашке», но в морской жизни этого мало. Капитаны и судоводители знают такое выражение: «маневр последне-

го момента», т.е. маневр в ситуации, когда авария, казалось бы, неизбежна. Большинство плавающих капитанов имели «счастье» не один раз в своей практике применить этот отчаянный маневр. Может, отсюда и появилась капитанская шутка: «Стоп, себе говорю, однако за телеграф не берусь». Но этот маневр даст положительный результат только в том случае, когда капитан имеет опыт. А опыт вырабатывает одно превосходное качество, называемое интуицией. И чем ближе человек к природе, тем легче ему развить или выработать это качество, близкое по своему значению к понятию «инстинкт». Разница между этими словами состоит только во времени, вернее, в периоде времени, необходимом для развития этих двух понятий: тысячи и миллионы лет – для инстинкта, годы – для интуиции. Интуиция и инстинкт вырабатываются для выживания людей в сложных ситуациях, и эти слова нужно оставить чистыми и девственными, служащими для пользы человечества. И когда читаешь интервью миллионера Сороса, который нажил миллиарды благодаря спекуляциям на бирже, разорил многие тысячи людей и опустошил компании многих стран, включая Великобританию и Таиланд, заявляющего, что совершить эту биржевую операцию ему помогла интуиция, хочется сказать: «Не произносите это чистое слово своим грязным ртом, рабе Сорос». Соросовский фонд, созданный во всех республиках бывшего СССР, служит для подготовки переворотов, как это произошло в Грузии, и выборов нужных сионизму президентов (Украина). Только президент Беларуси Лукашенко сразу «раскусил» цели этого фонда и закрыл его.

К сожалению, «маневр последнего момента» не всегда дает положительный результат. И при разборе аварий «неплавающие капитаны», сидящие в службах мореплавания ПУРП и «Запрыбы», с наслаждением выносили приговор капитану: «Он не использовал «маневр последнего момента». Я уже говорил о том, что, сидя долгие годы в инспекторских креслах и обладая большим правом для проверки других, некоторые люди постепенно превраща-

По морям, по волнам 101

лись в милиционеров, т.е. теряли человеческую мягкость и видели в каждом капитане или штурмане потенциально (если не готового) нарушителя. А нарушителем действительно был каждый капитан. В службе мореплавания «Литрыбпрома» многие годы работали Строчилов (капитан Скочилов, когда кто-нибудь неправильно произносил его фамилию, как Строчилов, говорил: «Я Скочилов, а не Строчилов, я не строчу кляузы»), Гаврилов, Тычинов, Мангушев. Трое последних были моими однокашниками по КМУ. Я ничего не имел против этих ребят. Только когда-то, на первом курсе, я выносил свои брюки, чтобы портной вшил клинья и сделал их настоящими флотскими клешами, Мангушев, стоя вахту в коридоре, пытался задержать меня, и мы обменялись зуботычинами. Этот смешной инцидент никогда не мешал мне уважать Сашу Мангушева – поэта, окончившего впоследствии Литературный институт, публиковавшего хорошие стихи. Когда я утверждался на капитана РТМС (а этот процесс довольно унижительный) и Строчилов, главный капитан ПУРП, дважды проверял мои знания перед поездкой в «Запрыбу», он ни разу не делал попыток поймать меня хитрым казуистическим вопросом, за что и оставил хорошую память о себе, в противоположность главному капитану «Запрыбы» Афанасьеву, к которому я попал при утверждении. Его инспектор, из вояк, тщательнейшим образом протестировал в течение получаса по МППСС, и когда поставил мне «5», то Афанасьев, увидев это, произнёс: «Не может быть!», и, подзвав меня к своему столу, начал снова тестировать меня. «Не было ещё такого капитана, который бы ответил на все вопросы правильно». Но я ответил и огрызнулся, сказав, что я не пацан, над которым можно глумиться. Вот тут уж он начал издеваться, гоняя меня по морскому праву. Долго гонял, пока я не сделал какую-то ошибку. И он, довольный самим собой, сказал: «Подписываю обходной лист только на один год. Через год явитесь сюда снова на экзамен». Конечно, я плавал до конца без всяких экзаменов. Но я знаю точно, что на флоте никто из капитанов или

штурманов не любил этих педантов-милиционеров – «неплавающих капитанов». Не любили, но боялись. А боязнь – всегда чувство, близкое к ненависти. Все эти «неплавающие капитаны» старались изо всех сил удержаться в своих креслах, поскольку они стояли недалеко от кресел высоких начальников. А это давало им возможность отправляться в заграникомандировки. Все они после многолетней работы на берегу, забывшие, как пахнет рыба и как правильно посадить звезду на горизонт, вдруг отправлялись на Кубу или в Кувейт учить местных рыбаков искусству рыболовства. Это было более чем смешно, но это было. Вернувшись из заграникомандировок на сверкающих новых «Волгах», они уже попадали в номенклатуру и, выждав год-два, снова отправлялись за новой «Волгой». Не знаю, сколько они давали «на карман» Вильчяускасу и другим кадровикам рангом выше, но вся система заграникомандировок базировалась на этом. Конечно, и я хотел попасть за границу и ездить на «Волге», но этого не случилось, и, несмотря на хорошую работу и выполнения плана, денег у меня всегда было в обрез. И, может быть, славабогу, что так не случилось. Я не умер, не побывав в заграникомандировке, мои руки и совесть остались чисты, и я имею право говорить об этом.

Когда-то давно, встретив своего однокашника Сеню Бича в Лас-Пальмасе на борту новенького кубинского супертраулера, где он был капитаном, я после рейса зашёл в отдел кадров ПУРП и спросил начальника этого отдела (сидел там Юрин, в 1956 году он был замполитом Клайпедского моручилища), можно ли попасть на Кубу, как мой однокашник Бич. «А вы кто такой? Вы Бич?», – ошарашил он меня. «Нет, я русский», – хотелось ответить ему.

* * *

Установленный на «Креветке» трёхсотсильный двигатель (знатки говорили, что танковый) с редуктором, уменьшающим обороты на гребной вал, стал доставлять механикам много проблем. Выйдя из Дуалы, мы пришли к своему причалу в «родном» порту и с трудом без заднего хода при-

швартовались к пирсу. Механики сразу приступили к ремонту. Ремонт ничего не дал. Мы оставались без заднего хода, но решили выходить на промысел.

Закончив все дела, стали отходить от пирса. Вдруг стармех докладывает: «Редуктор полностью вышел со строя». Это значит – ни вперёд, ни назад. Я смотрел, как наша корма медленно удаляется от пирса: два метра, три. «Подать выброску». Выброска не долетела. Если мы не зацепимся, будет плохо. Никто не сможет помочь, а стоять на якоре в этом месте близко от пирса невозможно. Во-первых, скалистый грунт, во-вторых, рядом будет пирс, и в свежий ветер нас может бросить на него. Плюс уже начались сумерки. И тут нас выручил наш «сын полка» Соломон, мальчик лет десяти. Он бросился в воду, взял выброску и закрепил её на кнехт. Хорошо, что она была прочной, и матросы потихоньку передали Соломону швартовый конец. Закрепившись, завели дополнительные швартовы, рассчитывая на долгую безрадостную стоянку.

Разбор редуктора показал, что для ремонта нужны детали с завода-изготовителя. И мы застряли в порту надолго. Если кто и был рад этому, то Соломон.

Месяца два назад к борту подошел местный мальчик и молча смотрел на нас. Я заговорил с ним. Он попросил что-нибудь покушать. Кок усадил его за стол на палубе и вынес ему много еды. Он стал есть. Это была тяжёлая картина. Чувствовалось, что он был очень голоден, но старался есть медленно, не показывая своего голода. Он сказал, что его отец погиб, а мать не в состоянии прокормить его и других детей. Поэтому ему пришлось уйти из дома. Во время наших стоянок Соломон стал жить у нас. Команда относилась к нему с любовью, что свойственно нашим морякам. Он быстро привык к нам и вскоре стал нашим «киномехаником», показывая по вечерам фильмы на палубе, а днём помогал нашему коку Яше Вишнякову чистить картошку и мыть посуду. А вскоре они уже шутили друг над другом: «Соломон-бандит», «Яша-бандито». Даже пёс Федя, не терпящий чёрных людей, признал Соломона за своего.

Стоянка в Санта-Исабель (к тому времени переименованной в Малабо) длилась и длилась. После первых дней, когда почти вся советская колония побывала на борту, включая посла, которого наш тралмастер, специалист не только по тралам, подстриг, когда команда обошла несколько раз весь городок, посещая редкие и полупустые магазины, жизнь стала монотонной. Из Клайпеды сообщили, что запчасты заказаны, первой оказией будут отправлены. Команда потихоньку стучала молотками по корпусу, суричила, красила, смотрела фильмы и... кушала. В конце концов, мы оказались в положении, когда кушать было нечего. Обычно мы покупали продукты в Дуале, но постепенно наши запасы иссякли.

В порт зашёл испанский грузопассажир, ещё работавший на этой линии. Я уже был знаком с капитаном. Пришёл к нему. Он сидит в каюте и твердит: «Search and Rescue operations are...» «Привет, Педро. Вот приходится зубрить этот чертов английский. Компания обязала всех капитанов выучить. А зачем он мне, испанцу?» Выслушав мою проблему, он пригласил стюарда: «Мы даём им 30 кг креветки, они нам – 70 кг курятины». Оформили всё тщательно, подписали документы. «Если имеешь креветку в трюме – не умрёшь с голода», – сказал испанский капитан. Но больше ничего он дать не мог. А у нас кончилась картошка и все овощи. На сечке и макаронах долго не высидишь. Уж очень не любят моряки эти продукты. «Послиха», как в шутку называли жену посла, уважаемая Нонна Васильевна, узнав о наших трудностях, объявила сбор средств среди советской колонии. И доставила нам молока, масла и кое-чего другого, за что мы были очень благодарны, так как знали, что земляки не всегда имеют достаточно продуктов, которые они заказывали из Испании или которые мы привозили им из Дуалы.

Пришёл к нам инженер-механик Гуцалюк Владимир Степанович – старший группы по обслуживанию президентского АН-24 – и сказал, что можно накопать в джунг-

лях сладкого картофеля, который местные жители называют малагой. Взяли из команды несколько «крестьян»-добровольцев и на «Лендровере» поехали за «картошкой». Гуцалюк на своей машине не раз объехал весь остров, знал все дороги и места, где росла малага, которую легко можно заметить из-за её больших листьев длиной до 60–70 см. Корни этого овоща с красноватой кожурой достигали 30 см длины. Объехав несколько «плантаций», мы набрали полный кузов и были очень довольные своим подвигом. Но когда стали сгружать нашу добычу на судно, пришел Соломон (где его чёрт носил, когда мы уезжали в джунгли?!) и стал отбрасывать самые крупные клубни в сторону: «Ядовитая, ядовитая» и уменьшил наполовину наш урожай. Оказывается, эту малагу можно есть только молодую. После какого-то времени клубни становятся ядовитыми. Не будь у нас Соломона... Нетрудно представить картину, которая могла бы быть на судне завтра, поешь мы вкусной, сладковатой, рассыпчатой, очень крахмальной малаги, но малаги ядовитой.

Так и жили. Тот же хороший человек Гуцалюк сказал мне: «Завтра в шесть утра поедем рыбачить на речку Тибурон в Лубо. Бери с собой кого-нибудь ещё». Я взял Славу Лабекина – старпома. Уже до рассвета мы стояли с ним на причале, одетые, как обычно: рубашка с короткими рукавами, брюки и сандалии. Подъехала машина. Из лётчиков никто не захотел рыбачить, поэтому едем втроём дорогой, идущей через джунгли. Утренний туман покрывал низины, кое-где мы ехали в сплошном «молоке», и наш водитель снижал скорость: «На всякий случай, хоть маловероятно встретить утром какую-либо машину, особенно в воскресенье». Солнце ещё не поднялось так высоко, чтобы показаться из-за горы, лес вокруг дороги смотрелся тёмным и таинственным. Ни одна птичка не подавала голос, хотя вдоль дороги на деревьях и телефонных проводах висели сотни гнёзд-домиков. Мы со Славой первый раз были в лесу в такое раннее время и с интересом смотрели на окружающую нас богатую природу.

Машина вдруг вильнула, заскрипели тормоза, и мы остановились. Заднее правое колесо спустило. Гуцалюк нашёл в нём большой гвоздь. «Но запаски-то нету, – произнес он. – Не один раз просил я министра дать запаску на этот старый «Лендровер». Но всякий раз: «Маньяна, маньяна» (т.е. завтра). Нужно ждать какой-нибудь машины, идущей в Малабо, чтоб сообщить в авиагруппу. А там сообщают, как найти запаску и привезти нам». Настроение наше чуть испортилось, т.к. мы понимали – это будет не так быстро. Гуцалюк занялся колесом, а мы со Славой отошли от машины. Машина остановилась, как раз переехав мостик через небольшую речушку, которая была еще закрыта радиационным туманом. Поначалу мы смахивали с наших открытых рук редких мошек, таких маленьких, почти невидимых, но сосущих нашу кровь весьма интенсивно. Но мало-помалу эти маленькие существа с крохотным мозгом, видимо, просигналили своим братьям о питательных объектах, и нас облепили сотни и сотни мошек, которых в Сибири называют гнусом и от которого, мы читали, гибнут домашние животные. Конечно, мы были на ступень выше домашней скотины, мы могли использовать две руки вместо одного короткого хвоста. В наши открытые руки, шею, лицо, уши сотни «гнусят» впивались так глубоко, что проведя по коже рукой, мы видели её красной от крови. Мы отмахивались носовыми платками, т.к. в машине не было никакой мешковины. Чтобы не впасть в отчаяние, подбадривали друг друга и Гуцалюка, которому доставалось ещё больше, т.к. он был занят колесом: «Ничего, в следующий раз на рыбалку поедем в водолазном костюме и не будем останавливаться у речки, в рассаднике насекомых». Удивительно, что в течение полтора часовой экзекуции мы не видели ни одного комара, только мошек. Примерно через час около нас остановилась автомашинка. Гуцалюк написал записку и адрес, бросил в машину колесо, и мы опять втроём остались кормить своей кровью мошкарку независимой Экваториальной Гвинеи. Рыбалка, конечно, не состоялась. Нам при-

везли колесо, но уже было упущено время утренней зорьки, когда можно было поймать рыбу, и мы, не солоно хлебавши, вернулись домой. Потом, через несколько дней, мы всё-таки выбрались на реку Тибурон, но это уже была не рыбалка, а отдых в середине дня. На этой реке я первый и единственный раз видел странную рыбу – илистого прыгунчика, которая ползает по деревьям и греется на солнышке. Она имеет на животе присоску.

А между тем из-за нашего простоя не мог вести промысел и капитан Малешок, т.к. его судно не имел морозильника на борту. Пока мы стояли в Малабо, СРТ сходил в Дуалу и привёз оттуда новенькое «Пежо»-504 для посла. До этого наш посол ездил на старой машине, что было для такой страны, как СССР, не очень престижно. Но произошла страшно нелепая ситуация. Коммерческий причал был занят испанским сухогрузом. Павел Тихонович Беляк договорился с капитаном этого судна, чтобы он снял с СРТ автомашину и перебрал на причал. Двумя грузовыми шкентелями испанец поднял «Пежо» с палубы СРТ, и машина медленно поплыла в воздухе с левого борта на правый. И вот в момент, когда она была над планширем правого борта, лопается сизаль на оттяжке левой стрелы, и новенькая машина грохается о планширь. Какое-то время качается: упадёт на причал или не упадёт? Испанский лебёдчик догадался подобрать слабинку шкентеля, но машина была изуродована. Комендант посольства Юрий, присутствовавший при этом, всё-таки завел её и уехал. Посол, ждавший новую машину несколько месяцев, был близок к инфаркту.

Поскольку доставка запчастей для редуктора затягивалась, мы решили выйти в район промысла на буксире СРТ, чтобы последний мог хоть что-то ловить. Мы стали на якорь недалеко от трасс траления, и каждое утро СРТ передавал нам улов. Расфасовка в коробки, заморозка и укладка мороженой продукции в трюм занимали от силы 3 часа. Остальное время мы находились в полусонном, пассивном состоянии, т.к. отсутствие возможности двигаться

лишало нас продолжать исследование района. Южную часть около острова Кориско мы осмотрели, к счастью, ранее, т.к. сейчас Габон, соседнее государство, имеющее морские нефтепромыслы, решил, что район острова может обладать нефтеносными слоями, и высадил военный десант на этот крохотный островок. В ООН начались баталии дипломатов, а здесь – подготовка к войне. Военно-морские силы Экваториальной Гвинеи состояли из подаренного Советским Союзом катера береговой охраны «Шторм», довольно современного корабля с современным вооружением, и двух маленьких катеров, на которых устанавливались пулеметы. Командовал этим флотом мой друг Марсело, очень хороший гвинеец, который учился один год в СССР, в Потти, где находилось военно-морское училище для иностранцев. Он вернулся домой, хорошо разговаривая по-русски, часто бывал у нас на борту со своей симпатичной молодой женой и детьми.

Славабогу, до войны дело не дошло. Дипломаты поработали неплохо, и габонские солдаты покинули Кориско*. Марсело был вторым африканцем в РЭГ, говорящим по-русски. Первым был анголец Джозеф. Он окончил Кишинёвский сельскохозяйственный институт. Женится на русской девушке Эльвире. Но по пути в Анголу решил переждать войну, остановился в получившей в то время независимость РЭГ и занял здесь высокий пост в Министерстве сельского хозяйства. Его жена и дочка были с ним. Конечно, наше посольство негативно относилось к нему как предателю Ангольской революции и даже предупредило, что лучше избегать с ним контакта. Но мы всегда были гостеприимны, тем более как мы могли отказать в визите русской женщине? Эльвира была рыжеволосой разбитной женщиной, которая, по образному мнению наших моряков, видимо, прошла огонь, воду и медные трубы. Насчёт

* Около Кориско были открыты залежи нефти, американские компании начали добычу. Богатым стал диктатор, нынешний президент, убивший предшественника, своего дядю, а народ Экваториальной Гвинеи по-прежнему нищий.

«меди» сказать трудно, но то, что она имела здесь любовников, мужу стало известно. Уже через год, при заходе в Бату на «Кенгарагсе», ко мне пришёл Джозеф. Мы пообедали с ним у меня в каюте, и он начал рассказывать о своей жене: «Я не думал, что она будет такой б...ю. Вот, смотри, – он достал из кармана конверт. – Я перехватил её письмо. Она пишет своей подруге в Союз о своих любовниках, о том, что пользуется большим успехом у чёрных мужчин и имела много связей. Последним любовником был замминистра, и она не против выйти за него замуж».

Джозеф рассказывал мне это и по-настоящему плакал. Видимо, он любил её. Как часто мужчины любят блудливых женщин! Он боялся потерять дочь: «Не знаю, что мне делать. Может быть, Пётр, ты поговоришь с ней?» Но что я мог сказать ей? Я хорошо знаю женщин такого типа. Сославшись на то, что мы завтра уходим из порта, я отказался от этой миссии.

Хочу продолжить женскую «рыжеволосую» тему. Место атташе в Советском посольстве было вакантное уже полтора года. Как сказали посольские, его специально держали для одного сынка высокопоставленного дипломата. Наконец в Малабо прибыл молодой выпускник МГИМО, выглядевший чуть-чуть незрелым. Он был бледноват и, казалось, по своим физическим данным совсем не подходил для работы дипломата. Думаю, что по интеллекту тоже, так как сразу стал доносить послу о наших моряках, которых видел в баре вечером или пытающихся выменять бутылку пива на кусок рыбы. С ним приехала жена, женщина с натуральными рыжими волосами (опять рыжая!). Лицо её было в веснушках, а кожа очень белой. Выглядела она старше своего мужа. Вела она себя с первых шагов чуть развязно, и Нонна Васильевна, жена посла, сразу сказала: «Не нравится она мне». Было в ней что-то вульгарное, и многие удивлялись, как она смогла выйти за этого молодого дипломата.

Жёны дипломатов, если и были порой б..., то были хорошо воспитаны и не вульгарны. Видимо, эта рыжеволосая Галя взяла его, как говорят, одним местом. А поскольку

ку для получения работы в посольстве предпочтение отдавалось женатым, он и женился. И занял полтора года ждавшее его место атташе. Галя недолго вела себя прилично. Попав первый раз на СРТМЖ, она связалась с рыбмастером и стала его любовницей. Нет, даже не любовницей: она просто стала без всякого опасения проводить время на борту в тесных каютах, распивая дешёвый ром с моряками. В конце концов, она стала спать не только с рыбмастером. Один матрос рассказал, что в один только вечер с ней побывало три моряка. Домой она возвращалась в хорошем подпитии, а иногда даже ночевала на борту пьяной, и моряки использовали её, как бесплатную «простигосподи». Такое распутство продолжалось долго, при каждом заходе судна в Малабо. В посольстве с ней вели беседы, предупреждали, но, видимо, она уже втянулась в такую жизнь, и остановиться было невозможно. Когда через год мы зашли в Малабо на ТР «Кенгарагс», то узнали: «весёлую» Галю посол выслал в Союз.