Глава II.
Клайпедское мореходное училище
ушкарёвскую среднюю школу я закончил почти на
▲ L «отлично» – только с тремя «четвёрками» в аттеста-
те зрелости. Но на вступительных экзаменах в Клайпедс-
кое мореходное училище (КМУ) в 1955 году я чуть «не сре-
зался» на математике. Если в Пушкарях я считался од-
ним из самых сильных учеников, то в Клайпеде стало
ясно, что сельская школа даёт не такие уж прочные зна-
ния. Конечно, любые экзамены – это лотерея. А я всю
жизнь был «нелотерейным». В КМУ учился я неплохо,
немножко лучше моих друзей, которые вступительные
экзамены сдали на «4» и «5». На последнем курсе препо-
даватель Николаев сказал мне: «Нужно пересдать неко-
торые экзамены за первый курс, и вы сможете закон-
чить училище с красным дипломом». Я же поленился.
Но все выпускные экзамены сдал на «отлично».
Во время вступительных экзаменов все поступающие
жили в корпусе механиков. Вечерами, после очередного
экзамена, мы общались, рассказывая друг другу, кто от-

гупающие чередного гу, кто откуда приехал. Было среди нас несколько сибирских литовцев: Алик Манялис, Боря Монгирдас (он, правда, поляк, но из Литвы - Бронислав Монгрид) и многие другие. Парню из Пушкарей было интересно слушать рассказы этих ребят, и уже тогда можно было угадать, кто есть кто. Именно с этого периода началась моя дружба с Кимом Лавриновичем, Толей Рябчевским, Борей Монгирдасом и Аликом Манялисом.

Перед экзаменами мы проходили медкомиссию. Толя Рябчевский боялся за своё зрение, а я – за горло. Поэтому в поликлинике решили поменяться: я пройду окулиста за Толю, а он за меня проверит ухо, горло, нос. Я был в украинской рубашке, мы с другом переоделись, и трюк удался. Комиссия была не очень строгая, да и врачи, видимо, понимали, что 17-летние парни в общем-то должны быть здоровыми, и особенно не придирались. Позже Толя Рябчевский всётаки перевёлся из-за зрения на судостроительное отделение, но дружить мы с ним продолжали.

С Кимом Лавриновичем мы сохранили дружбу по сей день. А встретились мы в купе поезда Вильнюс-Клайпеда, в котором ехали на вступительные экзамены.

Первого курсанта КМУ я увидел во время экзаменов. Это был Жора Тычинов, одетый по форме «два» (чёрные брюки, белая форменка и бескозырка с надписью на ленте «Клайпедское мор. училище»). Он был вахтенным у входа и строгостью своей формы и лица олицетворял образ настоящего моряка. Я вдруг с огромным желанием захотел быть похожим на него, не представляя даже с полной ясностью, что же я буду делать, став штурманом дальнего плавания.

На следующий день после объявления списков о зачислении нас отправили к каптёрке, где кастелянша Дора Михайловна выдала нам синюю морскую робу и забрала нашу цивильную одежду на три последующих года.

Группа СВ-202, в которой я оказался (мы сразу стали второкурсниками, как закончившие среднюю школу), состояла из 30 новобранцев. Боря Монгирдас и Алик Манялис, с которыми я подружился, оказались зачисленными в другую группу, и я, сельский хлопец, чувствовал себя поначалу очень неуверенно рядом с разбитными ребятами, которые за словом в карман не лезли и вели себя нахально. Хорошо, Ким Лавринович оказался очень спокойным, и я старался быть к нему поближе, благо роста мы были одинаковы и на построении стояли рядом.

Наша рота состояла из 4 групп. Первая группа СВ-201 - семиклассники, проучившиеся уже один год. Более того, они побывали на плавательной практике на паруснике «Меридиан». Пока мы носили робу без гюйсов, они

Клайпедское мореходное училище щеголяли в форме «3» и смотрели на нас чуть свысока. Последнюю неделю августа мы каждый день маршировали за город, в лес и занимались строевой подготовкой. Дисциплина в училище была почти военная. Не только командиры рот были кадровыми офицерами, но и многие преподаватели носили военно-морскую форму. Весь распорядок дня - от подъёма до отбоя - был военно-морским, и это вызывало приятное чувство. А когда перед первым сентября нам выдали парадную форму, мы стали частью какого-то элитного общества, ведь моряки воспеты во многих песнях, они всегда были впереди: и в гражданскую войну, и в Великую Отечественную. Поскольку мы знали, что из училища выйдем офицерами запаса, нам хотелось как можно больше походить на военных моряков.

В шесть часов утра Толя Чернюк на своей трубе играл подъём, и сотня молодых курсантов вскакивала, быстро заправляла койки, после туалета строилась во дворе и маршировала в столовую на улицу Дауканта. Так было.

Учебный корпус – бывшая школа гитлеровских лётчиков-асов (свастика на кафеле первого этажа сохранилась до сих пор) – вмещал только аудитории, лаборатории и спортзал. Общежитие судоводителей («извозчиков») находилось в двухстах метрах от главного корпуса. Судомеханики («маслопупы») и судостроители («гробы») жили значительно дальше. А столовую по чьему-то решению устроили очень далеко. Каждый день три раза колонны курсантов маршировали на завтрак, обед и ужин. Иногда с песнями, иногда не в ногу. Я думаю, эта картина для жителей города всегда была красивой. И молодые клайпедчанки, стоя на тротуарах, наверняка заглядывались на курсантов как на потенциальных женихов. Ведь вся жизнь города была связана с морем.

Камбузом (столовой) заведовал товарищ Минимулин. По странному совпадению, фамилия, как бы образованная от слова «минимум», служила источником для шуток. Кормили нас как матросов на кораблях ВМФ. Для «растоптанных» у кого картошкой с салом, а у кого хорошей домашней пищей желудков училищные порции поначалу казались такими маленькими, что после камбуза, сидя на лекциях, мы часто думали о еде. Но всё на свете относительно. Привыкли мы к этим порциям, и уже на последнем курсе давали кое-что

со своего стола первокурсникам.

С первых дней мне не понравилось поведение курсантов в столовой. В зале стояли большие столы - примерно один на всю группу. Хлеб был уже нарезан и всегда лежал на столе. Рота входила во двор камбуза, старшина роты давал команду по группам заходить в столовую, и вот тут происходило что-то невероятное. Многие курсанты, перескочив порог, сломя голову мчались к столу, чтобы успеть схватить горбушку хлеба, которая была чуть толще обычного куска. Не могу сказать, что все курсанты впадали в такое животное состояние. Но уже с первых дней лидерами в этом стали трое: Женя Кобзарь, Юра Ермаков и Аркадий Мороз. Наверное, в каждом коллективе, собранном из случайных людей, с первых дней лидерами становятся не самые мудрые, а самые нахальные. Читая литературу о тюрьмах, о заключённых, я видел аналоги этому. Но тюрьма есть тюрьма, там преступники. А здесь собрались нормальные ребята, в основном из благополучных семей, но среди них нашлось несколько хищников (другого определяющего слова и не подберёшь). Эта тройка быстро сдружилась и верховодила в нашей группе. Им ничего не стоило дать затрещину тому, кто сказал что-либо против. В итоге они верховодили. Верховодили, но как? Сделав какую-нибудь гадость, унизив кого-нибудь. Посмеяться над кем-то из товарищей доставляло им явное удовольствие. Я впервые в жизни столкнулся с такими типами и старался как-то защищаться от них.

Кобзарь-Ермаков-Мороз делали весьма гнусные вещи. После отбоя, когда многие курсанты уже спали, они вставляли между пальцев ноги свёрнутую кульком бумагу и поджигали. Когда огонь добирался до стопы, и жертва, не понимая спросонья, что случилось, начинала дёргать ногой

Клайпедское мореходное училище (такое издевательство называлось «велосипед»), тройка заходилась в хохоте. Утром, сразу после подъёма, когда курсанты были в туалете, эти «лидеры» могли завязать крепким узлом мокрую простынь, развязать которую было практически невозможно. А койка через 10 минут после подъёма должна быть тщательно застелена, иначе от старшины можно получить наряд вне очереди.

Толя Чернюк поначалу держал свою музыкальную трубу у себя в кубрике. Но эта троица несколько раз мочилась внутрь трубы. Кажется, потом Толя стал закрывать свой инструмент на ночь в кабинете командира роты.

Раз в десять дней мы ходили в городскую баню. Здесь троица тоже творила ужасные вещи. Увидев кого-нибудь наклонившимся над шайкой, Ермаков-Кобзарь-Мороз делали из хозяйственного мыла что-то вроде свечки сантиметров десяти длиной и загоняли несчастному в задний проход. Можно представить мучения последнего. Странно, что большинство курсантов находило это забавным.

Поражало и другое. Многие, неплохие, в общем-то, ребята, признавали верховодство этой тройки и даже искали их расположения, их дружбы, их покровительства. Даже старшина группы, интеллигентный и симпатичный Вадим Разумовский, стал делать вид, что не видит всех этих пакостей. А Юра Ермаков, как бы в благодарность за это, стал чаще ходить рядом с Вадимом, демонстрируя дружбу между ними.

Белорус Коля Михальчук после «мокрой простыни» стал призывать других курсантов дать отпор тройке. Я горячо его поддержал. На следующее утро моя простынь оказалась завязанной. Но по сути только мы с Михальчуком с самого начала были в оппозиции к этой «банде». Всё удовольствие от учёбы, от занятий исчезало, как только мы возвращались из учебного корпуса в роту. Если ты не находился под покровительством этих подонков, можно было ожидать любой пакости. Не знаю, кто был отцом и матерью Жени Кобзаря и Аркаши Мороза, зато знаю,

что отцом Юры Ермакова был полковник, замполит дивизии. Сын обычно копирует отца.

Все трое «лидеров» учились неважно. Ермаков ещё тянул кое-как, а Кобзарь и Мороз после первой сессии были отчислены из училища за неуспеваемость. Уверен, что многие курсанты были искренне рады этому. В одиночку Ермаков, который сам себе присвоил кличку Хитрый, на две трети уменьшил прыть и дотянул-таки до последнего курса. Правда, он остался по сути таким же и потихоньку гадил, как мог.

Но видимо, природа всё-таки имеет закон справедливости, и каждый хитрый должен, в конце концов, понести наказание.

...В училище случилось ЧП. Курсант 4-го курса Юрий Ермаков, будучи пьяным, ударил командира роты капитана Горелышева. На следующий день появился приказ начальника КМУ: «Ермакова Ю. из училища отчислить». Это произошло буквально за месяц до государственных экзаменов. Вся группа (к тому времени из 30 курсантов, начинавших учёбу, осталось только 22) восприняла этот приказ молча, без дискуссий. Ермаков на несколько дней стал невидимым, кажется, только приходил ночевать. И вот новость: прилетел его отец, полковник. Юра сразу заявил в группе: «Вот увидите, я не буду отчислен». Мы, курсанты, не были особенно посвящены в закулисные игры Ермакова-старшего, но всё-таки до нас дошло, что он побывал в горкоме партии и сумел кого-то уговорить пойти на странный компромисс. Поскольку капитан Горелышев категорически отказался прощать Ермакова, под давлением горкома партии было принято «соломоново» решение: если комсомольская организация группы (а мы все были комсомольцами) проголосует за то, чтобы Ермакова оставить в училище, он останется. Если нет - нет. Хитрый победоносно улыбался: «Ну что я вам говорил?» Он был уверен, что мы защитим его. Командир из-за этого несколько дней не показывался в расположении роты, он был унижен таким «справедливым» партийным решением.

Комсомольское собрание группы открыла наша классная руководительница Рассолова, чудесная женщина. Все курсанты её любили и называли Соней-рыбочкой (она преподавала ихтиологию). До этого в группе не обсуждали, как следует голосовать, как будто и не было такого вопроса. «Кто за то, чтобы Ермакова оставить в училище?» - поставила вопрос ведущая собрания. Я, сидя за первым столом, оборачиваюсь, чтобы видеть всю группу, видеть, кто поднимет руку. Ведь это не просто голосование, это – состязание между правдой и ложью, состязание между нахальством, чуждым мне и многим сидящим здесь, и справедливостью. Руку поднял только один - Толя Смирнов. «Кто за то, чтобы отчислить Ермакова из училища?» Двадцать поднятых рук. Я смотрю на Хитрого – у него лицо стало белым. Такого удара, такого поворота он не допускал ни на секунду. Ермаков молча вышел. Он ушёл после трёх лет издевательств над своими товарищами. Три года в группе СВ-402 жил этот человек, родители которого не дали ему ничего хорошего, ничего человечного. Это страшная идеология: хватай, хватай, расталкивай всех локтями, хватай горбушку хлеба, она на 5 граммов больше других кусков, смейся, радуйся, когда твоему товарищу ты причиняешь физическую боль, наслаждаться унижением других и чувствуй себя повелителем, чувствуй своё мнимое превосходство. Это уже было: у фашистов, это глубоко сидит у сионистов - неслучайно самыми жестокими палачами в НКВД и ГУЛАГе были евреи-сионисты.

Ермаков ушёл. Но вряд ли он понял, почему все сказали ему: «Вон!» Все, в том числе и те, кто долгое время пытался подластиться к нему в надежде получить его покровительство. Но, видимо, и они, в конце концов, оказались настоящими людьми и поняли гадкую натуру Хитрого.

За долгую жизнь, проведённую в море, я очень редко встречал таких субъектов, каким был Ермаков. Видимо, море не терпит их и отбрасывает, как дерьмо, на берег, чтобы не пачкали чистые воды жизни.

💳 Петр Рябко

Знаменитый русский путешественник Фёдор Конюхов (мы с ним подружились на острове Гомера, откуда он готовился пересечь Атлантику на гребной лодке) рассказал мне странную историю, случившуюся во время его действительной службы в Кронштадте. Фёдор был новобранцем, т.е. служил по первому году. Один из «дедов» невзлюбил его и каждый раз в столовой забирал сахар Фёдор, иногда – хлеб. Просто издевался, чувствуя свою силу. Однажды во время обеда этот «дед» раздавал хлеб матросам (он был старшим за столом). И как бы случайно Фёдор не получил положенную пайку. Не стерпев долгого издевательства, Конюхов взял со стола полный бачок с горячим борщом и одел его на голову «деда». Я от души хохотал над рассказом об этом «деде», который напомнил мне нашего Хитрого. А Фёдора спасло тогда от расправы «дедов» только то, что назавтра один офицер забрал его в Калининград, в спецшколу. Ему пришлось побывать в горячих точках Никарагуа и Вьетнама. На таких Федорах и держится пока Россия.

До сих пор для меня остаётся загадкой: почему люди становятся сволочными? Ведь каждый человек рождается с непорочными мозгами, в извилинах которых жестокость не заложена. Наоборот, любовь присуща человеку с рождения, и она создаёт мир. Но, видимо, ермаковы не получили уроков любви в детстве и стали поэтому хищниками или же слышали от родителей только плохое о людях и стали сами уродливо высокомерными.

Учебный процесс в мореходке шёл своим чередом. Некоторые дисциплины были интересными с первых же лекций: морская практика, навигация, астрономия. Но высшая математика была поистине камнем преткновения для большинства курсантов. Может быть, тут сыграла свою роль строгость, порой чрезмерная, как нам казалось, преподавателя Терентьева. В целом он был, видимо, отличным специалистом, и ходила молва, что он — ученик Ларичева, по учебнику которого мы учились в школе. Но он был беспощаден, если ты не усвоил материал. А усвоить этот сложный предмет было не так уж просто. Не припомню,

чтобы кто-то из нашей группы блистал у Терёхи (так называли преподавателя курсанты). Единственный раз за всю мою учёбу я получил в классном журнале «двойку». По математике. Правда, понимая серьёзность успешной учёбы на первом курсе, я брался по вечерам за учебник и вскоре стал вполне сносным «математиком». На первой сессии многие курсанты были отсеяны именно из-за неуспеваемости по математике.

Сопромат читала Тема Пекина. Мы с Володей Рыжовым сидели за первым столом. Когда Тема Михайловна, молодая женщина с броской еврейской красотой, входила в аудиторию в батистовой белой кофточке, с оголёнными красивыми руками, Володя Рыжов млел. Да и не только он. Многие 18-летние парни поедали глазами эту женщину. Но она читала нам сопротивление материалов, науку весьма сложную, и чтобы как-то приблизиться к красивой преподавательнице и получить её улыбку, нужно было приложить титанический труд и прекрасно знать урок. Это было не так-то просто. Когда на 40-летие нашего выпуска в 1998 году я увидел Тему Михайловну, мне показалось, что годы не властны над этой женщиной. Она по-прежнему выглядела красивой и привлекательной.

Петрухин Владимир Васильевич, начальник судоводительского отделения, преподавал у нас мореходную астрономию. Раздел сферической тригонометрии включал в себя множество математических формул. Поначалу мы робели, но Петрухин был необычно талантливым преподавателем и очень быстро заставил нас полюбить свой предмет. Это был первый увиденный мною капитан, он всегда был в морской форме с четырьми шевронами и со значком капитана дальнего плавания на левой стороне кителя. Ходил он не спеша, потягивая чуть-чуть одну ногу. О нём рассказывали, что во время войны он был дважды торпедирован в Баренцовом море. Я услышал это от старшекурсников, несколько раз пытался расспросить Петрухина об этом. Сильно стеснялся, но однажды после

лекции спросил его. «Да, это было», - только и произнёс Петрухин. Он дал нам очень прочные знания по астрономии, и всю свою жизнь, делая обсервации по солнцу и звёздам, а их было более тысячи, я вспоминал его с теплотой. Через несколько лет Петрухин стал капитаном плавбазы «Советская Литва».

(Уже работая над этой книгой, я попросил внука Петрухина, Константина Коваля, написать мне немного о своём деде. Внук, он же сын капитана Георгия Коваля, нынче преуспевающий бизнесмен, не ответил на моё письмо, вручённое ему лично. Видимо, побоялся, как бы я не попросил денег на издание книги.)

Морскую практику с первого курса и до последнего читал Лев Аксёнов. Эта дисциплина, как ни одна другая, с первой лекции бросила в нас множество новых слов из морской терминологии. Мы сидели и зубрили: коффердам, шпангоут, сизаль, шкимушка и десятки, десятки других терминов. Именно на лекциях морской практики я был испуган одним весьма забавным, но для меня совсем несмешным открытием. Курсанты группы стали вдруг смеяться надо мной, когда я произносил слова с буквой «ф». Юра Барышников, специалист по кличкам, стал дразнить меня «кохвэ», «кохвердам». Поначалу я не понял, мне казалось, что произношу слова чётко и правильно. Но когда я отвечал урок и произносил слова с буквой «ф», в аудитории слышались смешки. И до меня дошло, что с буквой «ф» у меня нелады. «Боже мой, может, я деградирую?» – даже такая мысль приходила в голову. Ведь в Пушкарях никто никогда не смеялся над моим произношением. Помню, когда ещё в школе я читал шолоховскую «Они сражались за Родину», то смеялся, как украинка-старушка говорит «телехвон». Но мне казалось, что я так не говорю. Поскольку любые насмешки над собой я переносил тяжело, то решил научиться говорить правильно. Сижу на лекции и про себя произношу: «Ф, ф, ф». Стало заметно лучше. Но стоило мне снова начать говорить эти, как назло, многочисленные слова с «проклятой» буквой,

Клайпедское мореходное училище в аудитории слышались смешки. Я ломал язык долго, до самого окончания училища. Кажется, стал произносить «ф» почти нормально, да вот прозвище «кохвэ» так и осталось за мной.

Кстати, о прозвищах. Остряки есть в любом коллективе, и они быстро замечают изъяны у других. И вот уже ты имеешь второе «имя». Кажется, все до единого в нашей группе имели клички: у одних они были безобидными, у других - грубоватыми, поскольку касались физических недостатков. Но в целом это не вызывало раздражения и воспринималось с юмором.

Программа мореходного училища базировалась на подготовке штурманов дальнего плавания, и поначалу мы даже не знали, что будем работать на судах флота рыбной промышленности. Мы усиленно изучали, как перевозить уголь и лес, генеральные грузы, и нисколько не думали о рыболовстве, если не считать ихтиологию.

Программа была такой же, как в мореходных училищах Министерства морского флота. Только на последнем курсе, за неделю до выпускных экзаменов, Лев Аксёнов в течение двух академических часов прочитал нам лекцию о том, как с помощью эхолота находить косяк рыбы и как обловить его.

Необходимо сказать, что подготовка морских специалистов в Советском Союзе была одной из лучших в мире. Нигде, ни в одной стране, не было таких грамотных судоводителей на рыболовных судах, как в СССР. Что касается торгового флота, о котором многие из нас мечтали и который казался значительно престижнее рыболовного, то я должен сказать следующее. Работа на торговых судах была, безусловно, интереснее из-за заходов в иностранные порты, которые нам много лет только снились. Первый мой инпорт состоялся ровно через 10 лет после окончания КМУ. И мы, рыбаки, естественно, не получали валюты. Но заработки рыбаков были довольно высокими и после атомщиков занимали второе место в стране. Мы не знали английского языка, как моряки торгового флота. Но мы были настоящими моряками. Говорят, будто бы Сталин сказал, что рыбак – это трижды моряк. Мы не сидели за высокими бортами. Мы были близки с морем, и брызги его часто хлестали наши лица в буквальном смысле слова. Наш труд был тяжёл и опасен. Но романтика этого труда была неимоверно ярче романтики «торгашей». Плюс – мы получали настоящую штурманскую практику. Мы научились швартоваться в открытом море, порой в штормовых условиях. Мы научились искать горизонт и сажать на него звезду в таких условиях, которые часто и не снились. И мы, во всяком случае я, не нуждались в лоцманах при швартовке в порту. В моём дипломе капитана дальнего плавания сверху написано: «Министерство Морского флота СССР» и «Министерство рыбного хозяйства СССР», и этим показывалась равнозначность обоих ведомств. Многие мои товарищи стали впоследствии капитанами на торговых судах, и капитанами хорошими.

«Навигацию и лоцию», один из основных предметов судоводителей, нам читал Николаев. Некоторым курсантам этот человек казался суховатым, но я видел его интеллигентность и уважал его. Навигация мне нравилась, я учил её с удовольствием. Обычно отвечать урок курсанта вызывали к доске, и если он чего-то не знал, срабатывал стандартный педагогический ход: преподаватель называл фамилию одного из курсантов, и тот из-за стола должен был подсказать правильный ответ. После нескольких таких моих ответов с места, я однажды подсмотрел, что в классном журнале по навигации у меня стоит «пятёрка». Николаев видел, что я люблю его предмет, учу его старательно, и ни разу за весь срок учёбы не вызывал меня к доске. Но в журнале периодически напротив моей фамилии появлялись «пятёрки».

Военно-морская подготовка занимала много часов в учебном процессе. Нас готовили офицерами запаса ВМФ, и поэтому в училище были оборудованы прекрасные классы с торпедами и минами. Скорострельная автоматическая пушка, которую капитан третьего ранга Приц зас-

тавлял нас изучать с чисто военной требовательностью, нам очень надоела, как, впрочем, и вся артиллерия вместе с эллипсом рассеивания. Капитан 2-го ранга Гогин, читавший минно-торпедное дело, был у курсантов в почёте, так как иногда приходил в класс с еле уловимым запахом коньяка и мог порой ругнуться матом. Кажется, от него мы впервые услышали: «Настоящий моряк должен быть одет в аккуратно выглаженную униформу, тщательно выбрит и немножко пахнуть коньяком».

Артиллерия была самой тяжёлой и, естественно, самой нелюбимой частью ВМП. Мины, торпеды не требовали высшей математики. Капитан 2-го ранга Скобликов был у курсантов любимым преподавателем. Его называли «дядя Коля». Правда, он не преподавал на нашем курсе, но в историю училища вошёл тем, что однажды, будучи в подпитии, влетел в торпедный класс и лёг в разрезанную учебную торпеду. «Если войдёт моя жена, — попросил он находившихся в классе курсантов, — скажите, что меня нет». Что и было сделано.

Майор Сабин, преподаватель физической подготовки, был энергичен и по-военному строг. Мне доставалось от него за брусья, которые я так и не освоил по-настоящему. Но больше всего, мне кажется, натерпелся от него мой друг Ким Лавринович, который иногда своим спокойствием выводил Сабина из себя.

Ротным командиром на первом курсе был майор Ладик. Неизвестно почему, курсанты дали ему прозвище Конь. Собственно, все преподаватели и командиры имели клички, и, я думаю, они знали об этом и принимали их стоически. Клички эти передавались от «стариков» к «салагам» и годами держались за «владельцами». Командиры рот на механическом отделении звались Кот и Дубина. Первый имел такую кличку за усы, которыми он иногда поводил из стороны в сторону, второй — за фельдфебельскую внешность и такую же требовательность. Стоило появиться новому преподавателю по «Тактическому маневрированию» — красивому высокому капитану 3-го ран-

га, как он тут же получил прозвище Морж. И дело было не в усах, которые были у него небольшими и аккуратно подстриженными. Молодые люди часто бывают жестокими по отношению к своим наставникам. Мне кажется, эта жестокость присуща была только тем курсантам, которые учились плохо то ли из-за лени, то ли из-за недостаточной тренированности мозга. Где-то в душе я был против этих прозвищ, это было издёвкой над командиром.

На первом курсе, кажется, в ноябре, наша группа во главе с командиром роты майором Ладиком была отправлена на работу в колхоз под Прекуле. Это было установленное правило – осенью студенты на несколько недель отправлялись помогать убирать урожай. Было это не так ужасно, как пишет об этом сейчас пресса. Для молодых жизнь без некоторого комфорта порой полезна, а для горожан – вдвойне: они узнают, что картошка растёт не на деревьях, а молоко дают коровы, а не машины. Мы работали в колхозе на обмолоте ржи. Жили в какомто большом клубе, где вместо постелей была уложена солома. На работу каждое утро ходили за полтора километра в колхозную ригу, где стояла молотилка. Справлялись с этой чуждой для многих курсантов работой неплохо. Мне она была знакома, и я часто стоял на подаче в молотилку – очень ответственный участок. Колхозный повар кормил нас три раза в день, и, в общем-то, мы не испытывали больших лишений. К заходу солнца мы возвращались в свой «отель», ужинали, пили чай и после этого до отбоя занимались «травлей», т.е. каждый, как мог, изощрялся в остроумии, плоском и примитивном. Никто не рассказывал интересных историй из жизни, никто не пытался обсудить какую-нибудь проблему. Всё внимание было в руках тех же ермаковых, которые рассказывали скабрезные и скорее всего выдуманные истории. Помню, Саша К. рассказывал, как он, живя в военном городке с родителями-военными, «трахал молоденьких жён офицеров», чего, конечно, на самом деле не было.

Командир роты жил, вернее, спал, в отдельном кабинете, прилегающем к нашему залу. В один из вечеров кто-то из курсантов решил поиздеваться над командиром, чья кличка была Конь. Затянули песню «Конь, мой конь, конь мой вороной...», многие подхватили, и началось действительно открытое глумление. Когда заканчивался последний куплет, песню начинали с начала, и на лицах многих сверкало наслаждение. Отчего? Что нам плохого сделал Ладик? Никто не мог бы ответить вразумительно на этот вопрос, если бы он был задан тогда. Майор Ладик был совсем не грубым офицером, по-моему, даже мягким. Он был требовательным, как обязывало его положение, но не более.

Нескончаемая песня в конце концов вывела его из терпения, он вошёл в нашу комнату и командирским голосом спросил: «Вы что, других песен не знаете?» И вышел. Через минут пять, потребовавшиеся на обдумывание очередной пакости, кажется, Саша Кричевский затянул: «Шёл один верблюд по пустыне, шёл второй верблюд по пустыне, третий шёл верблюд...». Эту дурацкую песню можно тянуть бесконечно. Что и делалось специально назло Ладику. Ведь «конь» и «верблюд» идентифицировались как вьючные животные. Командир роты терпеливо пережил это издевательство, даже ничего не сказал, когда «верблюдиана» продолжалась тянуться даже после отбоя. На следующее утро. позавтракав, мы построились в колонну и отправились на место работы. За ночь выпал первый снег. Он мыл мокрым, идти по нему в курсантских гэдешниках (ботинках) было не так уж приятно, поэтому колонна растянулась, потеряв стройный порядок. Командир роты дал команду: «Подтянуться!» Бредущие в хвосте курсанты сделали вид, что не слышат. Прозвучало во второй раз: «Подтянуться!» Результат тот же. «Колонна, стой!» - приказал Ладик. Колонна вновь стала колонной. «Бегом марш!» Затем: «Шагом!» Сто метров шли шагом. Опять: «Бегом марш!» Майор бежал рядом по обочине дороги. Что стоила эта пробежка нестарому офицеру! Мы же были не так тренированы, как он. Кажется, это был хороший урок. На молотилку мы пришли, вернее, прибежали мокрыми. Вечером после ужина уже никто не захотел затягивать «Конь, мой конь...». Все вдруг зауважали командира роты...

После нового года в нашей роте был другой командир – старший лейтенант Горелышев Михаил. Кажется, до этого он был командиром роты в ВВМУ имени Дзержинского и принёс оттуда настоящую, красивую требовательность к порядку. Был он невысокого роста, лет под тридцать, с приятным лицом. Энергия так и исходила от него, было, как говорится, приятно на него смотреть. Это был настоящий строевой командир, знающий курсантскую жизнь. С самого начала старлей был намного требовательнее, чем майор Ладик, который, кажется, принял командование другой ротой. Вскоре Горелышев получил очередное звание – капитан. Был он холостяком и, кажется, любил приударить за любой юбкой. На втором курсе в начале сентября он пригласил меня в свой кабинет: «Рябко, я просмотрел твоё личное дело. В школе ты был три года комсоргом школы. Думаю, что можешь быть комсоргом роты». Я возразил: «Нет, я не потяну, потому что здесь не сельская школа, наши ребята очень сложные, и быть лидером у них я не смогу». «Сможешь. Поможем», - начальство всегда заканчивает разговор подобными словами, если всё уже решено. На комсомольском собрании рота проголосовала за меня. Она с таким же равнодушием проголосовала бы за любого курсанта, предложенного командиром.

В 18 лет каждый молодой человек пытается как-то утвердиться в жизни, как-то показать себя. Нам не хватает уверенности, или же, наоборот, из-за своей жизненной неопытности мы зачастую самоуверенны, принимая желаемое за действительное. В итоге, как правило, мы набиваем себе шишки.

Комсорг роты из меня не вышел. На четвёртом курсе я передал эстафету Толе Червоному. У него было больше организаторских способностей. Видимо, врожденных. А я остался комсоргом группы. Это было по плечу, мы оганизовывали экскурсии: то на табачную фабрику, где полу-

Клайпедское мореходное училище чили много неразрезанных сигарет «Прима», то на пивзавод, где дегустировали продукцию. Но самое впечатляющее мероприятие – это комсомольская свадьба Лёни Маслова. То было время, когда комсомольские свадьбы очень популярны. Мы читали в газетах, что часто на таких свадьбах молодожёны получали от предприятия ключи от новой квартиры. Невестой Лёни была девушка с текстильной фабрики «Триничяй». Конечно, никто не рассчитывал, что Лёня получит квартиру, но идея сыграть комсомольскую свадьбу была с одобрением подхвачена всей группой. Я установил контакт с комсоргом «Триничяя». Очень симпатичная молодая женщина оказалась женой курсанта группы СВ-401 Нагорскаса, что сыграло положительную роль в подготовке этого мероприятия. Поскольку оно не вошло в план горкома комсомола, то и никакой поддержки от городской организации не получило. Но мы не расстроились, и свадьба удалась на славу. Сняли на один вечер кафе-столовую «Трёхцветку». Были приглашены наша любимая «классная мама» Рассолова и некоторые другие преподаватели. Пить много мы ещё не научились, поэтому собранных по кругу денег хватило на прекрасный вечер и на скромные подарки новобрачным.

Если «назначая» меня на должность комсорга, капитан Горелышев ошибся, то выбор нового старшины роты (Гарик Рыбаков, старшекурсник, закончил училище и ушёл; его любили все курсанты) был точным, как выстрел в упор. Однажды на вечернем построении командир представил нам нового старшину роты – курсанта Подиса из группы семиклассников. Рота ахнула, чуть присев от удивления. До этого Подис был «никто», его не было видно, он ничем не выделялся, разве что учился очень слабо, еле тянул на «трояки». Но, видимо, капитан Горелышев был прекрасным психологом и знал, что если человеку тяжело даётся учёба, то он будет очень стараться показать себя на должности старшины роты, чтобы как-то заслонить свой недостаток. И Подис стал стараться. Он был очень требователен, порой груб. Я не помню, чтобы он когда-нибудь

= Петр Рябко

улыбался. Шагая по тротуару, ведя роту в столовую или ещё куда-нибудь, Подис выглядел, как настоящий армейский старшина-сундук, т.е. сверхсрочник. Его голос приобрёл со временем какие-то рявкающие нотки. По-моему, Горелышеву и нужен был именно такой старшина. К сожалению, на учёбу старшинская должность положительно не повлияла. Подис по-прежнему учился слабо, но это не мешало ему давать наряды вне очереди любому чуть провинившемуся курсанту.

Через несколько лет после окончания КМУ, доплавав, кажется, до капитана СРТ, Подис так же неожиданно и загадочно был назначен начальником отдела материальнотехнического снабжения. Когда образовалось Литовское пароходство, он, как нацкадр, был затребован туда и всю жизнь трудился снабженцем.

В 1996 году летом я работал на своей даче. Вижу, подходит какой-то мужчина с животиком-гарбузом. Спрашивает меня: «Это дача Рябко?» И мы узнали друг друга – это был Подис. Наверное, лет тридцать мы не виделись. Поговорили о том, о сём, в том числе и о снабжении, которое он может предоставить нашей фирме. «Ты ж понимаешь, должен быть навар», - сказал он, похлопав по карману брюк. Он вспомнил, что в училище я недолюбливал его. Думаю, не только я один.

После третьего курса Клайпедская мореходная школа, готовившая штурманов малого плавания, была расформирована. Курсанты её были переведены в училище. Здание школы было отдано нашему судоводительскому отделению. Было не очень удобно не только преподавателям, но и нам, курсантам: мы очутились у чёрта на куличиках, в районе рыбного порта. После центра города, где были расположены все развлечения, кинотеатры, танцевальные залы... На четвёртом курсе в увольнение мы ходили чаще. В центр добирались на автобусе. Мы не были военными и должны были платить за проезд, как все смертные. Но кондукторы, взглянув на нашу морскую униформу, махали рукой: «Ну что возьмёшь с этих мореходов?» Автобусы маршрута № 1 «Вокзал-Рыбпорт» ходили обычно до полуночи. А если кто-то задерживался в центре – приходилось топать на своих двоих 5-6 километров.

В одну из зимних ночей я возвращался с улицы Вильняус, где жили 4 девушки из Вильнюса. Одна из них -Лариса Соколова – была моей симпатией перед поступлением в КМУ. Она, кажется, училась в одном классе с моей двоюродной сестрой Нэлли и жила в Вильнюсе по соседству с нами. Это была не любовь, скорее симпатия, но мы немножко подыгрывали, и всё выглядело, как любовь. Лариса три года назад была симпатичной девушкой с длинной косой и высокой грудью. За это время она побывала замужем. Почему разошлась - не сказала, хотя некоторые детали секса с мужем рассказывала. Группа девчат из Вильнюса приехала учиться на текстильщиц на фабрику «Триничяй». И мы были рады: Лариса заимела в моём лице сердечного друга, а у меня, наконец, появилась девушка, у которой можно было задержаться допоздна. Подруги Ларисы по комнате были хорошими и весёлыми девчатами, и я с удовольствием проводил своё увольнение в их кругу. Но увольнение разрешалось только два раза в неделю. Когда очень уж хотелось встретиться с Ларисой, я отправлялся вечером в самоволку. После вечерней проверки (это была отработанная курсантская схема) на койке сооружалась «кукла»: под одеяло клалась одна или две шинели, из которых формировалось подобие человеческой фигуры. Со стороны это всё выглядело так, как будто курсант спит, укрывшись с головой. Конечно, командиры рот прекрасно знали этот трюк, и время от времени кто-нибудь из курсантов на утреннем построении получал 5 нарядов вне очереди. Командир роты судомехаников капитан Македонов (его дразнили Кот) особенно рьяно проверял кубрики и часто сдёргивал одеяло с укрывшегося с головой курсанта. Ребята решили подшутить над ним. Будучи дежурным офицером, капитан входит в один из кубриков после отбоя и видит на койке подозрительную, похожую на «куклу», горку. Он сдёргивает одеяло, и ему открывается голая попа курсанта. И весёлый хохот десяти проказников. Говорят, что после этого Македонов долго не проверял «куклы».

Наряд вне очереди — это обычная, рядовая работа: мытьё полов или чистка картошки на камбузе, от которой, понятно, радости было мало. К тому же это пропуски лекций, а навёрстывать новый материал было нелегко.

И вот я топаю по хрустящему снегу по улице Немуно. Мороз не менее 10 градусов. Путь долгий. А вечер, проведённый с Ларисой, был таким прекрасным... Время заполночь. Редкие уличные фонари на металлических столбах делали снег невероятно белым. Ни одна собака не желала гавкнуть в этот чёртов холод. Монотонность ходьбы с засунутыми в карманы шинели руками, с опущенными и подвязанными под подбородком «ушами» шапки привела к тому, что я уснул на ходу. И вдруг — ба-а-а-м! Стальная телеграфная колонна приняла удар моей головы. Было больно, но шапка спасла. Даже обошлось без синяка. Я оглянулся — где я? Ага, кинотеатр «Аврора». Не так уж плохо. Ещё километра два. После «поцелуя» со столбом появилось вдруг второе дыхание, и я бодро зашагал, не чувствуя усталости.

Подходя к зданию училища, я увидел, как кто-то в чёрной шинели вошёл в подъезд. Кто бы это мог быть? Обычно мы в роте знали всех, кто уходит в самоволку. Вроде бы никто, кроме меня, не собирался. Да и походка вошедшего была не курсантской, а строевой. «А вдруг командир роты?!» — ёкнуло сердце. Вошёл в подъезд. Вахтенный у входа, младшекурсник, на мой вопрос ответил, что всё вроде бы в порядке, никто меня не искал, а несколько минуту назад (было около двух часов ночи) явился командир роты Горелышев. Я попросил курсанта сбегать наверх в нашу роту и узнать у дневального, всё ли в порядке. Через несколько минут вахтенный вернулся: «Всё в порядке. Капитан Горелышев проверил только один кубрик (из восьми), нашёл «куклу» какого-то Дябко или Рябко и ушёл в свой кабинет». — «Спасибо, друг, Рябко — это я и есть».

На утреннем разводе, когда вся рота строилась, а старшины групп докладывали старшине роты Подису о порядке, когда объявлялись наряды на работы и наряды провинившимся, я стоял и ждал команды от капитана Горелышева: «Курсант Рябко, два шага вперёд!» А потом мне будет объявлено 5 нарядов вне очереди за самоволку. Горелышев что-то медлил. Вот уже и старшина отдаёт ему рапорт о том, что личный состав роты в наличии, происшествий не было. Я ждал. Команды: «Два шага вперёд» - нет. Зато прозвучала другая: «Разойтись!» Фельдфебельский голос Подиса распустил роту. Я стоял в недоумении: «Наверно, решил перенести экзекуцию на вечернее построение». Но и вечером меня не тронули, к тому же Горелышев редко бывал на вечернем построении. Зато кое-кто из курсантов заработал и по одному, и по два наряда вне очереди. Так и осталось для меня загадкой, почему командир роты меня не наказал.

Через три месяца, уже перед выпускными экзаменами, я с Володей Скрябиным в кабинете командира роты заканчивал выпуск последнего номера стенгазеты. Володя куда-то вышел, а вошедший вскоре капитан Горелышев заговорил со мной о скором расставании с выпускниками, о том, что он привязывается к воспитанникам и с грустью всегда расстаётся. Он разговаривал со мной не как с курсантом, а как с товарищем, и я понял, что за командирской строгостью скрывается доброта и человечность. «Пётр, а ты не догадался, почему я не наказал тебя в феврале за самоволку?» - спросил капитан. «Нет», - ответил я. «Лариса с девчатами попросила об этом», - рассеял моё недоумение командир. Оказывается, он дружил с одной из девушек и часто бывал на той же квартире, но просил девчат не говорить мне об этом. И они молчали. В тот день девушки рассказали капитану, что я только что ушёл. Он знал, что я в самоволке. Как опытный педагог, он дал мне понять, что «куклу» обнаружил и что это – нарушение правил. О капитане Горелышеве у меня остались самые тёплые воспоминания.

На третьем курсе (второй год учёбы) зимой нас отправили на один месяц на военно-морскую практику в Балтийск. Трое курсантов из нашей группы попали на БДБ (большую десантную баржу), по-моему, трофейную. На ней были установлены две пушки: на носу 80-мм и на корме 37-мм, на которой мы съели зубы у товарища Прица. Было довольно холодно, наша БДБ стояла без движения. Матросы, служившие по четвёртому году, вначале приняли нас за салаг. Они часто рассказывали о переходе из Лиепаи в Балтийск, о «шторме» в 5 баллов и снисходительно посматривали на нас. Но однажды, когда все мы, курсанты, были в городе, кто-то из старослужащих заглянул в мой рундук и увидел фотоальбом со снимками иностранных портов и даже Сингапура, порта, воспетого в морских песнях как нечто необычное и романтическое. Мы вернулись из города и почувствовали: что-то изменилось. Вскоре один из матросов сказал: «Что же вы молчали о том, что были в плавании?» И мы стали друзьями.

В конце этой практики, называвшейся почему-то «сборами», мы приняли присягу, которой я верен по сей день. Как гражданин Союза Советских Социалистических Республик я продолжаю борьбу в меру своих сил с сионисткими оккупантами, захватившими мою страну.

Вторая плавательная практика была на рыболовецких судах. После второго года обучения мы были направлены в Базу экспедиционного сельдяного лова (бывшее УСЛ — Управление сельдяного лова). Кто из министерских голов дал флотским организациям такое сухопутное наименование — «база», мне неизвестно, но помню, как капитаны возмущались этим переименованием. Начальником Базы был Александр Яковлевич Попов. О нём я слышал некоторые интересные небылицы. Видимо, он был хорошим организатором. В период его руководства практически все руководящие должности в бухгалтерии, отделе материально-технического снабжения прочно заняли евреи. Через несколько лет горком партии спохватился и произвёл «чистку». Ветераны тех времён помнят историю с начальником матери-

ально-технического снабжения, который иногда подписывал заявку на снабжение уходящего в рейс судна, не вникая в суть написанного. Правда или выдумка, но старожилы рассказывали отом, как вместе с другими заявками ему подсунули и такую бумагу: «Прошу выписать одного слона для буксировки СРТ-672 от Фарер до Клайпеды». И на этой заявке в левом верхнем углу появилась резолюция «Выписать». Подпись. Дата.

* * *

Нас было четверо курсантов, попавших на одно судно-СРТ-65 (средний рыболовный траулер): Сеня Бич, Юра Григорьев, Толя Чернюк и я.

... Мы шли в Северную Атлантику. Перед полуночью я вышел в шкафут. Тёмная ночь. По правому борту огни, огни города, чужого, заморского города. Мы проносимся мимо близко мигающего буя, и судно резко меняет курс влево. Знаю, что я моряк, что был уже в море, но сейчас чувствую себя в каком-то таинственном, загадочном мире. Мелькает мысль о том, как в такой темноте капитан находит дорогу среди многочисленных мигающих по-разному буёв, маяков. Из любопытства поднимаюсь наверх и отворяю дверь в рулевую рубку, надеясь, что в темноте меня не заметят. Заметили. Шикнули. Пришлось убраться. И опять со шкафута с восторгом смотрю на мигающие, как в фантастическом фильме, маяки, на яркие огни города с чужой и чуждой для меня жизнью. Шведский порт Хельсинборг – по правому борту и датский порт Хельсингер будут встречать и провожать меня десятки раз. Первый – когда курс проложен на «west», второй – когда возвращаемся домой.

Замок Хельсингера... Помнится, однажды датский лоцман сказал, что принц Гамлет, которого мы знаем благодаря Шекспиру, жил здесь и действие трагедии происходит в этом замке. Во времена, когда заходы в инпорты только снились, взгляд на близколежащий замок как-то приподнимал настроение, давая ощущение если не избранности, то

приобщённости к великому и романтическому ремеслу морехода. В конце концов, рыболовные суда стали тоже заходить во многие порты мира, и мы наверстали упущенное в первые годы нашей карьеры. Но торговые судоводители никогда не наверстают потерянной близости к морю, они никогда не знали и не узнают, какое богатство хранит море в своих глубинах. Они никогда не видели и не увидят десятки и десятки морских рыб и моллюсков, которых знаем мы, моряки рыболовного флота. Да и привычка к торгашеству обедняла их жизнь. Однажды в кругу приятелей я рассказывал о красивой пальмовой аллее в Масатлане (Мексика), о красивых лицах мексиканок. Вдруг один из слушавших, многие годы проплававший на «торгашах», сказал: «Мы тоже заходили туда. Я хорошо помню этот порт – я там купил красивый ремень очень дёшево». Что же касается портов, то найдите, пожалуйста, 60-летнего капитана торгового флота с такой большой коллекцией портов, какую имею я (список портов, где я побывал, в приложении). Думаю, что в Клайпеде ни один из капитанов не имеет такого «богатства», даже мой друг Ким Лавринович.

...Я продолжаю стоять в подветренном шкафуте, провожая пролив Зунд. Через три месяца, через три тяжёлых месяца, богатых рыбой, штормами и опасностями, мы увидим опять эти проносящиеся мимо берега Дании и Швеции. А пока наш курс на «норд-вест», в свинцово-серое Норвежское море, где сотни советских логгеров пересыпают воды километровыми рыболовными сетями и тысячи тонн серебристой сельди каждое утро поднимается на борт этих трудяг.

Средний рыболовный траулер, сокращённо СРТ, – это простое по гениальности творение судостроителей ГДР, которое было с конца 1950-х и до конца 1970-х годов самым популярным рыболовным судном. Они бороздили Северную Атлантику от Лафонтенских островов до Джоржес-банки. Они работали в Тихоокеанском бассейне. Они тонули у берегов Шотландии и в Беренговом море, попадая в жестокое обледенение.

Клайпедское мореходное училище Первым увиденным мною лежащим на камнях килем вверх судном был калининградский СРТ, затонувший в бухте острова Фетлар (Шотландские острова). Экипаж был спасён. Затем был клайпедский СРТ под командованием капитана Фурманова. Судно штормовало в Северном море. Волной сорвало лючины трюма. Экипаж был спасён. Мой однокашник, капитан Вадим Разумовский, на СРТ ошвартовался к плавбазе «Советская Литва», где должна была состояться партконференция. Во время швартовки судно получило пробоину и затонуло. Всех людей сняли. Примерно такая же история, только с трагическим концом, была у лиепайского СРТ, получившего пробоину при стоянке у борта ППР «Гейзер». Почти весь экипаж погиб от переохлаждения. Несмотря на эти примеры, нужно сказать, что СРТ – это очень остойчивое судно, и если происходили аварии, то, как правило, из-за человеческого фактора. Надо

также сказать, что во время хорошей рыбалки на палубу

брали столько рыбы в бочках, что суда перегружали. Гру-

зовая марка часто уходила под воду. Капитану со вторым

штурманом некогда было производить расчёты остойчи-

вости. Капитаны знали, что информация об остойчивости

не повлияет на приёмку такого груза на палубу, но когда

шла рыба, а шла она не ежедневно, нужно было рисковать.

Этот риск был расчётливый, капитанская интуиция все-

гда подсказывала тот момент, когда нужно сказать команде: «Стоп!», отсоединиться от дрифтерного порядка и

мчаться скорее к рефрижераторной базе сдавать свежьё.

Во всяком случае, не было гибели судов из-за перегрузки. Старые капитаны иногда шутили о СРТ: мол, у них золо-

той киль. Так много ими выловлено рыбы, что можно на

Без преувеличения можно сказать, что могучий флот рыбной промышленности СССР, которым гордилась наша страна, был поднят до больших высот скромными СРТ.

эти деньги сделать киль из чистого золота.

Четверых неопытных матросов, еще не оперившихся в свои 19-20 лет, для команды в 25 человек было, мне думается, многовато. Наши мышцы не были натренированы для тяжёлой физической работы. Дрифмастер Миша Хасбулатов, маленький татарин, приехавший в Клайпеду из Астрахани, после недели обкатки поставил нас, курсантов, на самые ответственные места. Может быть, потому, что мы все, кроме Сени Бича, не умели огрызаться и безмолвно выполняли всё, что нам прикажут. Юру Григорьева посадили в вожаковый трюм. С одной стороны, там тепло и не заливает водой, но и работа там, если рыбы в сетях немного, такая, что остановиться не можешь ни на секунду.

Я сначала попал на тряску. Это была самая тяжёлая работа, требующая крепких мускулов в руках, чего у меня не было. Дрифтерный порядок обычно составлялся из 70-80 сетей, каждая длиной 30 метров. В месте соединения сетей привязывался поводец, к которому во время постановки порядка крепился надувной резиновый буй-поплавок. Для капитана всегда было трудной задачей угадать длину поводца, т.е. определить, на какую глубину от поверхности воды нужно опустить порядок, так как сельдь ночью поднималась из глубин к поверхности и могла находиться не глубже 80 м или же иногда поднималась на поверхность, и тогда поводцы были «нулевые». К нижней части сетей крепился вожак – толстый канат из манилы или сизали, который являлся прочной основой всего дрифтерного «порядка» и за который он подтягивался к борту. После вечерней выметки вожак крепился через рол на носу судна, и судно дрейфовало вместе с «порядком» до утра, когда начинались выборка.

Выборка сетей на борт была изнурительно тяжёлым трудом. В 1957 году на палубах СРТ уже стали устанавливать кое-какие машины, помогавшие работе палубной команды. У нас был установлен на планшире горизонтальный рол с цепным приводом от электромотора и одна тумба сетевыборочной машины. Верхняя подбора шла через вращающийся рол в ручеёк выборочной машины, а нижнюю подбору нужно было тянуть вручную, прижимая её на роле вниз. Рол – круглая двухметровая металлическая

Клайпедское мореходное училище труба, обшитая сверху деревянными досками – иногда наматывал сеть на себя, если на обшивке появлялись большие заусеницы. Тут было важно успеть повернуть аварийный выключатель, находящийся под планширем в кормовой части рола. Рабочая одежда, «проолифенка», как называли её моряки в честь отошедших в небытие проолифенных брезентовых костюмов, была из прочной клеёнки оранжевого цвета. Пуговицы, на которые застёгивалась куртка, были прикрыты сверху клапанами, чтобы случайно не зацепились за сеть. Но через месяц работы клапаны отрывались, и пуговицы на куртках угрожающе чернели. И надо же такому случиться, что когда я работал на роле, произошла намотка и сеть захватила одну из моих пуговиц. И вот уже моя куртка, оказавшаяся удивительно прочной, стала наматываться на рол. Мою грудь прижало к нему с такой силой, что я уже чувствовал, как трещат мои кости. Обычно выключить аварийный выключатель должен был работавший на роле со стороны кормы. Но я, намотанный на рол, уже не мог дотянуться рукой до выключателя и только стонал от боли, удерживая вращение рола своими костями. Чувствовал, что ещё несколько секунд и мою грудь раздавит. Пока напарник сообразил, что нужно сделать, я уже стонал от дикой боли. Наконец электромотор остановился, подбежавшие моряки раскрутили рол в обратную сторону и освободили мою разорвавшуюся куртку и меня. Старпом отвёл меня в кубрик, помог раздеться и уложил в койку. Дал какие-то таблетки. Всё обошлось. Молодые кости были нехрупкие, и после одного дня отдыха я снова стал у рола.

Октябрьские праздники мы встречали в море. Рыбалка шла у нас не очень хорошо. И вопрос – будем с планом и с деньгами или без того и другого? - волновал всю команду. Только мы, четверо курсантов, не думали о деньгах. Мы были на практике, и нас не ждали дома семьи с детьми. Капитана Альберта Александровича Куликова мы уважали, он закончил Высшее военно-морское училище имени Дзержинского. Когда я был рулевым на мостике, капитан мог

За два дня до октябрьского праздника мы выгружали солёную рыбу на плавбазу. Когда отошли, помню, старые моряки говорили о том, что теперь будет что выпить на праздники. 2-й помощник Петров взял на «судовой ларёк» несколько ящиков тройного одеколона. Зачем на плавбазах начпроды типа Шохина брали в рейс тысячи и тысячи флаконов дешёвого одеколона? Они прекрасно знали, что для употребления после бритья такого количества не нужно, к тому же примерно треть рыбаков в рейсе отпускали бороду и не брились.

7 ноября мы выбрали сети. Улов был слабым. На праздник большинство судов сети не ставило. После ужина наша четвёрка курсантов спустилась в свой большой кубрик и, пользуясь возможностью отдохнуть, завалилась на койки. Кто-то читал книгу, кто-то занимался морской травлей. А команда «гудела». Морские волки встречали праздник. Кажется, капитанам на праздники подобного рода с плавбазы выдавались одна-две бутылки водки, а остальные моряки довольствовались своими запасами, которые были давно-давно выпиты. Попробуй продержи бутылку водки в море несколько месяцев – тебя потом засмеют.

Помню один рейс, когда я уже был 2-м штурманом на СРТ с капитаном Анатолием Солнышкиным. Жил я в одной каюте со старпомом Фефиловым, который постоянно держал под столом около грелки 3-литровую банку сока, в которую добавлял дрожжи. Банку закрывал резиновым буем, и сок вскоре начинал бродить. Получалась бражка. Фефилов, в общем-то хороший человек и впоследствии талантливый капитан-промысловик, награждённый орденом Трудового Красного Знамени, не мог жить без алкоголя. Пил любую гадость, где было хоть немного градусов. В конце рейса капитан Солнышкин, один из немногих, не увлекавшихся алкоголем, достал заветную, пролежавшую целых три месяца бутылку и угостил старший комсостав (стармеха, старпома и радиста). Потом вечером, после ужи-

Клайпедское мореходное училище на, мы лежали в койках, и Фефилов говорит: «Ты представляешь, Петя, капитан три месяца, целых три месяца держал бутылку нетронутой. Вот жмот!» Хотя - какая разница, всё равно её распили. Но это было не в натуре рыбаков – такое долгое «воздержание». Фефелов был кумиром матросов. О таких необычных людях Ф.М. Достоевский сказал: «(Он) умел как-то так сделать, что все его признавали за своего человека, а это большое уменье или, вернее сказать, прирождённая способность, над которой и не задумываются даже обладавшие ею. ... Есть в них какой-то особенный простонародный запах, прирождённый им, и боже мой, как чуток народ к этому запаху! Чего он не отдаст за него!» Я думаю, во время войны такие люди, как Фефилов, были отважны. Мне всегда хотелось сравнить его со знаменитым подводником Маринеско. Жалко, что слабость к алкоголю губит таких талантливых людей.

Мы, курсанты, уже спали, когда в кубрик ввалился старпом Константин Смаров. Он держал в руке большой флакон тройного одеколона: «А ну-ка, будущие капитаны, вставайте, буду приобщать вас к нашему «морскому коньяку». От него разило неприятным перегаром, и одна мысль о том, что эту гадость можно пить, делала нас четверых чуть ли не больными. Зашёл 2-й штурман Володя Петров, которого мы уважали чуть больше старпома, и сказал: «Ребята, вы должны приобщаться к этому напитку. Все моряки его пьют. А вы – будущие капитаны, должны знать, чем он пахнет». Он принёс с собой сгущёнки и сделал в металлической кружке коктейль. Не знаю, сколько выпили из этой кружки мои товарищи, может быть, по глотку и сделали, но когда я поднёс её ко рту, у меня хватило сил только помочить губы в этой гадости и сделать вид, что я глотнул. Затем вернул кружку Петрову. Поняв, что мы не составим компании, наши «учителя» вскоре ушли. Наутро вся команда была в нерабочем состоянии, т.е. требовала похмелья. Кажется, только дрифмастер Хасбулатов не пил. Все кружки отвратительно пахли одеколоном, и мы с трудом проглотили свой утренний чай.

Даже в гальюн страшно было войти из-за этого одеколонного духа.

Праздник закончился и снова начались тяжёлые будни. Через несколько дней, во время выборки, капитан Альберт Александрович кликнул меня. Я передал своё место на тряске другому матросу. «Рябко, - спрашивает капитан, - одеколон имеешь?» - «Полфлакона для бритья». - «Неси». - «Но?..» - «Неси!» - Капитан есть капитан. Пришлось подчиниться. Капитан был уже в каюте, и я отдал ему остаток одеколона. Он тут же при мне открутил пробку, вылил содержимое в стакан и выпил, крякнув и сморщившись под конец. «Вот теперь лучше», - и пошёл на мостик.

При всём при этом я всё же с уважением смотрел на нашего капитана. Может быть, потому, что он разговаривал с нами, как с будущими коллегами. Альберт Александрович служил на кораблях ВМФ, но из-за большой любви к алкоголю, уже в звании капитан-лейтенанта, был уволен в запас. Быстрорастущий флот рыбной промышленности нуждался в судоводителях, и таких, как Куликов, здесь было много. В отличие от других командиров, этот капитан был начитан, знал много историй и был отличным рассказчиком. Поскольку мы, курсанты, как я уже говорил, не очень горевали, когда на борт поднимали пустые сети, то, естественно, не замечали, что наш капитан-промысловик не очень-то удачливый. План рейса выполнен не был. Но, вернувшись в порт, какие-то деньги мы всё же получили и, шагая по городу в кожаных полуболотниках и фуфайках, чувствовали себя покорителями не только океана, но и всего мира. Как в песне «Моряк вразвалочку сошёл на берег».

Бороды у нас ещё не росли, только Юра Григорьев сумел отпустить небольшую рыжую бородку, похожую на козлиную. Какая-то девчонка захихикала, глядя на Юркину бородку, и он немедленно отправился в парикмахерскую, сбрил её. Вернувшись с практики, первую неделю в училище мы чувствовали себя героями. Учебный год уже давно начался, пришлось навёрстывать пропущенный материал. Но преподаватели были снисходительны, и вскоре всё вошло в нормальную колею.

Альберт Александрович Куликов, к сожалению, не нашёл сил подняться. За пьянство его уволили из БЭСЛ. На Дальнем Востоке всегда была нехватка кадров, и он уехал туда, как делали многие любители выпить. Но и там не смог Куликов удержаться и вернулся в Клайпеду. Последний раз я видел его на речной пристани, где бывший капитан работал матросом. Вид у него был пропитым и пропащим. Но почему-то у меня, уже ставшего капитаном, даже тогда не исчезло чувство уважения к этому человеку.

Хочу вернуться к вопросу пьянства. Многие люди становились пьяницами не по своей охоте. Это был сознательный геноцид русского народа, который очень тонко проводили еврей Суслов – секретарь ЦК КПСС по идеологии и еврей Шохин – начпродовольствия плавбазы. Они видели слабость некоторых русских и умело спаивали их. Это продолжается и сейчас, только в большей мере. Александр Зиновьев, выдающийся русский философ, сказал: «Перед возвращением в Россию один из авторов развала СССР (сионист) признался: «Мы уничтожим вас, русских, только гуманным путём».

* * *

Последний, четвёртый курс промчался, как русская тройка, быстро и ухаристо. Мы повзрослели, закалились. Комплексы, которыми страдали в той или иной мере большинство из нас, стали потихоньку исчезать, и жизнь стала не такой уж сложной, как поначалу.

Многие ребята имели постоянных девушек, время от времени кто-то женился, а кое-кого и заставляли жениться. Такое случилось с одним из наших товарищей, от которого забеременела его подруга: или женитьба, или отчисление из училища. Выбрал первое. Потерять четыре года учёбы и остаться без диплома – раз. Второе: тех, кого

= Петр Рябко отчисляли из КМУ, сразу же брали в армию. Аргументы веские.

Но история с Володей Ф. намного печальнее. Зимой на 4-м курсе он влюбился в женщину старше себя. Это была черноглазая, похожая на цыганку литовка Стефа. Она уже имела ребёнка. Володя стал пропадать у неё ночами. Учёбу забросил, хотя был одним из самых успевающих и умных курсантов группы. И характер имел сильный, мог постоять за себя, если нужно было. После бессонных ночей стал пропускать лекции, днём отсыпался. А как только наступал вечер, Володя исчезал из расположения роты. Мы, его друзья, обеспокоились. Ведь последний курс, на носу госэкзамены, а у него по многим предметам «двойки». Несколько раз мы его со всей серьёзностью пытались убедить взяться за учёбу. Не помогло. В один из вечеров решили не пускать его к «пассии», встали в дверях: «Не пойдёшь сегодня!» Он подчинился, лёг в койку. Но как только дверь оказалась свободной, Володя схватил одежду и сбежал. Каким-то образом мы узнали адрес Стефы. Жила она около базара. Я как комсорг группы был делегирован на переговоры с ней. «Хорошо, я скажу ему, чтобы закончил училище, - сказала эта женщина с чуть помятым, но красивым лицом. - Но вообще-то у него своя голова на плечах». После переговоров мы надеялись, что Володя возьмётся за ум. И он «взялся». Через несколько дней они поженились, и молодой муж ушёл в море простым матросом зарабатывать деньги для семьи. Мы закончили мореходку, плавали штурманами, кое-кто поднялся на капитанский мостик, а Володя продолжал работать матросом. Стефа оказалась, мягко говоря, стервой. Семейной жизни у Володи не получилось. Но у него хватило ума сдать экзамены на штурмана малого плавания, и он стал впоследствии помощником капитана. Однако неудачи в жизни из-за Стефы скомкали его ум, он уже не смог подняться до надлежащего уровня. Пропал талантливый, по моему убеждению, специалист.

Работа на траулерах нам, молодёжи, представлялась намного романтичнее работы на плавбазах или торговых судах. Даже существовало мнение, что на плавбазах плавают больные. Настоящие мужчины могут быть только на СРТ. И это было настолько твёрдое убеждение, что только «неромантические» евреи из нашего выпуска быстро оказались на плавбазах, а остальные «романтики» покоряли Северную Атлантику на маленьких СРТ, постоянно под-

вергаясь лишениям и трудностям.

Первый госэкзамен был по военно-морской подготовке. Его принимали старший морской начальник Клайпеды капитан 2-го ранга Гордин и ещё один морской офицер. Мне попался настолько сложный билет, что, прочитав его вопросы, я обмяк: «Не сдам». Но, сконцентрировавшись, стал вспоминать. Сосредоточился. И когда капитан-лейтенант поставил мне «5», я был поражён. После этого сосредоточенность помогла мне сдать все экзамены на «отлично». Толя Чернюк не сдал экзамен, а Сеня Бич не был допущен к этому экзамену. Ещё зимой по нелепой случайности он попал в неприятный переплёт на ночной улице, и его обвинили в избиении мужчины. Был суд. Кажется, было условное наказание, но по каким-то правилам из-за этой судимости ему не разрешалось быть военно-морскими офицерам. И только они из всего выпуска не получили звание младшего лейтенанта. Впоследствии, через несколько лет, когда в армии был недобор (в военные годы рождаемость резко упала и не хватало новобранцев для штатного количества), военкомат вдруг вспомнил о них, и они должны были служить 3 или 4 года солдатами. Но ведь они были уже штурманами и, видимо, не ожидали такого поворота событий. Мы все, конечно, переживали за них. Все искали какую-нибудь лазейку, чтобы избежать армии. Толя Чернюк, кажется, усыновил двух малолетних детей, и это его спасло. А Сене Бичу помогла, как потом шутили, еврейская солидарность: ему сделали какой-то хитрый документ, и он, славабогу, не потерял несколько лет, таская солдатскую шинель. Сейчас он даже капитан третьего ранга запаса.

Выпускной вечер, отпуск домой. Но мы ещё не свободные флибустьеры. Впереди 4-месячная стажировка на кораблях Военно-Морского Флота.

Мы с Володей Рыжовым попали на ГИСУ «Бриз» — гидрографическое судно, бывший немецкий минный тральщик. Нам присвоили звание «мичман», и мы гордились военно-морскими погонами на наших форменках. Кроме нас, здесь проходили стажировку ещё нескольких курсантов из Горьковского речного училища и из Ленинградского океанографического училища.

Команда «Бриза» была смешанной. Командир корабля капитан 3-го ранга Кожедуб, ст. помощник капитанлейтенант Лопаткин, штурман старший лейтенант Степаненко, начальник БЧ-5 (стармех) старший лейтенант Сухоруков, а остальная команда – вольнонаёмные. Часть из них проходила ранее действительную службу на этом корабле, а потом, после переорганизации, продолжила работу здесь же, но уже за зарплату. «Бриз» был угольщиком, т.е. был паровым судном, и за топливом для котлов мы иногда заходили в Калининград. Корабль дослуживал свои последние годы, поэтому ни о какой модернизации не могло быть и речи, и, видимо, поэтому на борту была полугражданская команда. Время от времени мы выходили в море, меняли летние светящиеся навигационные буи на зимние «сигары», но это было так редко, что мы с Володей Рыжовым немножко завидовали нашим однокашникам, попавшим служить в дивизион торпедных катеров. Они часто выходили в море на учения. Все матросы и курсанты там получали спецпаёк, в котором был и шоколад. Но все мы раз в месяц, независимо от ранга кораблей, получали бесплатно курсантский паёк. Это были сигареты «Махорочные», выпускавшиеся на Погарской табачной фабрике (недалеко от моего села) из самого дешёвого табака. Мы курили их, так как никаких денег нам не полагалось. Коекому родители помогали, и они покупали «Приму». Но большинство из нас жило на «казённый» счёт, многие были полусиротами, отцы которых погибли на войне.

Когда мы получали «Махорочные» и начинали курить их в кубрике (нас жило там 10 человек), старожилы шутили: «Ну, теперь ни одного таракана, ни одной крысы не будет на корабле от этих вонючих сигарет». После аванса и получки они угощали нас нормальными сигаретами. Кочегар Лёша, невысокого роста парень, однажды пригласил нас с Володей в привокзальный буфет на пиво. «Но мы без денег». - «Мужики, я вас угощаю». Первый поллитровый бокал мы выпили, вроде бы, с удовольствием, слушая рассуждения Лёши о том, как надо пить пиво. Третий бокал был для нас уже невмоготу, но Лёша принёс ещё по бокалу. Сам он был всего на два-три года старше нас, и, как говорится, ещё у самого было молоко на губах. Но показать себя настоящим мужчиной – это было слабостью русских мужиков. Но слабостью была, скорее, неуверенность в себе, и алкоголем пытались заглушить эту неуверенность. Даже мой товарищ Витя Кориневский, вроде бы, человек, твёрдо стоящий на ногах, без всяких комплексов неуверенности, всегда старался влить в меня ещё одну чарку. На мой отказ говорил: «Ты мужик или не мужик?»

Мы уже несколько раз навещали буфетный туалет, наша уринная система никогда еще не подвергалась такому насилию. А Лёша толковал: «Нет, нет, мужики, ещё по бокальчику. Догоним до десяти, и тогда уйдём».

(Я прочитал этот эпизод Гине, и она сказала: «Точно такую картину мы можем наблюдать в Шотландии и Ирландии». Так что, извините, мы — русские мужики — не одиноки.)

Из последних сил, напрягая резервы желудка и мочевого пузыря, мы с Володей заканчивали наш восьмой бокал, а Лёша — девятый. Возвращаясь на корабль уже около полуночи, держались поближе к заборам, часто останавливаясь, чтобы избавиться от пива, посматривая по сторонам, чтобы случайно не нарваться на патрулей.

Балтийск славился своим комендантом — полковником по кличке Полтора-Ивана, приводившим весь огромный гарнизон этой главной военно-морской базы на южной Бал-

тике в трепет и страх своими патрулями. Гауптвахта комендатуры была всегда переполнена задержанными матросами.

Наш путь напоминал путь кобеля, помечающего каждый столб. Мы, правда, столбов с фонарями избегали, но делали «отметки» у заборов и кустиков через каждые 200 метров...

Когда старший лейтенант Степаненко ушёл в отпуск, командир корабля сказал мне: «Будете в течение месяца исполнять обязанности штурмана». Из десяти кадетов, находящихся на борту, я, по моему мнению, меньше всех подходил на эту роль. Приняв эту офицерскую должность, я впервые сделал рутинное объявление по корабельной радиотрансляции. Один молодой матрос смеялся над моим тихим голосом: «Петя, ты никогда не будешь капитаном. Командир должен иметь бас». Почти всю жизнь я стеснялся своего негромкого голоса. Мне всегда казалось, что в нём не хватает мужественности. Попытка говорить басом мне ничего не давала, т.к. природа не наделила меня крепкими голосовыми связками. Все мои товарищи и знакомые всегда с первого слова, будь то по телефону или по радио, узнавали меня. И уже почти в конце моей жизни Николай Васильевич Загородний, генеральный директор «Совитпеска», когда после первых слов по телефону я представился ему, боясь, что он не узнает по голосу, сказал мне: «Пётр Демьянович, дорогой, да я вас узнаю с первого слова. Я ваш голос так хорошо знаю. И теперь понимаю, почему Вас любят женщины». Только после этого я перестал стесняться своего «немужественного» голоса, поняв, что всю жизнь терзался напрасно.

Штурманский корабельный журнал я заполнял аккуратно, остро отточенным карандашом (на кораблях записи в журнале велись простым карандашом, исправления не допускались), и пеленг научился быстро брать. Это командира устраивало. Но я всегда чувствовал себя не в своей тарелке. Мне не хватало то ли смелости, то ли нахальКлайпедское мореходное училище ства. В дальнейшем первому я научился, второму учиться и не пытался, это было против моей натуры.

Мне запомнился один эпизод. Мы с Володей взяли из навигационной камеры сектанты и пеленгаторы после проверки. По дороге на корабль я решил, что Володя несёт меньший груз, чем я, и сказал, чтобы он взял больший ящик. Если бы я попросил его по-дружески, наверняка он согласился бы. Но мой тон был сродни приказу – как-никак я исполняю обязанности штурмана корабля. Володя фыркнул: «Неси сам». Я поставил свой ящик на землю и пошёл вперёд. В конце концов, мой товарищ принёс этот ящик, но между нами возникла неприязнь, кажется, впервые за три года. К счастью, размолвка длилась недолго. Может быть, здесь сыграла роль шутка над моим голосом, и мне захотелось поиграть в командира с моим хорошим товарищем. И сейчас, почти через полвека, я со стыдом вспоминаю этот случай.

Самое светлое воспоминание о стажировке – это светловолосая русская девушка Маша Лепп. В молодые годы она приехала в Таллин из Смоленской области и работала поваром. Натуральная светлорусая русачка приглянулась эстонцу, мичману-сверхсрочнику, и они поженились. Но Маше в эстонской семье приходилось тяжело. Свекровь поначалу стала проверять честность невестки, оставляя кое-где в углах монеты, рассчитывая, что девушка будет забирать эти деньги себе. Жизнь в доме мужа стала просто тяжкой, и через год Маша ушла от мужа и свекрови. Тут подвернулся «Бриз», стоявший на ремонте в Таллине. Маша устроилась на судно шеф-поваром. Вся команда искренне любила и уважала её. За скромность, душевность, мягкий уживчивый характер и молодую красоту.

Из четырёх женщин, работавших на корабле, Маша была единственной, кажется, без мужа и без «бой-фрэнда». Травма, всегда получаемая при разводе, заживает долго. Но жизнь идёт своим чередом, и мы, в конце концов, забываем наши прошлые беды и начинаем снова радоваться солнцу и доброй улыбке.

Так получилось, что однажды Маша, спускаясь по трапу на нижнюю палубу, ударилась щиколоткой, и от боли глаза её заволокло слезами. В этот момент я случайно оказался рядом с ней и постарался как-то помочь. Она позже призналась, что ей больше всего помогла моя улыбка. И вскоре нам ничто не мешало быть абсолютно счастливыми, разве что только старший лейтенант Сухоруков, который раз в неделю, заступая дежурным по кораблю, обязательно проверял ночью каюту Маши – как бы там не оказался курсант Рябко.

Была ли это любовь? Скорее, да. Кое-кто, глядя на нас, качал головой: расстанутся - слишком неопытны (видимо, это замечание касалось больше меня, чем Маши). Уже после стажировки, побывав в отпуске, я приехал в Балтийск. Мы сняли у одной семьи комнату и провели медовую неделю, как один день. Моему приезду радовались и командир корабля, и вся команда, верившая, что Маша заслуживает быть счастливой...

* * *

За всю жизнь я был пьяным, по-настоящему пьяным, только два раза. Первый раз – на первом курсе кто-то из друзей-курсантов принёс бутылку водки, и мы пили её из горлышка в парке Дома офицеров, не закусывая и не запивая. Естественно, в 17-летнем незрелом возрасте так легко одурманиться ядом-алкоголем. Почемуто считалось, и сейчас кое-кто считает, великим мужеством умение выпить много водки и остаться на ногах, а не на четвереньках, как свинья.

Второй раз это случилось тремя годами позже. После стажировки в Балтийске все курсанты разъехались по домам. Мы не спороли с шинелей погоны мичманов - хотелось ещё немного побыть военными моряками: считалось, что Военно-Морской Флот – образцовый флот. И это была истина, которую нельзя опровергнуть.

Новогодние праздники (1959 год) я провёл в Вильнюсе. В один из вечеров Нелля – моя двоюродная сестра –

Клайпедское мореходное училище сказала, что сегодня в клубе КГБ танцы. Клуб находился в метрах 500 от дома моего дяди. Стояла крещенская погода, снег скрипел под ногами, и чтобы не заморозить уши (форменную шапку-ушанку «настоящие моряки» никогда не развязывают), пришлось поднять воротник шинели. В клубе звучала танцевальная музыка. Мы встретились с Кимом Лавриновичем, моим другом. Пока делились новостями, к нам подошёл Костя Петраускас (в нашей группе только Ким и Костя были из Вильнюса). «Кореша, пошли за наш стол, к моим друзьям», - позвал он. Костины друзья пододвинули мне бокал пива. Второй бокал пива вызвал у меня подозрение своим необычно крепким привкусом алкоголя, но молодой моряк в щёгольской униформе с погонами мичмана не мог ударить лицом в грязь, и второй бокал был осушён. В зале вокруг сверкающей новогодней ёлки танцевали пары. Мне приглянулась одна очень симпатичная чернявенькая девушка. Пригласил её на танец. Чуть-чуть хмельной от выпитого пива и новогоднего веселья, я был на редкость раскованным, что со мной в ту пору случалось очень редко. От моей морской «травли» девушка смеялась, кружась со мной в танце. На один из моих комплиментов она ответила: «Нет, нет, морячок, я уже старуха, мне тридцать лет». Но я не замечал этого. Она была небольшого роста и выглядела почти девочкой. Радостное веселье заполнило меня всего, и я подумал, что это самый лучший Новый год в моей жизни. Звучала музыка, весь зал кружился в танце. Казалось, вся планета веселилась в этом клубе.

И вдруг... Вдруг я заметил, что потолок начал качаться, ну почти как в море. Но не от танцев, не от танцующих пар. Потолок начал качаться потому, что я был пьян. Друзья Кости, оказалось, угостили меня «ершом» - смесью пива и водки.

Собрав все силы, чтобы не покачнуться и не упасть, я взял мою партнёршу за хрупкие плечи, остановившись в танце: «Извините, я должен уйти». Наверное, она всё поняла. Я шёл к выходу и чуть не плакал. Такой чудесный вечер, такая чудная музыка, такая прекрасная девушка, такая необычная радость – и вдруг всё это рухнуло. Мне было плохо, жутко плохо. Добравшись до туалета, я постарался освободить желудок от алкоголя, но было поздно – алкоголь проник в кровь. Я долго находился в туалете, и Ким, беспокоясь, время от времени спрашивал меня через дверь: «Петя, ты в порядке?» Наверное, через полчаса я покинул туалет. Ким помог надеть шинель и выйти на улицу. 20-градусный мороз чуть освежил меня, и я сказал друзьям: «Не беспокойтесь, сам дойду до дома».

Тётя открыла дверь, я снял шинель и ботинки. В комнате работал телевизор, свет был выключен. Несколько соседей пришли смотреть концерт, шедший по телевизору. Я присел на уголок дивана и уснул, сморенный алкоголем.

Телепрограмма закончилась, включили свет, и мой дядя вдруг увидел спящего пьяного племенника. Видимо, картина была не из красивых. «Ну-ка, моряк, марш в ванную, промой голову холодной водой», - дядин голос был строг, как никогда ранее. Я сел на табуретку, открыл кран холодной воды, подставил под струю голову и... уснул.

Обеспокоенная моим долгим сидением в ванной, подошла тётя и увидела меня спящим под струёй воды. Ложась в постель на кухне, я слышал, как дядя сказал: «Завтра поговорим, пьяница».

Я проснулся, наверное, в шесть часов. Не чувствовал головной боли от «ерша», но боль была от предстоящего разговора с дядей. Я лежал тихо. Около восьми утра (был выходной день) услышал разговор дяди с тётей. Я сжался в комок, ожидая, когда дядя войдет. Дверь открылась. «Ну, алкоголик, голова болит? Вставай, дам похмелиться», - голос дяди был не грозным, а тёплым. Все мои страхи мгновенно испарились, я заулыбался и был так благодарен ему за эти слова, что, казалось, жизнь готов отдать за это. Всю свою жизнь я вспоминал этот урок доброты и старался по возможности тоже быть

Клайпедское мореходное училище таким, как дядя. Строгим, но понимающим слабости другого человека.

Проработав всю жизнь в «органах» (так обычно называли НКВД, КГБ, МВД), мой дядя сохранил любовь и доброту к людям. Он был принципиальным коммунистом. Пришедшего к власти Н.С. Хрущёва он называл не иначе как «чудиком». И правда, этот «чудик» нанёс первый удар по коммунизму, первый удар по СССР. Сионисты умело управляли им, также как Ельциным и Путиным. Сейчас его внуки, живущие в США, хвастают, что они евреи. Дядя немного рассказывал о своих боевых делах. Два ордена Красного Знамени, два ордена Красной Звезды и много медалей украшали его грудь в праздничные дни. После освобождения Литвы дядя был оставлен в тылу для очистки республики от бандитов, так называемых «лесных братьев», пособников фашистской Германии. Многие из них ушли вместе с немцами на Запад и воевали в рядах гитлеровской армии. Одним из таких фашистских солдат был нынешний президент Литвы Адамкус (американцы пригрели его; на пенсию он ушёл в звании полковника разведки США; потребовался Литве президент – ЦРУ направило его, и он уже второй срок занимает эту должность). Роман Мусулас, капитан СРТ «Юконда», рассказал нам историю из его юности. Когда фашистов прогнали из Литвы, в его селе молодёжь устраивала иногда вечеринки. Девчата пряли, ребята зубоскалили. Вдруг в один из вечеров в избу врываются бандиты из леса, савтоматами (немецкими): «А-а, веселитесь, туда вашу мать! Мы вам покажем свободу!» Поставили одну девушку раком к столу, задрали юбку и заставили всех парней целовать жопу. Это, по убеждению бандитов, было самое унизительное оскорбление мужского достоинства. Может, и Адамкус был в этой группе «лесных братьев». Возможно, в 1944 году пути майора Коменданта и гитлеровского солдата Адамкуса пересекались. Один из орденов Красного Знамени дядя получил за ликвидацию крупной банды в Радвилишском районе.

152 — Петр Рябко

«Однажды после захвата бандитов у меня в кабинете стоял сейф, целиком заполненный золотом и драгоценностями, взятыми у бандюг. Но у меня даже ни на секунду не мелькнула мысль взять чуточку золота себе. Это было народное достояние», – рассказывал дядя.

Таким он оставался до конца дней своих — полковник Александр Комендант. И когда возникла необходимость сменить название одного из судов нашей компании, я без раздумий дал этому судну имя «А. Комендант». (Фамилия «Комендант» обычна для украинского казацкого села, где процентов 15 населения носят эту фамилию. Старики рассказывали, что когда Пётр Первый гнал шведов — кстати, у нашего села были два захоронения шведских солдат — то кто-то из наших предков был назначен комендантом села. Отсюда и пошла эта фамилия.)

* * *

Через несколько лет, нашив первые шевроны на рукава морских тужурок и положив в карман первые небольшие деньги, многие из нас стали жениться. Литовцы на литовках, евреи — на еврейках, русские — на русских; только Юра Барышников нашёл красивую литовочку.

Сеня Бич, каждый раз возвращаясь из отпуска, говорил: «Петя, женился я». Но это было неправдой, и в очередной его приезд я сказал: «Спорю на ящик коньяка, что опять врёшь». И проиграл.

Вскоре он приез в Клайпеду красивую евреечку с полными губами и ямочками на щеках, похожую на юную Надежду Константиновну Крупскую.

В то время для молодого штурманца, которым был я, ящик коньяка был целым состоянием. И, естественно, я не мог отдать сразу проигрыш. Шли годы, мы старели, коекто жирел, коекто богател. Но я всегда помнил о моём долге. И, как говорят, в конце пути я отправил в офис Арсения Николаевича (бывшего Сени) ящик хорошего шотландского виски «J.W.» (армянский коньяк к тому времени дела-

(На оборотной стороне помещённой здесь фотографии Сени и Ларисы есть надпись: «Как человек практичный, хочу тебя предупредить: 4 бутылки проигранных и ящик обещанных. Не волнуйся, выпьем вместе. Я и моя, как ни странно, жена. 9.9.61».)



Глава III. История Бронислава Монгирда

Я уже упоминал, что наш товарищ Боря Монгирдас (Бронислав Монгирд) был, можно сказать без преувеличения, самым интеллигентным парнем в нашей роте. Всегда уравновешенный, дружелюбный, он вызывал какое-то необычное уважение к себе. С первых дней во время вступительных экзаменов меня тянуло к нему. К сожалению, мы попали в разные группы, но чувство товарищества между Кимом Лавриновечем, мной и Борей сохранялось. На его свадьбе мы с Кимом были свидетелями. В дальнейшем наши судьбы сложились по-разному.

Боря одним из первых из нашего выпуска закончил заочно институт, стал примерным семьянином, устроился работать на берегу на ремонтном заводе. И только после пошёл плавать на судах Реффлота. Какое-то время работал старпомом на «греках», а после развала Союза он вскоре возглавил коммерческий отдел у Сени Бича, нашего однокашника, ставшего «хозяином» Реффлота.

Мы общались с Борей очень редко, так как работы было невпроворот, а «дружескими выпивками» ни он, ни я не увлекались. Ким в это время жил в Таллине со своей Людой. «Пахал» несколько лет старпомом на эстонских «торгашах», побродил по свету, увидел, наверное, около сотни новых портов.

Так получилось, что о своём товарище Боре Монгирдасе, о его необычном прошлом мы знали немного. Видимо, сказалось, что мы были в разных группах. В нашей группе СВ-202 мы знали друг о друге более-менее всё: кто откуда родом, кто родители. А Боря остался за «занавесом». Да мы и не очень-то интересовались, жили жизнью

товская фамилия «Монгирдас» сменилась на польскую «Монгирд». Уже начав работать над этой книгой, я набрался смелости попросить Борю рассказать историю его рода, и вскоре получил от него большое письмо. Это письмо по-

чти без сокращений привожу ниже.

«Я потомок одного из старейших родов Великого Княжества Литовского. По документам восстановил 18 поколений непрерывной мужской линии, начиная от королевского наместника в Полоцке времён князя Олгерда (?-1377), сына Гедемина. В то время (XIV-XV вв.) воеводы назывались «королевскими наместниками». Государственным языком был старорусский. Литва была «от моря до моря» (т.е. от Балтики до Чёрного моря), и основная часть населения говорила по-русски. Великие князья женились на русских княжнах, и имена их были без современных литовских окончаний «-as». Например, знаменитый великий князь Vitautas писался «Witowt», а его сыновья, которых убили крестоносцы, звались не Jonas и Jurgis, а Иван и Георгий. У меня есть фотографии старинных печатей тех времён, а документы, которые я перебирал своими руками, подтверждают это. Мои предки происходят от викингов, и поэтому писались в начале как Mondigird vel Mondigerd («vel» в переводе с латыни – «или»), а имена несколько столетий были Han, Petrasz (Петраш), Hanus, Peter и т.п.

После соединения Великого Княжества Литовского с Польшей (1386 г.) король польский был одновременно великим князем литовским. В 1413 году (Гродненская уния) 47 самых знаменитых боярских родов Литвы были приобщены к польским родовым гербам. Мой прямой предок Petrasz vel Piotr принял на себя и на дом свой на вечные времена герб Wadwicz («Вадвич»). В 1453 году он стал гетманом Великого Княжества Литовского. Гербовая печатка из горного хрусталя хранится у меня до сих пор. Были в моём роду надворные маршалы, воеводы и т.п., но в XVII веке род «подупал» — предки сидели в своих име-

ниях и занимались сельским хозяйством. У моего прадеда Яна Монгерда (1848–1919) было имение Мишуце и хутор Натанишки (Жмудь, Литва). Мой дед Владислав Монгерд (1877-1960) в 1906 году окончил Московский университет, медицинский факультет. Учился 10 лет, так как учёбу прервали ссылки. Ссылки за увлечение социализмом, за участие в студенческих волнениях. Его фамилия фигурирует во всех литовских энциклопедиях, даже в 3-томной брежневских времён.

Дед женился на дочери инженера Бронислава Малевского и поселился в их имении Высокий Двор (на литовском языке - Aukstadvaris). Городок и имение носят одинаковые названия. Бронислав Малевский имел три инженерных диплома. Окончил Рижский институт, два факультета: гражданского строительства и архитектуры. Затем – Петербургский институт путей сообщения. Строил по России железные дороги, был главным архитектором Баку, затем начальником Забайкальского участка строительства Транссиба. Туда к нему приехала вся семья, так как имение из-за участия семьи о всех трёх восстаниях – 1794, 1830 и 1863 гг. – было разорено и почти национализировано. Нужны были деньги, чтобы всё откупить и восстановить. В 1901 году он вернулся, выкопал форельные пруды, восстановил хозяйство, отремонтировал дом. Его здоровье было подорвано, болел он астмой, рано умер. В его честь мне дали имя Бронислав. Малевские были родственниками великого польского поэта Адама Мицкевича. Он часто бывал в Высоком Дворе. До сих пор в парке у дома есть дуб и беседка, где любил сидеть с друзьями поэт. Эти вещи – под охраной государства с советских времён. В 1998 году ЮНЕСКО отмечало 200-летие со дня рождения Мицкевича. Вышла книга на польском языке «Места молодости Мицкевича». Есть там фотография моего дома, беседки, дуба. Пишут о Милевских и Монгирдах, в том числе и обо мне немного.

После очередной польско-литовской унии 1569 года (Люблинская уния) в Великом Княжестве Литовском офи-

История Бронислава Монгирда циальным государственным языком стал польский. Политовски говорили только «низы» и в деревнях. Такое положение сохранялось до утраты самостоятельности польско-литовского государства в 1795 году (3-й раздел). В Великом Дворе 90 % населения говорило по-польски. На вопрос: «Кто вы по национальности?» отвечали: «Мы тутошние». Городок лежал в нескольких километрах от польской границы.

Мой отец и моя мать окончили в Каунасе польскую гимназию. Отец затем учился на электротехническом факультете Каунасского университета. Мать - Людвика Колышко из обедневшей дворянской семьи (1908-1989) - была учительницей и деятелем польской культурно-просветительской организации «Pochodnia» («Факел»). Одно время она была инспектором польских школ всей Литвы.

Я родился в Каунасе, крестил меня ксёндз Ян Конопацкий. Метрики я вытребовал уже в советское время, будучи в Клайпеде. Поэтому всё было написано по-русски: «Монгерд Бронислав Тадеушевич – 18.XII.1936 г.». В 1940 году, после «освобождения» Литвы, у нас, как и везде, были организованы рабоче-крестьянские комитеты (до этого в Литве царила фашистская диктатура президента Сметоны, захватившего власть путём переворота. Все прогрессивные деятели были арестованы, много лет держались в «9-м Форте» - спецтюрьме - в Каунасе. Группа коммунистов была расстреляна по указанию Сметоны. – Прим. автора). В комитеты вошли в основном бывшие наши рабочие. Начался делёж земли. Председатель комитета прибежал однажды рано утром в 4 часа к нам и сказал, чтобы дед написал заявление, что его имение не родовое, а купленное за заработанные деньги моим прадедом Малевским. В этом случае нам оставят 30 га земли. Отношения у нас с рабочими были хорошими, поэтому председатель решил помочь нам.

Дед мой бесплатно лечил всех (он был хорошим врачом), оплачивал лекарства, многое давал бесплатно, за свой счёт ремонтировал дома и т.п. Уже недавно один местный житель рассказал мне, что когда у его отца сдохла корова, мой дед подарил ему другую корову. Когда нас реабилитировали в 1957 году и отец первый раз приехал в Высокий Двор, его встречал весь городок, и каждый приглашал к себе в гости. Ко мне здесь потомки бывших наших рабочих тоже относятся очень хорошо.

У нас в семье все хорошо говорили по-русски.

Поэтому местный комиссар НКВД еврей Чепель бывший учитель физики в Ленинграде – часто к нам заходил «на чаёк». Даже он как-то сказал: «Вы – положительные эксплуататоры, вас все любят». За 3 дня до высылки, уходя вечером, Чепель сказал: «Вам бы лучше отсюда уехать, и как можно скорее». После этих слов вышел. К сожалению, его не поняли. Дед твердил: «Местные власти к нам хорошо относятся, нечего бояться». Дед не понимал, что местные власти не причём (всё решал НКВД, где было сплошное засилье евреев от Ягоды, Берии до мелкого Чепеля. Виктор Топоров, еврей из Питера, в своей книге «Двойное дно» (1999 г.) говорит: «Евреи составляли не иссякающий на протяжении двух десятилетий источник кадров ЧК-НКВД и института комиссаров». Не было в органах добрых евреев. Заходя «на чаёк», Чепель делал своё грязное служебное дело. – Прим. автора).

14 июня 1941 года в час ночи раздался стук в дверь. Вошло несколько энкавэдэшников и представителей местной власти. Зачитали бумагу: «Постановлением Тракайского отделения НКВД вы переселяетесь в глубь РСФСР. Быстро собирайтесь».

Запихали нас в товарный вагон, где были двойные деревянные нары и в углу – дырка в полу, туалет. На окнах – решётки, дверь закрыта, охрана из НКВД. Наши «соседи» - фармацевт Хавкин, школьный учитель с семьёй, продавщица-частница, у которой был маленький магазинчик, сержант польских погранвойск и т.п. Все – «враги народа». Везли две недели. В пути мы узнали, что началась война. «Выкинули» нас на станции Славгород

История Бронислава Монгирда (Алтайский край). Стариков и детей посадили на машины, остальные пошли пешком в степь на кирпичный завод в четырёх километрах от города.

Разместили всех в сараях для сушки кирпича. Затем в течение двух месяцев из города приезжали кадровики с различных предприятий и отбирали работников нужной специальности. Квартиру надо было самому искать и снимать. Отец попал электриком на моторно-ремонтный завод, дед – в местную амбулаторию. Сняли мы комнатёнку с общей с хозяевами кухней. Так началась новая жизнь в городке Славгороде. Несмотря на то, что все были с образованием, в 1943 году голодали, ели картофельную шелуху и то не вволю. Вместо паспортов были справки. Ежемесячно надо было отмечаться в НКВД. Когда мне исполнилось 16 лет, я тоже получил справку, а паспорт выдали только в 1954 году, да и то с записью в нём: «Имеет право проживать только на территории Алтайского края». После поступления в Клайпедское мореходное училище паспорт поменяли на нормальный.

У Алика (Algimantas) Манялиса (нашего однокашника по мореходке) другая история. Его отец был кадровым военным. В чине капитана ушёл в отставку, поселился в родной деревне (имели всего 30 га земли). Его избрали деревенским «головой». Как буржуазный офицер и буржуазный чиновник - естественно, «враг народа». Его - в лагерь, а семью – в Сибирь. Проживал Алик с братом и матерью в горном Алтае, в посёлке Турочак».

На этом письмо Бори с описанием его «родовой» жизни заканчивается. Далее он сообщает, что родительский дом придётся, по всей видимости, продать.

Алику Манялису после окончания мореходки не открыли визу, и ему было разрешено работать на судах, плавающих только на Балтике. Он закончил заочно юридический институт, был юрисконсультом в Базе Активного морского рыболовства.



Глава IV. Теплоход «Умань»

« **К**урсант Рябко, на камбуз!», — боцман вместе с руководителем практики Степановым распределял нас, курсантов, по объектам, на которых мы должны были отработать, т.е. отпрактиковаться первую неделю. На следующий день, пройдя по спокойному Калининградскому каналу, наше судно, теплоход «Умань», вышло в Балтику.

Конец июня 1956 года. Погода хорошая, ветер, может быть, 2-3 балла. Но наше большое судно немного покачивалось. Совсем немного. Время было обеденное. Грязные тарелки подавались через окошко на камбуз, и я мыл их под струёй горячей воды. Запах от смываемого жирного соуса был неприятен. Вскоре стал неприятен до того, что я почувствовал тошноту и бегом бросился из камбуза на палубу. Она почему-то плавно качалась. Схватившись руками за планширь, я нагнулся за борт, и мой желудок освободился от всего, что я съелещё в Калининграде. Так началась моя морская жизнь. Я вернулся на камбуз. Кок Ширшов, солидный мужчина, работавший раньше в ленинградском ресторане, посмотрел на меня с отеческой теплотой: «Ничего, сынок, все с этого начинают». И мне стало легче от этих слов. Как будто это сказал мне отец.

В детстве я не мечтал о море. Оно было далеко. И хотя «Фрегат «Паллада» Гончарова и книги Соболева мне очень нравились, я ни разу не представлял себя на месте героев этих книг. Первого моряка, пушкаревца Демьяна Шарпило, я увидел в 1945 году, когда он, демобилизовавшись, пришёл в школу в матросской форме. Даже когда в моё село Пушкари приехал парень по фамилии Потёмкин

(он был сирота; после войны, определяя его в детский дом, записали Потёмкиным, так как нашли его спящим в тёмном подвале) в морской форме и в бескозырке с надписью «Измаильская мореходная школа» и все мои товарищи (это было в 6-м классе) вдруг захотели стать моряками и начали писать письма в эту моршколу, я оставался почти равнодушным.

Не будь войны, возможно, я не стал бы моряком. Но она была, эта проклятая война. Она разрушила все прекрасные планы отца перевезти семью из Пушкарей в Новгород Северский, где он работал бухгалтером в отделении «Заготзерно».

... Чудесный тёплый день. Я держусь за руку отца, и мы шагаем к пристани, у которой — пароходы и баржи, в них ссыпают зерно со складов. Это самый ранний эпизод мирной жизни, оставшийся у меня в памяти. Затем началась война. Отец занимался эвакуацией зерна на восток до последнего дня, пока немцы не окружили несколько районов Черниговской и Сумской областей. Вместе с Егором Егоровичем Рябко он пошёл на восток, пытаясь пробиться через линию фронта.

А наша семья во главе с её патриархом, моим дедом Иваном Григорьевичем, вырыла в саду под большой грушей окоп, и как только над селом пролетали самолёты, все мы прятались там.

Однажды мы со старшей сестрой Леной, ей было 13 лет, пошли за чем-то в хату. Далёкий гул приближавшихся самолётов заставил выскочить нас во двор. Самолёты медленно-медленно плыли в сторону села, я увидел, как от них отделяются мелкие чёрные капельки. Было интересно наблюдать, как они падают. Вдруг раздался усиливающийся свист. Лена схватила меня за руку и втолкнула в погреб — в лаз, который был в сенях. И тут же страшный взрыв! На голову нам посыпалась земля. Бомба упала на угол дома, как раз там, где несколько секунд назад стояли мы. Мама, находившаяся в саду, видела нас и подумала, что мы убиты. Она броси-

лась к разбитым сенцам, стала громко звать нас и услышала голос Лены. Лаз погреба был засыпан землёй. Мама откопала нас. «Ой, детоньки мои родненькие, — мама плакала и обнимала нас, — вы родились в сорочке (рубашке)».

И я стал капитаном, родившимся в рубашке. Уже с третьего класса я любил читать литературу. Часто бывал у нашей тёти Татьяны, муж которой, дядя Емельян Воропай, был председателем сельсовета. (Он воевал в гражданскую войну в дивизии Щорса, в полку Червонного казачества, состав которого был из мужчин двух казачьих сёл: Пушкарей и Воробьёвки. Командир полка Тимофей Черняк был из Воробьёвки.) У них всегда были газеты и журналы. В одном из журналов я увидел фоторепортаж о возвращении домой китобойной флотилии «Слава». Была там и фотография трёх капитанов-китобоев, удостоенных звания Героя. Один из них — Пургин. Так случилось, что капитаном «Умани», первым моим капитаном, оказался именно этот знаменитый Пургин, чем я впоследствии немало гордился.

После захода в Любек, где рабочие западногерманской судоверфи что-то подремонтировали на нашем судне, только недавно построенном, и в Дувр, где оставили какого-то дипломата, шедшего с нами пассажиром, мы, наконец, оказались в Бискае. Наш боцман Павел Андреевич, моряк опытный и «нелюбитель» выпить, пугал нас, салаг, этим грозным словом. Но Бискай оказался большим, мягким и добрым зверем, который лениво дышал крупной и плавной зыбью и нисколько не свистел штормовым ветром. Мы, молодые моряки, любовались штилем, но большинство из нас вскоре почувствовали первые признаки морской болезни. У меня это было во второй раз и в последний - и за это плавание, и за всю жизнь. Чувствовал порой приступы тошноты, иногда повышенный аппетит, даже хотелось выпить 50 г коньяка или виски – всё это признаки морской болезни, но уже никогда не «травил».

Первое плавание для юноши, решившего стать моряком, но не знающего ещё, что это такое, было столь важным, как первый полёт птенца. В истории КМУ это был первый случай, когда курсанты отправлялись на практику на суда загранплавания. Обычно первая практика – на парусном судне «Меридиан» по Балтике (сейчас он стоит у набережной в центре Клайпеды как ресторан), вторая практика – на сейнерах, перегоняемых Северным морским путём из Архангельска на Дальний Восток. Но в этом 1956 году было решено группу курсантов судоводителей и судомехаников, тех, кто учился на «хорошо» и «отлично», послать в загранплавание. Трое наших товарищей -Серёжа Руденко, Сеня Бич, Иосиф (Коля) Аркушин – не попали на эту практику, а были на парусном судне, простоявшем в основном в Риге. Но они сделали потом, на мой взгляд, блестящую карьеру, как никто другой из нашего выпуска. И не потому, что они евреи, а, видимо, потому, что для жизни недостаточно иметь ум, способный хорошо запоминать учебный материал, но ещё важно научиться быть гибким с начальством. То, чему я так и не научился за всю мою долгую жизнь.

Гибралтар был первым портом, где нам, курсантам, разрешили выйти на берег. Когда утром, приготовившись к увольнению, мы стояли на палубе в парадной форме и белых бескозырках, капитан Пургин, увидев нас, сказал: «Переодеться в гражданскую одежду». — «Откуда она у нас? Всё сдано в каптёрку в мореходке». — «Ну, будут проблемы», — пробурчал капитан, но увольнение разрешил. И вправду, когда группа советских моряков в сверкающей униформе, практически не отличающейся от формы военных матросов, высыпала на берег, кто-то из местных фотожурналистов тиснул в газету сообщение о десанте советских моряков.

Средиземное море баловало нас хорошей погодой и тихими ветрами. Когда солнечный диск скрывался за горизонтом (мы тогда даже не знали, что можно при закате солнца увидеть редкостный «зелёный луч») и на море

медленно и мягко, словно тёмная кисея, опускается ночь, мы с Серёжей Герасимовым любили стоять на баке и смотреть на вспыхивающих светлячков в воде. Таинственная жизнь моря только начинала раскрываться перед нами. Старшие наши товарищи, три курсанта из ЛВИМУ, идущие уже в третье плавание, рассказывали нам интересные вещи о море, которое они уже знали, а мы только начинали познавать.

Порт-Саид, тогда ещё со стоящим на рейде монументальным памятником строителю канала Лессепсу, проход через Суэцкий канал, небольшая стоянка в порту Суэц – всё это было сказочно интересным и необычным. На борту была группа арабов-швартовщиков. Сергей Герасимов, работающий в буфете, давал им иногда сахар, оставшийся от завтрака. - «Русски карош». Как только не даст - «Русски не карош». Хорошо почему-то запомнился разводной мост через канал, который был повёрнут вдоль берега во время нашего прохода. И как жутко было смотреть кинохронику в сентябре 1956 года, сразу после практики, демонстрирующую этот мост разбомблённым, и развалины Порт-Саида. Израильтяне показали лицо сионизма, лицо более страшное, чем фашизм.

Красное море. «Почему оно называется Красным, думали мы, - если вода в нём абсолютно зеленовато-синяя?» Было очень жарко, и в каютах не хватало воздуха. Многие из нас взяли матрасы из коек (матрасы были не пробковые, а лёгкие и гибкие, из губчатого синтетического материала), расстелили их на крышках трюмов, накрыли простынями и уснули. Открыв глаза утром, мы с недоумением смотрели друг на друга: «Где мы? Что случилось?» Наши белоснежные простыни вдруг стали красными. Палуба и практически всё судно было окрашено матовой красной пудрой. Лёгкий ветерок, дувший ночью, принёс красную пыль из Нубийской пустыни и выкрасил «Умань» так прилежно, что несколько дней палубная команда мыла судно, а в каютах красноватые росчерки пустыни ещё долго напоминали нам о том, почему Красное море называется

Теплоход «Умань» == Красным. (В действительности, как объясняет Чарльз Дарвин, море получило название из-за огромного количества плавающих буро-красных мелких водорослей.)

Пройдя через узкий Баб-эль-Мандебский пролив, мы вошли в Аденский залив. Курс был проложен вблизи острова Сокотра, оттуда к Шри-Ланке (Цейлону, так назывался он в то время) и далее на Сингапур. Недалеко от Сокотры 3-й штурман заметил небольшое деревянное судно, подающее сигналы с помощью поднимаемого и опускаемого полотнища. Подойдя поближе, мы увидели судёнышко метров 15 длиной с сидящими в нём шестью африканцами. Это беспалубное судно было загружено шкурами. Шкипер, краснобородый мужчина с ладонями, выкрашенными также в красный цвет, объяснил штурманам, что они шли в порт Джибути, но во время шторма сломалась мачта и был потерян парус и что они уже неделю дрейфуют в море. Несколько дней назад кончились съестные и питьевые припасы (мы спускали к ним вёдра с водой, тихонько брали на камбузе хлеб и другие продукты и переправляли потерпевшим, хотя позже наш капитан дал им достаточно провизии). Мы видели, как измученные и обезвоженные «синдбады» пили воду жадно, но не проливая ни капли, не выхватывали друг у друга вёдра, а терпеливо ждали своей очереди. Это поразило меня больше всего. После того, как потерпевшие пришли в себя, наш капитан решил отбуксировать это судно в ближайший порт Алулу (Сомали). Боцман с матросами завели капроновый канат-буксир, проверили, как африканцы закрепили его у себя на борту, и «Умань», медленно набирая скорость, легла курсом на Сомали. Волна была 2 балла – не более. Скорость держали умеренную – около 6-7 узлов. Но буксировка не состоялась. Минут через 10 после начала движения африканцы вдруг стали махать руками и кричать. Что-то случилось. И тут мы увидели, как от фелюги стали отваливаться доски обшивки борта. Она оказалась старой и непрочной. Вода уже захлёстывала судёнышко. Было ясно, что оно продержится на воде недолго. Наш капитан сманеврировал, прикрыл фелюгу от ветра, и туда быстро по шторм-трапу спустились несколько матросов, которые помогли перепуганным мореплавателям подняться к нам на борт. Я хорошо помню, как дрожали от страха некоторые из них. Кто-то из наших матросов на борту фелюги пытался взять одну из сотен шкур, лежащих там, но окрик капитана остановил эту попытку. Мы видели, как оставленное нами судёнышко медленно погружалось в воду. Кое-кто говорил с сожалением о том, что капитан не разрешил взять несколько кож. Но времени увидеть агонию утопающей фелюги (всегда в таких ситуациях любое судно агонизирует, как человек) не было, мы спешили засветло подойти к порту. Перед самым заходом солнца на рейде Алула спустили спасательную шлюпку. Одна шлюпка на борту «Умани» была вёсельная, вторая с «разлукой», т.е. такая, в которой матросы, сидя на банках, двигали вперёд-назад ручки-рычаги, передающие через редуктор вращательные движения на гребной винт. Я попросился у боцмана сесть в шлюпку в качестве гребца, но он не разрешил. А мне так хотелось увидеть этот порт Алула, который и портом-то назвать было нельзя, потому что отсюда, с рейда, мы видели только два маленьких домика и больше ничего. На шлюпку попал только один наш курсант – механик Валера Чупин, который был на штате моториста.

Отвезли африканцев. Шлюпку подняли на борт и – вперёд, в Индийский океан. Позже, в сентябре, просматривая подшивку «Правды», я встретил короткое сообщение об этой истории.

* * *

Почему люди начинают курить? При первых затяжках все начинающие получают только гадкое ощущение и головокружение. И никакого удовольствия. Так почему же после первых проб, после тошноты мы продолжаем затягиваться и, в конце концов, превращаемся в наркоманов (курение – это бытовая наркомания)? Только потому,

Теплоход «Умань» === что мы - слабая, неустойчивая частица нашего несовершенного общества, и наш мозг подвергается социальному насилию со стороны курящих. Абсолютно глупая доктрина - мужчина должен пахнуть табаком, - созданная курильщиками и примитивными женщинами, избавляла курящих от необходимости задумываться о том, что, может быть, в курении нет ничего хорошего и что пора бросить это дело.

В моём роду карповцев (так звали нас в Пушкарях; карповцы всегда отличались трудолюбием) никто из мужчин никогда не курил. Ни по отцовской линии, ни по материнской. Надо знать, что мы из «казацкого рода». В украинской литературе, у Гоголя трубка для курения – люлька – воспета в романтическом духе. Сабля и люлька – неотъемлемые атрибуты казака. Но «казак» Пётр Рябко, т.е. я, попробовав в 9 лет самокрутку, где был не табак, а сухие листья и трава (в тот день я пас стадо овец за селом), перестал стремиться походить на взрослых мужчин. Да и мама всё время говорила, что тот, кто курит, не будет высоким. И вправду, мой товарищ Борис Радченко начал постоянно курить с 3-го класса, и это задержало его рост, хотя родители были высокими. Сейчас это неоднократно подтверждено медициной, а мама была мудрой женщиной. Поэтому, закончив первый курс мореходного училища, где большинство курсантов курило, я оставался «белой вороной», т.е. некурящим.

В Индийском океане, на траверзе Цейлона (Шри-Ланки) мы попали в жестокий 10-балльный шторм. Несколько дней восточный ветер вынудил нас работать носом на волну, еле-еле продвигаясь вперёд. Приход в сказочно желанный Сингапур оттягивался как минимум на неделю. И здесь началось настоящее бедствие для курящих. А курил практически весь экипаж, кроме нескольких курсантов. «Старые мореманы», перегонявшие на Дальний Восток не одно судно, говорили, что самые дешёвые сигареты можно купить в Сингапуре. Поэтому курящие взяли в Гибралтаре или в Порт-Саиде немного курева,

достаточного для перехода через океан. И вот теперь все или почти все оказались без «наркотика». Стоя на руле, я видел, как вахтенный штурман осматривал пазы в окнах рубки, надеясь найти там заброшенный когда-то окурок. Все места, куда когда-то засовывали недокуренные сигареты, поскольку не в традиции моряков бросать окурки за борт (может залететь в открытый иллюминатор), были так тщательно проверены, что самая строгая санитарная комиссия не могла бы придраться. Даже капитан был без сигарет. Я видел мучения моих товарищей и думал, что это должно быть приятно – курить.

Мы жили в каюте вдвоём с моим товарищем Толей Черненко. Это была стандартная матросская каюта с двумя рундуками (шкафами), столиком, диваном и стулом. Толя занимал нижнюю койку, я спал наверху.

После ужина, когда не было никаких мероприятий, а судно слегка качало на океанской волне, мы с Толей залезали в койки. Я читал что-нибудь, а Толя закуривал свою вечернюю папиросу «Nord». Это были самые дешёвые в то время папиросы. Толя купил их в Калиниграде достаточно на весь рейс, и когда все мучались без курева, он регулярно выкуривал свои 2-3 папироски, но выкуривал только в каюте, чтобы никто не увидел и не догадался, что он имеет курево. Тем не менее, кто-то пронюхал, что Черненко, этот хитрый хохол, имеет папиросы, проверил нашу каюту, обыскал все рундуки и карманы нашей одежды. Но Толя был мудрый, последние две пачки «Норда» он держал не в кармане куртки, висящей в шкафу, а в рукаве рубашки. И когда мы увидели следы этой проверки, он только смеялся. «Смотри, не проговорись», - просил он меня. Действительно, два или три человека пытались узнать от меня Толин секрет. И вот, лёжа вечером в каюте, Толя с наслаждением затягивается папироской. Однажды, когда от папиросы осталось на две затяжки, он протянул её наверх: «На, попробуй, Петя». И Петя под впечатлением табачного голода на судне попробовал. Попробовал раз, попробовал второй, а когда мы приТеплоход «Умань» == были во Владивосток, я уже курил «Камэл», купленный в Сингапуре. Как заправский курец. Целых 17 лет я не задумывался, почему люди курят. Но однажды опять задумался и, славабогу, бросил. Я-то бросил, но когда-то в молодости я научил курить мою двоюродную сестру Нелли, которая курит и по сей день.

В Сингапуре мы готовили судно к передаче судовладельцу во Владивостоке. Сидя на беседках и болтая ногами в воде, мы усиленно красили корпус, заржавевший после шторма. Однажды увидели морских змей длинною более метра, которые почему-то кочевали с островка в сторону материка и обратно. Дважды мы были в городе, где купили себе лёгкие куртки. Выдавали, что мы – русские, только широкие флотские клеша. В то время начали входить в моду узкие брюки. И парни в Союзе, носившие их, стали называться «стилягами». По улицам Сингапура мы ходили группами во главе со старшим опытным моряком. Один раз мы с Толей были в группе «комиссара», но это совсем не мешало нам видеть молодых красивых китаянок и не мешало задерживать взгляды на стройной ноге в разрезе юбки чуть ли не до бедра. Старые моряки (выражение «старые моряки» не обозначает возраст, просто эти моряки ходили в море уже давно) рассказывали нам скабрезные истории о женшинах Сингапура. И нам, зелёным, ещё не познавшим любви, только мечтавшим о ней, как о чём-то чистом и святом, это не нравилось и немного мутило, как от морской болезни.

Но мы уже не боялись настоящей морской болезни. После шторма в Индийском океане, где я ни разу не травил, пришло ощущение: мы – уже моряки. И когда наше судно оказалось в центре тропического циклона в Тихом океане, мы работали наравне с опытными матросами. Но почему мы не уклонились от этого страшного урагана, ведь даже самые первые книги о метеорологии описывают, что нужно сделать, как изменить курс, чтобы не оказаться в центре циклона. Позже, уже в Клайпеде, сидя в кафе, руководитель нашей практики Степанов рассказал нам об этой ошибке. Дело было так.

Запасшись в Сингапуре не только сигаретами, но и спиртным, капитан, любитель преферанса, иногда до утра сидел в компании радиста, доктора и «деда». Плавание проходило спокойно, штурмана были опытными, ничего не предвещало неожиданностей, но море есть море.

Радист с вечера, засев в каюте капитана за преферансом, прозевал штормовое предупреждение. Этого не случилось бы, если бы капитан не сказал радисту, собравшемуся было идти в радиорубку: «Сиди, ничего страшного». И тот остался сидеть. А назавтра, когда ветер стал усиливаться, было поздно. Ураган двигался быстро, набирал силу, и мы оказались в самом его центре.

Тропический циклон по своим размерам обычно вдвое меньше радиуса обычного циклона средней широты. Но на этом радиусе разница между давлением в центре и на периферии достигает 50 мбар, в то время как в обычном циклоне - 30 мбар. И если на Шетланских островах мы наблюдали скорость ветра до 50 м/сек., то можно представить, какой ветер может развиваться в тропическом циклоне. Я приведу короткую выдержку из книги английского учёного Джона Гарвея (John H. Haley) «Атмосфера и океан»:

«Ветер в тропическом циклоне порождает очень большие волны, распространяющиеся от центра циклона. По мере продвижения циклона наложение волн друг на друга образует исключительно хаотичное волнение, в особенности позади глаза циклона. Моряки различают безопасный для плавания полукруг и опасный полукруг, в котором ветер несёт судно к передней части циклона и в котором направление ветра и движение циклона совпадают. Существуют подробные инструкции для моряков относительно того, как распознать приближение тропического циклона и что нужно сделать, чтобы избежать попадания в опасный полукруг и в центр циклона».

Видимо, не окажись капитан Пургин любителем преферанса, я никогда бы в жизни не увидел и никогда бы не узнал, что такое центр тропического урагана и опасный полукруг. То, что описывается в учебнике, отличается от того, что ты видишь своими глазами.

Мы сидели внутри судна, как в бронированном танке. Все водонепроницаемые двери, все глухари иллюминаторов, все люки были плотно задраены. Никто не выходил на палубу. Так как на рулевую вахту нас, практикантов, в шторм не брали, один раз я, осмелев, поднялся на мостик, но вахтенный штурман прикрикнул на меня, и пришлось ретироваться. Я видел через окна рулевой рубки только воду, бьющую по мачте, по палубе, по надстройке. Казалось, не было воздуха, была только вода. Только вода со всех сторон.

Вдруг – авральный звонок и объявление по судовой трансляции: «Матросам (имярек, в т.ч. и моё) выйти на ботдек, закрепить шлюпку по правому борту». Дверь на шлюпочную палубу хорошо прикрывалась от ветра с двух сторон носовой надстройкой и средней надстройкой с машинным капом и дымовой трубой. Мы выскочили на шлюпочную палубу, надеясь, что надстройка прикроет нас от ветра. Но ветер – даже не ветер, а вода, несущаяся ветром, - хлестанула по нашим обнажённым торсам (было очень жарко, и мы все были только в шортах) с такой силой, как будто кто-то с размаха ударил прутьями голика. Наши спины стали мгновенно багровыми. «Надеть рубашки!» - крикнул боцман. Быстро напялив рубашки, мы выскочили опять к шлюпке. Стопора, державшие киль шлюпбалки, отошли, и шлюпка болталась на гаках. Ветер продолжал свистеть, казалось, со всех сторон с такой силой, что мы могли стоять, только уцепившись руками за что-нибудь. С большим трудом удалось поставить киль шлюпки на место, закрепить стопора и даже завести дополнительно конец. А вокруг был ад. Ветер нёс воду со всех сторон. Мы не знали, как прикрывать лица от бешено летящей воды. Мы не видели волн,

потому что они были под нами, над нами, вокруг нас; мы только чувствовали, как судно, вздрогнув всем корпусом, вдруг валилось вниз, затем забрасывалось на крутой гребень волны. Весь корпус дрожал от перенапряжения, и, казалось, ещё немного — и судно разломается. Преодолев гребень, судно зарывалось опять носом в следующую гору. Было 2 часа дня, но стоял полумрак. Мы были не на поверхности моря, мы были, как субмарина, в воде, только несущейся со скоростью 80–100 м/сек. И эти частицы воды теряли от такой скорости всю эластичность жидкости и ударяли по нашим телам так, как будто это был песок. Когда потом в доке я видел работу пескоструйной машины, очищающей корпус судна от старой краски, я всегда вспоминал наше приключение в Южно-Китайском море.

Двое суток мы были в опасном секторе. Потом ураган стал удаляться.

Во Владивостоке мы ошвартовались в бухте Золотой Рог кормой к причалу. От нашей покраски в Сингапуре не осталось ничего, ржавые пятна выбивались из-под шаровой краски по всему корпусу.

Я впервые увидел капитана в униформе со звездой Героя на груди. Коренастый, крепкий, он показался мне таким прекрасным, каким может быть только капитан. Я долго хранил этот образ в моей памяти и был искренне рад, когда через много лет, будучи капитаном на РТМС «Ионава», увидел черноморский РТМС с надписью на борту «Капитан Пургин». Так через 30 лет я снова встретился с моим первым капитаном.

Во Владивостоке нам были заказаны билеты до Москвы, но несколько дней мы провели в этом дальневосточном городе. Приятно было фланировать по центральному «Бродвею» города, встречая курсантов со всего Союза. Тогда мы носили бескозырки с надписью на ленточке «Клайпедское мореходное училище» и легко определяли по бескозыркам «географию» других курсантов.

Поезд Хабаровск-Москва вёз нас до столицы чуть ли не две недели. Мы были уже не безденежные курсанты, какими считались на 1-м курсе. На иностранную валюту, выданную нам, мы купили в Сингапуре кое-какие вещи, пользующиеся спросом, а затем во Владивостоке их продали и чувствовали себя миллионерами с сотней-другой рублей в карманах. В плацкартном вагоне через два дня все перезнакомились. Кое-кто из более смелых моряков пытался «поджениться», ведь мы были молодые и жаждущие. До сих пор помню светлое чувство, которое испытывали я и девушка-десятиклассница Лена из Витебска. Мы стояли в тамбуре вагона по вечерам и говорили, говорили... И была такая тёплая доверчивость, такая прекрасная и чистая откровенность, которая свойственна только юности. Я рассказывал ей смешные истории из плавания, она хохотала, и нам было хорошо. Мы расстались в Москве, обменялись адресами в надежде на новую встречу. Но тогда мы не знали о жёстких гранях алмазно-юной жизни, внёсших свои коррективы в наши мечты и наши возможности.

В Москве все курсанты разъехались по домам на побывку до 1 сентября. Мы с Сашей Макаранцевым должны были ехать вместе до Орши (Сашина родина), а потом мне предстояло ехать дальше. Мы уже имели с ним приключение, когда после экзаменов за первый курс были направлены в Калининград на т/х «Умань», и вдруг выяснилось, что только мы с ним не имеем паспортов. В то время, живя в колхозе, было непросто получить паспорт. Это делали специально, чтобы люди не уезжали из сёл. И я, и Саша поступали в КМУ, имея на руках только свидетельства о рождении. В субботу наш командир роты встретил нас и спросил, где наши паспорта. Услышав, что мы беспаспортные и наша практика может сорваться, он сказал: «Бегите быстро в бухгалтерию, выписывайте деньги на билеты и срочно езжайте домой за паспортами». Мы бросились в учебной корпус, но была суббота, 5 часов вечера. Бухгалтерия уже закрылась. Мы понимали, что если задержимся на день, на практику не попадём. Что 174 ______ Петр Рябко

делать? «Саша, в Вильнюсе живёт мой дядя. Доедем «зайцами» до Вильнюса, а там возьмём деньги на билеты», сказал я. Вечером, пользуясь своей морской формой, которая смотрелась как военная, мы заскочили в вагон, когда проводница чуточку отошла от подножки. Забрались на третьи полки и утром вышли на перрон Вильнюсского вокзала. То ли не было проверки контролёрами (что маловероятно), то ли нас не заметили, а может быть, и заметили спящими, но, зная, что моряки и солдаты ездят не за свой счёт, не усомнились, что мы можем быть без билетов и не стали нас будить.

От вокзала до дома дяди было 15 минут хода. В полдесятого утра я нажал кнопку звонка в квартиру. Тишина. Странно. Постучал. Никого. Спустились вниз на первый этаж. Соседка, узнав меня, сказала, что дядя, тётя и Нелля, моя двоюродная сестра, уехали в 9 часов на своей машине в Тракай на озеро.

Два моряка в чуть помятой униформе после ночи на полке без матраса стоят на вокзале, голодные, без одной копейки в кармане и размышляют, как в этой ситуации проехать одному (мне) 600 км, второму (Саше) – 200. Одна удачная попытка – уже большой опыт. И мы решили использовать его. На Оршу было несколько поездов. Мы выбрали вечерний: легче попасть в вагон. В то время 4-е вагоны поездов назывались солдатскими. Туда чаще всего садились военнослужащие. Это и помогло нам. Поезд тронулся. Благо, что вагон не плацкартный, проводник билеты не собрал. Мы нашли местечко в одном купе с матросами. Рассказали им, что и как. Они угостили нас едой, и мы опять на третьей полке доехали до Орши. Там наши пути разошлись. До моей станции Ветемля я доехал уже с комфортом. Попал в вагон и, как только поезд тронулся, подошёл к проводнице, женщине лет 45, и рассказал, почему вынужден ехать «зайцем». «Ладно, сынок, я тебе помогу, - ответила проводница. -Пошли в служебное купе. Здесь проверять не будут». Она принесла чаю, печенья и сыра, и я, голодный, набросился

Теплохол «Умань» — 175 на эту еду, а добрая женщина сидела рядом и по-матерински смотрела на меня. Когда я лежал уже на полке, она подошла и поцеловала меня в щёку. «Спи спокойно».

Мы с Сашей Макаранцевым получили паспорта и успели вовремя вернуться в Клайпеду. А сейчас, в Москве, приехав вечером на Ярославский вокзал, подумали: как это мы покинем Москву, не увидев Красной площади?! Перебрались на Белорусский вокзал, ночь перемучились на скамейке в привокзальном скверике. Голуби немножко подшутили над нами, но мы утром отмыли эти отметки. Перекусив в вокзальном ресторанчике и решив, что до Красной площади далеко (не догадавшись даже спросить кого-либо), мы подошли к такси и спросили, сколько будет стоить поездка до Красной площади. «За четвертак (25 рублей) довезу», - был ответ. Мы сели. Отдали 25 рублей и через 5 минут вышли на Красной площади. На счётчике я заметил: 6 рублей. Так мы впервые познакомились с московскими таксистами. В мавзолей Ленина мы не попали – была очень большая очередь. Я увидел Ленина только в 2000 году. Но увидел.



ГЛАВА V. ПУШКАРИ

Моё родное село Пушкари, расположенное на высоком правом берегу реки Десна, — одно из древних селеоё родное село Пушкари, расположенное на высоний на Руси. Более тысячи лет назад здесь жили люди. На городище местные жители находили подтверждения этому. Но можно набраться смелости и сказать, что селу моему 25 тысяч лет. Знаменитая в археологическом мире Пушкарёвская стоянка первобытного человека, открытая перед войной, доказывает, что здешние жители одними из первых на всей территории бывшего Союза стали обрабатывать камни, делать из них инструменты и сооружать хижины. Однажды, ещё будучи в 9 классе, я в Покровском рву (овраге), рубя кустарник для печки, ударил по старому корню, оказавшемуся костью мамонта. Мы с друзьями выкопали тогда чуть ли не подводу костей, привезли в школу, откуда их забрали в Черниговский музей. Валентина Ивановна Беляева, доцент Ленинградского университета, посвятила почти 20 лет Пушкарёвской стоянке. Это удивительная скромная и красивая женщина доказала, что люди пришли сюда 25 тысяч лет назад из мест, где сейчас расположена Австрия. Так что можно шутить: все мы, пушкарёвцы, в родстве с немцами.

Название «Пушкари» село получило около 500 лет назад, когда здесь стояли казаки-артиллеристы. Тогда Екатерина II разогнала казацкую вольницу на Украине, наше село и село Воробьёвка (в 10 км от Пушкарей) остались вольными казацкими сёлами без помещиков. В школьные годы мне попалась одна церковная тетрадь (мой дед Иван Григорьевич, уважаемый на селе человек, был церковным

Пушкари = 177

старостой и имел дома большую библиотеку). В ней я с волнением вычитал: «Казак Рябко Григорий (мой прадед) дал церкви 3 пуда жита». Но казаки из Пушкарей и Воробьёвки не были такими казаками, как донские или кубанские. Они не усмиряли рабочих. Они просто были трудолюбивыми землепашцами. Нашу семью в Пушкарях называли Чорники, переделав это слово из «шорники». Значит, мои предки делали сбрую. Поэтому, наверное, и не родилась во мне любовь к земле. Дед мой по отцовской линии нёс воинскую службу и был денщиком у генерала. Был грамотным и передал это моему отцу Демьяну Ивановичу.

Жизнь перед войной в нашем доме, где патриархом был дед, шла спокойно и налаженно. В летние вечера в саду ставился самовар, приходили соседи и родственники. Брат моей мамы дядько Карп любил бывать у нас часто. Я это подметил и однажды в трёхлетнем возрасте заметил: «Как чай пить, так и Карп идёт». Потом в семье часто смеялись, вспоминая мои слова, тем более, что букву «р» я не выговаривал до пятилетнего возраста.

...Попытка отца перейти фронт и прибиться к своим окончилась неудачно. Проблудив по оккупированной территории около двух недель, он вернулся домой. И уже в сентябре 1943 года, когда Центральный фронт под командованием К.К. Рокоссовского освободил Черниговшину, отец вместе со многими мужчинами из села был мобилизован на фронт. Я помню, как на окраине села маршировал отряд пушкарских мужиков, обутых в лапти, и старшина обучал их выполнять команды: «Налево, направо, стой!» А вокруг стояли их жёны с детьми и плакали, предчувствуя разлуку навсегда. Отец погиб под Гомелем. Мы получили две похоронки. В одной говорилось, что он погиб на поле боя в конце декабря, а во второй – что умер от смертельного ранения в полевом госпитале 17 января 1944 года. Я был мал, чтобы понять всю трагедию мамы, когда ей вручали похоронку. Одна с четырьмя детьми (сестра Валя родилась летом 1943 года). Позже мама, рассказывая мне о попытке отца перейти фронт в начале войны, сказала: «Если бы он перешёл, может быть, остался бы живым». Я не мог понять, почему она говорила так. До тех пор, пока мне не попалась на глаза статья Николая Захарченко «Почему полегли мои земляки» в газете «Правда» за 16 февраля 1999 года. Автор описывает, как в 1941 году немецкая армия так стремительно продвинулась вперёд по Черниговской, Сумской, Брянской областям, что многие-многие тысячи мужчин не смогли быть призванными в армию. А мой отец, как я говорил ранее, до последнего дня перед захватом фашистами Новгород-Северского эвакуировал зерно со складов на восток. Не каждому мужчине, оставшемуся на оккупированной территории, удалось попасть в партизанский отряд знаменитого земляка С. Ковпака. Каждый выживал, как мог. И вот в начале сентября, после освобождения, «командующий фронтом Рокоссовский приказал всех мужчин призывного возраста, находящихся на оккупированной территории, призвать в действующую армию и отправить на фронт. Идеология этого была такой: они два года прятались под юбками своих жён и матерей, так пусть сейчас искупают вину перед Родиной ценой собственной крови... Всё мужское население освобождённых районов в возрасте от 18 до 50 лет было наспех собрано, сколочены в штрафные роты и батальоны, не обучено, порой даже не переодето в военную форму, вооружено одной винтовкой на несколько человек и брошено под Гомель, творя своими телами начало Гомельско-Речицкой операции, прокладывая ценой своей жизни дорогу регулярным частям». Вот почему на обелиске погибшим в Великую Отечественную войну в селе Пушкари помещён такой большой список. Любая война – это горе. Любая война требует жертв. Но когда маршал бросает тысячи и тысячи людей, оказавшихся на оккупированной территории не по своей воле, а из-за ошибок тех же маршалов, наравне со штрафниками... Такое простить нельзя.

Братскую могилу в деревне Давыдовка, в которой похоронен мой отец, мы разыскали только через 35 лет. Благодаря моей сестре Вале, которая настойчиво писала в Москву, писала в архив Министерства обороны. И вот я стою у этой могилы с обелиском в виде бронзового солдата, грустно склонившего голову, у могилы, на которой золотом нанесены фамилии похороненных. И вижу -«Рябко Д.И.». Я беззвучно плакал. Слёзы лились из моих глаз, всё тело содрогалось от рыданий, и я не мог остановиться. Я никогда так не плакал. Мне никогда не было так больно и обидно. Видимо, через рыдание прорвалась вся горечь моего голодного детства, все обиды безотцовской юности, боль за смерть мамы, надломившей своё здоровье в непосильном труде, потраченном на то, чтобы поднять на ноги четырёх детей, не дать умереть им от голода и холода. Это вырывалась боль за все неудачи в жизни. Это я жаловался отцу о своих обидах, я жаловался ему о том, как мне, пацану, нужен был отец. И сейчас, когда я пишу эти строки, я снова плачу, я снова переживаю встречу с отцом через 40 лет. Будь проклят фашизм! Будь проклят сионизм, убивающий сейчас чьих-то отцов в Палестине, Ираке, Югославии, России. В 1995 году Янина Бейнорене из дипломной группы вручила мне регистрационный сертификат на судно БМРТ «Демьян Рябко». Сертификат был подписан моим товарищем по институту, замечательным человеком, честным, мудрым и удивительно обаятельным капитаном Клайпедского порта Николаем Петровичем Северинчиком. Получить этот документ было непросто. Некоторые националисты, в том числе и один мой однокашник, долго противились появлению русской фамилии на борту судна под литовским флагом. Но не так давно одно из клайпедских судов было переименовано на «Капитан Шевченко». Это помогло мне, хотя один клерк-литовец сказал: «Шевченко - не русский, он еврей, с ним нет проблем». Тем не менее, покойный еврей Шевченко, хороший человек и капитан, помог украинскому казаку Демьяну Рябко продолжить жить в названии судна.

Я держал в руках сертификат, слушал рассказ Янины о её отце, погибшем под Орлом, и слёзы невольно наворачивались на глаза. Этот документ — не только память о солдате Демьяне Рябко, это память о сотне пушкаревцев, погибших за свободу Родины, это память о миллионах людей, отдавших жизнь в борьбе с фашизмом.

Сестра Валя родилась в июне 1943 года. Не думаю, что родители планировали в это жестокое время ещё одного ребёнка. Но так получилось. И маленькая кукла, которая тихонько подавала голосок на печи, казалась мне поначалу чем-то чужим, неожиданно пришедшим в нашу хату. Как выжить, как прокормить семью – наверное, это было самым важным для мамы и отца. Всё, что можно было получить с клочка земли, уходило не только на семью, но и на немцев. Оккупанты забирали всё. У нас была одна корова, и она была единственным богатством семьи, детей. Полкружки молока на ужин с кусочком чёрного хлеба – это было так вкусно! И последняя капля, которую я старался выдавить из опустевшей кружки, была залогом того, что завтра снова получу эту порцию удовольствия и жизни. Но завтра принесло в село страшную весть: отряд немцев приехал забирать скот. Солдаты заходили в каждый двор, отрывали сараи и гнали коров или тёлок к центру села. Около нашей хаты было подобие небольшой площади, и группа соседок прощалась со своим кормилицами. Я видел, как вывели нашу Зорьку на улицу. Мама с плачем ухватила её за шею: «Не отдам, как я буду детей кормить...» Холёный фашистский офицер размахнулся плёткой со свинчаткой и так ударил маму, что рассёк на ней одежду. Я и сейчас помню лицо этого фашиста: злое, как у израильского генерала Шарона.

Когда началось наступление Советской Армии и фронт подошёл близко к нашему селу, немцы выгнали нашу семью из хаты, и мы жили в окопе в саду. В нашей хате разместился какой-то штаб. Однажды, когда крас-

нозвёздные ястребки-штурмовики неслись низко-низко над нашим селом, поливая огнём скопление немцев, я выбежал из сада (никто не видел) и забежал в хату. Немецофицер стоял у окна с пистолетом в руке и смотрел на пролетающие штурмовики. И вдруг обернувшись, увидел

Пушкари =

меня и направил пистолет в мою сторону, крикнув что-то (я запомнил только слово «шнель»). Я бросился обратно в сад. Над нашим огородом с рёвом пронёсся ястребок. Я прыг-

нул в окоп, где мне здорово досталось от мамы.

Видимо, чтобы селяне не мешали размещению солдат в селе, немцы приказали всем жителям покинуть дома и укрыться в оврагах в нескольких километрах от села. Брать с собой ничего особенно не разрешили. Если у когото имелась какая-то живность, то она оставалась у немцев. У нас была только одна собака Жучка, да и та, как назло, на момент, когда мы покидали хату, куда-то убежала. Скитание пушкарцев по оврагам продолжалось больше недели. Криниц в оврагах не было, за водой приходилось ходить далеко. Немецкие патрули постоянно проезжали по дорогам. Но самое опасное время было ночью, когда оккупанты, обнаружив кого-нибудь в кустах, могли стрелять туда, опасаясь десанта. Я однажды ночью увидел над оврагом двух немцев верхом на лошадях, их силуэты вырисовывались на фоне неба. Все наши затихли. Здесь размещалось несколько семей пушкарцев. Беспокойство доставляла маленькая Валя. Она могла заплакать в любую минуту, что сразу же могло заставить немцев открыть огонь. Однажды сосед Сергей Рогоза сказал маме не в шутку, а вполне серьёзно: «Давай положу твою малую на пенёк, тюкну обушком, и будет тихо. Потом новую родишь».

В один день мы встретили на дороге красноармейцев и узнали, что наше село уже освобождено. Вернулись в разграбленную хату. И вдруг во двор влетает наша Жучка. Боже мой, она скулила от радости, она подпрыгивала и лизала всех в лицо, носилась, как сумасшедшая, по двору и снова бросалась к нам. О том, что она пережила под

бомбёжкой и стрельбой, Жучка пыталась рассказать нам. Кто сказал, что человек — высший продукт природы? Звери порой более эмоциональные, чем люди, значит, и добрее, чем люди. Они не убивают своих собратьев из-за куска пищи, как «царь природы» — человек.

К нам во двор заскочил Коля Кокос — мой друг. «Петя, бежим в сельмаг — немцы хлеб оставили!» В магазине на полках действительно лежал белый хлеб. Белый! Мы в глаза его не видели уже несколько лет. Шесть пацанов жадно хватали буханки, наполовину покрывшиеся зелёной плесенью, и с радостью разбегались по домам. Мама вырезала кусочки без плесени, и нам, голодным, этот безвкусный эрзац-хлеб казался сдобной булкой.

Хлеб, хлеб... Из чего только мама не пекла его. Весной мы собирали на картофельниках старую, перемёрзшую, полугнилую картошку. Дома её сушили, а потом толкли в ступе. В этой же ступе мы делали «муку» из сушёных цветов акации и конского щавеля. Я с трудом поднимал тяжёлый «товкач», опускал его с размахом на сушёные чёрные комья. Пыль-пудра из ступы попадала в мой нос, и приходилось часто чихать. Утром мама делала месиво из этого, добавляла туда щепотку грубой муки, смолотой на «домашней мельнице», сделанной из двух круглых камней. Мы ели эти лепёшки, горячие из печи, и жизнь была прекрасной.

Летом мама и сёстры Лена и Наташа уходили на целый день работать в колхоз, а я оставался за няньку с маленькой Валей. Плохая из меня была нянька. Годовалая Валя плакала, её нужно было чем-то кормить. Кормить было нечем. Чтобы успокоить Валю, я разводил в воде крейду (мел) и давал ей. Валю глотала эту белую, похожую на молоко воду, на какой-то момент успокаивалась, а затем снова заходилась в крике, прося кушать. Приходили мои закадычные друзья Коля и Иван Кокосы (Коменданты — по фамилии). «Петя, пошли в ров, покажем тебе птичье гнездо». И Петя, оставив маленькую зарёванную Валю

в хате, убегал с друзьями. Они были старше меня и «мудрее» от голодной жизни. «Мы покажем тебе гнездо, но за это ты принесёшь два куриных яйца». На следующий день я ждал, когда наша курочка-несушка закудахтает. Я хватал это яйцо и относил своим друзьям. А мама огорчалась: «Что-то наша курочка перестала нестись».

Пошли по грибы. Я первый раз в жизни собирал грибы, и, не зная, какие из них хорошие, какие плохие, клал в корзину всё, что попадалось. Перед тем, как идти домой, Коля предложил проверить, что я собрал. «Это вужачка (поганка), это тоже». Но почему-то эти вужачки мои друзья ложили в свои корзины. Я, гордый, отдал грибы маме. «Молодец, сынок. Будет хорошая вечеря (ужин)». Но, перебрав мою кучу поганок и услышав, как Кокосы сортировали мой «улов», засмеялась: «Кокоски не были бы Кокосками, если б не обманули тебя». Но тем не менее они оставались моими друзьями и «учителями», и у меня сохранилось тёплое чувство к этим двум сиротам. Отец их погиб на фронте, а мать не вынесла тягот послевоенной жизни и умерла молодой. Коля и Иван не имели в селе близких родственников, и их отправили в детский дом. На этом наши дороги разошлись. Знаю, что они жили в Ленинграде и работали кораблестроителями.

Память сохранила некоторые жестокие картинки из детства. Один мой друг, тёзка, показывая мне гнездо с только что вылупившимися птенчиками, вставлял им в попку соломинку и надувал. Естественно, они погибали. «Прекрати!» — кричал я ему. «А мне интересно», — слышал в ответ. Второй дружок, тоже семилетний, мог содрать шкуру с живой лягушки. Что это? Стремление познать природу или врождённая жестокость, доставшаяся нам от наших предков динозавров (хотя не хочется верить, что звери жестоки в своём любопытстве).

С третьего класса я стал запоем читать книжки. Любая книга из небольшой школьной библиотеки была для меня интересна. В третьем же классе у меня появилась первая детская любовь к красивой черноглазой, чуть с косинкой девоч-

ке Лиде Ганже. Было что-то в ней такое, что выделяло её среди других школьниц. Это магическое слово «любовь» делает людей счастливыми даже в детстве. Я и сейчас помню радостное настроение, которое испытывал, перекинувшись несколькими словами с Лидой (мы учились в параллельных классах и не так просто было встречаться). Её семья была немного необычной для Пушкарей. Отец работал бакенщиком. В то время река Десна была важной транспортной артерией, и Пётр Ганжа каждый вечер грёб на лодке и зажигал огни на бакенах. Он не увлекался водкой, как многие прошедшие войну односельчане, и поэтому был, как мне кажется, «белой вороной». Но на колхозную косовицу он ходил браво.

Через много лет, в 1995 году, мы встретились с Лидой в Пушкарях. Я смотрел на эту женщину, и тёплая волна неугасшего чувства мягко и сладко накатывалась на берега незабытой юности, и было радостно от того, что Лида, моя первая любовь, осталась по-прежнему красивой.

Жизнь в послевоенные годы в селе была очень тяжёлой. Колхозный урожай уходил на поставки государству, на трудодни получали мизер. Маленькие огороды в 7 соток засевались в основном картошкой, чтобы зимой было что кушать. Свирепствовали нечеловеческие законы, принятые по рекомендациям Генерального прокурора Вышинского, скрытого сиониста, уничтожившего голодом тысячи и тысячи крестьян. Если в семье была корова, то 70 % молока нужно было отдать государству. Если была свинка, то шкуру её после убоя нужно было тоже сдать (из неё делали обувь). Дошло до того, что каждое плодовое дерево обложили подоходным налогом. Поэтому многие сады были вырублены. Одна колхозница, мать двух детей, вдова фронтовика, взяла на молотилке 200 граммов зерна и попалась. На следующий день выездной суд (правильнее было бы сказать – Генеральный прокурор сионист Вышинский) приговорил её к 6 годам лагерей.

Семья наша, несмотря на полусиротскую бедность, была дружной. Мама умела приласкать каждого из нас. Было голодно, холодно, но мы, четверо детей, никогда не

Пушкари === ссорились серьёзно. Мы любили друг друга, хоть не обходилось без шалостей. Однажды зимой в сильный мороз старшая сестра Лена говорит: «Петя, хочешь увидеть Москву?» Мне было 5 лет, и, конечно, хотелось увидеть эту Москву. «Выйди в сени и лизни клямку языком». Я выскочил босиком в коридор и, не задумываясь, лизнул промёрзший металлический засов (клямку). Москву я не увидел, но увидел, как клямка стала белой от примёрзшей кожи моего языка. Боль и плач пришли секундой позже. Лене здорово досталось от мамы, но это не мешало мне любить её. Более опасную шутку она сотворила, когда мне было 3,5 года. Напротив нашей хаты был магазин, где всегда продавался клюквенный напиток – морс. Я очень любил его. Лена налила однажды в стакан чистый спирт (отец был непьющий и всегда держал его про запас), закрасила чуточку морсом и дала мне. Мама потом рассказывала, что все думали, что я умру. Но я выжил, зато получил на всю жизнь отвращение к водке и водочному запаху.

Искусству ненависти я не учился. Это сионисты Луначарский и Троцкий старались сделать русских людей человеконенавистниками и кричали в своих статьях: «Долой любовь к ближнему; нам нужна ненависть! Мы должны научиться ненавидеть, и только тогда мы сможем завоевать мир». (Они уже сделали это. Только Куба, Беларусь и Венесуэла остались непокорёнными ими.)

Одныжды ночью в село зашла группа партизан. Стали стучаться к нам. Мы с дедом лежали на печи. На припечке стоял мешок с житом (рожью), последние наши запасы. Один чёрненький партизан схватил этот мешок. «Сыночек, - обратился к нему дед, - не забирай, это последнее, что мы имеем, а у нас четверо детей». - «Молчи, гад!» - чёрненький навёл на деда ППШ. И забрал. Днём я слышал, как дед говорил маме: «Этот жидок проклятый, разве он партизан? Он бандит. Русский бы не забрал последнее жито».

«Сыночек, не смотри на людей исподлобья», - говорила часто мама, стараясь с малолетства привить доброту к людям. Сама она была доброй. Время было послево**186** ______ Петр Рябко

енное, многие люди добирались до своих краёв пешком, и часто, проходя вечером через село, просились переночевать у нас. Наша хата была как маяк — дорога со шляха упиралась прямо в её белые стены. Мама всегда пускала незнакомых людей. «Бедные, кто-то же должен их приютить». А утром ещё и давала что-то перекусить, чуточку урезая наши порции. Так мы и жили, так мы и выжили. Благодаря маме и сёстрам у меня сформировалось уважительное и почтительное отношение к женщине.

* * *

Через много лет, прибыв в родное село, мы не смогли подъехать на автомашине к хате, где я родился. Прошёл летний дождь, и грунтовая, давно не ремонтированная дорога была доступна только резиновым сапогам. Мне было так больно за Пушкари, за обворованную кучмами и соросами Украину, что мы с Гиной собрали кое-какие деньги и заасфальтировали въезд в село и центральную улицу. Не знаю, сохранился ли этот асфальт до этих дней – давно не был дома.



Глава VI. Ян-Майен Володи Рыжова

Не томи ты мне душу, пурга,
Мне опять уходить в этот вечер.
Предо мною Ян-Майна снега,
Никого в том краю я не встречу.
Я привык тосковать в тишине,
Я привык к этой шири безбрежной.
Но и ты помоги чуть-чуть мне —
В море чайкой примчись белоснежной.
Ходовые огни зажжены,
Телеграф переведён на «полный».
Хорошо, что не видела ты,
Как гуляют по палубе волны.
(Переделанная Чонгаром Раптовским песня из забытого кинофильма)

В 1960 году мы, выпускники судоводительского отделения, набрали необходимый плавценз и получили первый рабочий диплом — штурмана малого плавания. С этим дипломом большинство из нас стало работать третьими помощниками капитанов на СРТ (средний рыболовный траулер).

Мой друг Володя Рыжов попал на СРТ-4181 «Черняховск». Капитаном на нём был Смирнов Василий Иосифович, вторым штурманом — Емельяненко Николай Николаевич, быший капитан, хороший промысловик, но разжалованный за пьянку.

В августе-сентябре дрифтерный флот облавливал сельдь, поднимаясь высоко за Полярный круг. Плавба-

зы, принимающие солёную рыбу от СРТ, старались найти прикрытие от ветра за скалистым берегом маленького острова Ян-Майен (71 градус 00 минут северной широты и 8 градусов 23 минуты западной долготы). Этот остров длиной 39 миль, шириной 9 миль с потухшим вулканом в 2277 метров высоты был впервые открыт английским мореплавателем Генри Гудзоном (Henry Hudson) в 1607 году. Настоящее название остров получил от имени датского капитана-китобоя Яна Майена (Yan Mayen), который в 1611—1635 годах организовал здесь базу для вытопки китового жира. Кстати, в английской энциклопедии издания 1971 года говорится, что остров назван в честь датчанина Майена, который открыл его в 1610 году. А в энциклопедии 2002 года англичане спохватились и приписали открытие своему земляку.

Безжизненный клочок земли в 1929 году был аннексирован Норвегией, и на нём время от времени находилась метеорологическая группа. США также держали этот остров под контролем на всякий случай. Мне довелось обойти Ян-Майен несколько раз на плавбазе «Новая Земля», где я был четвёртым штурманом. Маяка на острове не было. Он, казалось, никому не был нужен. Кроме советских судов да американских «корсаров», никто не приближался к этой большой скале, лежащей в стороне от морских путей.

...«Черняховск» уже неделю не имел обсервованного места. Северная Атлантика не любит ясных дней. «Поэтому и селёдки здесь много», — шутили моряки. Груз набрали быстро. 800 бочек солёной жирной сельди покоились в трюме, и судно снялось на выгрузку, к плавбазам, находящимся у NW части Ян-Майена. В день снятия, 8 сентября, заштромило до 8 баллов от SW. Мелькнувшее среди туч «рваное» солнышко позволило Володе схватить его в секстан и посадить на не совсем чёткий горизонт. Место получилось с большими переносами, гдето 25–28 миль. Капитан посмотрел на обсервацию, поставил знак вопроса и приказал вести счисление от ста-

рого места. А зря. Один из моих первых капитанов Третьяков Виктор Егорович, просматривая мои астрономические вычисления, в которых даже я сомневался, каждый раз говорил: «Всё может быть». Это «всё может быть» очень важный аргумент для любого судоводителя. Золотое правило «считай себя ближе к опасности» маячило за этим «всё может быть». Но в описываемом случае правило было нарушено. Вечернюю вахту в 20.00 Володя принял у старпома Трушкина. По счислению до Ян-Майена было 50 миль. Предварительная прокладка на карте обязывала за 20 миль до острова лечь на курс 90 градусов, обойти его с юга и затем повернуть на NE вдоль берега, так как плавбазы уже находились на севере. Капитан со вторым штурманом (коллега всё-таки – капитан, только разжалованный), кажется, немножко расслаблялись, т.е. выпивали, обмывая первый груз. В положенное время, согласно счислению, Володя изменил курс на ост.

«Где-то в 23.30 я заметил впереди какой-то огонёк», рассказывает Володя в своём письме (далее следует Володино описание с небольшими сокращениями). «Я стал наблюдать за ним. Огонь то появится, то исчезнет. Видимость была неважная, внизу - какая-то дымка, выше вроде яснее. Я предпологал, что это какое-то судно возврашается от плавбаз или, может быть, не все плавбазы перешли на север. Короче, характер огней был мне непонятен. В 23.45 мой рулевой пошёл поднимать очередную вахту. Я остался на мостике, у штурвала, один. Было включено палубное освещение, волны захлёстывали палубу тяжело загруженного траулера, и рулевому было опасно перебегать в носовые кубрики. Сетки вдоль бортов в те годы ещё не натягивали. Судно, которое уже было на траверзе правого борта, подавало какие-то световые сигналы. Только спустя несколько лет я понял: это было « · · - » (точка, точка, тире), что по МСС (Международный свод сигналов) значило: «Ваш курс ведёт к опасности». Через левое окно я увидел горы в дымке. Свищу капитану. Свистел долго, пока, наконец, тот не ответил. Время, помню, было

«Василий Иосифович, - говорю капитану, - поднимитесь, пожалуйста, на мостик. У меня непонятная ситуация: справа какое-то судно, то ли на ходу, то ли на якоре – не пойму; слева вижу очертания гор, и мне не ясно, где мы». - «Николай Николаевич (второй штурман) ещё не поднялся?» - «Нет, - отвечаю, - и рулевого я отпустил будить вахту, он ещё не вернулся». На это всё капитан отвечает: «Поднимется второй штурман разберётся» и повесил трубку. В это время в рубку заходит рулевой, уже новый. Я бросил ему штурвал, высунулся по пояс в открытое окно у телеграфа; вижу – эти горы быстро бегут на корму, т.е. пеленг быстро меняется, значит, земля где-то близко. Пока эта мысль зрела, прямо по курсу услышал характерный шум прибоя и увидел пену наката. Делаю машине «Стоп» и тут же «Полный назад». Двигатель застопорился, но «Назад» механики его запустить не сумели.

Мы шли по волне, ветер 7-8 баллов. Высокий вал приподнимает наше судно и бросает на грунт. Содрогается корпус, мачты, по палубе — дробь от камней, которые идут с волной, судно начинает крениться на правый борт. Первым, помню, появился старший механик с вопросом: «Сети на винт намотали, что ли?» Где-то на палубе сверкнуло изумрудом короткое замыкание — и свет по всему судну погас.

Рулевой матрос вылез через окно рубки в «курятник» (площадка перед рубкой, где хранились буи для дрифтерных сетей) и стал связывать из буёв плотик. Все люди, которые жили в корме, сбились в рулевой рубке. Орут мне: «Давай сигнальные ракеты!» Каким-то образом я нашёл на верхнем мостике запаянный ящик с пиротехникой, топором открыл его и начали пускать с рук все типы ракет. Радист Василий Гузеров на аварийном передатчике дал «SOS», хотя где мы, никто не знает.

Сплошная темнота, судно периодически ударяется о грунт, на палубе с каждым накатом волны гремит дробь камней, крен увеличивается. Вся команда в жилетах, кое-кто – с чемоданами. Люди в носовых кубриках оказались отсечёнными. Металлический спасательный плотик, хранящийся всегда на крыше капа, упал между мачтой и капом и заклинил двери (можно представить ощущение «пленников»...). Кто-то ранее успел выскочить из носа, залез на носовую мачту по вантам с выбленками, орёт: «Дайте круг спасательный!», а мачта уже почти параллельна воде. Одним словом, паника в первые минуты была приличная. Не было никакого командования. Полная неизвестность – то ли судно опрокидывается, то ли разламывается. Штормовая волна была большая, и накат продолжал приподнимать нос и с силой ударять о грунт. Крен был уже больше 40 градусов на правый борт. По вертикальной переборке можно было легко передвигаться. Кто-то выбросил за борт пару буёв, и когда волна отхлынула, все увидели, что буи лежат на песке. Но мы не знали, что это пляж. Думали просто отмель, и судно всё равно может опрокинуться.

Я и двое курсантов спрыгнули на обнажившуюся отмель, нам подали вожак — толстый сизальский канат, чтобы мы его закрепили где-нибудь за камень.

Мы втроём тащим вожак, нас поддаёт набежавшей волной, мы в «проолифенках», по горло в воде, вода возле судна бурлит и шумит, но мы закрепили вожак за валун. Люди с чемоданами и вещами стали переправляться на берег, держась за вожак. Судно лежало на борту, и находиться на нём было тяжело. Да и волна продолжала бить, продвигая «Черняховск» всё дальше и дальше от уреза воды.

Тяжело вспоминать всё это через много лет. Радист, помню, кричит на аварийном передатчике что-то с просьбой о помощи. Ему в ответ спокойный голос: «Успокойся, скажи, где вы находитесь?» Радист — к капитану, капитан — ко мне. Я даю последнюю счисленную точку на 00 часов 00 минут (сели на мель в 00.05). Она в 20 милях

от острова. 2-й помощник капитана восстанавливает прокладку от моей последней обсервации, которую капитан не принял для счисления, и место судна оказывается... на южной оконечности острова Ян-Майен, в бухте Сёр-Букт, на маленьком пляже-пятачке, единственном на острове. Рядом скалы Шушер, шаг влево или вправо — и была бы гибель (Володя, друг мой, ты родился в рубашке!). Так что я до сих пор горд своим определением по «рваному» солнышку при плохом горизонте. Но эти тщеславные мысли приходили позже, а тогда была очень суровая действительность.

Под утро весь экипаж был на пляже. Обустроили палатку, матросы принесли с судна посуду, продукты.

Ветер и волна потихоньку стихли, и к вечеру судно лежало на боку в 30–40 метрах от воды. Винт, руль – в нормальном состоянии, были лишь небольшие плавные вмятины корпуса в районе машинного отделения. Исправное судно лежит на песчаном пляже, как бы загорает.

Руководство промысла решило спасти судно, стащить его на воду. По дипломатическим каналам было получено разрешение Норвегии на эту операцию. И она началась. Подошли два аварийно-спасательных буксира — «Смелый» и «Стемительный». Механики запустили на судне вспомогательный двигатель, чтобы выбирать шпилем тяжёлые буксирные канаты. Охлаждение сделали из питьевых цистерн. Когда канаты обрывались, мы использовали линеметательную установку. Я научился стрелять из этих пушек, они тогда были громоздкими.

Два буксира не сумели даже с места сдвинуть «Черняховск». Вскоре подошла плавбаза «Советская Литва», её, кажется, только получили с новостроя. Капитан Пакулин Никифор Александрович высадил на берег бригаду моряков с лопатами. Они расчистили судно от песка и сделали «канал» почти до воды. Наш экипаж тем временем выгрузил 800 бочек солёной сельди на пляж, чтобы облегчить судно. Из брёвен, собранных на пляже (было несколько полуразрушенных избушек, видимо, китобои ког-

да-то жили здесь), выложили слип до воды. Брёвна намазали солидолом, буксирные троса натянулись — и судно под уханье моряков «Ну-ну, давай, тяни!» развернулось носом в сторону воды. Но этому радовались недолго. Буксиры рвались, а на сращивание их уходило много времени. Наконец плавбаза «Приволжск» доставила из Клайпеды специальный толстый трос. Все эти действия длились уже больше недели. Нас свозили на «Советскую Литву», помыли, покормили, дали продукты.

В эту бухту неоднократно заходил американский фрегат, который в трагическую ночь был здесь. Его вертолёт периодически поднимался в воздух и садился возле нас на пляже, наблюдая за спасательными работами. Потом с фрегата высадили на берег большой десантный катер, загнали его на песок и затем начали стаскивать на воду. Я думаю, американцы показывали нам, как надо спасти траулер. На вертолёте они доставили два небольших гидромонитора, размыли быстро в песке канал до уреза воды, и катер вышел в бухту. Эта операция заняла у них сутки. Потихоньку мы стали общаться с американскими моряками. Они угощали нас кофейком из портативных термосов, наливая его в пластиковые стаканчики. Для нас это было в диковинку, как и разовая посуда – вилки, ложки, ножи. Сигареты были в прорезиненных упаковках, полярное снабжение, одним словом (они, США, уже тогда поджидали момента дать русским пощёчину, и, в первую очередь, Путину – утопить нашу атомную подлодку «Курск». – Прим. автора). Видя, что у нас плохо с продуктами, вертолётчики спустили нам ящик с консервами. Тогда был пик холодной войны недавно сбили их Пауэрса – лётчика-шпиона. Так что мы общались осторожно.

Капитан Пакулин решил рискнуть — дёрнуть рывком. С «Советской Литвы» было подано два буксирных троса, со «Смелого» — один. Напряжённая минута, вторая — и вдруг «Черняховск» пополз. Ещё мгновение — и он закачался на глубокой воде.

194 =______ Петр Рябко

Мы стали на якорь в этой бухте. Связали из надувных буёв приличный плотик, на нём сняли с берега всю солёную сельдь и вскоре своим ходом пошли в Клайпеду.

Был суд. Я получил год условно с выплатой 5 тысяч рублей и потом год -15~% удержаний с зарплаты. Капитан Смирнов получил один год тюрьмы. Его арестовали прямо в зале суда. Он отсидел полгода, потом, говорят, работал в рыбколхозе».

Дальше Володя пишет о том, что он также был лишён на год рабочего диплома, и ему пришлось делать рейс матросом на СРТ-4389 (капитан В.Е. Третьяков) и рейс — помощником рыбмастера на СРТ-3216 «Дубингяй» (капитан В.М. Якименко).

«В общем, глупая авария, — заканчивает Володя своё письмо. — Положи я руль право на борт на обратный курс или не отпусти рулевого — аварии избежали бы… Но всё-таки капитан должен был подняться на мостик по зову штурмана».

Последнее предложение — самое грустное из всего рассказа Владимира Михайловича Рыжова, капитана дальнего плавания, капитана, родившегося в рубашке.



Глава VII. «Кенгарагс»

«Мы получаем новое судно. Вроде маленькой плавбазы. Пойдёшь принимать», — Иван Иванович Урмазов, исполняющий обязанности главного капитана, сказал мне это не в службе мореплавателя, не в торжественной обстановке, как это должно быть, а просто в коридоре около диспетчерской. Новое судно — всегда приятно, это как в творчестве — новая книга.

Транспортный рефрижератор «Кенгарагс» построен на Хабаровской судоверфи и предназначался для Латрыбпрома, поэтому и имел такое название — пригорода Риги. Перегонная команда из Калининграда вела это судно с Дальнего Востока, но вместо Риги оно оказалось в Клайпеде.

Экипаж был небольшой, только 21 человек. И снова с комплектацией начались чудеса. Тех специалистов, которых я хотел взять на судно, почему-то по непонятным причинам не направляли, а присылали людей, мне незнакомых.

Я набрался смелости и пошёл на приём к заместителю генерального директора по кадрам товарищу Вильчяускасу. Так, мол, и так, почему отдел кадров БОРФ присылает людей неизвестных? «Капитан, не беспокойся, на это судно, судно со спецназначением, мы направляем самые лучшие кадры, самых надёжных и проверенных во всех отношениях специалистов». Я пытался отстоять одного своего штурмана, но Вильчяускас прервал: «Второй штурман у вас будет превосходный». И вправду, 2-й штурман Головач, под 1,9 м роста, с кавалерийскими усами выглядел внушительно. Коман-

дирский басистый голос; свои обязанности выполнял, как положено.

Первый заход в Лас-Пальмас. Стали на якорь на внутреннем рейде в ожидании швартовки, которая планировалась на следующее утро. Спокойно отстоялись, без приключений.

Прибыл лоцман, снялись с якоря, швартуемся. Вдруг матросы с бака, затем с кормы кричат: «Нет швартовых концов». Все швартовые концы исчезли. Боцман разыскал по-быстрому тонкие концы, предназначенные для оттяжек грузовых стрел, кое-как привязались к пирсу. На душе гадко. Собрал на мостик штурманов. Все в один голос говорят: «Ничего не видели». Ладно. Спускаюсь в каюту. На столе вижу комочек бумажки, кем-то брошенный через открытый иллюминатор. Развернул. Читаю: «Швартовые и электрокабель берегового питания продали второй штурман и электромеханик». Буквы на бумажке печатные, чтобы никто не узнал почерка.

Вызываю к себе 2-го штурмана Головача. «Расскажите, как, кому, за сколько продали швартовые концы и электрокабель». Головач смотрит на меня почти наивными глазами и нахально заявляет: «Как Вы смеете меня обвинять?! Я буду жаловаться самому товарищу Вильчяускасу. Понятия не имею, кто продал это всё». В то время на Канарах было очень популярно продавать судовой капрон испанцам, которые подходили к борту на лодках. Капрон шёл на изготовление сувениров, и советские моряки, чего душой кривить, продавали втихаря через иллюминаторы судовое снабжение. Не так уж часто, но если не было надлежащей вахтенной службы и если капитан закладывал за воротник, это могло быть на любом судне. Попытавшись ещё как-то расколоть Головача, я понял, что это бессмысленно. Это был очень нахальный тип, имеющий высокого покровителя. Я отпустил его. И тут же вызвал электромеханика. Это был молодой специалист (Головач тоже был где-то 25-ти лет от роду.) И я на этом сыграл. Я рассказал, как ему закро-

ют визу и как он со своей специальностью останется без работы. Конечно, работу он найдёт, но такого заработка, как на судах, ему уже не видать. Я сказал, что имею свидетелей и в любом случае списываю его на берег, то есть домой, но если он признается, обещаю оставить на судне и буду ходатайствовать, чтобы ему не закрыли визу. Пришлось быть следователем, прокурором и судьёй. Он признался. Рассказал, как вахтенный 2-й штурман Головач убедил его, и они стащили на подошедшую испанскую шлюпку все швартовые капроновые концы, а затем Головач уговорил электромеханика продать и электрокабель. Медь в Лас-Пальмасе была в хорошей цене. Они получили за это несколько тысяч песет. «Пиши это всё в объяснительной». Механик написал, принёс мне деньги. Я выдал ему расписку, что деньги (сумма цифрами и прописью), полученные за продажу капрона и кабеля, от такого-то принял. Капитан. Точка. Дата. Конечно, шило в мешке не утаишь. Любой криминал всегда имеет свидетелей. Так или иначе, после рейса КГБ всё равно бы раскрыл это, тем более, что был свидетель, подбросивший мне бумажку. Я показал объяснительную электромеханика второму штурману. И попросил вернуть деньги. «Я этого не делал, я ничего не знаю». Второго помощника капитана Головача я списал. Благо было судно, идущее в Клайпеду. Хотелось сказать: «Передай спасибо товарищу Вильчяускасу за хорошие кадры». Ему закрыли визу. Знаю, что он потом работал на маленьких судах в рыбколхозе «Балтия». Электромеханик продолжал работать, как ни в чём не бывало, и через много лет он был со мной на СТМ «Бестужево».

МТР «Кенгарагс» был направлен в свой первый рейс как транспорт, обслуживающий Мавританскую экспедицию. В то время район центрально-восточной Атлантики был одним из основных районов промысла для судов «Запрыбы». В открытой зоне «Западная Сахара» работали сотни судов, в экономической зоне Мавритании также работало очень много судов всех типов — от небольших СРТ до суператлантиков. Флотилия Клайпедских СРТ мно-

го лет была монополистом среди среднетоннажных судов. Вот эту флотилию в основном мы и должны были обслуживать, доставлять ей продукты питания из Лас-Пальмаса и вывозить из Мавритании в Испанию замороженную рыбу, осьминогов, кальмаров.

После напряжённой работы в течение многих лет на траулерах работа на транспортном судне была несравнимо легче и интереснее из-за частых заходов в порты.

Послом СССР в Мавритании в то время был бывший Председатель Президиума Верховного Совета Туркмении Рахматов, лет 65, с молодой женой. Представитель МРХ Мамедов имел резиденцию в Нуакшоте - столице страны, а его заместитель – замечательный человек Михасько Василий Васильевич – жил в Нуадибу, и, собственно, на его плечах были все проблемы флота. А их было немало. Было задержано советское БМРТ в трёх милях от побережья Мавритании. Оно имело лицензию на работу в зоне, не ближе 12 миль. В таких случаях мавританские власти не церемонились и накладывали на арестованное судно колоссальные штрафы, которые многие испанские и корейские судовладельцы не в состоянии были уплатить. Поэтому суда оставались на рейде Нуадибу, где они садились на грунт, и рейд потихоньку превратился в кладбище кораблей.

Поскольку советское судно, владельцем которого была богатая и мощная держава, не могло разделить подобную судьбу, в Нуадибу прибыл его Превосходительство посол Советского Союза. Не знаю, как представили ему в представительстве МРХ наше судно, но вскоре он прибыл на борт. Я провёл его по всему судну, которое сверкало чистотой и свежей краской. Судно послу понравилось, и даже через день, проводя приём у нас на борту, посол на вопрос министра сельского хозяйства и рыболовства Мавритании о судне, ответил: «Это судно – моя яхта. Оно будет работать здесь по моему указанию», - и красноречиво посмотрел на меня. Я промолчал. Даже после не сказал ему, что судно имеет план, что мы должны перевезти столько-то

тысяч тонн груза. У посла чувствовались байские замашки, что мы увидели позже, заходя на рейд Нуакшота. Посол вызвал капитана БМРТ. Мы сидели в кают-компании: я, капитан БМРТ и начальник промрайона Чеботягин Олег Павлович, бывший капитан Клайпедского «Моррыбпорта», но неизвестно зачем ставший начальником промрайона. Олегу Павловичу было уже за шестьдесят, чувствовалось, что здоровье его неважное. После выпитых во время ленча нескольких граммов виски, для протокола, лицо его покрылось красными пятнами, и я боялся, не случилось бы чего с ним.

«Кенгарагс» =

Посол начал разговор с капитаном грубо: «Почему вы нарушили закон? Вы – преступник!» Капитан положил на стол судовой журнал (хорошо, что жандармерия не забрала) и сказал: «Посмотрите на записи. Вот наши координаты. Мы не были ближе 12 миль от берега. Вот наши определения». - «Но два мавританских офицера (контролёра) поклялись на Коране, что вы были в трёх милях. И любой суд поверит только им, а не вам». - «Но это ложь», - возразил капитан. «Неважно, ложь или правда. Я должен принять их условия. Мы уплатим штраф. Для меня один миллиметр политики важнее одного миллиона долларов». Позже, оставшись вдвоём с капитаном, мы только пожали плечами от такой готовности посла немедленно согласиться на штраф. Капитан ещё раз сказал мне: «Ни один эксперт не докажет, что мы были в запретной зоне согласно нашим записям в судовом журнале». Но это - Мавритания. Знаю, что многие капитаны грешили этим. Даже в нейтральных водах Западной Сахары.

Широкий Алексей Фёдорович - хороший промысловик, который всегда был с планом, и, как поговаривали, тянул на Героя Социалистического Труда – через много лет рассказывал мне, как он делал план. Благодаря не рыбацкой сноровке, не рыбацкому умению, а только благодаря смелости. С наступлением темноты выключали все огни на судне и полным ходом шли под берег. Патрульное промысловое судно (несколько таких судов постоянно дежурили вдоль буферной зоны – 2 мили от рыболовной зоны Мавритании – следили, чтобы наши суда не заходили в запретные воды) ни разу не засекло Широкого. Поставив трал у самого берега, где рыба водилась в изобилии, через часполтора выбирали, тут же, не развязывая кутка, ставили второй трал и тащили в сторону моря. После трёх-четырёх часов нервной работы (можно было нарваться на мавританский военный катер) выбегали за зону, отходили подальше от всех судов и обрабатывали большой улов. Так что если Широкий и заслуживал звание Героя, то только не Соцтруда, а Советского Союза за смелость и храбрость. Я мало знал его в советское время, но с уважением относился к улыбчивому симпатичному капитану Широкому. Только после развала Союза, когда наши суда работали в Анголе у бизнесмена Роднова, мне пришлось близко познакомиться с Широким. Он сидел в фирме Роднова в Луанде, курировал флот и показался мне почему-то чересчур скользким. Я всегда думал, что он украинец (по фамилии и чёрным волосам). Но однажды я, видимо, обидел его. Звоню по телефону из Клайпеды. Выясняю, почему суда не получили снабжения и почему выставлен завышенный счёт. «Ты кто – хохол или еврей?», – пошутил я типично русской шуткой. Несколько секунд тишины, потом Алексей Федорович произнёс сердито: «Я – россиянин». Мои помощники в офисе, слушающие наш разговор, захохотали. «А вы что, в самом деле не знали, что он - еврей?» Нет, конечно. Мне всегда было всё равно, кто какой нации. Раньше это не имело значения. Раньше, до развала СССР, Виноградов Виктор Павлович, тоже еврей, работающий представителем Роднова в Клайпеде, почему-то всё время говорил о Широком: «Вор». Но у них, своих людей, свои счёты. Самым же страшным вором оказался картавый еврей Роднов, укравший у нашей фирмы «Žveju Servisas» полтора миллиона долларов и тем самым разоривший нас. (У меня до сих пор хранятся документы сверки, подтверждающие это, но время было паскудное: кто своровал – тот и был прав.)

Работы в Мавритании для нашего судна было более чем достаточно. Нам не давали долго задерживаться в Нуадибу, многочисленный флот нуждался в свежих продуктах, и мы почти каждую неделю стали заходить на Канары. Установились хорошие отношения с агентирующей фирмой, с шипчандлерами. Агент Хосе-Мария Хименес, которого я знал ещё раньше, стал моим другом. Я бывал у него дома. Его жена Мария-Хосе и сын Давид часто были моими гостями. Благодаря Хосе я лучше узнал жизнь испанцев. Хосе неплохо разговаривал по-русски, он бывал в Союзе и всё время возмущался: ну почему, мол, вы, русские, носите рубашки с длинными рукавами, почему у вас запрещено курить в кино, в магазинах. «Вот смотри, - мы как раз зашли с ним в какой-то большой магазин, он вынул изо рта дымящуюся сигарету и бросил её, не погасив, на мраморный пол. - У нас настоящая свобода». Я часто потом хохотал, когда вспоминал прочитанный в каком-то журнале анекдот о капитане. Каждый раз, возвращаясь домой из плавания, капитан рассказывал жене о странах, где он бывал, разных обычаях: «А вот в Испании везде бросают окурки!» Однажды, придя домой, капитан поссорился слегка с женой и ничего не рассказал о том, где был. Жена утром ушла из дома, а вернувшись вечером, увидела кругом окурки и закричала: «А, опять ты был в своей проклятой Испании!»

Однажды мы пришли в Нуадибу с грузом продуктов и стали на якорь на рейде. В порту было несколько наших СРТ, которые должны были получить заказанные продукты. Был вечер, мы ждали утра, чтобы оформить у портвластей разрешение на перегруз. Но один СРТ, у которого совсем закончились овощи, стал просить дать ему один мешок картошки. Я на всякий случай связался по УКВ с нашим представительством и спросил, не будет ли проблем, если дам картошку до оформления документов. Конечно, я знал, что это вроде бы противозаконно. Но наши суда работали в водах Мавритании по соглашению, на борту каждого было несколько матросов-мавританцев.

Так что, вроде бы, страшного ничего нет. Один из работников представительства сказал: «Да дай один мешок, чего там». Судно подскочило к нашему борту без швартов, начпрод Шамиль сбросил им мешок картошки, и они отошли. А через пять минут у борта был катер с жандармами. Я был арестован и доставлен в портовой офис таможни. Разговор был крутой: «Вы нарушили законы Мавритании, и, видимо, будете в тюрьме». А тюрьма в Нуадибу – глубокая яма, еду приносят родственники. Я стал доказывать, что это судно на сегодня не имеет продуктов питания, а один мешок картошки – это не так страшно. «Как не страшно?! – крикнул офицер, – ваш КГБ за такое сразу посадил бы меня в тюрьму». И тут подскочил сержант с наручниками, приказал мне протянуть руки, но в этот момент в офис вошёл работник представительства Семёнов. Наручники не были одеты, славабогу, снять их было бы весьма сложно. После получасовых переговоров договорились, что я дам таможенникам два короба хорошей рыбы, и вопрос будет закрыт. В дальнейшем я убедился, что это была обычная практика.

...Стоим у причала. Ожидаем погрузки. Я вышел зачем-то за проходную порта на полчаса. Возвращаюсь, вахтенный штурман встревожено докладывает: «На борт пришёл какой-то жандарм, спросил капитана, а сейчас он в машинном отделении». Спускаюсь туда. Вахтенный механик пожимает плечами, а у конторки стоит высокий жандарм в защитной униформе и с умным видом перелистывает машинный журнал. Каждую страницу рассматривает, как будто читает, а журнал-то перевернут вверх ногами. «Что случилось?» - спрашиваю по-испански, благо в Нуадибу многие местные жители говорят по-испански, рядом Испанская Сахара. «Пошли в каюту, капитан», - отвечает. Пошли. В каюте жандарм вдруг говорит: «Дай денег». У меня глаза на лоб полезли. «Каких денег, почему?» «Мне нужны деньги», - отвечает. Тут я рассердился. «Нет у меня никаких денег, я советский капитан и не имею денег, как японские капитаны». (Японс-

«Кенгарагс» == кие суда при любых конфликтах откупались). Жандарм, услышав это, осмотрел каюту и показал на судовые часы: «Тогда дай эти часы». Тут уж я вышел из себя и сказал: «Уходи с судна». - «В таком случае будет проверка». И он ушёл. И правда, ровно через 10 минут у борта остановился джип с семью жандармами и таможенниками. Началась доскональная проверка, конечно, в первую очередь, продуктов. «List of provision» - список продуктов, который всегда передавался в таможню по приходу, – включал все продукты до последней мелочи. Мы имели на борту много вина – тропический запас, 40 ящиков. Жандармы начали считать вино. Долго. Упорно. И вдруг я слышу их радостные крики – обнаружили вместо 40 ящиков – 41. Жандарм, который первым был на борту и не получил денег, подошел ко мне и провел ладонью по шее: «Все капитан, секир-башка». Я не очень-то волновался. В крайнем случае придется дать рыбы. Но вдруг на борт с берега прибегает ещё один жандарм, что-то говорит старшему группы, и все наши гости выскакивают на причал, садятся в джип, и тот, выпустив клубы дыма из трубы, умчался. Мы узнали потом, что произошло. Стоящее у причала испанское судно начало погрузку, не оформив до конца каких-то документов. А это - криминал гораздо существеннее одного ящика вина. Там будет чем поживиться.

Порт Нуадибу (порт Этьен во время французской колонизации) расположен в удобной бухте, прикрытой от моря песчаным полуостровом со знаменитым мысом Кан-Блан. В 1445 году португалец Лансерот Песалья первым увидел этот белый мыс, и многие столетия он провожал португальские корабли, следующие в Индию, огибая Африканский континент. В период колонизации французы разведали богатые залежи железной руды. Для вывоза её был построен порт, откуда большие балкеры-стотысячники её забирают. К северу от этого грузового терминала находится рыбный порт с небольшим причалом. И тут же, сразу за воротами этого порта, начинается город Нуадибу (город Чёрного орла). Низкие дома стоят среди песка, зак204 ______ Петр Рябко

рытые высокими заборами не только от людей, но и от ветров, несущих песок на селения и бухту. Расположенный практически в пустыне Сахара, этот городок не имеет никакой зелени на улицах. Только кое-где за заборами богатых домов стоят несколько деревьев. На улицах бродят тощие козы в поисках какой-нибудь органической пищи. Господствующие ветра здесь - северные. Пассат или хардаман, дующий в течение нескольких месяцев с севера, иногда несёт много песка. Я помню, как на СТМ «Бестужево» мы шли в Аргентину через Западную Сахару. Как разбыла песчаная буря. Песок переносился на сотни миль, и даже на экваторе воздух был «затуманен» Сахарой. Но самую большую неприятность от этого песчаного ветра мы получили на второй заход в Нуадибу. Несколько дней мы стояли на рейде, работали с клайпедскими СРТ, которые ежедневно заходили сдавать рыбу. Рефмеханик пожаловался, что у него сильный понос и температура. Старпом осмотрел его. Все признаки дизентерии. Температура поднялась до 40 градусов, понос стал кровавым. Особых медикаментов мы не имели, кто-то подсказал, что хорошо помогает водка. Поэтому я, используя только народную медицину, приказал давать по сто граммов «Старки» каждому члену экипажа как дезинфицирующее средство, благо я имел достаточный запас водки для представительских целей. А сам с рефмехаником отправился к врачу. Я очень боялся, что дизентерией может заболеть весь экипаж, а поскольку эта болезнь заразная, портовые власти могут поставить судно на карантин на неопределённое время. Врач-француз, выслушав и осмотрев рефмеханика, спокойно и без паники (которую я ожидал) дал ему таблетки, от которых больной вылечился через два дня. Два других моряка тоже поносили, но не сильно. То ли «Старка» помогла, то ли организм справился сам, но эпидемии не произошло. Бедный кок был перепуган: он думал, что, может быть, это произошло от плохо сваренной пищи. И только позже, будучи в посольстве в Нуакшоте, когда я рассказал об этом, посольские рассмеялись и сказали, что они почти все переболели этим.

«Кенгарагс» = 205

Потому что многие арабы справляют нужду не в туалетах, а прямо в песок. Всё быстро высыхает, ветер несёт песок и вместе с песком частицы кала. И если там бактерии живы — очень легко получить понос. Но постепенно у всех выработался иммунитет.



Глава VIII. «Заяц» на судне

Маленький африканский порт Нуадибу, орошаемый вместо дождей пылью Сахары, изрядно прискучил всей команде. Мертвая желтизна песков действовала на моряков удручающе. Единственной приметой экзотики были местные козы, которые за отсутствием травы питались газетами да гофротарой. Элегантно ступив одним копытцем на обрывок короба, коза отдирала зубами кусочек жёсткого картона и затем, подняв голову, мужественно пережёвывала эту малосъедобную пищу. Наши рыбаки подметили, что наибольшей популярностью у местных парнокопытных красавиц пользуется городская газета из судовой подшивки.

Люки трюмов были уже задраены по-походному, но оформление документов на принятый груз грозило затянуться допоздна. Агент, молодой сенегалец двухметрового роста, сидел у меня в каюте. Подавая на подпись очередную бумагу, сказал: «Капитан, вы идете на Испанию. Отвезите, пожалуйста, туда моего друга. Он студент, учится в Кадисе. Отдыхал у родителей в Дакаре, а сейчас добирается до места учебы. На самолет денег нет, вот и ищет оказию. Помогите». Немного подумав, я дал согласие при условии, что в паспорте будущего пассажира появится виза испанского консула и не будет возражений представителя нашего министерства, аккредитованного в этом порту.

Через пару часов агент привел на судно своего другастудента. Его поселили в свободной каюте, накормили обедом, и он благодарно улыбался всем морякам. До отхода отпросился ив берег за покупками. Вскоре вахтен-

«Заяц» на судне ==== ный штурман позвонил по телефону и доложил, что студент вернулся с незнакомым негром, и оба просятся ко мне. «Что случилось?» - спросил я их, предчувствуя какую-то просьбу. Незнакомый африканец представился матросом с небольшого итальянского судна «Молита». (Действительно, такое судно вчера ещё стояло у причала недалеко от нас.) Из рассказа выяснилось, что матрос, вернувшись вечером с дискотеки, не застал своего судна у причала. Оно ушло в Лас-Пальмас. Беспечный танцор протянул мне медицинскую книжку моряка, еще какието документы, подтверждающие работу на «итальянце», но паспорт, по его словам, остался у «чифа» на судне. Моряк попросил доставить его в Лас-Пальмас, где он надеется застать судно. Потеря работы грозит ему катастрофой. Он согласен выполнять любую работу на нашем судне за эту услугу. Что в его рассказе было правдой, что выдумкой, я не знал. Но принять на борт беспаспортного пассажира для доставки в другую страну было бы несерьёзным актом, о чём я и сказал. Опустив голову, незадачливый моряк сошёл на берег.

Поздним вечером, спотыкаясь на неосвещаемом причале, появился агент с документами на отход. По заведенному порядку экипаж провёл досмотр судна. В судовом журнале появилась запись: «Запрещённых предметов и посторонних лиц не обнаружено». Отошли от причала, легли курсом на выход из бухты, оставляя по корме тёмный город. Палубная команда убирала швартовые концы на вьюшки, старпом, проверив хозяйство, сказал, что висячие кранцы (двухметровые гирлянды из автомобильных скатов) решил оставить пока за бортом до утра, так как люди очень устали. Да и погода благоприятная, штилевая. Пройдя знаменитый Белый мыс, Капблан, я проложил курс на Канарские острова и спустился в каюту.

Утром хорошее настроение не покидало меня. Пыльная мгла, обычная у берегов Сахары, не влияла на работу радиолокатора, на экране которого чётко вырисовывались знакомые мысы. Вахтенный штурман, определив скорость

между обсервациями, сказал, что в Лас-Пальмасе будем завтра в 9.00.

Во время обхода судна на шлюпочной палубе мне встретился 4-й механик, поднимавшийся ремонтировать двигатель катера. Около кормового шпиля боцман крепил на палубе висячий кранец. На мой вопрос о пассажире ответил, что тот ещё спит, даже на завтрак не вставал. Через некоторое время 4-й механик, возвращаясь в машину, заметил: «Очень хороший негр нам достался: в дизелях неплохо разбирается». «Какой негр?» — не поняв, переспросил я. «Ну тот, что в правом катере сидит, пассажир наш». — «Так он же спит ещё». — «Как спит, когда мы с ним уже двигатели перебрали? Он говорит, что плавал и мотористом, и матросом».

Я почувствовал, как тревога ледяными иглами проникает в меня. Быстро вернувшись в каюту, набрал номер мостика: «Негра, сидящего в правом катере, привести комне». Раздался стук в дверь. Споткнувшись о комингс, в каюту ступил африканец — тот самый моряк с африканского судна! Слабая надежда, что ещё где-то тлела у меня, исчезла.

На судне «заяц». Старые капитаны, да и не только старые, знают, как в те времена подобный случай мог быть истолкован по возвращении судна в Союз. Здесь вам укажут и на потерю политической бдительности, и на слабую организацию службы, и т.д., и т.п. Видимо, эти мысли красноречиво отразились на моем лице, ибо негр вдруг упал на колени и перепуганным голосом стал умолять не выбрасывать его за борт. Кажется, на глазах у него появились слёзы. Вид стоящего на коленях негра был настолько трагичен, что гнев мой пропал, и его сменило чувство жалости. Я подошёл, тронул несчастного за плечо и попросил подняться. Немного успокоившись, тот рассказал мне, что заставило его решиться на такой безрассудный шаг. Очень долго был он без работы, влачил полуголодное существование и, получив место на итальянском судне, никак не должен был терять его. Поэтому старался

«Заяи» на судне — 209 любым способом догнать своё судно. Получив вчера мои отказ, переговорив со студентом, он рискнул пробраться «зайцем». Воспользовавшись тем, что в кормовой части висели длинные кранцы-гирлянды из автопокрышек, а причал не освещался, беспаспортный моряк вечером, перед самым отходом, подлез под кранец так, что его не заметили с палубы. Судно отошло от причала. «Заяц», чудом удерживаясь на кранце, дождался, когда выключили палубное освещение, поднялся затем наверх и ночь провел в спасательной шлюпке, где утром 4-й механик принял его за пассажира-студента.

Ситуация, прямо скажем, складывалась невесёлая. Первой была мысль вернуться назад и сдать нелегального пассажира местным властям. Я даже дал команду вахтенному помощнику ложиться на обратный курс. Но затем, обсудив положение с начальниками служб, решил продолжить переход в Лас-Пальмас. Дело в том, что, вопервых, задержка груза (а радиограммы были давно отправлены) грозила нежелательными санкциями со стороны грузополучателя, во-вторых, если итальянского судна там не окажется, мы так или иначе привезем «зайца» обратно в Нуадибу, куда должны вернуться согласно рейсовому заданию. Африканцев разместили в одной каюте, а они, как и все мы, тешили себя надеждой, что всё обойдется.

Как только трап коснулся причала Генераллисимуса в Лас-Пальмасе, по нему взбежал агент фирмы «Польсуардиаз». Вместе со всеми необходимыми документами для оформления прихода ему был вручён и список пассажиров. Агент тут же связался с офисом и выяснил, что итальянское судно «Молита» ночью покинуло порт. «Со студентом проблем не будет, — сказал он, рассматривая визу в паспорте. — А вот второго пассажира нужно увозить обратно. Если он сойдёт на берег, могут быть большие неприятности для вас, капитан».

Мы пригласили матроса итальянского судна и объяснили, что обязаны доставить его обратно в Нуадибу. Старший помощник дал указание одному из матросов вести за негром ненавязчивое наблюдение.

Портовые докеры начали выгрузку, когда снова появился агент, принеся ещё одну неприятную новость: неделю назад правительство Испании приняло закон, по которому каждый африканец, прибывший в страну, обязан внести 20 тысяч песет в залог того, что не будет устраиваться на работу. Ведь своих безработных около миллиона. Естественно, о такой сумме бедный студент не мог и мечтать: «Так что, капитан, увозите назад обоих негров. Полиция о них информирована. Окажутся на берегу – на вас будет наложен большой штраф».

Я немало переживал, не зная, чем закончится история с нашими пассажирами. Только многолетняя капитанская выдержка была моим союзником и подсказывала, что это не совсем безвыходный случай.

Вечером закончили грузовые операции, перешли на рейд, чтобы с рассветом выйти в море. С рейда наши пассажиры не рискнут убежать, решили мы со штурманами. Уходя отдыхать, убедился, что оба негра спят.

Звонок телефона в спальне прозвенел, как сигнал тревоги. «Негр прыгнул за борт», - взволнованно доложил штурман. По привычке взглянув на часы (было полвторого ночи), я вылетел на мостик. Штурман подал бинокль: «Правее, правее смотрите». На фоне отражённых огней города в воде отчетливо выделялась курчавая голова студента, плывущего в сторону берега.

«Он вышел на палубу в одних плавках с пластиковым мешком, видимо, с одеждой и документами, - начал рассказывать штурман, - посмотрел на крыло мостика, где мы стояли с вахтенным матросом, приложил палец к губам, мол, капитану не говори, и прыгнул за борт. Всё произошло в считанные секунды».

На мостике собралась вся вахта. Каждый понимал, какими неприятностями может обернуться этот побег. Я молча продолжал смотреть в бинокль. Пловец находился на полпути к волнолому. Когда черная голова на мгновенье исчезала из поля зрения, то пластиковый мешок, подсвеченный отражением огней, четко указывал место бег«Заяц» на судне ==== леца. Как утром объяснить властям уход студента? Немного успокаивало лишь то, что в паспорте у африканца есть всё-таки испанская виза. «Где второй?» – спросил я с тревогой. «В каюте, лежит на койке, делает вид, что спит».

Вдруг раздался крик плывущего студента. Крик странный, вернее, страшный. Крик тонущего человека. Крик погибающего.

«Катер на воду!»

Через минуту правый катер мчался к утопающему. Я продолжал следить за головой негра, которая то исчезала под водой, то снова появлялась. Пластикового мешка рядом не было. Мгновения растягивались бесконечно. «Только бы успели», - молил я. По воде забегал луч шлюпочного прожектора. Катер сбавил ход и после короткой остановки повернул к судну. «Спасли, - предположил стоящий рядом стармех, - иначе бы занимались поиском».

Мы спустились на главную палубу в район штормтрапа. На одной из банок катера, раскинув руки, лежал лицом вверх студент. «Он что, без сознания?» - спросил я у командира катера. В ответ его команда весело заулыбалась. Ещё не зная причины для улыбок, я почувствовал, как нервное напряжение потихоньку покидает меня.

Наконец по штормтрапу поднялся спасённый студент. Виновато улыбаясь, он стал извиняться передо мной, объясняя, что нашло, мол, какое-то помутнение рассудка, поэтому и прыгнул за борт.

Штурман рассказал, почему негр лежал в шлюпке неподвижно. Один из наших матросов, самый рослый на судне, с тяжёлой рукой, вытягивавший негра из воды, не смог сдержаться из-за всего пережитого и тряхнул студента так, что тот мешком свалился на дно катера. Кстати, пластиковый мешок с вещами и документами утонул. Спасенного отвели в душ. Боцман принёс одежду. Большинство моряков не спало. Снялись с якоря и направились снова в порт Нуадибу. Интересно, что агент, привезший документы на отход, даже не поинтересовался, находятся ли на борту наши злополучные «пассажиры».

Оба африканца, одетые заботливым матросом в одинаковые шорты и рубашки, почти не отличались от наших загоревших моряков. Накормленные, согретые человеческой доброжелательностью, они к вечеру вроде бы и забыли о своих невзгодах. После ужина специально для них прокрутили фильм на испанском языке. Такая жизнь им показалась вполне приемлемой, ибо утром следующего дня оба пассажира пришли ко мне с просьбой принять их на работу в любой должности. Час от часу не легче. Стараясь не огорчить их и не толкнуть на необдуманный поступок, я спокойно объяснил, что на советском судне капитан не имеет права нанимать иностранцев.

...Процедура оформления прихода в порту Нуадибу имела чисто африканский колорит: один раз на судно могла прибыть бригада портовых властей из десяти человек и переворошить всё от киля до клотика, другой — мог появиться только один агент и то при условии, что за ним будет послан судовой катер. Наше судно было частым гостем здесь, поэтому на бригаду мы не рассчитывали, но всё равно беспокоились: удастся ли без осложнений высадить пассажиров? Не повторится ли с ними история беспаспортного бородача из кинофильма «Приключения итальянцев в России»?

Боцман стоял уже у ленточного стопора брашпиля, судовой пёс Пират надрывно лаял на ускользающую якорь-цепь, всякий раз принимая её за живую змею, катер уже шел к причалу за агентом. Старшему помощнику капитана необходимо было незаметно высадить пассажиров, затем зайти в агентскую фирму.

Когда старпом по шлюпочной рации доложил, что оба африканца благополучно вышли в город через проходную порта, все находящиеся на мостике облегченно вздохнули, заулыбались и, перебивая друг друга, начали вспоминать эпизоды этой трагикомической истории.

«Известия», 26 окт. 1991 г.

В порту Пуэнт-Нуар (Конго) сотрудниками Интерпола арестован капитан транспортного рефрижератора «Фрио Индианик» Н. Левин. Ему предъявлены обвинения в покушении на жизнь пяти человек.

3 октября в порту Дакар (Сенегал) случилась странная история. Полицейские власти доставили на судно трёх молодых людей африканского происхождения, обвинив капитана в том, что он будто бы тайно доставил их на территорию Сенегала из другой страны. При этом все объяснения и протесты Н. Левина полицией в расчёт не принимались. И, несмотря на сопротивление капитана, эти лица были насильно оставлены на борту судна. Через некоторое время на судно доставили ещё двух африканцев. Полиция приказала интернировать всех пятерых в любую другую страну.

 ${\bf B}$ открытых водах капитан приказал «незваным гостям»

погрузиться на плот и плыть самостоятельно на все четыре стороны. В результате один из них погиб, а других подобрали сенегальские рыбаки. По прибытии в конголезский порт, свидельствует Франс Пресс, капитана арестовали, и в ближайшее время, вероятно, он будет передан сенегальским властям.

Степень виновности капитана может определить только суд. Пока же непонятны действия «компетентных органов» в Африке. Надо разобраться в обстоятельствах, при которых судну «Фрио Индианик» навязали неизвестных африканцев. Если это была провокация - а некоторые эксперты в Москве именно так считают, - то кому же она понадобилась? Не Интерполу же! В то же время действия капитана трудно назвать разумными, считает юрист-международник К. Бекяшев. По его мнению, Н. Левин, опытный моряк, бросил людей на произвол судьбы, оставил их без помощи в ситуации, опасной для жизни.

Г. Чародеев

(При посадке африканцев ночью на плот одному из них «помогли» двигаться быстрее. Он свалился в воду, плавать не умел и утонул. Мавританские власти действительно были доставлены в Дакар на судне «Фрио Индианик». Конечно, смерть мавританца на совести капитана Левина. Из тюрьмы его вскоре выкупило «сообщество...»)



Глава IX. «Кенгарагс» (продолжение)

Педкие заходы на рейд столицы Мавритании Нуакшот **Г** были связаны обычно с доставкой из Лас-Пальмаса грузов и продуктов для советского посольства. Сотрудники посольства, в основном молодые люди, быстро сдружились с нами, а 3-й секретарь со своей красавицей женой несколько раз бывал у нас на борту. Мы для них были струёй свежего воздуха после закрытой территории посольства, где были не только хорошие стороны жизни, но и, как в любом обществе, грязь и перемывание грязного белья. Мне кажется, что жизнь дипломатов, не только советских, но и всех стран, в том числе и американских, это не жизнь, а тяжёлая интеллектуальная каторга. Ты не можешь быть самим собой, постоянно должен следить за любым своим словом, за любым жестом, быть всё время в напряжении. Поэтому когда 3-й секретарь приходил к нам, а мужик он был настоящий, чувствовалось, что такой не сделает головокружительной карьеры: он с удовольствием выпивал, закусывал и разговаривал свободно, как он выразился, не боясь, что мы поймём его неправильно.

Однажды с нами в Лас-Пальмас отправился 2-й секретарь посольства. Мы должны были взять большой груз мебели. На переходе он чувствовал себя неважно, его чутьчуть укачивало. А в порту он был очень дружелюбен, прост, и в один из вечеров я сказал ему: «Может быть, прогуляемся? Я покажу тебе знаменитую «горку» (район публичных домов недалеко от порта). Он замахал руками: «Что ты, что ты! Я не могу пойти туда». — «Да мы не пойдём к женщинам, только побродим по злачному Лас-Пальмасу». И тогда он признался, что он офицер КГБ и не может рисковать, потому что уже было немало случаев похи-

щения сотрудников посольств — резидентов КГБ. В Лондоне таким образом обработали бывшего кагэбиста из Клайпеды Гордиевского, который выдал многих агентов. Конечно, быть позже 20:00 на улицах иностранных портов запрещалось всем советским морякам. Было очень резонно делать такие ограничения, так как во многих портах, особенно в африканских, криминал был велик и ограбления наших моряков случались часто. И не только вечером, но и днём. Я помню, во Фритауне мы шли по базарной улице в середине дня. И вдруг меня с двух сторон сжали два здоровенных африканца, крепко, до боли, держа за руки. И я чувствовал, как один из них очистил задний карман моих джинсов, где лежали два листика бумаги, которые через ткань выглядели как деньги. Деньги мы всегда держали в специально пришитом внутри брюк кармане.

Мы доставили мебель для нашего посольства. Назвать Нуакшот портом сложно, но можно. Расположенный в 3-х км от побережья, этот типично мавританский город к описываемому моменту был окружён большим кольцом палаток, где жили около 30 тыс. мавританцев-кочевников. Начавшаяся несколько лет назад небывалая засуха уничтожила традиционные пастбища скота. Ранее одна из богатейших стран Африки (на душу населения приходилось больше всего скота) вдруг превратилась в страну, где люди начали умирать от голода. И бывшие скотоводы ринулись к Нуакшоту. Международные организации оказывали кое-какую помощь пострадавшим, но эта помощь была больше прикрытием деятельности этих организаций. Палаточное кольцо толщиной около километра опоясало Нуакшот. Пересекая это кольцо, можно было подумать, что это город туристов: белые большие палатки, похожие на юрты, чистота, небольшое передвижение людей, и, что удивляло больше всего, почти не видно было детей.

Побережье Мавритании от Нуадибу до границы с Сенегалом идёт почти прямой линией без единой бухты, где можно было бы построить порт. Проблему второго порта для страны решили просто: у Нуакшота была возведена

металлическая эстакада, выступающая в море на 100 метров и высотой около 20 метров. Наверху стояли три крана. Суда становились на якорь недалеко от эстакады. Здесь всегда была зыбь. Маленькие буксиры подводили небольшие лихтера к борту судна, производилась выгрузка, затем эти буксиры лихо швартовали их к эстакаде, а краны поднимали груз наверх. Если этот груз был не очень тяжёлый, он поднимался вместе с лихтером. Ночью работа прекращалась, все лихтера и буксиры поднимались наверх.

После выгрузки мебели для посольства мы получили приказ посла никуда не уходить. Приехал 3-й секретарь и сказал, что завтра в посольстве состоится товарищеская встреча по волейболу с французским посольством, и посол приглашает наших моряков помочь. 10 членов нашей команды, в основном молодые и спортивные ребята, не забывшие ещё, скитаясь по морям, спорт, прикатили на двор посольства. Выяснилось, что игроков в волейбол среди посольских работников практически не было, кроме повара посла. И 6 наших спортсменов начали состязаться с французскими дипломатами. Победа была более чем убедительная – 3:0. Посол остался очень доволен, наши моряки – тоже. Во дворе стояли столики с хорошими напитками: водкой, виски, джином, и вскоре мне пришлось сказать своим: «Хлопцы, знайте меру». Всё прошло нормально. Наши не напились, и это было очень хорошо, так как именно тогда в Мавританию приехали начальник «Запрыбы» Соколов и генеральный директор Литрыбпрома Урбанавичюс. И они чуть-чуть гордились моряками.

На следующий день посол пригласил меня к себе и сказал, что он планирует организовать на борту нашего судна приём президенту Мавритании. Это будет примерно через две недели, времени достаточно, чтобы отвести груз в Лас-Пальмас и вернуться.

Была лёгкая зыбь, когда мы отдали якорь недалеко от эстакады. Подготовка такого важного визита требовала хорошей организации. Честно говоря, я не понимал сначала, с какой целью посол хочет пригласить президента на

«Кенгарагс» (продолжение) наше, в общем-то, не такое уж большое судно. Но потом вспомнил, как он сказал Мавританскому министру в Нуадибу, что это судно – его яхта. Ну что ж, для него, человека из Туркменистана, далёкого от моря, видимо, действительно было приятно чувствовать себя как бы владельцем судна. На следующее утро на борт прибыли пресс-атташе и повар посла. Завезено было много продуктов и спиртного. Повар остался ночевать на борту, чтобы с утра начать готовить. Хоть мы и имели своего кока, Мишу Агаева, который мог бы заткнуть за пояс любого посольского повара, для меня и команды это было к лучшему: если что-то не получится, то не по нашей вине. В принципе, мы не волновались нисколько. Высокопоставленные лица уже не раз бывали у нас на борту, и я усвоил одно из этой практики: нужно всегда оставаться самим собой, никакой игры. Моряки – это такая категория людей, которую, как и лётчиков, уважают все, кто приходит на борт. Команда была информирована о предстоящем визите, офицерам я приказал быть в форменной одежде. Судно было чистым, нигде не было ни пятнышка ржавчины. Было понятно, что не так просто было послу, даже великой державы, уговорить президента отобедать на борту судна. Поэтому весь экипаж готовился к приёму серьёзно, чтобы даже мелочью не испортить впечатление о судне. Мы волновались только об одном: как эти важные люди будут перебираться к нам на борт. Пришвартоваться к причалу мы не могли. Сами мы выходили на берег так: судовая шлюпка подходила к эстакаде, командир шлюпки и механик удерживались руками за металлические конструкции, а моряки хватались за скоб-трап (металлическая лестница) и метров 15 поднимались по ней на причал. Таким же путём и возвращались. Но не могли же президент и пожилой посол со своими свитами, наверное, и с жёнами, спускаться и подниматься по скоб-трапам. Я отправился с самого утра в посольство, благо машина посольская была здесь, и, зайдя к послу, спросил, как планирует он или его секретари добраться до судна. «А я не знаю. Я думал, что вы уже обдумали это», - ответил посол. Весёленькое дело! Говорю: «Вижу только один путь: вы все наверху эстакады усаживаетесь на поднятый буксирный катер, кран спускает его на воду, он подходит к нашему борту, и вы переходите к нам. Другого ничего придумать нельзя». На этом мы и остановились. Выходя из кабинета, я спросил, сколько будет человек. «Около десяти», — ответил посол.

Мы со штурманом стояли на мостике, ожидая гостей. В 12 часов к эстакаде подъехало несколько машин. Видимо, капитан порта встретил эту необычную делегацию, и они пошли к катеру, стоящему на эстакаде. Через бинокль мы наблюдали, как они перебрались на палубу катера. Затем кран поднял его и медленно стал опускать на воду. Не знаю, как они чувствовали себя в этот момент на маленьком ржавом судёнышке. Катер отдал гак крана и пошёл в нашу сторону. На палубе у трапа стояли вахтенный штурман и матросы, готовые помочь гостям подняться к нам на борт. Погода была штилевая, небольшая песчаная дымка скрывала не только горизонт, но и солнце, которое матовым диском пробивалось через неё. Было нежарко. Лёгкая зыбь чуть-чуть покачивала судно, но мы даже не замечали этого. Когда же катер приблизился к нам, эта зыбь стала вдруг заметной. Катер, приблизившись к борту, поднимался на метр-полтора. Мы видели всю делегацию, они стояли на палубе, уцепившись за что попало, лица были испуганные, особенно у двух женщин. Шкипер катера сделал несколько попыток подойти к нашему борту. Конечно, для любого моряка было бы совсем не сложно перескочить на борт. Для моряка, но не для них, людей пустыни – африканской или туркменской. Я видел потускневшее лицо посла. Кажется, мероприятие срывается. «Демьянович, обратился старпом Павел Захарович Багно, - давай спустим спасательную шлюпку и поднимем их на шлюпке на борт». - «Давай, Захарыч». Шлюпка скользнула на воду и подошла к катеру, который был чуточку больше её, и поэтому они стояли на зыби синхронно. Гости перешли на нашу шлюпку. Когда зацепили гаки и начали подъем, я

«Кенгарагс» (продолжение) подумал: «Не дай бог оборвётся лопарь, в какой тюряге я буду кончать дни свои?» По технике безопасности при подъёме катера на нём могут находиться только 2 человека, а не 13. Шлюпка поравнялась с палубой и остановилась. Моряки бросились помогать пассажирам. Посол, подавая мне руку, счастливо улыбнулся и сказал: «Ну, спасибо, капитан, выручил». Президент, полноватый мужчина, придерживая левой рукой свою длинную арабскую одежду, пожал мне руку, тоже с чувством удовлетворения за то, что, наконец, кончилось мучение и они стоят на твёрдой палубе большого судна. Здесь же, в свите президента, были министр внутренних дел и шеф полиции. Но самой «хрупкой частью» визитёров были жена президента, полная женщина с красивым восточным лицом, и жена посла, Шура, женщина лет 40, стройная и выглядевшая очень контрастно со своим, лет на 25 старше её, мужем. Они обе были немного напуганы, и Павел Захарович со своей прекрасной улыбкой завёл с ними разговор. Кают-компания была подготовлена для обеда. Но перед этим все гости собрались на мостике, я рассказал о судне, о его работе, не забыв упомянуть, что мы находимся в непосредственном подчинении его Превосходительства посла СССР (что ему очень понравилось). В кают-компании столы были накрыты богато. Из посольства доставили даже тарелки и ножи с вилками, хотя судовые были не хуже. Меня удивило, что на столах стояли бутылки с вином, виски, джином. Мусульмане не употребляют алкоголь, но посол, уловив мой взгляд, сказал: «Если кто хочет, может пить». Сам он во время обеда попивал вино. В течение обеда говорил в основном посол. Он говорил по-русски, его переводчик – пресс-атташе посольства – переводил на арабский, и беседа текла спокойно, медленно, как и положено в таких случаях. Я слушал рассказ посла об одном его приключении в Париже и всё ждал, когда же он начнет говорить о чем-нибудь более серьёзном об отношениях СССР и Мавритании, о каких-то проблемах или о возможностях заключения межправительственных соглашений. Весь этот приём на борту судна, такой экстравагантный, с президент ом Мавритании был, видимо, рассчитан на какой-то весьма важный разговор в непринуждённой обстановке. Было много проблем с работой советских рыболовных судов в Мавританской зоне. Может быть, посол затронет эту тему: благо удобный момент, как никак, на судне. Но я был сильно разочарован в своих ожиданиях. Вскоре женщины почувствовали себя не очень хорошо, и Павел Захарович увёл их на мостик, на свежий воздух. К сожалению, мы не могли сделать фото, так как пресс-атташе заранее предупредил нас, чтобы во время визита никто не фотографировал гостей. Обед проходил в том же спокойном темпе, только уже без женщин. Посол, обращаясь к президенту, употреблял обращение «мой брат». Видимо, подчеркивая свою принадлежность к одной из арабских народностей – туркменам. Так и не затронув ничего из политики в течение почти трёх часов, президент поблагодарил меня за гостеприимство, за вкусный обед, сказал несколько тёплых слов об экипаже и судне и сделал запись в книге отзывов. Окончанию церемонии больше всего были рады, я думаю, жёны президента и посла, которые даже на свежем воздухе чувствовали небольшую качку судна на зыби. Павел Захарович, кажется, дал им таблетки от морской болезни, но это не очень помогло. Они первыми сели в спасательную шлюпку. Только такой человек, как Паша Багно, мог создать тёплую атмосферу даже в спасательной шлюпке. Он аккуратно пересадил очень важных персон на буксирный катер, и вскоре они были на твёрдой, некачающейся земле.

На следующий день посол пригласил меня к себе и сказал: «Капитан, всё было прекрасно. Спасибо за хорошую организацию. Вы помогли укрепить мавритано-советские отношения». Не знаю, как я помог, но знаю, что и высокопоставленные лица тоже люди, а не боги, и они иногда выглядят чуть смешными в своих играх, называемых дипломатией.

Павел Захарович Багно был одним из лучших моих старших помощников. По натуре он очень хороший чело-

«Кенгарагс» (продолжение) век и добрый к людям. На «Кенгарагс» он пришёл, проплавав много лет капитаном на промысловых судах. Он был невысокого роста, как он шутил, «весь пошел в корень», но был очень подвижным, двигался всегда быстро, энергия так и била из него ключом. Думаю, что все моряки, которые плавали с ним, любили его. Мы не были с ним близкими друзьями. Иногда, правда, делали вылазки вдвоём в вечерний Лас-Пальмас или в Нуадибу, устраивая маленькие «соревнования-развлечения». Когда я уходил в отпуск, Багно подменял меня. Как-то раз в рейсе, когда он был капитаном и «Кенгарагс» заходил в Калининград, моряки, возвращаясь на судно, увидели около пивного ларька пьянчужку, держащего маленького щенка и просящего за него бокал пива. Кто-то из моряков купил этому «любителю животного мира» бутылку пива. Так у нас появился на борту Пират, «гроза» всех портов на западном побережье Африки. Я, как и все нормальные люди, люблю животных и всегда старался иметь на борту какого-нибудь зверька: собаку или кошку, обезьянку или птичку. И не только потому, что я люблю животных, но и потому, что животные нужны на борту для всего экипажа. Оторванность на долгие месяцы от дома, от семьи, от домашнего уюта переносится моряками легче, если на борту есть домашнее животное. О каждом из этих животных или птиц можно рассказать много смешных и интересных историй. Здесь, в книге, пожалуй, не хватит места, поэтому я расскажу о наиболее интересных. Эти истории о животных будут в разных главах книги. Пират и кошки Ася и Мурка действительно заслужили быть героями историй.

Пират был обыкновенной дворнягой; может быть, изза своей родословной он не имел одного хозяина в лице какого-нибудь моряка, а был общим другом всей команды. Он хоть и дворняга, но был неглупым псом и немного побаивался меня, понимая, что я капитан. Но однажды он вдруг стал лаять на меня. Не понимая, в чём дело, я стал корить его: «Пират, ты что?», а он ещё больше оскаливает зубы. Только позже я понял причину этого. Я чуть выпил с лоцманом виски, а Пират не мог переносить запаха спиртного, тем более, что он раньше никогда не «видел» этого запаха от меня. Почувствовав себя хозяином на судне, он стал хорошим помощником вахтенного матроса у трапа. При швартовках у причала Reina Sofia в Лас-Пальмасе, где причальная стенка в малую воду возвышается на уровне шлюпочной палубы, наш Пират прыгал на сушу, когда корпус судна находился ещё в метре-полуторах от причала, и мы всегда опасались, что однажды он свалится в воду. Попав на причал, он чуть скулил от радости, а потом мог облаять любого испанца. Боцман стал закрывать его на время швартовок. И перед отходом из порта вахтенный штурман обычно смотрел, есть ли Пират на борту, а затем уже осматривал экипаж.

Во время стоянки в Дакаре по корме у нас стоял «швед». На этом судне была маленькая сучка, и наш «кавалер», видимо, крутил с ней любовь, так как она приходила к нему. И он частенько гостил у «шведки». Мы собрались отходить. Лоцман уже был на мостике. Экипаж на борту. Пират на борту. Но в какой-то момент, когда боцман с матросами убиралитрап, наш «кавалер» прыгнул на приподнятый трап и уже мчался по причалу к «шведской» сучке. Я извинился перед лоцманом, но он с пониманием улыбнулся: «Ничего, капитан, подождём немного недисциплинированного «матроса». Боцман помчался вслед за Пиратом на «шведа» и вернулся с Пиратом на руках, который всё вертел головой и, видимо, говорил по-собачьи: «Прощай, любимая».

Маленькую Читу нам подарили в Лас-Пальмасе перед отлётом экипажа какого-то судна домой. Обезьяна – не собака, ей нужен один хозяин, вернее, она сама выбирает когото одного. Им оказался боцман Паша, человек очень добрый и мягкий. Чита настолько привязалась к нему, что больше чем на 5 минут от него не отходила. Обычно она садилась к боцману на плечо, но вскоре поднялась ещё выше. Причём понимала, что это необычно, и поэтому восседала на голове в королевской позе. Боцман занимался по-

«Кенгарагс» (продолжение) краской или другими своими работами, а Чита не отходила от него, иногда, правда, перескакивала с головы на плечо. Когда же ей надоедала занятость хозяина и она хотела поиграть, прыгала на надстройку рефотделения и дожидалась, распластавшись, когда боцман будет проходить мимо. А боцман, ничего не подозревая, шагал по палубе, неся банку с краской. Вдруг Чита подскакивала, хватала боцманский берет и уже в считанные секунды сидела на салинговой площадке мачты в 10 метрах от палубы. Паша пытался что-то сделать, чтобы приманить Читу, но та принимала это за игру и продолжала держать берет, ни разу его не уронив.

С Пиратом Чита сдружилась быстро. Пират на правах старшего относился к шалостям обезьяны стоически. Иногда она садилась к нему на спину, и Пират с глупой улыбкой волка из «Ну, погоди!» медленно маршировал по палубе, неся свою драгоценную ношу.

Однажды я наблюдал такую картину. На шлюпочную палубу кок вынес несколько блинов, видимо, оставшихся от ужина, и дал их Пирату. Пират взял один в пасть, стал жевать, и вдруг, откуда ни возьмись, появилась Чита. Пират продолжает есть свой блин, широко раскрывая рот. Чита запускает в пасть Пирата своюлапу и вытаскивает оттуда остатки блина. Пират даже не тявкнул на свою подругу. Он взял с палубы второй блин и стал жевать. Чита пыталась снова всунуть свою лапу в рот пса. Пират закрыл рот. Как только Чита отвернулась, он стал быстро жевать, но вот Чита повернулась к нему, и рот Пирата закрылся: мол, у меня во рту ничего нет. Чита разочарованно отвернулась. Пират быстро стал дожёвывать и успел проглотить блин до того, как заметившая этот маневр Чита попыталась вытащить его из пасти. Это было настоящее представление. Следующий блин Пират ел очень смешно, останавливаясь периодически, чтобы обмануть Читу. Он был настоящим кавалером и не хотел обидеть свою подругу каким-нибудь грубым движением.

Чита привязалась к боцману и никого другого не признавала. Никто не мог взять её на руки поиграть, она отвергала любые попытки. Знала только хозяина и дружила только с ним, была ревнива и обидчива. Однажды Паша собрался в увольнение в город, а Чита в это время хотела беситься. Но группа увольняющихся уже ждала боцмана, и он закрыл Читу в сушилке в домовой трубе, оставив достаточную щель для свежего воздуха. Она кричала, визжала, не хотела сидеть там, но боцман закрыл дверь и ушёл. Вернувшись из увольнения через четыре часа, он открыл сушилку и позвал: «Чита!», но Чита повернулась к нему задницей (некоторые породы обезьян свое презрение демонстрируют так же, как когда-то некоторые деревенские женщины) и два дня не подходила к хозяину.

Зашли в Санта-Крус-де-Тенерифе. Поставили нас у причала в самом дальнем углу порта в ожидании завтрашней приёмки гофротары. Агент ушел с борта, вечерело. После ужина мы со стармехом вышли на причал немного пройтись. Такие маленькие прогулки по суше поднимали настроение, и я всегда старался использовать любую возможность чуть-чуть размяться. Старший механик Владимир Михайлович Головащенко был человеком уравновешенным и очень спокойным. Работать с ним было легко. Мы потихоньку прогуливались по порту, о чём-то беседуя. Метрах в двухстах от судна вдруг заметили Пирата в компании какой-то сучки, чуть большего размера и с отвисшими, но уже, видимо, без молока сосцами. Наш Пират увивался вокруг неё, и она тоже играла с ним. Какая-то нежность чувствовалась в их игре. Они играли как маленькие щенки, порой покусывая друг друга за шею или за ухо, отскакивали, припадали к земле и снова вскакивали, даже повизгивали. Это была какая-то собачья радость, собачья любовь. Ничто не мешало сучке, которая не так давно ощенилась, чувствовать и вести себя, как молодой. Мы застыли на одном месте, любуясь таким необычным проявлением собачей любви с первого взгляда. Пират мог встретить её не более часа назад, когда боцман выпустил его на

«Кенгарагс» (продолжение) причал. Значит, с первой минуты они понравились друг другу, понравился запах друг друга. Теперь уже доказано, что и люди чувствуют неосознанно запах, исходящий от партнёра. Чем больше тестостерона, тем привлекательнее запах, чем больше уверенности в себе, тем лучше запах. И этот запах, который мы чувствуем отнюдь не носом, привлекает особей противоположного пола. (Только не употребляйте много чеснока, если не хотите дожить до 90 лет.)

Вдруг что-то изменилось. Наша пара перестала играть. Пират вдруг съёжился, поджав под себя хвост. Из-за угла склада выскочили три здоровенных пса. Это были хозяева порта. Обычно в каждом порту живут псы, отставшие от судов. Они постепенно образуют клан, и новому псу не так легко вступить в него. Три пса двигались на Пирата, рыча и злобно оскалив здоровенные клыки. Не могло быть никакого сомнения в том, что сейчас они бросятся на него, отбившего у них, видимо, единственную сучку. Мы с Михалычем стали искать какую-нибудь палку, чтобы спасти нашего Пирата от кровавой схватки. Псы медленно приближались, всё более угрожающе рыча. Пират даже присел на задние лапы от ужаса. И вдруг... И вдруг сучка сделала прыжок вперёд, закрыв собой Пирата, оскалила зубы и зарычала на страшных псов. Те остановились. Сучка снова сделала выпад вперёд, готовая вцепиться в первого кобеля. И они стали пятиться задом. Ещё одно рычание подружки Пирата, и «террористы» убежали. Сучка повернулась к Пирату, у которого хвост снова поднялся, и они, как ни в чём не бывало, стали играть. Видимо, в этом клане подруга Пирата была единственной сучкой, и кобели всётаки при всём при том оставались кавалерами. Мы вернулись на судно, рассказали об увиденной любовной сцене, и я сказал боцману, чтобы он разрешил Пирату погулять подольше.

Но самая интересная история случилась в Лас-Пальмасе в следующем рейсе.

Закончив оформление документов на принятый груз для Экваториальной Гвинеи, мы ожидали лоцмана. Команда была на борту, время близилось к вечеру. Я был на мостике, когда старпом доложил: «Нет Пирата». «Павел Захарович, сколько раз это будет повторяться? В конце концов, в день отхода надо держать его взаперти. Пусть боцман быстренько пробежится по причалам. Где-то спутался с сучкой». Боцман вернулся через полчаса один. В назначенное время на борт прибыл лоцман. Занимать причал больше мы не могли. Отошли, когда было уже темно. Но как же мы будем без Пирата? Ведь мы уходим отсюда как минимум на месяц. Я решил стать на якоре на рейде до утра. Команда облегченно вздохнула. Ведь все любили этого дворнягу. В восемь утра я с тремя моряками был на причале, где стояли вчера. Пирата нет. Но мы были уверены, что найдём. Кто-то из моряков шутил: «Надо сходить на «горку» (место публичных домов), наверное, Пират там у какой-нибудь проститутки». Шутки шутками, но мы обшарили всю прилежащую территорию порта. Мы видели портовых собак, мы нашли их логово из соломы, осмотрели все открытые контейнеры, вышли на близлежащую улицу и прошлись по ней. Через два часа собрались около шлюпки. Мы были просто убиты. Как будто пропал не пёс, а живой человек из нашего экипажа. «Подождём ещё немного, - сказал я, - но через час уходим». Мы не могли ждать больше, так как нам предстояло на промысле взять еще 250 тонн рыбы от промсудна, которое забивалось и становилось на простой в случае нашей задержки. «Свяжись с PP-161», - сказал я радисту. На «колбаснике» (так называли моряки судно-снабженца) радистом был Толя Ильин. В прошлом рейсе он был на «Кенгарагсе», но задержался в отпуске, и мы ушли в рейс с другим радистом. Судно это находилось где-то в районе Западной Сахары, и, связавшись, наконец, с ним, рассказали Толе о нашей беде: «Толя, если вдруг зайдёте в Лас-Пальмас, поищи Пирата. Если найдёте, заберите его. Мы вернёмся через месяц». Дальше история развивалась, как в любимом моряками фильме «Соленый пёс». (Кстати, когда мы крутили этот фильм в столовой, дверь была открыта, наш Пират какое-то время

— Петр Рябко

внимательно смотрел на экран, потом рявкнул и удалился. Выходит, что собаки воспринимают плоское изображение. Но, видимо, только в движении.) Мы были заняты своим трудом, двигались на юг. В Бате, куда мы завезли рыбу после Малабо, были проблемы с выгрузкой, и поэтому мы задержались больше планируемого времени. Наконец проложили курс на вест, и «Кенгарагс» помчался по Гвинейскому заливу «домой». Связь с PP-161 мы установили только при подходе в район Западной Сахары. Радист вбегает на мостик и радостно кричит: «Пират на сто шестьдесят первом!» К счастью, 161-й был на промысле, и мы договорились о встрече. Погода была спокойная. Оба судна легли в дрейф недалеко друг от друга. Павел Захарович сел в катер и пошёл за Пиратом. Вся команда, включая вахтенного механика, была на палубе в ожидании встречи. Катер ещё не поднялся до палубы на добрый метр, как Пират взвился в воздух и очутился на палубе. Глаза его были, как у бешенного. Он подпрыгнул, лизнул в лицо одного-двух моряков и помчался на бак, оттуда на корму и только после этого стал лизать всех моряков подряд. Очень трудно описать ту радость, которая струилась, изливалась из Пирата. Он визжал, опять прыгал к кому-нибудь и уже держался людей, видимо, боясь хоть на минуту отойти. Команда была почти в таком же состоянии, как и Пират, только что не бегала по палубе. Умопомрачительная радость всех без исключения моряков была такой открытой и яркой, что я ещё раз убедился, как важно держать на борту какое-нибудь животное, которое в своём поведении более натурально, более эмоционально, и мы, люди, в принципе, тоже животные, но научившиеся быть сдержанными, порой любуемся естественным поведением животных и детей. Тот день на судне был праздничным. Люди получили хороший эмоциональный заряд и были чуть мягче, чем обычно, чуть радостнее, чуть приветливее друг с другом. И, кажется, я разрешил начпроду выдать всем двойную порцию вина, что продлило нам праздник. Позже, когда мы встретились со 161-м на Канарах, Толя Ильин рассказал, что их судно зашло в Лас-Пальмас на 20-й день после нашего ухода. Они ошвартовались у причала, и Толя ушёл в город в увольнение. Он помнил о Пирате и, проходя через порт, внимательно смотрел на собак. Возвращался из увольнения уже вечером. Когда он ступил на палубу, вдруг что-то выпрыгнуло из-под брашпиля и бросилось к нему под ноги, визжа и скуля. Пират, одни кости и кожа, со свалявшейся грязной шерстью, чуть ли не зубами уцепился за Толю, запах которого он учуял за 20 метров. Значит, он опознал советское судно и, видимо, когда вахтенный матрос отошёл от трапа, заскочил на борт и укрылся под брашпилем. Толя рассказывает, что несколько дней Пират не отходил от него. Если бы собаки могли говорить, он рассказал бы грустную историю, похожую на историю пса Солёного из фильма. Можно только представить, что испытал Пират за 20 суток в чужом порту, где хозяйничают злые, голодные портовые псы. Он нигде не мог найти пищу, так как это возможно только если тебе подадут с какого-нибудь судна. Но, видимо, он старался держаться поближе к тому причалу, где потерял свой «Кенгарагс», а советские суда редко швартуются здесь. Но он оказался счастливым псом, он встретил Толю Ильина – прекрасного человека. Толя никогда не употреблял спиртного, даже самого хорошего вина. Однажды он мне поведал, что в прошлом был запойным пьяницей. И думал, что никогда уже не поднимется со дна. Один его товарищ, то ли культурист, то ли йог, сумел уговорить Толю заняться этой системой – и алкоголь ушёл в нибытие. У нас на судне Толя продолжал постоянно заниматься необычными вещами: то культуризмом, то чем-то ещё, то голоданием. И всегда имел учеников, последователей. Один из них, третий штурман, так изнурил себя, что еле мог нести вахту. Пришлось мне запретить эту практику.

Когда Ильин бросил плавать, он купил в карельских дремучих лесах домик, вдалеке от сёл и городов, без электричества, без всяких удобств. Жена Толи отказалась поменять московскую квартиру на жизнь отшельницы, и Толя жил в глуши сам. И, видимо, был счастлив.

«Кенгарагс» (продолжение) Наш вояж в Экваториальную Гвинею закончился, но я хочу вернуться к нему, так как один эпизод в этом рейсе подтверждает название моей книги. Мы везли в РЭГ не только рыбу, но и много продуктов для советской колонии. К тому времени она разрослась. В представительстве МРХ уже работало три человека. Один из них – Юра Берзов – клайпедский капитан. Мягко выражаясь, он подпилил мне стул. Я был первооткрывателем Экваториальной Гвинеи. Посол Казанский, представитель МРХ Беляк, генеральный дирек-

тор «Литрыбпрома» Урбанавичюс рекомендовали меня на эту должность, но как-то неожиданно для всех здесь оказался Юра. До этого он принимал два судна из новостроя в Штральзунде, два года работал на Кубе. У Юры, видимо, была не такая уж лёгкая жизнь. Он поседел очень рано.

Я помню, когда он был капитаном на СРТ, у мыса Куллен, вблизи шведского берега, с его судна выпрыгнул один моряк, намереваясь доплыть до Швеции и попросить политического убежища. Но, на счастье или несчас-

тье, его полуживого подобрало идущее сзади советское судно. Юра, когда это судно связалось с ним, сказал: «Жалко, гад не утонул, было бы лучше!» Я шёл тогда тоже на промысел, проходил Каттегат и слушал эти радиопереговоры.

Юре кто-то пытался потом поставить в укор это восклицание «гад», но все капитаны были в таком положении, что любой побег с судна, будь то в море или в инпорту, расценивался как слабая организация судовой службы, и капита-

на, как правило, разжаловали.

Юра вместе с женой пришёл к нам на «Кенгарагс». Я накрыл стол, поставил закуску и виски. Выпили традиционно за встречу. Фаина Берзова стала расспрашивать Мыцика о ком-то из «Литрыбпрома». Мы понемножку выпивали. Но Юра наливал себе всё чаще, как будто хотел скорее напиться. И вправду, пока Мыцик с Фаиной разговаривали, Юра был уже пьяным или делал вид, что пьян. Фаина была тоже чуть в подпитии и уже лезла целоваться с Мыциком. Он её немного отстранил, показывая на Юру. «А, не обращай внимания, - сказала она, - он тряпка». Мне было не по себе от этих слов. Я стал потихоньку выпроваживать гостей. Юра был сильно пьян. Кажется, подъехал кто-то из посольства и забрал «дружную» чету. «Как она может так вести себя?» - спросил я у Мыцика. - «А ты что, не знал Фаину?» Нет, я действительно не знал её. Были какие-то сплетни, но я всегда был равнодушен к ним. И Мыцик рассказал, что карьера Юры Берзова делается благодаря умению его жены встречаться с нужным мужчиной в хорошем месте и в хорошей позиции.

Берзов умер молодым от сердечного приступа. Может, его карьера делалась не им и не для него. Но после встречи в Малабо я понял, что он был не такой уж счастливый в жизни мужчина и капитан. Мир праху твоему, капитан Юрий Берзов...

* * *

После Малабо мы перешли в Бату. Выгрузка шла очень медленно, примерно 30-50 тонн в сутки. Президент запретил продавать рыбу со склада более чем 2 килограмма на руки. Ёмкость складов была маленькая, вот и ждали, когда продадут немного рыбы, чтобы на освободившееся место положить нашу. Военный советник президента полковник Пётр Филиппович был частым гостем у нас. Он работал здесь уже два года и скоро собирался домой. Благодаря ему президент разрешил продать больше рыбы с холодильника, и нас снова стали разгружать. Он же принёс разрешение губернатора Рио-Муни на экскурсию на судовом катере по реке.

В воскресенье, когда не было выгрузки, мы пригласили двух почётных гостей, Петра Филипповича и Мыцика, и с десятью моряками отправились в небольшое путешествие по реке Бонито. Я сказал, что если будем хорошими, то увидим живого крокодила. Мы взяли еду, воду, так как планировали вернуться на судно только вечером. Третий штурман был на руле. Мы вошли в реку при полной воде. Берега недалеко от моря были безлесые, но уже через полмили начались мангровые заросли. Это удивительное

растение тропических рек образует непроходимые заросли вдоль берегов так далеко, как далеко заходит приливная волна. Корни этого растения, густы сплетённые, выглядят со стороны реки угрожающе живыми. Кажется, что вот-вот они зашевелятся, как лапы паука-монстра. Древесина мангро очень прочная, водоупорная. Высушенная, она не намокает в воде и не поддаётся разрушению морских древоточащих червей. Но, к сожалению, применить её в промышленности нелегко из-за изогнутости. Корни растений задерживают в своих лабиринтах речной ил, и дно в районе мангровых зарослей очень илистое. Пробиться через эти заросли очень и очень трудно. Мы шли по реке и чувствовали себя немножко первооткрывателями, представляя, как сложно было бы выйти на берег. Река окружала нас не только таинственными манграми. Вскоре стали попадаться высокие деревья тропического леса. Мангры кое-где уступали место другим растениям, болотным пальмам, фикусовым деревьям, а в воде у берега росли высокие травы. Это уже было веселее, и мы начали шутить: «Где же крокодилы? Наверное, местные жители съели их всех». За некрутым поворотом появилась гряда порогов. Мы со штурманом пытались найти проход, но катер сел днищем на грунт. Четверо самых крепких моряков спрыгнули в воду, вес катера уменьшился, и они перетащили его через опасный участок. И в этот момент на правом берегу с лежащего у берега бревна в воду шлёпнулся не очень большой крокодильчик, может быть, метров двух. Не все это видели, но моряки, находившиеся в воде, заметили шлепок и мгновенно повисли на планшире, стараясь быстрее забраться в шлюпку. На следующем пороге добровольцев перетаскивать катер уже не было. Пришлось приказывать, кому выйти из шлюпки. Может быть, тут было немножко игры в боязнь, что, мол, крокодил откусит кое-что, и голос станет женским. Течение было слабым, и мы его почти не чувствовали. Река иногда плавно изгибалась среди джунглей (во всяком случае, нам хотелось так называть обступающий реку лес), открывая нам новые виды дере-

«Кенгарагс» (продолжение)

вьев, комбинаций живой природы. Чувство, что мы находимся не на Немане, а идём по африканской реке, на которой побывало не так уж много советских моряков, усиливало нашу восторженность. Двигатель методично постукивал, третий штурман, стоя на ногах, держал румпель, вместе со мной выбирая по цвету воды места поглубже. Мы шли уже больше часа, и Пётр Филиппович сказал, что скоро будет деревня. За поворотом впервые появился берег, не заросший кустарником, низкий, как пляж. И мы с разгона врезались в песок. Вышли на берег. Местные ребятишки чуть испуганно смотрели на небольшой десант белых людей, но вскоре осмелели и повели нас в сторону деревни. Здесь было всего несколько хижин. Я называю домики хижинами скорее по привычке, вспоминая книгу «Хижина дяди Тома». Но это были домики. Небольшие брёвна, аккуратно поставленные в землю и скреплённые вверху, составляли костяк дома; стены и крышы были сделаны из сухих пальмовых листьев.

Из одного домика вышла женщина, подошла к нам. Все мужчины были на работе, объяснила она, здесь только дети. Мы осмотрели домики, садик с апельсиновыми деревьями, пощёлкали фотоаппаратами. Дали ей пару банок мясных консервов и вернулись к катеру. Была малая вода, и мы побаивались, что пороги придётся проходить с большим трудом.

Устье каждой реки, большой или маленькой, впадающей в открытое море, имеет, как правило, одну особенность, огорчающую мореплавателей: бар. Это мелководье при входе в реку образуется морским прибоем, забрасывающим песок, реже гальку и другие породы. Устанавливается определённый баланс: глубина на баре позволяет речному стоку беспрепятственно вытекать в море; речная и морская воды нашли умный, как всё в природе, компромисс.

Мы упустили момент затишья после малой воды, когда приливо-отливного течения нет, и к бару подошли как раз с началом прилива. Открывшаяся картина была весь-

«Кенгарагс» (продолжение) ма неутешительной. Приливная волна, столкнувшись с мелководьем, периодически образовывала водяной вал более метра высотой. Это выглядело как мини-цунами. Пройти через этот вал будет очень сложно. Допусти небольшую ошибку – подставь чуть борт, и шлюпка будет опрокинута. На мелкой воде в этом случае люди могут погибнуть. Ждать 6 часов, когда наступит снова затишье, мы не могли – уже вечерело. Я встал к рулю сам. Приказал всем надеть спасательные жилеты и держаться крепко. Первая встречная волна была не очень крутой, и мы легко разрезали её, чуть не коснувшись грунта. Но следующая волна, к которой мы приближались, была на начале бара. За ней просматривалось спокойной море. Если мы проскочим её – будет уже не страшно. Главное, принять удар волны строго под прямым углом к ней. «Приготовиться!» - скомандовал я, и нос катера врезался в гребень волны так жёстко, как будто в дерево. Волна хлестнула в катер. Он приподнялся на гребень, переваливаясь через него. «Проскочим», - обрадованно подумал я и от толчка не удержался на ногах, со всего размаха упав спиной на дно шлюпки. Третий штурман схватил руль, но было уже неопасно: мы проскочили бар и вышли на спокойную воду. Но я, лёжа на жёстком дне, не мог пошевелиться от дикой боли в спине, а все в шлюпке улыбались: ещё бы, это так смешно, когда капитан шлёпается. Но капитану было не до шуток. Кто-то помог мне подняться. Боль была острой, и я подумал: «Не повредил ли я позвоночник?» Глянув на место, на которое упал, я увидел металлический штырь полуторасантиметровой толщины, служащий для крепления штормового тента. Этот штырь врезался мне в спину в двух сантиметрах от позвоночника, как раз между ребер. Упади я на него позвоночником, этой книги не было бы и в помине. Не знаю, приемлемо ли здесь сказать опять, что я родился в рубашке. Видимо, да. Я опасался тяжёлых последствий, боялся, что, может быть, со временем стану инвалидом. Судовой журнал с записью о случившемся я взял с судна. Он и сейчас лежит в моем архиве. Но, кажется, всё обощлось.

По пути на север мы зашли в Дакар, и там на одном из наших БМРТ я попросил доктора сделать рентген. Трещин в позвоночнике он не нашёл, но боль от этого удара я чувствовал еще два года. И сейчас, через 20 лет, в дождливую погоду при низком давлении я могу безошибочно нащупать рукой это место.

«С какого судна и как твоя фамилия?» — спросиля «утопленника», укутанного двумя одеялами. Тот ответил: «СРТР-9052, Калининград, матрос Абдулаев». Штурман вызвал на связь это судно. «Пригласите капитана», — сказаля. Видимо, мой голос был таким, что, невзирая на глубокую ночь, капитан уже через пару минут ответил сонным голосом. «У вас матрос Абдулаев есть?» — спрашиваю его. — «Есть». — «Тогда посмотрите, на борту ли он». В ответ молчание. Я не стал терзать его и сказал, что он у нас. СРТР был в замёте, поэтому мы решили, что завтра утром мы встретимся, и он заберёт своего матроса.

После очередного захода на Канары мы пришли вечером в район промысла Западной Сахары для раздачи продуктов промысловым судам. Погода была штилевая, время вечернее, все суда мечутся в поисках формирующихся косяков рыбы. Вечерняя зорька для промысловиков—очень напряжённый момент, и, естественно, ни одно из судов не подойдёт к нам ночью. Поэтому я сказал вахтенному штурману отойти от кромки промысла на 3—5 миль и лечь в дрейф до утра, а сам пошёл отдыхать.

Утром, уже облачённый в подаренную начпродом одежду и улыбающийся Абдулаев рассказал мне историю своего купания в Атлантическом океане. Он работал камбузником. Вечером судно занималось поиском рыбных косяков. В восемь часов вечера, когда вся команда поужинала, он положил в миску еду для судового пса и вышел на корму. В это время судно делало поворот и сильно накренилось на левый борт. Абдулаев схватился рукой за релинги. чтобы не упасть, и... вместе с релингами полетел за борт. (Последняя швартовка с плавбазой была не совсем удачной, и стойки релингов были подломаны.) Очнувшись в воде, Абдулаев увидел, как удаляется гакабортный огонь его судна, а вблизи – ни одного корабля. Промысел в этот вечер сдвинулся на несколько миль к осту. После первого испуга способность мыслить к нему вернулась, и он понял, что помощь придёт нескоро. «Нужно продержаться до утра, а утром найдут», - решил он. Вода была относительно тёплой: +21 градус, погода штилевая. Он сбросил с себя ботинки, затем – всю одежду и остался в одних плавках, легко удерживаясь на воде. Уверенность, что его увидят с какого-либо судна утром, не покидала его. Но здесь началось страшное.

Телефонный звонок в спальне поднял меня, когда я уже видел какой-то сон. Голос второго штурмана (значит, после полуночи, успел подумать я) тревожно произнёс: «Человек за бортом». Через секунду я уже был на мостике: «Где, кто, как?» - спросил я штурмана, думая, что кто-то из команды упал за борт. «Нет, нет», - успокоил он меня. - «Там, впереди, на носу кто-то кричит: «Помогите». На баке стоял начпрод Шамиль Казиев и показывал рукой в направлении форштевня. «Метров сто до него», - сказал он. Недалеко от нас находился клайпедский СТР, кошелёк которого был порван, и сейнер намеревался забрать продукты ночью. Сто метров – близко, чтобы дать ход. Поэтому шлюпка, на которой перевозили продукты, ушла вперёд. А мы самым малым ходом двинулись за ней. «Нашли!» крикнул начпрод с бака. Подошла шлюпка. В ней сидел голый, только в плавках, молодой человек. Его быстро взяли на борт. Он весь трясся от холода, зубы его стучали. У нас в то время на борту был доктор с плавбазы. Он взял спасённого в каюту и начал возвращать его к жизни. Растёр тело спиртом, дал выпить немножко виски и затем пару кружек горячего крепкого чая. Наш ночной гость стал потихоньку приходить в себя. «Всё будет нормально,

Олуши, большущие птицы с размахом крыльев почти до двух метров, всегда держатся тысячами в районе про-

мысла. Тело этих птиц позволяет им пулей уходить в воду за рыбой, и, как пишут справочники, они ныряют на глубину до 30 метров.

И вот несколько этих олушей заметили голову Абдулаева. Ещё были только сумерки, голова была хорошо видна. Птицы стали пикировать, со свистом рассекая воздух. Но, подлетев к Абдулаеву, они видели, что это не рыба, и снова взмывали вверх, один раз даже зацепив его крылом. А на смену улетевшим пикировали новые олуши. «Я боялся, что они меня заклюют. Это было самое страшное. У меня ничего не было, чтобы их отпугивать, я старался прикрывать голову рукой», - рассказывал матрос. С наступлением темноты (в тропиках сумерки короткие) птицы улетели. (В книге Bruce Chawin «In Patagonia» описан случай, когда альбатросы атаковали моряков с опрокинувшейся шлюпки. Птицы выклёвывали глаза, и люди погибали мучительной смертью.) Но началось переохлаждение тела. «Почувствовав, что одна нога немеет (сводит судорога), я начал щипать её и активнее двигаться. Начал чувствовать холод», - продолжал Абдулаев. Здесь я хочу привести выдержку из книги известного английского яхтсмена К. А. Колса «Под парусом в шторм» (K. Adlord Coles «Heavy weather Sailing»):

«Спасательный жилет (которого у Абдулаева не было. – Π рим. автора) может отсрочить наступление гипотермии (переохлаждения), так как при его наличии для обеспечения плавучести не требуется активных движений. Чем больше движений, тем быстрее падает температура внутренней части тела. Когда она опускается до 30 градусов, человек находится на грани потери сознания. Рекомендуется находящимся в воде по возможности не двигаться. При температуре воды 16 градусов время безопасного пребывания в воде без жилета составляет почти 2 часа. Эта оценка вполне правдоподобна. В 1953 году при аварии теплохода «Лакоция» из 200 пассажиров, оказавшихся в воде в спасательных жилетах при температуре 18 градусов, 113 умерло в течение 3 часов».

«Кенгарагс» (продолжение)

Конечно, известны случаи, когда люди оставались живыми и после многих часов. Но это - исключения.

Мы подняли Абдулаева на борт в 00:15. Значит, в воде он находился 4 часа. Состояние его было критическим. Онбыл на грани переохлаждения. Не окажись мы рядом в это время (кстати, он плыл в нашем направлении 15 минут), исход был бы печальным. Но я был потрясён, когда Абдулаев, заканчивая своё рассказ, сказал, что его старший брат погиб на «Тукане» (в феврале 1967 года калининградский РТМ «Тукан» - экипаж 81 человек - утонул в проливе Скагеррак. Больше половины экипажа погибло от переохлаждения). «А сколько же сыновей у твоей мамы?», - спросил я. - «Двое». - «Мой тебе совет - бросай море. Найдёшь и на берегу работу. Знаешь, я не верю в приметы или провидение, но оставь своей маме живого сына».

Года через три я был в Калининграде и однажды встретил на улице своего однокашника по мореходке, капитана Лёню Маслова. Он работал в Калининградской БОРФ. Я вкратце рассказал о том, как мы спасли калининградца, и назвал фамилию. «Да он у меня в прошлом рейсе был», - сказал Лёня. Значит, не бросил моря матрос, моряк Абдулаев. И, по правде говоря, я был рад, что он не послушался моего совета.

* * *

Уходя в очередной рейс в Мавританию на «Кенгарагсе», я зашёл к заму генерального директора ПУРП по флоту Рудзинскасу Брониславу Исидоровичу. Бронислав Исидорович был и остаётся очень уважаемым человеком среди моряков. Он сам прошёл суровую школу капитана СРТ в первые годы освоения Северной Атлантики. Талантливый промысловик (о судах, где он был капитаном, говорили: «С золотым килем»), затем многие годы работал начальником литовской экспедиции.

Я помню плавбазу «Новая Земля», на которой я впервые вышел в рейс 4-м помощником. На борт прибыл штаб экспедиции, и я уступил свою каюту по правому борту

на шлюпочной палубе Рудзинскасу. Мне запомнились его улыбка и слова: «Ну, извини, что занимаю твою каюту. Это ненадолго». И этих слов, произнесённых с теплом, было достаточно, чтобы помнить этот эпизод всю жизнь. Занимая высокие посты, он всегда оставался прост в обращении с людьми, и каждый капитан чувствовал себя с ним легко. У меня остались тёплые воспоминания о двух высоких персонах из Литрыбпрома: Урбанавичюсе Евгении Михайловиче и Рудзинскасе. Мне кажется, что, несмотря на высокие должности, они оба объективно судили о людях. И уважение их можно было заслужить только хорошей работой, а не взяткой. Они не были высокомерны, как многие руководители флота.

Бронислав Исидорович, подписывая мне какой-то документ для рейса, сказал: «Смотри, там, в Мавритании, представителем МРХ сейчас работает Куперин. Будь осторожен. У него тяжелый «татарский» характер». Конечно, Куперин, бывшей начальник Базы Тралфлота, не был татарином. Я не знал, кто он по национальности. Да это и не важно. Кто из нас в то время смотрел на нацпринадлежность? Главное, чтобы был хороший человек. Украинец или литовец, еврей или русский – было всё равно. Национальность имела значение, конечно, когда в конце пятилетки присылали сверху разнарядку и условия для награждения правительственными орденами. В этой разнарядке указывалось, например: «Орден Трудового Красного Знамени: русских – 2, литовцев – 4». И бедные кадровики расшибали лоб в поисках национальных кадров, достойных награды, и часто не находили – на флоте работали только 20 % литовцев.

Я никогда не сталкивался с Куперином, так как работал в базе «Океанрыбфлота». Некоторые капитаны из Тралфлота говорили о нём: «Во, мужик. Может на отходе судна выпить много». (Такие же слова говорил впоследствии и кинорежиссёр Никита Михалков о Ельцине: «Во, мужик настоящий». После этого я понял, что Михалков, в общем-то, дерьмовый человек. Я был приглашён в «Кенгарагс» (продолжение) Лондоне на гала-премьеру его фильма «Сибирский цирюльник» - этот пасквиль-фильм о России, фильм, который он, Михалков, поставил на сворованные у русского народа 10 миллионов долларов, якобы подаренных ему Черномырдиным.)

Другие капитаны, те, кто не увлекался выпивкой, о Куперине говорили: «Хамоватый человек». Но Куперин руководил Тралфлотом много лет, получал даже ордена и казался для многим людямнеприступно величавым. Даже его маленький рост как-то не замечался при всегда «важно выглядевшем» лице. Впервые я с ним встретился, когда «Кенгарагс» привёз в Нуакшот заказанные совколонией продукты из Лас-Пальмаса. В представительство МРХ я приехал с начпродом, который выгрузил заказанные Купериным продукты и положенный презент – несколько бутылок виски, джина и ещё что-то. В то время шипчандлеры делали для советских судов, получающих продукты, специальный презент: 0.5-1~% от заказанной суммы они давали на спиртное, как правило. Это было совсем немного. И, конечно, это учитывалось в ценах, но получить на халяву что-нибудь всегда казалось нашим людям соблазнительным. Этот презент давался капитанам. Некоторые капитаны делились с командой, если был большой заказ, некоторые, получив алкоголь, начинали пить его ежедневно, пока он не заканчивался. Один мой однокашник, капитан РТМС, в общем-то, хороший парень, после очередного получения продуктов целую неделю сидел в каюте и в одиночку пил, ни разу за это время не поднявшись на мостик. Может быть, и поднимался, но, будучи пьяным до невменяемости, выпроваживался штурманами снова в каюту. От этого презента многие капитаны теряли здоровье, так как были в запое по многу дней. Какое сердце может выдержать это?! И когда привозили в Клайпеду тело умершего капитана, нашего товарища, с официальным диагнозом «сердечный приступ», на его похоронах мы, коллеги, знали настоящую причину смерти. Как много хороших капитанов ушло из жизни из-за этого презента!

И вот Куперин, только что познакомившийся со мной, говорит: «Почему так мало презента? Мне капитаны всегда привозили презент мешками». «Всё, что положено, вам доставили», - отвечаю. Может быть, как раз это и имел в виду Бронислав Исидорович, говоря о «татарском» характере Куперина.

Но настоящее лицо этого человека я увидел потом. Мы стояли в Нуадибу. Я зашёл к Михасько Василию Васильевичу и там увидел Куперина, прилетевшего по каким-то делам из Нуакшота. Мы втроём поехали в порт, и по дороге Куперин заговорил насчёт ужина. Я по своей наивности и по капитанской вежливости сказал: «Может быть, поужинаем у меня на борту?» И вдруг Михасько, человек гостеприимный, с непонятным упором стал советовать Куперину: «Идите, идите, Павел Васильевич, на «Кенгарагс». Это меня удивило, тем более, что сам Михасько, сославшись на занятость, не обещал прийти на судно, хоть и знал, что на судне живёт секретарь парткома ПУРП Мыцик. Ужинали у меня в каюте. Буквально через несколько минут после того, как Куперин выпил неразбавленного виски, я стал только статистом. Куперин говорил с Мышиком о людях из ПУРПа, рассказал, как Гребениченко, хитрый хохол, не дав подшефной школе ни копейки, всё равно оставил о себе хорошие впечатления у завуча и директора, а о Куперине они говорили не так хорошо, хоть, в конце концов, деньги получили от него, а не от Гребениченко.

Куперин пьянел всё больше и больше. Я наблюдал за этим со стороны и старался понять, что заставляет этого человека пить так много. Вроде много лет был начальником БТФ, не бедствовал, сейчас работает за границей, получает большие деньги – и так пьёт. Глаза Куперина налились кровью, стали страшными. Он сидел, наклонив голову над тарелкой, и, уже не соображая, спросил Мыцика, показывая на меня: «А это кто такой?» Мыцик объяснил, кто я. «Все люди – сопли. Мы с тобой, Олег Петрович, добились положения, а все, кто ниже нас – просто сопли», – повторил Куперин и грязно, как говном, высморкался прямо

«Кенгарагс» (продолжение) на ковёр. Грязных желтоватых соплей был такой сгусток, что на следующий день ковёр пришлось мыть на палубе из брандспойта. «Боже мой, – подумал я, – и этот человек командовал Тралфлотом!..» Конечно, позже, когда алкоголик Ельцин командовал Россией, глупой Россией, я уже не удивлялся таким «феноменам». Куперин был уже пьян до такого состояния, что отправить его на берег было невозможно. «Вот, чёрт возьми, - сказал я Мыцику, - пригласил на свою голову». - «А ты что, не знал, кто какой Куперин? Ябыл удивлен, что ты пригласил его на борт. Это еще не все. Дай бог, чтобы он уснул». Мы зашли в отведённую для Куперина каюту. Он лежал на койке, в рубашке и кальсонах. После полуночи, часа в два, Куперин проснулся, ему потребовалась еще выпивка, он начал бродить по коридору, стараясь открыть какую-нибудь каюту. Наконец ему удалось поднять одного механика. Позже механик рассказывал: «Стоит в дверях человек небольшого роста, в грязных тёплых кальсонах (температура в Мавритании была ночью +20 градусов) и такой же неопрятной рубашке и требует водки». Долго бушевал в пьяном угаре, мешая отдыхать команде, пытался поднять меня, но я не открыл ему каюту. Старпому в 4 утра как-то удалось уложить нашего высокого гостя в койку. Только позже я узнал от Рудзинскаса, что Куперин – еврей.

* * *

Я получил РДО от Ивана Федоровича Попова, где предписывалось передать дела капитана Норвайшасу, моему старпому, а самому вылететь с командой грузинской РПК домой, чтобы оформить документы для работы на Мавританском патрульном корабле. От радости у меня дыхание не сперло, это было не ахти какое лестное предложение, но тем не менее что-то новое.

Мы зашли в Лас-Пальмас. В судовом журнале сделали запись: судно сдал, судно принял, я распрощался с экипажем и пересел на грузинское судно. Капитан РПК, пожилой человек, оказался капитаном Потинского рыбного порта. Пошёл в РПК для поддержки штанов, как он выразился. На одну зарплату капитана порта прожить тяжело. Для чего было создано не так давно Грузинское Управление рыбной промышленности, было загадкой для многих капитанов-промысловиков. Грузинские суда работали плохо, план никогда не выполняли. Капитан РПК, к сожалению, не записал его фамилию, рассказал, что это идея появилась у одного грузинского патриота, решившего собрать грузин-моряков с разных уголков Союза. И, не в обиду грузинам будет сказано, деньги они делали не на промысле, добывая рыбу, а на Канарах, продавая советские сторублевые банкноты за доллары. Этот бизнес был очень прибыльным. Грузинская таможня знала об этом, получала от моряков мзду, и все были довольны.

РПК состояла на 100 % из грузин. Кажется, только официантка была русской. Но ребята были приветливые, демократия бушевала вовсю. Вечером каждый возвращался из увольнения, когда ему хотелось. Капитан был очень гостеприимным человеком. Несколько вечеров мы сидели у него в каюте, и он, доставая очередную бутылку грузинского вина, говорил: «А вот это — любимое вино Сталина». Он много рассказывал о жизни в Грузии, и мне было очень приятно общение с ним. В автобус, который должен был доставить команду в аэропорт, мы еле поместились. Каждый член команды имел такой большой багаж, что трудно было поверить, что можно так отовариться советскому моряку.

В самолёт сели 2 грузинские РПК и я. Поначалу все шло нормально. Большинство моряков выпивали прихваченное с собой спиртное. Шум в кабине от разговоров стоял ужасный. Мы, три капитана, сидели в одном ряду. Я сидел у прохода. Грузинские капитаны тоже пили, я старался не показывать, что не хочу пить, но регулярно чокался. Кажется, общее веселье было в разгаре. Моряки расхаживали по салону, чуть пьяненькие. К нашему капитанскому ряду подошёл один высокий грузин и стал что-то недовольным голосом говорить капитану второй РПК. Позже я узнал, что

«Кенгарагс» (проложение) — 243 это был его боцман. Они о чём-то громко спорили. Вдруг боцман хватает капитана за горло и начинает душить. Я выпрыгнул из кресла. А там уже началась настоящая драка. Капитан, тоже здоровый мужик, видимо, дал сдачи, и вот в руках боцмана сверкнул нож. Но кто-то из команды перехватил руку, и уже целый клубок сплетённых тел катался в проходе и на креслах. Выбежал командир самолёта. Расстегнул кобуру пистолета и пытался, держа пистолет в руке, навести порядок. Но пилот был маленького роста и среди рослых грузин почти не был заметен. Наконец кое-как шар из тел распался. Я увидел, что боцмана связали и отволокли в хвост самолета. «Восток — дело тонкое», — сказал бы товарищ Сухов из «Белого солнца пустыни».

В Москве, в Шереметьево, я старался не стоять в одной очереди с грузинами к таможенному контролю, так как боялся, что их, с их огромным багажом, таможенники будут трясти долго. К моему удивлению, буквально через 30 минут все 2 РПК были уже в зале встреч, и кое-кто тут же занялся продажей косынок и ещё чего-то. Таможенники – тоже люди, им хочется жить хорошо, а может быть, даже ещё чуть-чуть лучше. Я знал клайпедских таможенников, приходивших проверять суда по приходу. Они всегда имели при себе большие портфели, не «дипломаты». При входе на судно их портфели были плоскими, то есть пустыми. При выходе — раздутыми, как шар. Почему они раздувались — загадка. Видимо, московские таможенники тоже приходили на службу с пустыми портфелями.

В Клайпеде процесс оформления документов занял почти две недели, а когда ЦК Компартии Литвы дал согласие, в Мавритании произошёл военный переворот. Все соглашения аннулировались. Я остался с дулей у рта вместо загранкомандировки. Но жизнь есть жизнь, и я чувствовал, что если буду ждать «Кенгарагс» в Клайпеде — потеряю судно.

Уже был случай на этом же судне, когда старпом, подменивший меня на время моего отпуска, не хотел сдавать мне судно обратно после рейса. Это было глупо и смеш-

но, но это было. И здесь просматривалась линия на национальные кадры, то есть Нарвайшаса могли закрепить за моим судном. Кое-кто из кадровиков-патриотов мог помочь этому. Поэтому я решил вернуться на судно, пока оно было в рейсе. Попытка улететь в Лас-Пальмас вместе с калининградской командой провалилась из-за оплошности наших кадровиков. Они не выслали в Москву какую-то бумагу на меня, и в Шереметьево меня сняли с рейса. Из Клайпеды шёл в район ЦВА МРТР, и я отправился на нём пассажиром. Переход был долгим и скучным, но запомнился. В районе промысла я перешёл на свой «Кенгарагс», и мы, взяв груз, ушли в Экваториальную Гвинею. В принципе, ничего на судне за время моего отсутствия не изменилось. Та же команда, те же Пират и Чита, но бомба замедленного действия уже была заложена, и бомба большущая. Вернувшись из гвинейского вояжа, мы зашли в Лас-Пальмас всего на несколько часов, чтобы закупить продукты. Помоему, даже никто не ходил в город. Перед самым заходом механики умудрялись затопить провизионку, запустив туда воду на полметра. И домой, в Клайпеду. Погода на переходе нас не баловала. Но Бискай, как ни странно, проскочили при небольшом ветре, только у Уэссана задул встречный, и при-

Радость возвращения из плаванья была растоптана таможенниками: они обнаружили в двери провизионки несколько тысяч «газовых» косынок, в то время пользующихся спросом у советских женщин. Контрабанда была бесхозной, то есть таможенники не смогли определить, кто хозяин этого «богатства». До этого у меня за всю мою капитанскую практику никакой контрабанды не было. Я всегда знал, что если ослабить бдительность, на судно всегда может попасть любитель поживиться. Но в этом рейсе 60 % времени был капитаном Нарвайшас. И я не сомневался, что это произошло в моё отсутствие. Пригласил в каюту радиста Толю Петренко, умного парня, который наверняка знал, что к чему. «Толя, скажи честно, это при мне или при Норвайшасе?» - «Не при вас, Пётр Демьяно-

шлось сбавить обороты главного двигателя.

«Кенгарагс» (продолжение) вич, при вас это было бы невозможно сделать». Этого для меня было достаточно, чтобы успокоится. На все попытки ретивых чиновников я твёрдо отвечал: «Контрабанду занесли не при мне, а при капитане Норвайшасе». Секретарь парткома Сергеев, как крыса, два часа лично проверял судовые журналы, стараясь найти хоть какую-нибудь зацепку. Был разочарован, когда не удалось найти ничего дискриминирующего меня. Конечно, такая крупная контрабанда – событие из ряда вон выходящее. Докладывается в ЦК партии Литвы, и начинается работа: найти изъяны в организации судовой службы. К сожалению кадровиков, они не смогли сказать ничего плохого о судовой службе «Кенгарагса». Но, тем не менее, Мусулас, заместитель начальника БОРФ по кадрам, с которым у меня были дружеские отношения ещё со времен работы на СРТ-610 «Юконда», вдруг стал отворачиваться при встрече со мной. Даже родственница жены – начальник АХО ПУРП – перестала здороваться со мной. Я стал как больной чумой. Но я ведь знал, что это случилось не при мне, и все знали, что в рейсе были два капитана, но чиновники спешили доложить по инстанциям: «Меры приняты». Я благодарен Александру Николаевичу Орлову, майору КГБ, курировавшему в то время БОРФ. Он единственный сказал мне: «Да я знаю, что при вас это не произошло бы». И он проговорился: «Норвайшас – наш человек, как он мог допустить такое?» Было заведено уголовное дело. Но поскольку контрабанда была бесхозная и даже КГБ не мог установить «авторов» этого дела, было принято соломоново решение – всю команду в море не выпускать на один год. Я принял дела капитана подменно-дежурной команды, которая несла вахту на ремонтируемых судах, и ждал, чем закончится всё это неприятное дело. А дело разворачивалось так: организатором всей акции был рефмеханик Заболотный. Он втянул в авантюру рефмашиниста Славу (очень скромного, интеллигентного молодого специалиста) и электромеханика. Эта группа занесла на борт много тысяч косынок и спрятала не только в дверях провизионки, но и умудрилась вырезать большую дыру в мачте, вложить туда много пакетов с контрабандой и снова заварить. Когда впоследствии я увидел эту дыру 30 на 50 сантиметров, то подумал, что вахтенный штурман не мог не видеть такой работы.

«Кенгарагс» после прихода в Клайпеду был поставлен на ремонт в мастерские БОРФа. Когда страсти через несколько месяцев улеглись, Заболотный и иже с ним с помощью одного работника СТО вытащили запасы из мачты (а их было не меньше, чем в двери провизионки). Все-таки КГБ знал, кто был причастен к контрабанде, и следил за родственниками подозреваемых. Электромеханик, родом из Западной Украины, свою порцию из мачты отправил посылкой на бендеровщину. Там уже ждали этого. И первым КГБ арестовал электромеханика. Дальше – дело техники. А «техника» в КГБ была поставлена на высоком уровене. Как впоследствии рассказал мне мой земляк из Новгород-Северска Саша Черненко, работавший в том рейсе матросом (он не был замешан в контрабанде, но, видимо, знал о ней и был допрошен в качестве свидетеля), в здании КГБ в Вильнюсе его допрашивали в такой комнате, где расскажешь всё-всё, что знаешь, и даже то, чего не знаешь, но что нужно следователю. Деталей он не рассказывал, так как дал подписку о неразглашении. И, конечно, электромеханик, побывав в этой комнате, выдал всех своих соучастников, включая мастера, помогшего вскрыть мачту. Не знаю, вызывали ли на допрос Нарвайшаса, но мне пришлось встретиться со следователем Гавенасом. Он оставило себе очень неприятное впечатление. Для него все люди были преступниками. Бедный человек!

Летом следующего года в Вильнюсе Верховный Суд рассматривал дело о контрабанде на судне «Кенгарагс». Я был вызван туда свидетелем слушания. Меня пригласили только под конец. На скамье подсудимых сидели пять членов экипажа «Кенгарагса».

После обычной процедуры (Ф.И.О., дата рождения и т.д.) судья попросил меня охарактеризовать каждого подсудимого. Но тут прокурор попросил судью прерваться и задал «Кенгарагс» (продолжение) мне вопрос: «Как это вы, капитан, не видели, что преступники вырезают в мачте дыру?» Я спокойно ответил: «Когда делалась эта дыра, я находился в Клайпеде, а на судне был другой капитан. Если спросите его – он ответит». Но прокурор даже не спросил, кто же был капитаном. «Охарактеризуйте подсудимых», - попросил судья. И я стал говорить об рефмеханике Заболотном: «Он хороший специалист, никогда никаких претензий по работе к нему не было». Об остальных я сказал то же самое. Рефмашинист Слава Головкин и электромеханик заявили: «Если бы на судне был капитан Рябко, мы бы не сидели здесь». Я знал, что это будет сказано, но когда услышал эти слова, почувствовал, как тяжёлый груз упал с моей души. И в то же время я почувствовал гордость.

В течение года меня долго мучили ни за что: кадровик Бенгалюк, издавший грязный приказ и даже не ознакомивший меня с ним (только случайно я увидел его через год после суда и заставил его отменить), секретарь парткома БОРФ Сергеев, который на любой характеристике капитану Рябко, будь то в Калининградский институт или стандартная годовая характеристика из службы мореплавания. ставил в левом углу резолюцию: «Переделать характеристику с учётом контрабанды на «Кенгарагсе».

Но были сказаны слова: «При капитане Рябко мы не сидели бы на скамье подсудимых». И я вернулся в Клайпеду с гордо поднятой головой.

Подсудимые получили в основном по 6 лет строгого режима, но уже через год я встретил рефмашиниста Славу в Клайпеде (он навещал своих знакомых, живших в одном доме со мной). Он рассказал, что работает на стройке под Алитусом. Режим не строгий, периодически ему разрешают ездить на побывку к близким. Рассказал он и о том, как еврей Заболотный организовал эту проклятую операцию.

Позже мой друг Виктор Кориневский, который один рейс ходил на «Кенгарагсе» старшим механиком, рассказал мне, что Заболотный предлагал ему вывезти из Клайпеды красную ртуть, которая очень ценилась за границей. Честно говоря, я и до сих пор не знаю, что это за ртуть и почему так ценится. Но Виктор благоразумно отказался.

На этом историю «Кенгарагса» можно закончить.

* * *

После суда я пошёл работать на СРТМК и сделал несколько рейсов, очень успешных рейсов, к берегам Африки. В моём архиве сохранился приказ № 242 от 21. 03. 1983 г. об итогах работы СРМК-8147 «Вертикал» в зоне Исламской Республики Мавритании. Добыча всего – 137,2 %, добыча морепродуктов – 136,9 %, финансовый результат – +223 тысячи рублей при плановом +38 тысяч. Мы открыли новый район промысла и новый вид промысла – добычу осьминогов. До этого ни одно из судов Западного бассейна не занималось этим. Из Клайпеды в Мавританию, где уже много лет работали наши средние рыболовные траулеры, было направлено 4 СРТМК (капитаны Дзикас, Ратников, Щербинин, Рябко). Флагманом был назначен я. Обычно флагманом назначался Дзикас, капитан более опытный и с большим стажем, да и на СРТМК я только третий рейс. Но, видимо, мои два успешных рейса в Сьерра-Леоне решили дело. В период оформления лицензий в порту Нуадибу на борт прибыл представитель японской фирмы, которая будет закупать нашу продукцию. Обычная в таких случаях вежливость сменилась дружелюбием, когда мы выяснили, что мы одногодки. Родители Икедо (его имя) умерли от лучевой болезни. Первая жена погибла в автокатастрофе. Он женился повторно на колумбийской женщине. Имеет дочь 5 лет. Обычно люди одного возраста, свидетели одних и тех же исторических событий, переживших их поразному, в разных условиях и идеологиях, легко находят общую тему в разговорах. Однажды, сидя дома у корреспондента ТАСС в Мавритании Бориса Туманова, мы даже вывели с ним гипотезу, что родившиеся в 1938-м - люди немножко особенные и отличаются от родившихся годомдвумя раньше или позже.

Новый вид промысла – всегда сложное занятие. Поначалу работа клеилась совсем неважно. Висящий над головами капитанов острый меч – план – портил настроение и нервы, когда мы не могли взять суточной нормы. Все суда работали более-менее одинаково. Один день подъёмы были выше у Дзикаса, другой день - у нас. За двухчасовое траление в трал иногда попадало до 200-300 кг осьминогов. И мы были рады. Недалеко от нас работали 3 испанских траулера, меньшие, чем СРТМК. Однажды Дзикас на совете отряда (обмен информации был постоянным на УКВ) сказал, что мы должны говорить о подъёмах кодированно: $100 \, \text{кг} - A$, 200 - M, 300 - C, так как, по его мнению, как только мы имеем подъём 200-300 кг и сообщаем на совете об этом, испанские траулеры подтягиваются к нашим трассам. Я со скепсисом сказал, что вряд ли испанцы понимают русский язык, да и тралы, как я видел, они имеют значительно больше наших, а значит, и уловы у них выше. Но, тем не менее, мы стали говорить кодированно.

На следующей неделе недалеко от нас лежал в дрейфе один из испанских траулеров, «Маһаbo-II», ремонтировал машину. Это был хороший момент для установления контакта с испанцами, и я на катере отправился на испанское судно, захватив с собой бутылку водки и какие-то сувениры.

Капитан-испанец встретил меня очень приветливо. Небольшое знание испанского языка позволило мне разговаривать с ним об общих проблемах промысла. Он был удивительно дружелюбным, показал мне судно от носа до кормы, ознакомил с промысловой схемой. Это меня интересовало больше всего, особенно трал и траловые доски. При мощности главного двигателя в два раза меньше нашей они таскали трал в 2 раза больше нашего, и, естественно, уловы у них были в 2-3 раза больше (я грустно усмехнулся над нашей конспирацией). Испанец даже дал мне чертёж трала. Я был удивлён такой откровенностью. Попробуй советский капитан сделать то же для испанского, я думаю, КГБ обвинил бы его в раскрытии наших служебных секретов. Было странно, что наши конструкторы не удосужились перед экспеди-

цией узнать что-либо о тралах для ловли головоногих, применяемых за границей. Автор трала Дмитриев (очень хороший специалист, давший промысловикам немало тралов для лова рыбы) сотворил своё изделие не очень удачно.

Вернувшись к себе на судно, мы с тралмастером Унгулайтисом сели и стали думать, как сделать горизонтальное раскрытие трала большим. Нужны другие доски и перекрой трала. Унгулайтис, один из самых творческих людей, немедленно стал делать новый трал, похожий на испанский. Вскоре трал был готов, а траловые доски мы взяли с БМРТ «Билюнас» (капитан Яша Якубовский).

И вот результат: первые уловы – $1400 \, \text{кг}$, $1300 \, \text{кг}$. Остальные суда отряда стали быстро переделывать тралы по нашему примеру.

При заходе на выгрузку в Нуадибу я встретился с директором «Мавсов» (мавритано-советская компания) Дмитренко Сергеем Саввичем и его заместителем Буркалем Иваном Акимовичем. Оба они прекрасные люди. Когда-то мы делали рейс на «Кенгарагсе» в Северное море снимать пресервы жирной североморской сельди (деликатес № 1)с малых рефрижераторных траулеров. Когда выгрузились в Клайпеде, не досчитались 300 банок, которые своровали портовые грузчики. А это большие деньги. Я, понурившись, пошёл в Базу активного морского рыболовства (траулеры были из этой Базы). Рассказал о беде Ивану Акимовичу Буркалю – заместителю начальника Базы по флоту. Он улыбнулся: «Обычная история с деликатесным грузом. Поможем». Иван Акимович дал радиограмму капитанам судов, с которых мы снимали пресервы, с просьбой уменьшить в коносаментах количество банок. Что и было сделано. Спасибо, Иван Акимович! Хорошее мы помним всю жизнь. Дмитренко, которого я встретил впервые, внимательно выслушал меня и пообещал закупить в Лас-Пальмасе траловой дели или даже испанский трал. А доски я предложил взять с испанских судов, стоящих в бухте под арестом уже несколько лет и почти полузатопленных. Буркаль договорился с таможней. Мы подошли к одному из таких судов, ле«Кенгарагс» (продолжение) жащего с креном 40 градусов на правый борт. Старший тралмастер с матросом перепрыгнули на «испанца», который мог в любую минуту опрокинуться во время снятия досок. Но всё завершилось благополучно. Мы были ошвартованы к китобойному судну, подаренному Советским Союзом, которое в Мавритании использовалось как патрульное. Это судно было уже заброшено и стояло на якоре, ожидая своей участи быть затонувшим, как многие другие, покинутые испанскими и корейскими экипажами. Радист Загребельный Николай (один из немногих умных еврееврадистов, работавших со мной) умудрился исподтишка, когда два мавританских таможенника в моей палате пили чай и ели специально приготовленный для них обед, перепрыгнуть с электромехаником на борт китобойца и снять с него много нужных запчастей по радио- и электрочасти. «Всё равно это скоро будет под водой», - объяснили они мне, когда я, увидев содеянное, стал было ругать их. Радист исхитрился даже снять полностью передатчик УКВ «Корабль-3».

Через полтора часа работы четыре траловые доски с «испанца» были у нас на борту. Выпроводив сытых таможенников, мы отправились на промысел. Испанский трал мы получили вскоре при заходе в Лас-Пальмас. Это было яркое событие в нашей рыбацкой жизни. И результат рейса получился прекрасным. Мы с тралмастером Унгулайтисом пытались запатентовать сделанный нами трал (не копию испанского), но ЦПКТБ (проектно-конструкторское бюро) наставило столько палок в колеса, предотвращая конкуренцию, что в конце концов мы махнули рукой.

По правилам на всех иностранных судах, работающих в водах Мавритании, должны находиться несколько граждан этой страны. Сначала к нам прислали одного мавраконтролёра – Ахмеда о-баба Ахеда. Он вышел в море впервые, и его практически ничего не интересовало, только ежемесячные отчёты. Иногда он спускался на палубу после подъёма трала – рассматривал осьминогов. Кушал он вместе с командой, ел всё то же, что и экипаж, но кок никогда не давал ему жирной свинины — готовил говядину. Однако рубленые свиные котлеты проходили без проблем. Ни разу не замечали, чтобы он совершал намаз, как полагается истинному мусульманину.

Все изменилось, когда во второй половине рейса к нам прибыл ещё один гражданин Мавритании - Самба. Это был типичный сенегальский негр. Он уже работал матросом несколько лет и немножко говорил по-русски. Мы знали, что он ел всё и не был набожным. Вдруг мы стали замечать, как наши мавры под вечер, перед заходом солнца, отправляются на бак, садятся на колени на новосделанные половички и начинают усиленно молиться. Это очень показательный пример, когда люди перестают быть самими собой, если они объединены. Мавры боялись друг друга, ни один из них не хотел показать единоверцу, что он недостаточно усердно молится Аллаху, недостаточно усердно исполняет предписания Корана. Через несколько дней они тихо постучались в мою каюту: «Капитан, мы не можем кушать вашего мяса». «Но ведь вам подают говядину», - сказал я. «Вы, наверное, убиваете ваших коров не так, как положено. Вы не спускаете кровь до того, как корова умрёт. Аллах запрещает есть такое мясо. Мы хотели бы кушать только курятину», – попросили мавры. Но куриный день на судах был только один раз в неделю – по воскресеньям. «Хорошо, - ответил я, - ждите очередного захода в Лас-Пальмас, где мы сможем закупить для вас курятину. А пока употребляйте рыбу и осьминогов». Но им хотелось мяса, и они опять перестали быть чересчур ретивыми верующими.

С прибытием второго мавританца возникла ещё одна проблема. У нас на борту находился гражданин Южной Кореи, контролёр японской фирмы. Йенг Сен жил в каюте с мавританцем. Между ними никогда не было разногласий. Кореец посмеивался над мавром: «Кушает да спит, спит да кушает». Но когда мы подселили к ним в каюту второго мавра, корейцу стало тяжело. «Я, — говорил он мне, чуть не плача, — имею белую кожу, я работал на ис-

«Кенгарагс» (проложение) — 253 панских, итальянских судах и никогда не жил вместе с неграми. Переселите меня в другую каюту». Но свободной каюты не было. Весь экипаж переживал, видя эту ситуацию. Хороший человек рефмеханик Славинскас пришел ко мне: «Пётр Демьянович, давайте корейца ко мне в каюту». Боцман соорудил на диване койку, и мы снова увидели радостно улыбающегося корейца, шагающего по палубе и трясущего в пластиковом пакете живого осьминога с солью, которого он через 15 минут съел в сыром виде.



Глава X. Аргентина

По сути дела, рейс на РТМС «Ионава» был моим первым рейсом на супертраулере. Мне повезло с экипажем. Старший помощник капитана Галышев Николай Николаевич был талантливым рыбаком. И хотя он не очень-то следил за чистотой на судне («От ржавчины и от окурков в коридоре пароход не утонет» — его слова), промысловое дело знал прекрасно, и без его умения и советов мне было бы трудно.

«Комиссаром» был скромнейший, интеллигентнейший человек Лахин Иван Петрович. Из учителей. Среди всех этих помполитов, среди плевел Иван Петрович действительно был золотым зерном. Я хочу сравнить с ним только одного известного мне помполита Космакова Леонида с плавбазы «Новая Земля».

Вторым помощником капитана был Разводов Вячеслав Владимирович. Он обладал хорошими офицерскими качествами, иногда, правда, нервничая, выходил из себя. Несколько лет назад БМРТ, где он был капитаном, сделал плановый заход в канадский порт Галифакс. Вечером, в последний день стоянки, когда на борту уже находился лоцман, из увольнения не вернулся один моряк. Вячеслав Владимирович, разгневанный этим, сделал опрометчивое решение выйти в море, не выяснив, что случилось с моряком (тот просто выпил лишнего и опоздал). В результате Разводова уволили из МРХ, закрыли визу, и он несколько лет работал на речных судах на Волге. Но он был настоящим моряком по призванию. И вернулся на море. Я был спокоен за ночные вахты Вячеслава Владимировича.

Аргентина ______ 255

Начальник радиостанции — добрейший души человек с литовской фамилией, но в корень русский, Вайтекус Олег Юлианович, — был высшей пробы специалистом.

И даже врач Якимаха Игорь умел не только лечить людей и смело переходить на шлюпке в штормовом море для оказания помощи больным на других судах, в том числе и на иностранных, но и мог стоять на руле, как опытный рулевой, вести переговоры по УКВ, помогать вахтенному штурману.

1 марта ночью прошли Большой Бельт. Льдины здесь встречались редко, зато в Каттегате были обширные поля битого льда. Наш курс — на банку Поркьюпайн. Эта обширная банка с наименьшей глубиной 153 метра находится к западу от Ирландии 53°30′N 13°30′W в нейтральных водах.

Столь необычное название банки связано с именем судна «Pourquoi pas» («Почему бы и нет?») знаменитого французского мореплавателя и полярного исследователя Жана-Батиста Шарко.

Англичане любят коверкать иностранные названия. Французское «Pourquoi pas» превратилось в английское «Porcupine». Если заглянуть в словарь, то с удивлением обнаружите: «Porcupine» — это дикобраз. Название знаменитого корабля переделали в животное. Там легче произносить. Еще больший курьёз случился в Лондоне. Был когда-то в старом городе паб «ENFANT DE CASTILLE» («Принц Кастилии») и скверик рядом. Эти труднопроизносимые слова лондонцы потихоньку переделали в «ELEFANT AND CASTLE» («Слон и замок»). И сейчас это нелепое сочетание слона и замка официально красуется на площади и станции метро.

Жизнь Жана-Батиста Шарко отдана морю. Сын известного врача-ученого, получил медицинское образование, но душа его принадлежала морю. Проведя вынужденную зимовку среди льдов Антарктиды, Шарко явил собой изумительный пример выживания в тяжёлых физических и психологических условиях. На судах Шарко дис-

циплина всегда была образцовой. Но это достигалось не чрезмерной требовательностью, а добротой. «Начальник, который ставит себе в задачу достижение целей своего предприятия, а не исправления характеров, должен управлять, сообразуясь с натурами тех, кто его окружает», - писал он. Во время полярной ночи, когда на психику давит темнота, неудобства, холод, Шарко придумывает душ, который и через сто лет использовался во всех советских санаториях. И никто из миллионов советских людей не знал истории этого бесхитростного устройства, успокаивающе действующего на тело. Шарко организовывал курсы для неграмотных и полуграмотных, и с радостью наблюдал, как матросы брали из библиотеки книги классиков. Хотя команда регулярно принимала во время еды вино, пьянства на судне не было. Может быть, Шарко думал, что своими постоянными беседами о вреде алкоголя он отучит моряков от этого, но каково же было его изумление, когда он спросил их, что бы они хотели сделать в первую очередь, попади вдруг из этой полярной ночи в цивилизованный мир. «Упиться до положения риз», - был ответ.

Для меня проблема пьянства на судах всегда была мучительной. Я не был трезвенником. Я мог выпить, и, если нужно, даже «прилично» (смешно, но слова «прилично выпить» обозначают «выпить много»). Но я никогда не был в состоянии, которое мешало бы моей работе. И поэтому имел право строго спрашивать с пьяниц. А вот Василий Егорович Табаков, хороший капитан, будучи назначенным на должность начальника экспедиции судов типа СРТ в Мавритании, стал искоренять пьянство на заходящих в порт судах своеобразным образом. Сам находясь частенько под сильным хмельком, он приходил на какое-нибудь судно и, заметив пьяных моряков или капитана, писал на них рапорта (один капитан был отстранён от должности по донесению Василия Егоровича). Моряки, естественно, возмущались: «Как может пьяница писать о нас, что мы пьяницы». В итоге моряки устроили ему какую-то «козу» с

выпивкой, подставили его пьяным заму представителя МРХ в Мавритании, и Василий Егорович снова стал просто хорошим капитаном.

Я приостанавливаю здесь описание рейса в Аргентину, потому что хочу ещё чуточку вернуться к пьянству на флоте. Желание упиться до положения риз всегда удивляло и возмущало меня, также, как и капитана Шарко. На первом году моего капитанства я не очень задумывался, почему это происходит. Почти после каждого рейса я расставался с пьянчугами. Иногда отражал в характеристиках, иногда умалчивал, жалея или считая это временной слабостью. Характеристики писались на каждого члена экипажа в конце каждого рейса и передавались в отдел кадров. Негативная формулировка грозила отстранением от хорошего рейса или даже задержкой на берегу на несколько месяцев. Как правило, редко кто из капитанов отражал в этих документах случаи пьянства, так как многие из них сами любили выпить. Если напишешь о матросе (механике, рыбмастере), что он пил в рейсе, он, в свою очередь, мог написать рапорт, что капитан тоже пьянствовал. В результате образовывалось «болото», в котором, как известно, не может быть волнения, даже при штормовом ветре. К счастью, пьяницы на флоте составляли малый процент от всех моряков.

Набравшись немного капитанского, вернее, педагогического опыта, мне открылось постепенно, что большинство пьяниц – это люди, ленивые в своей профессии. Для них работа в тягость. Хотя были редкие исключения из этого правила. На «Калварии» был механик-наладчик Иоган Ганс Дитер (из немцев, его брат жил в Западной Германии). На отходе из Клайпеды и несколько раз в рейсе он напивался как раз до положения риз, то есть до бесчувственного состояния. Но в работе своей он был виртуозом. Ионасу (такое литовское имя он имел) прощались его выпивки, и он чувствовал это. Но, в конце концов, его все-таки списали с судна. Но более всего простых моряков заставляла пить однообразная и тяжелая работа. Работа без творчества. Работа почти по принуждению, потому что, выйдя в море, каждый моряк находился в добровольном заключении. Срок этого заключения исчислялся не годами, а месяцами, от трех до шести, иногда до восьми. Многие годы рейсы были без всяких заходов в инпорты для отдыха. Это потом профсоюзы добились, чтобы в середине рейса экипажи заходили на три дня в инпорт. Те, кому «посчастливилось» испытать тяжелейшую форму ловли рыбы дрифтерными сетями в Северной Атлантике, без всякой механизации палубного труда, могут смело сказать: «Это была каторжная работа». Слово «каторжная» применимо только в сравнении с работой на современных крупнотоннажных судах, комфортабельных и с высокой степенью механизации. Но даже на этих супертраулерах матрос-обработчик работает 8 часов через 8. Каждый день перед глазами рыба, двигающаяся по транспортеру, рыба, рыба... Короткая передышка после ужина, какой-нибудь видеофильм (часто порно во времена перестройки), сон и снова рыба, рыба, рыба. Даже мысль о том, что эта рыба – твой заработок, нечасто приходила на ум. (Когда-то на СРТ рыбмастер шутил, засаливая сельдь в бочки: «Это не рыба, это деньги, вино, женщины».) Если работа не имеет элементарных признаков творчества, она убивает в человеке способность ясно мыслить, способность радоваться результату труда. Мозг от этого костенеет. Клетки теряют связь друг с другом, затормаживается движение сигналов, внутри черепной коробки начинается спячка. Но природа любого тела, тем более мозга, – это движение. Если оно приостановлено – требуется встряска. Встряхнуть мозг, как многим думается, проще всего хорошей выпивкой. И тебе сразу хочется говорить, рассуждать (неважно, что эти рассуждения банальны и порой глупы), философствовать, доказывать свои теории и правоту (иногда при помощи кулаков). Мозг пришел в движение. И он это потом долго помнит. Хозяин этого мозга тоже помнит, что время от времени нужно избавляться от мыслительного застоя. На советских судах спиртное не входило в суточный пище-

вой рацион моряков. Только при работе в тропических водах полагается 200 грамм сухого вина. Наши моряки могли выпивать только изредка. И, может, это «изредка» и позволяло им напиваться сильно. Но что меня удивило: читая английскую книгу о капитане Куке (Alistair Maclean «Captain Cook»), я нашел строки записей руководителя научной группы Джозефа Баукса: «В рождество все добрые христиане, то есть все матросы, отвратительно напились, так что к ночи едва ли оставался хоть один трезвый член команды; славабогу, ветер был умеренный, иначе одному господу известно, что с нами стало бы». Дневной рацион каждого члена команды состоял из такого количества слабого пива, которое он мог бы выпить, или же из пинты (0,57 литра) вина, либо полпинты рома или бренди. У матросов нет вопросов! Но мы немножко отвлеклись от нашего генерального курса.

Промысел путассу на банке Поркьюпайн был традиционным для советского флота. В путину здесь вылавливались сотни тысяч тонн рыбы. Путассу не очень привлекательна для пищевых целей, так как её брюшко сильно поражено немотодами - маленькими белыми червями. Только закрытие основных районов промысла введением 200-мильных зон вынудило МРХ обратить внимание на эту рыбу. Тушка, то есть спинная часть тела, как правило, была без червей и годилась в пищу. На наших судах устанавливались специальные машинки - спинкорезки, которые отрезали у предварительно обезглавленной рыбы брюшко, и таким образом из этой, казалось бы, непригодной для пищи рыбы выпускался вполне приличный продукт с нежным чистым мясом. Производительность этих машин была не так уж высока. Самые лучшие результаты были на мурманских судах: 15-20 тонн в сутки. Мы же на «Ионаве», приступив к промыслу, долго мучились, пытаясь настроить наши горемычные (результат халтурного ремонта) спинкорезки. Две из трех машин, брошенные нам на борт уже в день отхода, оказались с электромоторами 220 вольт вместо 380. Всё шло вкривь и вкось. Останавливались морозильные аппараты. Часто выходил из строя ИГЭК (прибор контроля хода трала, то есть эхолот, крепившийся на верхнем подборе трала и показывающий раскрытие трала и заходы рыбы в трал), оборвался куток с рыбой (не сработал клапан), ремонт главного двигателя – 12 часов. Когда, наконец, мы исправили все недоделки берега и научились делать 11 тонн спинки, промысловая обстановка стала «скисать» - путассу отнерестилась и отошла. За 21 промысловые сутки мы выпустили пищевой продукции совсем немного, хотя выловили 1250 тонн.

31 марта пришел приказ: следовать в Тихий океан. Мне было немного обидно, что мой дебют получился не совсем удачным, план по пищевой продукции не выполнен. На борту у нас было 600 тонн рыбы на корм пушным зверям, то есть обыкновенная путассу с головой и брюшком. По пути, где-то в Карибском море, мы должны будем сдать её на TP «Балтийские зори». За сутки до встречи с TP пришла РДО от начальника: если мы перемаркируем все эти 600 тонн, наклеив на короба этикетки «Рыба путассу мороженная» (на английском языке), то она будет засчитана нам как пищевая продукция, поскольку пойдет на экспорт в Финляндию. Это был подарок с неба. Как только мы стали выгружать груз на транспорт, капитан ТР заявил, что даёт нам двое суток и ни часа больше. Выгрузка вначале шла чуть медленно, так как нужно было наклеивать на две стороны короба этикетки. И это на 20 тысяч коробов! Было ясно, что мы не успеем уложиться в срок, значит, потеряем пищевую продукцию, значит, потеряем деньги. Собрался старший комсостав. И мы решили: на мостике остаётся капитан, в машинном отделении – старший механик, остальная команда работает в трюме. Я отдал буфетчице Гале весь мой запас растворимого кофе, и она каждые два часа спускала в трюм ёмкости с горячим напитком. Вся команда трудилась так славно, так слаженно и бойко, что у меня сердце радовалось. Технолог Крымов Александр шутил: «Только бы хватило клея да мастики для штамповки этикеток». Выгрузка шла на одну точку, то есть только с одно-

Аргентина = го трюма. Видя, что стропы с рыбой стали идти побыстрей, капитан ТР успокоился и даже хотел пригласить меня к себе на ужин. Какой еще ужин, когда я на мостике уже 16 часов, как бессменный часовой! Последний строп рыбы ушел на 39-м часу с начала выгрузки. Ух-х! Даже сейчас, через много-много лет, вспоминая этот, в общем-то, не такой уж необычный случай, хочется утереть пот с лица и радостно-устало вздохнуть и улыбнуться. Это был пример труда, когда коллектив работал, как один человек. Это был пример коммунистического труда. Весь экипаж понял, что эту работу нужно сделать в сжатый срок, и он её сделал. И результат нашего короткого рейса на банке Поркьюпайн: за 21 промысловые сутки поймано 1250 тонн - $111\,\%$ плана, выпуск пищевой – $109\,\%$, товарная продукция -125~%. Я не хочу применять к описанному эпизоду слова: «Я родился в рубашке», но могу сказать об этом: «Экипаж родился в рубашке», потому что это выражение применительно к опасной ситуации, а здесь всего лишь «быть или не быть плану по пищевой».

Описывая эту выгрузку, я вспоминаю другую историю, связанную тоже с выполнением плана (нужно помнить, что в этой книге слово «план» всегда должно рассматриваться как «заработок экипажа»). Это было на СРТ-86. С рыбалкой, как всегда, была напряжёнка. Каждая тонна рыбы давалась с большим трудом. В один дождливый день нам подфартило: вся палуба чуть ли не до планширя была заполнена рыбой. Рабочая смена с подвахтой засыпала рыбу в бочки и бондарила. Отработав 12 часов, уставшие до предела моряки ушли отдыхать. На палубе осталось еще около 6-8 тонн рыбы, когда был получен плохой прогноз погоды. Если в течение 2 часов не уберём рыбу - она пропадёт. А это три суточные нормы, как раз то, чего нам будет не хватать в конце рейса для выполнения плана. Без подвахты сделать это невозможно. Но сменившиеся матросы отдохнули только каких-то пару часов, и вызвать их снова на палубу никаким приказом невозможно. Я послал старпома в носовые кубрики. «Ребята, - сказал он, -

нужно выйти на палубу ещё на два часа, иначе потеряем рыбу. Потом сутки будем отдыхать». - «Мы отработали свою вахту и подвахту. У нас нет сил. Пусть капитан смывает рыбу за борт, хоть к чертям собачьим. Не выйдем».

Мы стояли со старпомом на мостике и думали, что делать. Я понимал: никакой силой приказа моряков не вызовешь на палубу. Но ведь впереди сутки, а может, и двое штормовой погоды, и мы все отоспимся с лихвой. «Задуй, родной, дай выходной» – шутка старых рыбаков. Я взял в руки микрофон судовой радиотрансляции: «Коммунистам выйти на палубу!» Во время войны часто команда «Коммунисты – вперёд!» решала исход атаки. На нашем судне коммунистами были, не считая меня, только тралмастер и рыбмастер.

Я с напряжением смотрел на дверь носового капа. Натягивая мокрую проолифенку, через комингс капа переступил рыбмастер Пётр Манёнок, за ним тралмастер Винцас. Усталые, полусонные, они подошли к работающей смене и стали помогать. Минут через пять из кубриков потянулись остальные матросы, видимо, в душе проклиная капитана и коммунистов. Когда мы возвращались домой, как-то во время ужина эта смена сказала: «Молодец, Демьяныч, что заставил нас тогда спасти рыбу».

...Остро отточенным карандашом я проложил курс на порт Колон – вход в Панамский канал. Погода была прекрасная, легкий бриз навевал легенды о пиратах, бороздивших когда-то район Антильских островов. А в столовой команды по телевизору шёл (какое совпадение!) фильм о современных пиратах, захвативших большой танкер. И действие происходило как раз в этих водах. Между островом Сомбреро и островом Анегада (где мы проходили) сновали быстроходные катера, и я, наблюдая за ними, тешился: а вдруг один из них пиратский, а вдруг захочет захватить наше судно? Ожидание опасности, даже наивное ожидание, делает обстановку плавания чуть романтичной и приятно щекочет воображение. Мы все в детстве испытывали это чувство. Это чувство никогда не покидало меня, сопровождало во всех моих

Аргентина = плаваниях. Поэтому мне никогда не было скучно и тоскливо. Чуть-чуть воображения – и яркая картинка желаемого оживит тебя. Кажется, Олег, радист, первым сказал: «Вот мы будем проходить мимо острова Кюрасао, а там такой прекрасный порт Виллемстад. Некоторые наши корабли иногда заходили туда на отдых. Может, и мы попросимся, Пётр Демьянович?» Заход в инпорт для отдыха команды разрешался в середине, рейса после 3 месяцев работы на промысле. А мы пробыли в море только месяц с небольшим. Мне даже мысль о такой просьбе не приходила в голову, поскольку это было нереально. Но хлопцы уговорили: «Всё-таки идем в ЮВТО (юго-восточная часть Тихого океана), никакого захода там не будет. А вдруг разрешат?» И Александр Иванович Навагин, зам. генерального директора «Литрыбпрома», разрешил. Он вообще был удивительно добрым человеком. Я всегда с обожанием смотрел на него. Правда, потом он признался, что не проверил, сколько времени мы пробыли в рейсе. На судне царило радостное возбуждение. А я был рад вдвойне: для меня будет новый порт. Заход в любой новый порт – это всегда как бы немножко творчества. А творчество даёт наибольшую радость.

...За узким входом, прорубленным в скале, неожиданно открылся довольно большой порт, построенный когдато на месте озера. Нас поставили к пустовавшему контейнерному причалу. На второй день, правда, по носу у нас ошвартовалось маленькое старенькое грузовое судно «Konteiner venturior» под панамским флагом. Ночью наши вахтенные матросы рассказывали, как капитан и механик с этого судна, оба поляки, истошно кричали в нашу сторону: «Русские свиньи» и матерились. Ну что ж, видимо, став эмигрантами, они не стали счастливыми. На следующий день я с доктором подошёл к этому грязному судну и, увидев капитана, спросил его, зачем он оскорблял экипаж советского судна. Тот сразу вскочил: «А ты, наверное, комиссар?!Я ненавижу ваш строй, я был старпомом на польском судне и сбежал в Америку». «И теперь плаваешь на такой развалине», - сказал я и ушёл.

Мы также встретили в городе двух евреев из СССР. Один – врач, даже кандидат медицинских наук из Ленинграда, второй – юрист из Минска. Тоже перебрались на Запад. Ну, им простительно, они евреи, люди без родины. (Израиль они не считают своей родиной.) Тоже пытались убедить нас, что им хорошо живётся на Западе, где полная свобода. Но в словах проскальзывала убогость мысли и бытия.

Экскурсию по острову на небольшом автобусе мы провели в прекрасный солнечный день. Каменистая почва не позволяет сказать о Кюрасао, что он покрыт тропической зеленью, но зато на пляже вода, насквозь просвеченная высоким солнцем, была изумрудно-зелёной. Этот цвет образуется отражением солнечных лучей от морского дна, покрытого зелеными водорослями.

Гида с нами не было, поэтому шофёр автобуса сам решал, что интересно показать советским морякам. В одном месте мы остановились около странной деревни, обнесённой деревянным забором, на котором висел огромный рекламный щит с надписью: «Campo Allegre» («Весёлая Деревня»). Шофёр подмигнул мне и сказал: «Это интересно». Наша группа выскочила из автобуса, осмотрела забор, за которым виднелись набольшие домики, и устремилась к открытым воротам. Буфетчица Галя, единственная женщина в нашей компании, бодро шагала впереди, оставив всех мужиков метрах в 15 сзади. Она думала, что нас привезли к какому-то базару. У входа двое дюжих охранников с дубинками у пояса остановили нашу Галю и стали что-то объяснять ей. Из всех моряков только я немного понимал испанский. (На острове официально бытовал местный язык: смесь испанского и голландского, но все жители хорошо говорят по-испански.) Я спросил охранника, почему задержали нашу Галю, в то время как мужчины свободно прошли. «Мы пропускаем сюда только наших проституток». Бедная Галя, когда я объяснил ей, что здесь, оказывается, деревня борделей, покраснела и бросилась к автобусу, где и просидела всё время, пока мужчины ходили по

улицам «весёлой деревни», пытаясь увидеть «красавиц». Но время было два часа по полудню, солнце несносно жарило, какая-то женщина приоткрыла на минутку дверь домика и снова закрыла её. Подошедший охранник посоветовал: «Вы приходите сюда после 7 вечера, здесь будет весело». Но это уже - не по нам. «Советико облико моралико» стояло на страже нашей нравственности. Один моторист с «Кенгарагса» (фамилию опускаю) признался мне как-то, что каждый заход в Лас-Пальмас (а заходы были каждый десятый день) он с друзьями ходил к проституткам. Как видно, нужны только подходящие условия - и природа берёт верх над «моралико».

Аргентина =

Вечером, перед заходом солнца, мы оставили экзотичный остров Кюрасао. Лоцман покинул борт ещё до того, как наша корма пересекла линию входных ворот.

Погода стояла тихая, и 12-узловый ход позволял надеяться на то, что через трое суток мы подойдем к Панамскому каналу. Где-то около 23.00 я пожелал третьему штурману Викторо́вичу Саше спокойной вахты и уже собирался спуститься в каюту. Свет из распахнутой двери радиорубки вдруг осветил часть мостика. Лицо радиста Олега Вайтекуса светилось, кажется, ещё ярче, чем электролампа. «Пётр Демьянович, радиограмма», - он протянул мне ещё не подклеенный в журнал бланк радиограммы: «С получением настоящей следовать в Буэнос-Айрес для работы в зоне Аргентины. Агент – адрес, телефон. ПРПЗ Навагин».

...Причал «DARSENA В», где мы ошвартовались, был щедро усыпан зерном пшеницы, которую подавали из портовых элеваторов на суда. «Раздолье для крыс», - сказал стармех, когда мы прогуливались с ним по причалу. И вечером огромные, чуть ли не в полметра (с хвостом) крысы появились у судна. Противокрысиные щитки на швартовых концах вроде бы предотвращали проникновение этих страшных грызунов на судно. Но опытные моряки говорят, что если крысы решили попасть на корабль (они каким-то чутьем выбирают подходящий для них), то ни-

какие щитки, металлические или деревянные, никакие голики (веники) и другие боцманские изобретательства не помешают им это сделать. Поэтому при виде крыс на причале судовому врачу сразу следует заказывать у шипчандлера крысиный яд, то есть ту же пшеницу, только пропитанную каким-то зеленым веществом, от которого крысы чумеют, а умирать всегда выбираются на открытую палубу и, более того, даже выбрасываются за борт. Прекрасный яд, иначе бы дохлые крысы, разлагаясь в скрытых местах, заставили бы экипажи покинуть судно. От вони.

1987 год для Аргентины был, кажется, вторым годом, когда военная хунта позорно ушла с подмостков власти, в стране стало править гражданское правительство с президентом Альфосином. Демократизация и либерализация общества виделась в двух картинках: первая – инфляция песо достигла чудовищного уровня; курс доллара рос каждые 30 минут, и вторая - все газетные киоски вдруг заполнились порнографическими изданиями, точно так же, как это было и в Литве после провозглашения так называемой «независимости», когда чуть ли не на каждом углу Клайпеды продавались видеокассеты с порнухой. («Сейчас демократия! «Саюдис» разрешил!») При нынешнем президенте торговые отношения Аргентины с Советским Союзом стали улучшаться, и рыболовные суда, впервые после двадцатилетнего перерыва, зашли в аргентинские воды. РТМС «Ионава» был первой ласточкой, открывшей «тёплый сезон», который с каждым годом улучшался. Всё больше советских судов стало заходить в порты Аргентины для ремонта.

Мы продолжали стоять в Буэнос-Айресе, ожидая лицензии на право лова. Фирма «Вајата», которая подписала контракт с Соврыбфлотом и под эгидой которой мы будем работать, ежедневно повторяла: «Лицензия будет завтра. Маньяна». (Это слово «маньяна» (завтра) стало нарицательным во всех испано язычных странах, где бюрократизм использует его, удобно отталкиваясь от конкретного дела. Маньяна, маньяна, завтра!) Но задержка с лицензией была не на совести «Вајатат». Субсекретарь

рыболовства (читай - министр) ещё не подписал контракт, так как директору института национального рыболовства, женщине, не понравились чертежи советских тралов. Но мало-помалу мы продвигались вперед. 11 мая на борт прибыла группа инспекторов морской префектуры для проверки готовности судна к плаванию. Любая подобная проверка в советском порту всегда нервозна для капитана и комсостава. Но здесь, в далекой Аргентине, инспектора не искали, к чему бы придраться, а просто и объективно проверяли основные технические средства судна и остались очень довольны всем. Мое небольшое знание испанского языка помогло мне даже заслужить похвалу: «Капитан – настоящий джентльмен». Чему я был (чего греха таить) очень рад.

Аргентина =

13 мая меня и технолога пригласили в морское училище, где проходил инструктаж аргентинских моряков, которые будут работать на судне. Адмирал в отставке почти 3 часа объяснял обязанности, права и условия работы. Мне понравилось, что лектор неоднократно подчеркивал: избегать любых конфликтов, отношения с советскими моряками должны быть дружелюбными. Мы подготовили каюты для семи аргентинцев. После недельной стоянки в порту, в субботу утром 15 мая, мы вышли в море без лицензии и без аргентинцев. Президент фирмы «Bajamar» Gillermo Јасов сказал на прощание, что сообщит по радио, в какой порт нужно будет зайти за лицензией. Воды залива Ла-Плата отливали серебристым цветом. Мы шли по длинному, в 120 миль, фарватеру, густо усеянному ограждающими буями. И хотя лоция утверждает, что вода здесь светло-коричневая, но то ли голубоватое небо дает серебристый оттенок воде, то ли вода подкрашивает небо голубизной, смело можно сказать, что Магеллан дал очень точное название этому заливу (La Plata – серебро). Вода в заливе практически пресная. Две большие реки Парана и Уругвай выносят такое количество пресной воды, что даже мористее входа в залив, в 50 милях, можно наблюдать речную, на этот раз светло-коричневую воду.

Мне посчастливилось видеть Ла-Плату много раз в разные сезоны года, но всегда вода здесь серебрилась. Только при очень свежем ветре она становилась чуть темнее, как потемневшее от времени серебро. Каждый раз, идя по этим водам, я вспоминал историю Магеллана, капитана, адмирала, настоящего открывателя новых земель. Его заслуга несравнимо выше заслуги Колумба, который просто и хитро использовал, вернее, украл, карту у штурмана потерпевшего крушение корабля, уже открывшего новый континент.

В водах Ла-Платы в 1520 году пять кораблей Магеллана повернули на юг, убедившись, что при продвижении на запад берега заболачиваются, а вода оказалась пресной. Радужная надежда обогнуть Новую Землю и выйти к пряной Индии рухнула. Пролив оказался заливом. И именно в этих водах началось недовольство некоторых капитанов, приведшее вскоре к заговору против Магеллана.

Мы шли на юг, вдоль равнинных берегов, и казалось, что впереди на горизонте лёгким миражом мелькали парусники Магеллана. Но мы не могли следовать за ними вдоль побережья. В ожидании лицензии мы вышли за 200мильную экономическую зону Аргентины и стали тралить на глубинах 650 метров. Был кальмар и был первый подъём трала с десятью тоннами. И в тот же день, когда судовой кок щедро приготовил для экипажа тушёного кальмара, мы получили известие от фирмы «Bajamar», что лицензия и аргентинские моряки ждут нас в порту Комодоро-Ривадавия. Пустынный берег, где когда-то Магеллан высадил главного зачинщика мятежа Картахену (вице-адмирала экспедиции) вместе со священником, одобрявшим этот мятеж, вскоре ощетинился множеством труб нефтеперерабатывающих заводов. Недра этой части Патагонии богаты нефтью. Город назван в честь одного из первых президентов Аргентины, активного борца за независимость страны.

Шесть аргентинцев, один испанец (представитель советско-испанской кампании «Совиспан») и лицензия на право лова в водах Республики Аргентина были на борту, и

мы, весело чирикая, проложили курс первооткрывателей в новый район промысла, нетронутый огромными супертраулерами много лет. PTMC «Ионава» был первым советским судном, удостоившимся такой чести, а я-первым советским капитаном в этих аргентинских водах. Быть первым всегда приятно, будь то спортивные состязания или полёт в космос, или, на худой конец, даже рыбалка в иностранной зоне. Видимо, в человеческой натуре заложено стремление к этому. Хорошо, если этим стремлением руководит честолюбие, а не тщеславие. Честолюбие делает тебя крепким и уверенным, тщеславие – надменным и паскудным. Тщеславие присуще всякому национализму, особенно сионизму, убивает в человеке все человеческое, делает его моральным вампиром. Нередко тщеславие делает людей убийцами. Взгляните на Израиль. Это еврейское тщеславие убивает мирных палестинцев. Это они, сионисты, рабы религиозного тщеславия, не могут жить мирно, всю жизнь открыто или скрыто убивают людей других наций руками киссенджеров, бжезинских, соросов, гайдаров. Для меня слово «тщеславие» всегда было неприятно, и я боялся даже в малом быть тшеславным. Иное дело честолюбие! Честь любить. Честь, честность. Жизнь - весьма сложная вещь, совсем не похожая на выдуманный поэтами рай, где все люди в своих поступках похожи на ангелов. Наш мозг несовершенен. Мы стоим в своем развитии не намного выше динозавров. Учёные утверждают, что первому человеку, скелет которого найден в Африке, 6 миллионов лет. И если мы 6 миллионов лет продолжаем быть каннибалами в переносном смысле, то скажите, можем ли мы гордиться тем, что пользуемся мобильными телефонами, глобальной навигационной системой или же ядерным оружием? Ежегодно в Африке, Латинской Америке, в проклятой богом России умирают от голода, от болезней (нет лекарств), от войн миллионы людей, а группа мировых лидеров, состоящая в основном из сионистов, равнодушно ухмыляется и сознательно истребляет народы, стремясь показать свое вселенское право, рожденное словом «тщеславие». Иногда проснувшийся в нашем мозгу малюсенький ген, доставшийся нам в наследство от предков-динозавров, делает нас настоящими хищниками. И горе тем, кто стремится сохранить этот ген путем родовой или религиозной селекции, как это делают некоторые нации, пропитанные чванством и тщеславием национального превосходства. Человечество, будь честолюбивым, будь честность любивым!

Постепенно вслед за «Ионавой» в зону вошло еще несколько судов «Запрыбы» и «Азчеррыбы». Ответственной за этот район промысла была «Запрыба», и посему временным начальником промрайона назначили меня. Я чувствовал себя не совсем уверенно на этой адмиральской должности. Нужно было вести радиосоветы капитанов, принимать решения о местах наилучшего скопления кальмара (мы ловили в этот период в основном его), спрашивать о причине невыполнения суточного плана. Я всё это делал и боялся сказать капитанам других судов, что делаю первый рейс на крупнотоннажном судне. Но «Ионава» работала неплохо, и никто не мог заподозрить, что я неопытен. Когда кальмар с малых глубин ушёл за зону, в нейтральные воды, я, не задумываясь, разрешил нашей группе судов выйти из зоны. Рижский капитан Позняк первым поднял трал с 70 тоннами кальмара, и вся наша группа дружно последовала его примеру. Ровно неделю мы морозили по максимуму, и эта неделя за зоной позволила нам выполнить рейсовый план. Но вот какой-то клерк в министерстве, случайно просматривая наши координаты, схватился за голову: как это так, суда с аргентинской лицензией на борту работают в нейтральных водах! Мало что мы отдаем 14 % пойманного не в Аргентине кальмара за лицензию, так еще даём рецидив распространить аргентинскую зону за 200 миль. Как бы чего не вышло. Вернуть всех в зону! Лучше ничего не ловить, но соблюдать букву договора. Примерно такую шифровку я получил из МРХ. На радиосовете с капитанами мы решили показывать в суточных сводках координаты зоны, а ловить там, где есть кальмар. Кажется, это было

единственным моим смелым и правильным решением как начальника промрайона. После рейса, приехав в Ригу, в «Запрыбу», докладывать о работе, я встретился с начальником Главка Соколовым. «Ваше решение, — сказал он мне, — было совершенно правильным. Ловить надо там, где есть рыба. Молодец!»

Работа в зоне Аргентины была не тем прииском, где можно грести золото лопатой. Рыбный промысел всегда труден. Трудным был он и здесь. Круглосуточное напряжение для всей команды. Хлеб рыбака — тяжелый хлеб. Единственным утешением для капитанов и штурманов было отсутствие большого флота (только 12 советских судов на обширный регион), что позволяло работать чуть спокойнее, без нервотрёпки при расхождении на встречных курсах.

Выгрузка мороженой продукции производилась на транспортные рефрижераторы на рейде порта Пунта-Килья, расположенном в устье реки Санта-Крус. Фарватер, ведущий через бар, был очень сложный, а аргентинские лоцманы, прибывшие сюда из Буэнос-Айреса, были недостаточно опытными. Первый советский ТР «Молодая Гвардия» с лоцманом Дубровским коснулся грунта на баре через 3 часа после полной воды. Учась на этой ошибке лоцмана и капитана, мы всегда заходили и выходили только в полную воду, и я никогда не доверял лоцманам при проходе мелководья. На нашем мостике была правильная расстановка штурманов, и мы имели каждые 2-3 минуты обсервованное место. Мне запомнился один выход из порта в ночное время (это было, кажется, во втором рейсе). Старший помощник капитана Бикульчюс Бронюс работал с картой, 2-й штурман по РЛС брал расстояние до двух мысов, 3-й штурман брал пеленг маяка на крыле мостика. По моей команде делались замеры, и Бронюс сразу наносил точку на карте. Приливоотливное течение здесь порой достигало скорости 5-6 узлов, и удерживать судно на фарватере позволяло только одно: частые обсервации. Когда мы прошли бар, пожи-

лой лоцман, молча наблюдавший нашу работу, подошёл ко мне и пожал руку: «Прекрасная организация, капитан!» Позже в журнале «Рыбное хозяйство» была напечатана моя статья «Особенности захода в порт Пунта-Килья». Швартовку к борту транспортного рефрижератора по аргентинским правилам должен делать лоцман. Но мы, капитаны промысловых судов, швартовались так часто и имеем такую большую практику швартовки в открытом море, что вряд ли какой-нибудь портовый лоцман мог сравниться с нами. Для меня процесс швартовки всегда был актом творчества. Мозг направленно работает, оценивая быстро меняющуюся обстановку каждую секунду. «15 лево, ВРШ 5 вперед, прямо руль, ВРШ 10, руль 20 право, прямо руль, ВРШ 3» - все эти команды сказаны и исполнены в течение 10 секунд. Ты видишь волну и ветер. Ветер никогда не дует постоянно, ветер всегда может отбросить судно в сторону или назад, если руль и разворот лопастей гребного винта на одну секунду окажутся в ненадлежащем положении. Здесь не говорится о швартовке в штиль или при слабом ветре. (Кто может сказать, что мы избалованы штилями? Рыба не волится в штилевой зоне, ей нужен ветер и течения, ей нужно движения воды.) Поэтому научиться чувствовать судно, научиться чувствовать себя единым целым с судном – непростая наука. Я помню одну из первых моих швартовок на СРТ к борту плавбазы «Рыбацкая Слава» в Северном море, куда она вышла на ходовые и производственные испытания. Плавбаза стояла на якоре. Погода была тихая. Мы взяли носовой швартов, и в этот момент, когда нос был привязан и траулер ограничен в возможностях маневрирования, течение отбило далеко нашу корму от борта плавбазы, с которой не успели вовремя подать кормовой швартов. Семен Михайлович Рудницкий, капитан плавбазы, смотрел с палубы с улыбкой на мои попытки подбить корму. Не шла проклятая корма никак к плавбазе. Почти час длились мои и экипажа мучения, пока, наконец, Семен Михайлович не сказал: «Мы поможем, сейчас включим активный руль».

И вправду плавбаза стала к нам приближаться. Это было для меня, молодого 25-летнего капитана, хорошим уроком, который ядолго помнил. Не знаю, почему Семён Михайлович не включил активный руль раньше и не сразу помог ошвартоваться (может быть, были какие-нибудь технические причины), но я на него не был в обиде. Наоборот, эта швартовка заставила меня понять: нужно учиться этому трудному искусству.

Аргентина =

Вскоре, с появлением плавбаз и производственных рефрижераторов, СРТ стали швартоваться к ним почти ежедневно для сдачи свежья. Отрабатывалось умение. И вскоре мне пришлось продемонстрировать его в том же Северном море. Мы встретились с таким же, как мы, калининградским, только переоборудованным в транспортное, СРТ. Что-то мы передавали ему в бочке, кажется, свежую рыбу. Погода была хорошая, волнение моря не более 2 баллов. Капитан этого судна стал подходить к бочке. Мы лежали недалеко в дрейфе и наблюдали за маневром. После четвертой или пятой безуспешной попытки капитан сказал мне по УКВ, что он, мол, из торгового флота и не умеет швартоваться: «Знаете, всегда лоцман это делает». Мы тихо подошли к плавающей бочке, поймали и передали её уже на выброске калининградиу. «Ах. эти торгаши. - сказал мой штурман. - они мастера только шмотками торговать». Это, конечно, маленький эпизод, ничего не говорящий о капитанах торгового флота. Нет практики – нет умения. А практики у них не было. Всегда в порту торговое судно швартовал лоцман. Капитан стоял рядом в роли наблюдателя.

...РТМС «Сувалкия» с грузом рыбы для польской фирмы «Rybex» заходил в Щецин. Мы приняли двух (почемуто) лоцманов у приёмного буя порта Свиноустье и средним ходом шли по каналу, наблюдая мартовский скучноватый пейзаж на берегах реки. Оба лоцмана говорили по-русски, мы обсудили проблему разгрома Югославии, и один из поляков сказал: «Славянам нужно быть вместе, не поддаваться на провокации». При подходе к причалу лоцман стал спрашивать о маневренных особенностях судна. «Я буду швартоваться сам, - ответил я, - поскольку прекрасно знаю свое судно». Швартовка прошла красиво. И когда через 9 месяцев мы снова заходили в Щецин, нас встретил тот же лоцман Nazarevich: «А-а, капитан, который любит швартоваться без лоцмана», - засмеялся он, пожимая мне руку.

В Лервике швартоваться к причалу нам приходилось редко. Выгрузка рыбопродукции производилась, как правило, на транспортные рефрижераторы или на другие траулеры. К стенке мы становились только тогда, когда брали рыбу на Испанию от «Shefland catch» (рыбфабрики) и один раз получали воду. Вот этот «один раз» мне запомнился очень хорошо. Серый пасмурный день (других дней там не бывает). Мы снялись с якоря на северном рейде и средним ходом следовали к причалу в центре города. В одной миле от него на борт поднялся лоцман. Это был молодой человек из службы капитана порта. Конечно, лоцманом его нельзя было назвать, он был слишком юн и неопытен. Но поскольку капитан порта (он же лоцман) уехал в отпуск, то этому молодому человеку пришлось исполнять обе обязанности. Мне, безусловно, его помощь при швартовке была не нужна, но я тактично рассказал ему о маневренных особенностях судна.

«Сувалкия» была загружена не лучшим образом. В первом трюме был большой груз, и, естественно, не было нужного дифферента на корму. Поэтому судно при скорости меньше четырех узлов плохо управлялось. Но я полагался на свое умение и не очень волновался. Мы шли к причалу под очень правильным углом, скорость была чуть высокой, но другого выхода не было. Всё будет решать реверс назад. И вдруг, когда до причала оставалось каких-то 70 метров, наперерез нам от другого причала выскочил портовой буксир «Knab». Ситуация была столь опасной, что думать, почему буксир сделал такой неразумный маневр, не было времени. Полный ход назад чуть приостановили наше движение вперёд, позволив буксиру проскочить наш форштевень в нескольких метрах. Но наш нос от

заднего хода резко пошел вправо, нацеливаясь на причал под углом в 60° . Инерция не была погашена, и деревянный причал, краса и гордость города Лервика, готов был разрушиться под ударом многотысячной массы «Сувалкии». Лицо лоцмана стало белым. В подобной ситуации очень важно не растеряться и сделать «маневр последнего момента». «Лево на борт, полный вперед». Десяти метров, остававшихся от носовой бульбы до причала, оказалось достаточно для этого маневра. Нос судна резко пошел влево, ВРШ сбавлено до нуля, и когда «Сувалкия» была почти параллельна причалу - «средний назад, полный назад», и при погашенной инерции мы плавно пристали к причалу надувными кранцами, с кормы и с носа взвились и полетели на причал выброски и за ними вслед – швартовые концы. Эффект получился, как в трюковом эпизоде боевика. Я хлопнул по плечу лоцмана: «Все в порядке». На нём по-прежнему не было лица. Но потихоньку он стал отходить, румянец возвращался на его юношеские щеки. «Вы представляете, капитан порта оставил меня за себя, и вдруг причал был бы разрушен... Я бы потерял работу». Мне хотелось сказать ему шутливо: «Учитесь, юноша», но вместо этого я успокоил его, сказав, что хорошо знаю своё судно и что в любой ситуации важно сделать правильный маневр, чтобы избежать аварии.

И ещё один «швартовочный эпизод». На этот раз в водах Аргентины. Транспортный рефрижератор, если не ошибаюсь, «Нарвский залив», шёл в Юго-Восточную часть Тихого океана, а по пути завернул в наш район, чтобы отдать «Ионаве» большую партию снабжения для следующего рейса. Кушневский Анатолий Николаевич, начальник промрайона, живущий со своим штабом на нашем судне, успокаивал меня: «Снимем, Пётр Демьянович, снабжение в любом случае». Ситуация складывалась не очень хорошая. ТР, как всегда, торопился. Капитан сказал, что ему выделено только несколько часов на швартовку с «Ионавой», а прогноз погоды обещал сильный шторм. Когда в середине дня ТР подошел на видимость, се-

верный ветер уже высвистывал 7 баллов. По всем руководствующим инструкциям, которыми капитаны были завалены по уши, швартовка в открытом море разрешалась при силе ветра до 5 баллов. Риск есть, но я решил, что сумею удержаться на кранцах у борта транспорта. Посоветовавшись с Анатолием Николаевичем (он сам – из капитанов), предложили капитану ТР делать швартовку. «На рвский залив» малым ходом работал почти носом на волну, удерживая ветер один румб (около 11°) с правого борта. Заняв походящую позицию, мы стали сближаться с ним. Четыре связки плавучих кранцев, по три штуки в каждой, были спущены вдоль борта и как-то успокаивающе действовали на меня. Наиболее важный момент при такой швартовке - удержаться на кранцах, пока крепятся швартовые. Если зазеваешься, не удержав свое судно параллельно корпусу ТРа, нос мог захватить ветер, и тогда промысловое судно уйдет влево, дайбог, не задев кормой ТР. Когда судно всем корпусом прижмётся к плавучим кранцам ТР (я это всегда чувствовал), на какой-то короткий момент между судами появится гравитационное притяжение, а в душе радость от того, что подошли удачно. Но тут начинается виртуозная работа. Почти каждую секунду с крыла мостика капитан даёт в рулевую рубку новую команду рулевому и вахтенному штурману, стоящему у машинного телеграфа, вернее у управления ВРШ (винт регулируемого шага). Мы хорошо привязались. С бака и палубы «Залива» подали достаточно комбинированных швартовых концов, и мой уставший от подачи команд язык получил передышку. А дальше ТР поменял курс, самым малым ходом держался чуть не по волне, но ветер в 2 румба был теперь с кормы с правого борта. Большой корпус транспорта прикрывал нас от волн и ветра. Выгрузка снабжения шла быстро. На помощь экипажу ТР было послано несколько наших матросов. Мы стояли болееменее спокойно. Положение ВРШ менялось часто, перекладка руля – тоже. На нашу палубу спускалась стропа с тралами, тросами, тоннами картошки, с коровьими и свиными тушами. За высоким бортом ТР мы не особенно чувствовали ветер, только штурман, периодически замерявший его, докладывал: «17 метров в секунду (8 баллов), 20 метров (9 баллов)».

Анатолий Николаевич Кушневский молча стоял у смотрового окна, и, видимо, внутри он репетовал мои команды. О нём я буду говорить чуть позже, но уже то, что все время швартовки (около 6 часов) он простоял на мостике, с тревогой наблюдая за усилением ветра, показало его прекрасную человеческую душу. Уже начинались сумерки, когда, закончив перегрузку, на борт вернулись наши матросы. Я не спрашивал у штурмана скорость ветра, сейчас это не имело значения. Имело значение только одно – как безопасно разойтись с транспортом. Обычная практика – транспорт выходит носом на ветер, а промсудно, отдав швартовые концы, уваливается, и суда благополучно расходятся. Но в нашем случае волна была такая большая, что оказаться обоим судам лагом к ней даже на короткий момент было бы очень опасно. Кранцы не помогли бы. Моё решение было таким: мы отдаём все концы, кроме одного – носового, транспорт разворачивается по волне, в этот момент отдаём последний швартов. ТР запускает ветер чуть на левый борт, его дрейф больше нашего, и он потихоньку под дрейфом удаляется от нас, идя почти по волне. Мы сделали этот маневр чисто и точно, так, как это было описано выше. А это было совсем не просто. И оказавшись независимым от транспорта, я вдруг заметил, как свистит с надрывом ветер. «Одиннадцать баллов», – сказал штурман. Я покинул крыло мостика и вошёл в рулевую рубку, замерзший, уставший, но радостный от состязания со стихией. Это была моя капитанская и всего экипажа победа. Анатолий Николаевич подошёл ко мне, двумя руками молча сжал мою руку. Капитан Кушневский понимал, как никто другой, какую сложную швартовую операцию мы сделали.

В третьем рейсе штаб промрайона с Кушневским был опять со мной, но уже на борту «Иосифа Лапушкина». Президент фирмы «Bajamar» Gillermo Jacob передал через сво-

его представителя в Пунта-Килья приятную для меня новость. По итогам работы советских судов за первые шесть месяцев я признан лучшим капитаном. Фирма хочет сделать мне подарок - телевизор. «Зачем он мне? Мы имеем на борту несколько телевизоров. Если уж «Bajamar» хочет наградить меня, пусть в таком случае сделает мне поездку на озеро Аргентино в Кардильерах». Звонок в Буэнос-Айрес, и «добро» получено. Я знал из рекламных брошюр, что озеро Аргентино с ледником – одно из чудес света. «Анатолий Николаевич, поедем?» - спросил я. «Никаких возражений, едем», - ответил Кушневский. Мы думали, что путешествие в 350 км будет на «лендровере». Но когда зашли на выгрузку в порт, действительность предвосхитила наши ожидания. Я написал об этой истории маленький рассказ на второй день после поездки, то есть 3 февраля 1990 года. Позже хорошая женщина Наталья Васильевна из Москвы подредактировала его, к сожалению, только небольшую часть, и здесь он публикуется в неизменённом виде.

«Лаго Аргентино»

Рауль захлопнул дверцу своего лимузина, и мы с Анатолием удобно расположились на заднем сидении в предчувствии удовольствия от неожиданно свалившегося на нас путешествия. Мимо нас пронососились маленькие аккуратные домики небольшого городка Пуэрто Санта Крус, одного из немногих поселений на Патагонском плато. На окраине городка у развилки дорог гордо стоящее здание бензозаправочной станции равнодушным взглядом проводило нашу машину и осталось в величавом одиночестве. Хорошо асфальтированная автострада вскоре вынесла нас к маленькому служебному домику и ангару местного аэропорта. Небольшое разочарование от аэропорта сменилось радостью при виде беленького самолётика, на котором нам предстояло совершить путешествие к знаменитому глейзеру на озере Аргентино. Из кабины вышел высокий симпатичный парень и представился пилотом. Сеньор Рауль добавил, что Серж является лучшим пилотом аэроклуба.

После огромных ИЛ-86, на которых приходилось летать последние годы, маленькие летательные аппараты, тесной стайкой окружавшие ангар, выглядели хрупкими бабочками. Тем более хотелось полетать на нём, это желание схоже с ощущением моряка, пересевшего посреди океана с огромного теплохода на утлую 9-метровую яхточку.

...Серж переговорил по радио с диспетчером, и вот уже наш самолёт с буквами LVAMG на правом крыле набрал высоту и с большим креном стал разворачиваться над бухтой.

Коричневая вода приливной волны (прилив поднимал с бара коричневые речные осадки) подкрасила устье реки Санта Крус под цвет окружающей патагонской земли. И только в километрах сорока от океана, там, где находится второй и последний городок на берегах этой реки Команданте Луис Педрабуена, вода резко изменила свой оттенок и весело засверкала бледно-изумрудным цветом. Втиснутая в узкие берега, река выглядела длинной зелёной змеёй, которая, извиваясь, ползла в сторону океана, и порой казалось, что мы летим не над рекой, а над извилистой дорогой, выкрашенной в зелёный цвет. На берегах 250-километровой реки мы насчитали всего 5 финок (усадеб), около которых, словно в оазисе, росли деревья, в основном пирамидальные тополя.

Патагонское плато – уникальный уголок планеты. Вытянутое с севера на юг, почти на 700 километров до Магелланова пролива, омываемое Атлантическим океаном на востоке и закрытое от Пасифика грядой Анд, плато представляет собой почти безжизненную полупустыню, лишенную лесов. Жёсткая трава и низкорослый кустарник – вся растительность этих мест. Сверху, с высоты несколько сот метров, эта земля похожа на испещрённое морщинами лицо старого индейца. Овраги и редкие впадины разнообразят скучный пейзаж вылизанной постоянными ветрами равнины.

Нам очень повезло – погода была солнечная, и мы во все глаза рассматривали Патагонскую землю, стремясь запомнить каждый изгиб реки, каждый овраг. Не полагаясь на память, без устали щёлкали фотоаппаратом.

Впереди на горизонте появилась гряда белёсых облаков с розовым оттенком. Такую картину можно часто наблюдать после захода солнца, когда его лучи подсвечивают расположенные выше тучи. Но сейчас был полдень, и нежно-розовый оттенок туч, похожий на цвет оперения фламинго, не вписывался в привычный для нас тон. «Los cordilleros de los Andes», — этими словами Серж поставил всё на свои места. Мы как зачарованные смотрели на заснеженные пики Анд, которые бесконечной цепью тянулись с юга на север. Собственно, слово «кордильерос» дословно и переводится «горная цепь».

С каждой минутой мы приближались к цели нашего путешествия и теперь, видя горы, пытались разыскать озеро, но, как и следовало ожидать, Серж первым показал рукой на узкую зеленоватую полоску у подножья гор и сказал: «Лаго» (озеро). Полоска становилась все шире и шире, и мы уже видим, как узкий хвост реки окунулся в озеро. Слева от этого места появились крыши домов маленького городка Калафатэ, на аэродром которого мы приземлялись. Заказанное пилотом такси, микроавтобус, стояло около деревянного домика. Только сейчас мы узнали, что до ледника нам предстоит ехать ещё 70 километров. Серж сказал, что с удовольствием показал бы ледник сверху, но сегодня в горах сильная турбулентность и лететь опасно.

Маленький, аккуратный, похожий на прибалтийские курорты город Калафатэ (4 тысячи жителей) кормится за счёт туристов, прибывающих сюда, чтобы взглянуть на чудо природы — единственный в мире ледник, к которому можно подъехать на такси или на велосипеде. По дороге мы видели много велосипедистов, направляющихся в сторону глейзера, так он именуется на дорожных указателях. Карлос, хозяин и водитель автобуса, пассажирами которого были только мы с Анатолием, узнав, откуда мы, сказал, что первый раз видит

советских туристов. Мы улыбнулись и признались, что мы не туристы, а моряки и что фирма, с которой сотрудничаем, устроила нам эту экскурсию.

Сразу за последним домиком асфальт перешел в щебёнку, хорошо укатанную, но достаточно пыльную изза обгоняемых и встречных машин. Дорога вынесла нас на берег озера. Слева потянулось предгорье. Картина, будто сошедшая с американских фильмов о диком Западе: безлесая коричневая равнина с табунами лошадей и стадами коров и горы вдали. А на обочинах дороги — масса ромашек («маргариток» — поправил Карлос). На берегу сверкающего чистейшей водой озера попадаются усадьбы. Посажанные около них пирамидальные тополя придают этим усадьбам вид украинских, ушедших в небытие хуторов.

Недалеко от дороги из-под земли вылез каменный «островок», словно скульптура, изваянная великаном. Высокие камни с изломами и нишами под определённым ракурсом смотрелись, как сказочная голова из «Руслана и Людмилы». Некоторые из них напоминали скульптуры с острова Пасхи. И всё это, наверняка, задерживало взгляд каждого побывавшего здесь, и, естественно, на камнях уже сверкали сделанные руками туристов надписи. Здесь успели побывать граждане Ушуаи, Мюнхена и других городов мира. «А может, и нам оставить на память: ЗДЕСЬ БЫЛИ ТОЛЯ И ПЕТЯ. Пусть не только в парижских туалетах будут надписи на русском языке». Мы весело посмеялись вместе с Карлосом и дружно решили, что если уж отмечаться, то лучше это сделать на вершине трехкилометрового пика по соседству с ледником.

Дорога повторяла изгибы берега, и вот уже озеро оказалось с левой стороны, и вскоре мы въехали в лес на склоне горы. Это был «чёртов лес», поскольку все деревья, вернее ветви деревьев, были настолько кручёные, что пройти по этому лесу может только нечистый. Тем не менее, шлагбаум на дороге остановил нас, и нам пришлось уплатить по полторы тысячи аустралей (2 USD) за въезд в нацио-

нальный парк Аргентины. Дорога стала веселее, растительность приобрела зелёный цвет, и вскоре нас окружил альпийский пейзаж. «Здесь маленькая Швейцария», - сказал шофёр. Теперь мы видели только горы, поросшие лесом, и временами из-за деревьев открывалось озеро. «Смотрите – льдины», – Анатолий первым заметил небольшой, высотой в несколько метров айсберг. На зелёном фоне озера льдина имела голубой оттенок, какой бывает только у чистого пресного льда. После каждого поворота дороги мы ждали неожиданного появления глейзера, и всякий раз, обманувшись в своих ожиданиях, снова пытались увидеть что-нибудь интересное среди деревьев. Вот на поляне разместилась группка молодежи, ещё дальше стоял автобус с надписью «Пуэрто Дэсеадо», промелькнул среди зарослей дом со стоящей рядом женщиной с ребёнком на руках. Дорога-серпантин требовала от водителя постоянного внимания, но чувствовалось, что Карлос знает на ней каждый камушек и поэтому так лихо ведет свой «лимузин», обгоняя легковые машины и автобусы.

Всё интересное в жизни появляется внезапно. Вдруг справа от пика, который был виден чуть ли не от Калафатэ, мы увидели туман. Туман лежал меж двух гор, и марево этого тумана уходило далеко и вверх к вершинам. Ещё минута и – грандиозное зрелище огромного ледяного массива, начало которого терялось в туманных горах, а нижняя кромка сползала в озеро Аргентино и серединой упиралась в мыс, делящий озеро в этой части на два рукава, открылось нам. Мощный пласт льда высотой 300 метров, двигаясь в год на один-два метра, создал озеро и реку Санта Крус. Кромка этого пласта вся испещрена вертикальными трещинами, которые образуют множество зубчатых башен. Подточенные водой, они периодически обрушиваются в озеро, вызывая грохот и волны. Нам посчастливилось уловить такой момент. Зрелище ледника настолько величественное, что первые минуты мы стояли, затаив дыхание, зачарованные этой сказочной картиной. На площадке для автомашин стояло несколько туристических автобусов. Группы людей находились ниже, на обзорных площадках-балконах, куда вели деревянные ступенчатые дорожки. Когда мы стали спускаться, почувствовали прохладное дуновение ледника. Воздух был необыкновенно чистым, и от разнотравья шёл сильный медовый запах.

Величина ледника обманчива для глаза, потому что привычное наше представление о снеге, о льде не может вообразить такого гиганта. Балконы для осмотра находились на довольно большой высоте и довольно далеко от кромки льда, поэтому искажалась реальная картина. Появившийся вдруг вертолёт, летящий над ледником, выглядел совсем маленькой точкой, но эта точка помогла нам оценить реальные габариты ледяного колосса. К сожалению, никакой справочной литературы у нас не было.

Мы провели у ледника совсем немного времени. Но каждая минута по своему значению равна как минимум одному дню. Величие природы, выражающееся в реликтовом леднике, останется в памяти на всю жизнь. От сознания, что ивидел всё это, невольно становишься сам богаче и чище. Нам нужно было в тот же день вернуться на судно, 350 километров до которого необходимо преодолевать на трёх видах транспорта: машине, самолёте, катере. Карлос перед отправлением в Калафатэ угостил нас традиционным аргентинским чаем-мате, который немного поднял наш тонус, а уже по пути мы втроём с аппетитом ели бутерброды, захваченные мною с судна.

Через пять минут по прибытии в Калафатэ, распрощавшись с Карлосом, мы взлетели и взяли курс на Санта Крус. Турбулентность воздуха была большой, поэтому автопилот не действовал. Приглядевшись, как Серж управляет самолетом, я попросил его дать мне попробовать (я сел на переднем сидении рядом с пилотом, а в самолёте, как известно, система управления дублированная). После десяти минут упражнений я вёл самолет до самого Санта Круса, по словам Сержа, довольно неплохо. Уже подле-

285

тая к аэродрому, Серж предложил мне совершить посадку, он же будет только подправлять, когда нужно. Конечно, при посадке я чувствовал твёрдую руку пилота в момент приземления, но снижение почти до земли и рулёжку по полосе осуществлял я сам. Радость на уровне молодого ягнёнка.

* * *

Судьбе было угодно, чтобы через 14 лет я снова оказался в Калафатэ и снова любовался величественной красотой ледника. Только теперь с придорожных скал исчезли отметки туристов: теперь земля — частная собственность. Предыдущий президент Аргентины Мэнэм (сейчас он прячется от суда в Чили) распродал Патагонию иностранцам, в основном соросам, рокфеллерам и другим лицам еврейской национальности. Вся земля, некогда принадлежавшая Аргентине, сейчас расчленена заборами из колючей проволоки. Как рассказал мне историк Андрушкевич из Буэнос-Айреса, еврейское сообщество скупило Патагонию, считая, что в случае атомной войны эти полубезжизненные земли не подвергнутся бомбёжке и здесь можно будет построить новый Израиль.

Кстати, однажды вечером на улице Калафатэ я заметил большую, человек 25, группу мужчин и женщин, выходящих из автобуса. Они не были похожи на труристов. Все мужчины в элегантных костюмах, при галстуках. Услышав, что гид (или агент) разговаривает с ними на английском, я приблизился к ним и с просил: «Where are you from?» («Откуда вы?») «Из Израиля», — ответила женщина с русским лицом. Я заговорил с ней по-русски. «Это группа израильских бизнесменов», — по-русски без акцента сказала женщина. Но, перехватив взгляд одного из мужчин, вдруг произнесла: «Ј do not understand Russian». («Я не понимаю по-русски».) Что-то испугало её. Я был крайне удивлён, и, видимо, это спровоцировало меня спросить у высокого, элегантно одетого пожилого мужчины: «Сколько палестинских детей убили израильские сол-

даты в последние годы?» (По радио мы слышали, что вчера еврейские геликоптерники застрели 7-летнюю палестинскую девочку.) Что здесь началось! Вся группа остановилась, окружив меня. «Их (палестинцев) нужно убивать в сотни раз больше!» — крикливым голосом ответил этот элегантный «профессор». «В тысячу раз! — кричал другой израильтянин невысокого роста. «Они (т.е. палестинцы) — звери! Их нужно уничтожить», — размахивая кулаком у моего лица, кричала одна из женщин. Потом она с пеной у рта (пожалуй, первый раз в жизни я наблюдал, как образуется в уголках губ и брызжет слюна) набросилась на меня: «Ты чеченец, ты террорист!»

Гина, моя жена, стоявшая поодаль, хотела уже искать полицию. А я стоял среди этой разбушевавшейся израильской толпы, улыбался и произносил: «Thank you, thank you!», потому что эти люди подтвердили истинное лицо сионизма. Спасибо, теперь я знаю, кто вы, сионисты.

* * *

Начальником флота в фирме «Bajamar» был Daniel Mori, капитан дальнего плавания, бывший преподаватель высшего мореходного училища Аргентины. Это был человек лет сорока, невысокого роста, очень жизнерадостный, прерасно говорил по-английски. Мы с ним быстро подружились, и эта дружба продолжается до сих пор. При стоянках в Буэнос-Айресе Даниэль часто приглашал меня в музеи, на концерты. Мы побывали с ним в знаменитом фольклорном театре «Casa Blanca», и я познакомился с истинным шедевром танцевального и песенного искусства Аргентины. Часто нас сопровождала Патрисия, невеста Даниэля, преподающая в мореходке английский язык. Иногда мои друзья, показывая вечерний Байрес (так местные жители называют свой город), включали тихо музыку аргентинского пианиста Ариэля Рамиреса, и всё становилось нереально сказочным.

Однажды Даниэль пришёл к нам на борт (мы стояли в сухом доке) и сказал: «Ректор мореходного учи-

лища приглашает тебя завтра посетить его заведение». Это был сюрприз, которого я не ожидал. Высшая мореходка является заведением закрытого типа, и я был вторым советским капитаном, удостоившимся такой чести. Первым был знаменитый Ванденко, капитан парусника «Товарищ», заходившего сюда двумя годами раньше. Ректор, пожилой мужчина, встретил меня в своём кабинете. После получасовой беседы он предложил осмотреть училище. Здесь готовят штурманов, механиков, радистов и администраторов для торгового флота Аргентины. Когда во дворе я увидел молодых девчат в курсантской форме и с удивлением приподнял брови, Даниэль рассмеялся: «Это будущие администраторы обслуживающего персонала для пассажирских судов, здесь учаться 12 девушек». В группе штурманов я прослушал лекцию по мореходной астрономии. Хорошо зная этот предмет, мне нетяжело было понимать изложение темы на испанском языке (выражения «испанский языек в Аргинтине не услышишь; здесь говорят «кастильянский (кастильский) язык» - castellano). Все курсанты носили морскую униформу наподобие нашей, и, может, поэтому я чувствовал себя очень свободно. После лекции преподаватель представил меня курсантам. Те, окружив нас, стали спрашивать, что обозначают значки на моём капитанском пиджаке. «Это - капитан дальнего плавания (capitano del ultramar), это – университетский, а это «За 15-лет безаварийного плавания».

В каждом кабинете (а мы посетили несколько) преподаватели показывали приборы, объясняли процесс занятий с курсантами, показывали учебные программы. Поначалу я был несколько смущён таким вниманием, но Даниэль успокоил, сказав, что сегодня я — гость необычный. После четырёх часов «изучения» мы снова зашли к ректору. «Ну как, понравилось вам наше училище?» — улыбаясь, спросил он. Я рассказал о моих впечатлениях, поблагодарил за чудесное приглашение. Ректор подписал

свою книгу-учебник по морской практике и подарил мне. Затем подошёл ко мне и прикрепил на моём пиджаке красивый значок. Каждый преподаватель училища носит такой значок. «Теперь вы — наш почётный профессор», — сказал ректор. (В испанском слово «profesor» обозначает — «преподаватель».) Я думаю, что Даниэль сказал ему раньше, что я имею печатные научные статьи (это правда, в журнале «Рыбное хозяйство» были опубликованы две) и собираю материалы для кандидатской диссертации (это тоже правда, был такой период в моей жизни). В Клайпеде на вопрос о необычном значке я, чуть хвастаясь, заявлял, что являюсь почётным профессором высшей мореходки Аргентины, сознательно не говоря, что в данном случае «профессор» значит только «преподаватель».

Ванденко Олега Павловича, знаменитого капитана знаменитого парусника «Товарищ», я никогда не встречал ранее. Я только читал о нём в журналах, где были фоторепортажи о «Товарище», о его победах на международных регатах. В курсантские годы мне не довелось проходить парусную практику. И всю свою жизнь я сожалел об этом. Я мечтал о парусах, наполненных ветром, я мечтал слышать тишину, не нарушенную работой главного двигателя. Книги о плавниях «Фрегат «Паллада» Гончарова, «Вокруг света на «Коршуне» Станюковича, «Морской волк» Дж. Лондона и многие другие сформировали у меня сказочно-несбыточную мечту о парусниках. Я знал, что мне никогда не доведётся идти под парусом, и это ещё больше разжигало фантазии о пассатах, о кливерах и трисселях, о парусах, повисших в штилевой зоне на судах Магеллана. Только пять лет назад мы с Гиной подняли наш первый парус на яхте «Pedroma», и сейчас, когда я пишу эти строки, за нашей кормой уже 6 тысяч миль, пройденных на «Педроме», лёгкие бризы и умеренные пассаты, жестокий катабатик (ветер, срывающийся с гор), разорвавший наши паруса у входа в Бильбао и у острова Ла-Пальма.

С Ванденко Олегом Павловичем мы встретились через 8 лет после первого пересечения наших курсов. В 1996 году

суда нашей фирмы «Калвария» и «Дзукия» стояли в английском порту Блайт. Я прилетел в Лондон, и мы с Гиной на её автомашине поехали в этот маленький умирающий порт. Несколько дней я провёл на судах и в офисе нашего партнёра «Джейти-сифудс». Возвращаясь в Лондон, мы решили заехать в Ньюкасл и взглянуть на порт, где в прошлом году наши суда принимали селёдку. Знакомые доки были пусты, только в отдалённом виднелись белые мачты какого-то парусника. По мере приблежения по очертаниям корпуса я узнавал знаменитый «Товарищ». Мы припарковали машину, подошли поближе и прочли на борту такое знакомое и дорогое слово - «Товарищ». На реях не было парусов, чувствовалось, что судно не выходило в море уже давно, хотя белый корпус был без ржавчины. Мы остановились у трапа. Я заглядывал на палубу, надеясь увидеть вахтенного матроса. Никого. Судно казалось вымершим. Мы поднялись по трапу и остановились, не решаясь идти дальше. Я с интересом осматривал такелаж и рангоут знаменитого парусника. Мы уже собрались пойти в сторону кормовой надстройки, как оттуда появился невысокого роста мужичок, одетый в мягкую куртку и спортивные брюки. На ногах – лёгкие шлёпанцы. Считая, что это вахтенный матрос, я поздоровался с ним и спросил: «Капитан на борту?» Мужичок тихим голосом, как бы стесняясь, сказал: «Я - капитан». - «Вы Ванденко?» - «Да.» Я сжал его руку так горячо, что он заулыбался. «А вахта где?» - «Я один на судне». Экипажу правительство «незалежніи» Украины не платило уже полгода, и все уехали домой.

Капитанская каюта была необычной. Интерьер прошлого столетия с обшивкой из красного дерева делал каюту очень богатой. Несколько моделей парусников, картины на переборках, фотографии в рамках и много цветов говорили о том, что хозяин каюты живёт здесь давно. Действительно, «Товарищ» для капитана Ванденко был домом всю его морскую жизнь, которую он начал здесь штурма-

ном. Это судно было постоено в Германии в 1933 году. Называлось оно «GORCH FOCK». В мае 1945-го фашисты затопили его в Штральзунде. Два годя спустя оно было поднято и передано Советскому Союзу и многие годы служило учебным судном; на нём прошли практику тысячи курсантов.

Аргентина =

Что «Товарищ» делает здесь с одним только капитаном на борту? Олег Павлович поведал нам грустную историю. Перед самым разгромом СССР судно с курсантами на борту зашло в Ньюкасл, окуда планировалось идти в Испанию. Местная благотворительная организация «CHARITY» попросила Ванденко взять на борт детей с физическими недостатками. В Англии это широко практикуется. Два крупных парусных судна «Lord Nelson» и «Tinacious» – мне посчастливилось побывать на них обоих – построены так, что могут брать даже людей с парализованными ногами. Морское путешествие помогает таким людям меньше чувствовать своё несчастье. Добрый человек Ванденко взял на борт несколько десятков английских детей и «свозил» их в Испанию. По возвращении в Ньюкасл судну требовался ремонт. «СНАRITY» собрала довольно большую сумму. Ремонт начался. Всё, казалось, шло хорошо. Но выявились новые дефекты главного двигателя и корпуса. Двигатель был разобран, а на запчасти и сборку денег не хватило. «Прозападенская» бендеровская Украина не очень-то волновалась из-за какого-то парусника и бросила его на «волю волн». Капитан порта Ньюкасл оказался благородным человеком и разрешил стоять бесплатно в одном из пустующих доков.

Оставшись без команды, покинувшей «тонущий» корабль, капитан по утрам запускал дизель-генератор, чтобы сохранить холод в провизионке, где хранилось немного продуктов. «Для будущего экипажа. Я надеюсь, приедут люди из Херсона». («Товарищ» приписан к Херсонской мореходке, начальником которой Ванденко был несколько лет, совмещая эту должность с капитанством.)

Мы долго беседовали с Олегом Павловичем. «Может, ты сделаешь фильм об этом для «Немецкой волны»? — спросил я Гину. — «Нет, они уже показывали подобную передачу, не согласятся».

На палубе около трапа на табуретке стояла кубышка с надписью «For the rerair of the ship» («Для ремонта судна»). — «Почти ежедневно приходят местные жители и что-то оставляют. Они помнят, как мы помогли детям». Конечно, помощь от визитёров копеечная, но тем не менее душевная солидарность помогает капитану легче переносить невзгоды. (Когда мы вернулись в Лондон, Гина перевела в фонд «Товарища» тысячу долларов.)

В конце нашей беседы с Ванденко я рассказал ему о Буэнос-Айресе, где в мореходном училище пересеклись наши с ним курсы. «Это было прекрасное время, — сказал Олег Павлович. — Только лиходеям на руку развал нашей страны».

... Через год Ванденко уехал в Херсон и пошёл плавать на судно «река-море», а «Товарищ» с капитаном Кащенко был переведён в порт Мидлсборо и служил мастерской, где изготавливали морские сувениры.

В 1999 году организация «Tall-ship Friends» («Друзья парусных судов») отбуксировало судно в немецкий порт Вильгельмхафен. Сумма за буксировку составила 140 тыс. долларов. Планировали, что военно-морское ведомство поможет отремонтировать «Товарищ» — «Gorch Fock», а за это оно будет работать 10 лет в Германии. Всё делалось к тому, чтобы поднять немецкий флаг на прославленном советском паруснике. Кажется, это уже случилось.

* * *

До конца моего второго рейса на «Ионаве» оставлось два месяца. Почти два года я был без отпуска, а здесь подвернулась оказия: экипаж «Салантая» улетал домой и капитан Иваненков согласился подмениться со мной. В декабре мы поменялись местами: Иваненков перешёл на «Ионаву», я — на «Салантай».

«Салантай» выгружался на транспорт в порту Пунта-Килья Санта-Крус). Подписав коносаменты на сданный груз, мы отошли от борта и стали на якорь в ожидании лоцмана. Ветер был свежий от веста, и, как всегда при этом ветре, на рейде разгулялась волна. Уже стемнело, когда лоцманский катер появился у нашего борта. Мы спустили лоцманский штормтрап, вахтенный штурман с матросом стояли на палубе, готовые принять лоцмана. Катер несколько раз пытался подойти к трапу, но крутая волна не позволяла сделать это. Даже подработка машиной, чтобы прикрыть правый борт от ветра, не давала эффекта из-за сильного течения. Связь с лоцманом мы держали на 6-м канале УКВ. После почти часовых манёвров лоцман сказал: «Капитан, подняться к вам на борт невозможно. Ты знаешь хорошо форватер, следуй в море без лоцмана». Что я с радостью и сделал.

У плавмаяка «Recalado Practicos» почти на траверзе Монтевидео мы взяли на борт аргентинского лоцмана и пошли по фарватеру, считая ограждающие буи то с левого борта, то с правого.

Летний декабрьский день был на удивление пасмурным. Серые облака закрыли всё небо. Наветренная часть их была чуть темнее, и из-за этого контраста небо не казалось закрашенным шаровой краской, как это бывает в море при мелком дождике.

С попутным приливным течением мы делали 12 узлов, что радовало штурманов (кто из них не любит хорошей скорости, не случайно в мореходке нас дразнили извозчиками) и, естественно, лоцмана. Он надеялся вечер провести с семьёй.

Далеко, милях в шести с правого борта, я увидел тёмную сигару смерча, спустившуюся с неожиданно образовавшейся грозовой тучи. «В декабре в заливе Ла-Плата иногда образуются небольшие торнадо. Для судна они не опасны», — произнёс лоцман. Легко сказать — не опасны. Когда в северной части пролива в течение получаса образовалось шесть смерчей разной конфигурации, некоторые из

них недалеко от нашего курса, экипажу была дана команда не выходить на открытую палубу. Я очень хотел и надеялся, что увижу это явление ближе. И вот по носу с правого борта, метрах в 15-ти, началось кипение воды. Мелкая-мелкая воронка диаметром 8-10 метров стала вдруг вращаться по часовом стрелке с ускорением, образуя по кромке водяную стенку. Постепенно эта стенка росла вверх и превратилась в конусообразный цилиндр. В это же время из тучи стала появляться точно такая же конусообразная труба, только зеркальная. Через несколько минут они соединились и превратились в чуть искривлённый цилиндр. Нога цилиндра на морской поверхности стояла как бы в невысоком сапоге из водяной пыли. Вода, гонимая магической силой, вращалась всё с большой скоростью, и в одно мгновение труба оказалась сделанной из водяных лент зеленоватого цвета, правильной спиралью поднимающейся до тучи. Приглядевшись внимательно (а мы были совсем рядом, и 10-метровый диаметр позволял чётко рассмотреть структуру этого торнадо), я увидел внутри этого смерча вторую трубу из таких же водяных лент, только чуть бледнее первых и закрученных в противоположную сторону, против часовой стрелки. Картина была настолько потрясающей, настолько необъяснимой, что трудно было поверить в слепую силу природы. Нет, это созданоне вслепую. Это создано великим мастеромхудожником. Наблюдая такие картины, невольно понимаешь, что вся наша технология, будь то в живописи или в скульптуре, в музыке или в танце, – это всего лишь слабая попытка копировать акты природы.

Как бы стремясь удивить чем-то ещё, внутри цилиндра белой стрелой пронеслась молния. Звук возмущённо закипевшей от сгустка энергии в миллионы вольт воды был громким и сердитым, а пар внутри спирали поднялся на несколько метров. Не будь на мостике лоцмана, я бы перевёл ручку машинного телеграфа на отметку «стоп», чтобы как можно дольше наблюдать это чудо. Но судно продолжало идти полным ходом, и смерч остался по корме.

Я опустил бинокль и вернулся в рулевую рубку. Было обеденное время, и буфетчица принесла лоцману еду — отбивную котлету, картошку, овощи, компот. Лоцман замахал руками: «Нет, нет, спасибо, я не буду есть. Нам, лоцманам, строго-настрого сказано: не употреблять пищу на советских судах». И он рассказал, что месяц назад на архангельском БМРТ (то ли «Копет-Даг», то ли «Амбарчик»)

Аргентина =

произошла трагедия.

Судно готовилось к выходу в море из Буэнос-Айреса после ремонта. Экипаж в спешке снабжался. На причале вместе с продуктами питания лежало и механическое снабжение. Шеф-повар, женщина, начав готовить еду, спохватилась, что на камбузе нет соли. Спустившись на причал, она стала искать её. Среди ящиков с овощами и мясом она заметила открытый бочонок с белым, как соль, порошком. Захватив оттуда в подол фартука пару пригоршней этой «соли», она вернулась на камбуз и посолила борщ и котлеты. Как всегда, перед раздачей пищи судовой врач (тоже женщина) сняла пробу. «Немножко странный привкус, — сказала она поварам. — Но ничего, есть можно».

Судно отошло от причала. Усталая команда обедала. Лоцману тоже принесли, и он съел немножко. Вскоре многие моряки стали чувствовать себя плохо. Это выглядело как массовое отравление. Капитан развернулся обратно в порт. Кажется, он из-за занятости не успел пообедать. У причала стояло несколько машин скорой помощи, которые отвезли в госпиталь 12 человек, из них трое умерло.

Шеф-повар взяла с причала не пищевую соль, а сульфитную кислоту, которую механики заказали для чистки охлаждающей системы дизелей от накипи...

Наша буфетчица принесла на мостик рыбные консервы, открыла их в присутствии лоцмана, и он съел немножко, как бы извиняясь.

...Rio de la Plata, может быть, иногда и выглядит серебряной, как это показалось Магеллану, но сегодня она ничуть не отличалась от серого Балтийского моря, и только несколько смерчей по корме напоминало, что мы нахо294 — Петр Рябко димся в экзотичных, далёких от Балтики местах. (Мне, правда, довелось увидеть однажды смерч и на Балтике.)

Я спустился в каюту и раскрыл справочник. Торнадо (лат. tonare — греметь) обычно образуется в умеренных широтах, где эффект вращения Земли наиболее сильный. Труба торнадо может быть в диаметре от нескольких метров до километра. В США и Австралии за год образуется до 150 торнадо.

Морское торнадо, так называемая «водосточная труба», не такое мощное, как на суше, и встречается чаще всего в тропических водах. Как раз эти «водосточные трубы» мы и наблюдали с борта «Салантая».

Через 15 лет после этого я снова оказался в водах Рио де ла Плата, только не на мостике крупнотоннажного судна, а в кокпите маленькой 9-метровой яхты. И в тот же самый «торнадный» месяц — декабрь. Фотографии смерчей, сделанные много-много лет назад, я показал нескольким аргентинским яхтсменам. Они пожимали плечами — нет, никогда, никогда не видели такого «чуда». Но одна аргентинка, Thais (мы встретились в яхт-клубе порта Colonia del Sacramento, Уругвай), рассказала, как в 1992 году в январе небольшой смерч «прошёлся» через стоянку яхт в реке San Juan (Уругвай) и легко забросил 4-метровую яхту на невысокое дерево. К счастью, владельцы яхты были на берегу и никто не пострадал.

* * *

«Салантай» был отшвартован к причалу судоремонтной верфи «Тапtanor» незадолго до католического рождества. Через несколько дней судно будет передано ремонтно-подменной команде и мы улетим в наш Мемель — то бишь Клайпеду. (Мемель — исконно прусский город, только после Октябрьской революции был отдан Литве и переименован в Клайпеду.)

Пришёл с неприятной новостью наш агент Николай Туроверов (он родился в Аргентине, родители – выходцы

ет меня в офис дать пояснение, почему мы вышли из порта Санта-Крус без лоцмана. В префектуре морской офицер не стал даже слушать меня, заявив, что за такое нарушение аргентинского закона я буду оштрафован на 10 тысяч долларов США. Ни больше, ни меньше. Я, возмущённый, вышел из кабинета, а Николай ещё долго сидел там, пытаясь урегулировать эту проблему. Префектура потребовала массу бумаг, как то выписки из судового, машинного, радиожурналов, объяснительные штурманов и мою. Всё это нужно было перевести на испанский язык.

Через день мы полтора часа ждали, пока нас принял офи-

из России). Морская префектура Буэнос-Айреса вызыва-

Аргентина =

цер. Он просмотрел бумаги. Моё объяснение насчёт лоцмана его явно не устраивало. «Вы должны уплатить штраф, капитан. И чем скорее, тем лучше для вас». Я опять стал доказывать, что лоцман не смог подняться на борт из-за плохой погоды. Офицер вдруг вспомнил, что все разговоры с лоцманом на 6-м канале УКВ записываются на магнитофон. «Мы проверим, — сказал он. — Если запись есть — хорошо, если нет — через 2 дня (это будет 23 декабря) 10 тысяч долларов должны быть здесь, иначе вы, капитан, будете в тюрьме, а судно арестовано».

Я возвращался на судно не в лучшем настроении. Николай, хороший парень, успокаивал меня, как мог.

На следующий день после обеда около борта раздался долгий гудок автомашины. Я выглянул в окно. На причале стоял улыбающийся Николай: «Всё в порядке, капитан! Магнитофонная запись нашлась!»



Глава XI. Огненная Земля

Заход в середине рейса в иностранный порт — это большая радость для моряков. Можно не только отдохнуть, купить что-то для семьи, но и выпить в охотку. Для моряка, проведшего несколько трезвых месяцев в море, — это не последнее дело. И, конечно, увидеть новый порт, новую землю — радость не только для романтиков, но и для любого матроса. В той или иной степени почти каждый из моряков — романтик.

У нас был выбор — порт Мадрин или порт Ушуая. Ушуая — самый южный город-порт мира на Огненной Земле. Побывать в таком необычном порту, ступить на Огненную Землю — мечта каждого капитана. Поэтому, ни на секунду не задумываясь, мы проложили курс на зюйд и на следующее утро любовались гористыми лесами полуострова Митре с правого борта и нельзя сказать, что любовались, скорее наблюдали с левого борта серые остроконечные горы острова Эстадос.

Природа обделила растительностью острова Мальвинские (Фолклендские) и Эстадос. Даже для Чарльза Дарвина это осталось загадкой: те же грунта, тот же климат, но остров Огненная Земля красиво зеленеет лесами, а его соседи к востоку и к югу вызывают нерадстные мысли о кораблекрушениях на этих серых мрачных скалах.

Магеллан не проходил этими водами. В ноябре 1520 года он попал в Тихий океан через негостеприимный пролив, теперь называемый его именем. Северному мысу у входа в пролив он дал название «Одиннадцать тысяч девственниц». Потом чиновники решили, что достаточно

Огненная Земля — 297 одной девственницы, и сейчас на картах стоит название: «Мыс Вирджин» (девственница).

Через 58 лет сэр Френсис Дрейк прошёл тем же лабиринтом. Только почти столетие спустя голландский купец Исаак Ле Мер решил добраться до Индии, минуя открытый Магелланом пролив, где покоилось уже много погибших кораблей. Да и испанцы не разрешали голландцам плавать в подконтрольных Испании водах. Два корабля под командованием капитана Виллема Схоутена прошли проливом, который ныне носит название Ле Мер. Спустившись в январе 1616 года на зюйд-вест, голландцы обогнули скалистый островок и повернули на норд-вест, в сторону желанной Индии. Этому острову Схоутен дал название «Горн» в честь своего родного города. И в недалёком будущем это слово «Горн», которое по-русски ассоциируется с огнём в кузнечном горне, станет символом человеческой выносливости. И кладбищем кораблей.

Практически регистрация кораблей, погибших и исчезнувших в этих водах, началась во второй половине XVIII века. Но первое известное истории судно, погибшее здесь в 1643 году, — голландское «Orangie Boom». Неизвестно, сколько жертв принесено мысу Горн за следующие столет. Наверняка много. Но в трагическом списке вторым стоит «Hermione» — 1741 год. Изданная Гидрографической Службой Аргентины специальная карта показывает места гибели у мыса Горн и на подходах к нему 149 судов. (До круглой цифры — 150 — нужно было только одно судно. И им чуть не стало наше — РМС «Ионава».) Не случайно английский писатель-моряк Феликс Рейзенберг в своей книге «Мыс Горн» шутит: «Медовый месяц у мыса Горн никогда не был популярен».

Как видно, не так просто было обогнуть мыс Горн. И поэтому моряки, побывавшие в этих неспокойных водах, с гордостью носили золотую серьгу в левом ухе как знак мужества. (Когда «Ионава» прошла проливом Дрейка, многие наши молодые моряки и даже 42-летний акустик в

первом же порту купили золотую серьгу, и доктор дырявил им уши, вставляя туда традиционный символ.)

Французский публицист Жорж Блон писал в своей книге: «Ни Колумб, ни Магеллан, ни Дрейк, ни Схоутен с Ле Мером, ни моряки погибших кораблей не пускались в это опасное плавание из любви к искусству, для одной лишь радости открытия нового. Чувство, заставлявшее их рисковать своей жизнью в этих суровых краях, было то же самое, что воодушевляло всех открывателей новых земель: желание обогатиться».

Пролив Ле Мер не спешил отпускать из своих вод наше судно; сизигийное встречное течение было необычно большим -4.5 узла. При попутном ветре из-за течения волна была крутой и высокой.

Лоцманский катер ждал нас у входа в канал Бигль («канал» здесь значит «пролив») около острова Пиктон. Два аргентинских лоцмана поднялись на борт. «Полный вперёд!» И мимо нас «поплыли» живописные берега. Канал Бигль назван в честь английского судна «Бигль», которое в 30-х годах XIX столетия исследовало воды Патагонии и Огненной Земли. Не секрет, что такие экспедиции, снаряжавшиеся Адмиралтейством Британии для картографических съёмок, в действительности преследовали не только научные цели, но и пролагали путь военному наступлению и торговой экспансии Англии.

Пример – Фолклендские (Мальвинские) острова. Этот архипелаг долгое время был необитаемым, пока правительство Аргентины не поселило там колонистов. Вскоре Англия направила военное судно «Клио» с приказом завладеть этими островами. Был поднят британский флаг и оставлен один англичанин, вроде губернатора, на которого были возложены заботы о флаге. В то время там жили 20 мужчин-аргентинцев и 3 женщины. Вскоре гаучосы (аргентинцы) восстали и убили двух англичан. (К тому времени туда был послан ещё один представитель Британской Империи.) Снова прибывает английский корабль и высаживает нового губернатора с солдатами морской пехоты.

Так что можно понять требования Аргентины вернуть ей Мальвинские (Фолклендские) острова. В войне между Англией и Аргентиной погибли сотни аргентинцев и англичан, но это дало возможность «железной леди» Маргарет Тэтчер снова победить на выборах и приватизировать Англию в угоду сионистских глобализаторов.

Спокойная, почти зеркальная вода узкого пролива только изредка покрывалась мелкой рябью от налетавшего с гор лёгкого ветра, и опять становилось тихо. Около острова Кабле проход очень узкий, и кустарники на берегу проносились мимо нас буквально в десятках метрах.

Лоцмана в более широких местах канала старались вести судно по аргентинским водам, то есть ближе к правому берегу. После острова Кабле мы шли в каких-то трёх-четырёх кабельтовых от обрывистого высокого мыса, где стометровые глубины подходят к самому берегу.

Вдруг заглох главный двигатель. Я дал команду рулевому: «Лево полборта», стараясь отойти на инерции подальше от берега. Позвонил из машинного отделения старший механик: «Нам нужно двадцать минут». — «Боцмана на бак!» — «Глубина?» — штурману. — «Сто десять метров». — «Отдать левый якорь, девять смычек в воду». Лоцмана спокойно взирали на наши действия, о чём-то разговаривая между собой. С бака раздался голос боцмана Джафарова: «Девять смычек в воде!»

Нас развернуло кормой к берегу, до которого было не более двух кабельтовых. «Надо же было случиться этому в самом неподходящем месте, близко от берега и на большой глубине. Хорошо хоть ветра нет», — подумал я. Взглянул на корму — берег, скалистый, с острыми зубьями коричнево-серого гранита, потихоньку приближался. Якорь не держал. Течение работало против нас. И, не дайбог, шквал! Ещё немного, и мы пополним список утонувших в этих краях судов до полного комплекта. Было 149, станет 150.

Только собрался дать команду боцману: «Отдать второй якорь!», как вдруг с бака раздался грохот якорь-цепи,

и через минуту голос боцмана: «Извините, это была ошибка, я отдал только 6 смычек. Сейчас точно 9». В моём капитанском лексиконе никогда не было матерных слов. Но внутри всё бурлило кипятком, который я готов был вылить на боцмана. «Кавалерист!» - только и произнёс я, вкладывая в это слово глубокий смысл, который понимает каждый моряк. До скал было не более ста метров, когда якорь забрал грунт.

И снова мы любовались берегами канала. Далеко впереди сверкнули под лучами неожиданно выглянувшего солнца заснеженные вершины гор, и радость от этой картины наполнила душу. Это были минуты того блаженства, того глубокого чувства, той неосознанной радости, которую мы испытывали, увидев необычную красоту природы. Почувствовать это в музее, глядя на изумительные полотна знаменитых живописцев, невозможно. Мы, люди – часть этой природы, и наш далеко не совершенный мозг легче воспринимает краски природы, чем живопись. Понять многие картины Рафаэля, Пикассо или Дали нам помогают пояснения справочников, образование. А красу природы мы видим и понимаем без университетского диплома.

Чарльз Дарвин сказал о племенах, живших на этих землях, как о наиболее примитивных людях Земли. Но кто знает, может, и эти примитивные люди порой любовались красотой заснеженных гор, красотой пурпурного заката.

К причалу мы подошли засветло, но серость вечера уже начала окутывать портовые строения и аккуратные маленькие разноцветные домики, раскинувшиеся на холмах. Швартовался я сам, без лоцманов. «Я хорошо знаю моё судно, - сказал я им, - и мне проще делать это». Было приятно услышать, как один из лоцманов сказал позже местному репортёру: «Капитан ошвартовался так аккуратно, что даже комара не раздавил бы, окажись тот между судном и причалом». Мне понравилось это выражение о комаре, и в дальнейшем при каждой швартовке я говорил штурманам об этом мелком насекомом, которого мы не должны давить.

Иван Петрович Лахин, помполит, один из немногих «комиссаров», о котором можно сказать - интеллигентный человек, составил списки увольняемых, и с утра большая часть экипажа «высыпала» в город. Был октябрь, весенний месяц в южном полушарии. Солнце светило вовсю, но было чуть прохладно. На улицах, чуть выше порта, лежал снег. Все автомашины на колёсах держали цепи, как у нас в Союзе. Зимы здесь суровые. Наши грузовики КрАЗы оказались самыми проходящими для Огненной Земли. Мы были горды, увидев их в Ушуае (тогда мы имели Родину, и у нас была гордость за нашу Страну).

Огненная Земля =

Солнце сияло, снег сверкал, мы шатались по городу, и кое-кто напевал:

> В Кейптаунском порту С пробоиной в борту Красотка «Мэри» заменяла такелаж. Но прежде, чем уйти В далёкие пути, На берег был отпущен экипаж.

Туристический сезон здесь начинается в декабре. Несколько десятков наших моряков бродило по пустынным улицам, заглядывая в каждый попавшийся по пути магазин. Хозяйка салона «Меха», элегантная красивая женщина, положила перед нами на прилавок несколько дорогих шкурок. «Сибирские соболи», – сказала она. Она показывала свой товар красиво, гладила шелковистый мех с такой нежностью, что невольно думалось: эта женщина любит ласку, эта женщина знает радость.

Бронюс Бикульчюс, старший помощник капитана, свою группу моряков повёл вверх по дороге, идущей к горе. С возвышенности открылся удивительный вид на город, на порт со стоящей у причала «Ионавой», на бухту. Моряки захватили с собой немного выпивки с закуской. Потом, чуть повеселев, пели песни и даже танцевали под ярким солнцем. Бронюс, вспоминая этот порт, сказал, что это был самый лучший заход для отдыха.

Бикульчюс был необычно интеллигентным человеком, очень добрый к людям. Я по-настоящему любил его и старался перенять у него то хорошее, чем богато наделила его природа. Вторым, подобный Бронюсу, человеком в моей жизни был Николай Петрович Северинчик. Они оба моложе меня, но у обоих я учился человечности.

Солнце сыграло с нами шутку. Вечером, вернувшись на судно, мы все почувствовали, что наши лица обгорели. Благодаря озоновой дыре, расположенной над Антарктидой, солнечная радиация здесь необычайно большая, о чём мы узнали от местных жителей: наше судно было единственным в порту, и к нам приходило много ушуайцев.

Директор фабрики, выпускавшей телевизоры и другую радиоаппаратуру из тайваньских компонентов, побывав на борту, пригласил меня посмотреть производство, а кое-кто из местных жителей приглашал моряков к себе домой. Молодые коммунисты подарили мне большой портрет своего земляка – аргентинца Че Гевары. В морском музее, расположенном в здании бывшей тюрьмы, я узнал необычную историю одного русского, как сказал гид, узника. Фактически это был еврей из Киева, приехавший в Аргентину в 1906 году. Многие евреи-террористы (их почему-то в советское время возвели в ранг революционеров), не сумевшие захватить власть в России в 1905 году (они сделали это 12-ю годами позже), эмигрировали в Аргентину. Знаток русской истории Игорь Николаевич Андрушкевич (из Буэнос-Айреса) рассказал, что сионисты когда-то собирались сделать «обетованную землю – Израиль» в устье реки Парана, в живописнейших местах к северо-западу от столицы. «In Argentina the words «Russion» and «Jew» were synonymous» (в Аргентине слова «русский» и «еврей» были синонимами), - пишет английский исследователь Bruce Chatwin в книге «In Patagonia».

Так вот, этот рыжий еврей из Киева, Simon Radowitzky, приехав в Буэнос-Айрес, продолжил свою террористическую деятельность. Видимо, террор заложен глубоко в со-

Огненная Земля — 303 знании еврейства. Религия, базирующаяся на чистом расизме, позволяет им убивать не-евреев как низшую расу. Радовицкий бросил бомбу в автомобиль, где сидели офицеры полиции. Полковник был убит, а его адъютант потерял ногу. Судья хотел приговорить убийцу к расстрелу, но потом изменил приговор и дал ему пожизненное заключение.

В угольном бункере парохода террориста вместе с другими узниками привезли в Ушуаю. Охранники избивали его безжалостно. Вице-губернатору города понравилось белое тело рыжего еврея, и он часто приходил к нему и совершал содомию: во время акта три стражника крепко держали жертву в удобной для совокупления позиции. Однажды Радовицкий бежал из тюрьмы; на одном из необитаемых островков, куда его высадил местный контрабандист, он чуть не умер с голода, но был спасён чилийской береговой охраной и снова водворён в одиночку. В 1930 году, после 12 лет отсидки, Радовицкого амнистировали и выдворили из Аргентины.

...Три дня пробежали незаметно, мы распрощались с нашими новыми друзьями и уже в сумерки отдали швартовы. До свидания, Огненная Земля! До свидания, Ушуая!



Глава XII. «Пасвалис» (работа в США)

Наватин перед самым отлётом в Кальяо (Перу), где судно ремонтировалось ремонтно-подменной командой. Капитан Дудкин подбирал экипаж на этот рейс, но Навагин, заместитель генерального директора «Литрыбпрома», снял его с судна, мотивируя это тем, что Дудкин два или три рейса не выполнял план. Я пытался отказаться от предложения: мол, получается, что я как будто подпиливаю стул. Но Навагин сказал: «Не пойдёте вы — пойдёт другой капитан, но не Дудкин». Пришлось согласиться.

Единственным моим знакомым в экипаже был пожилой матрос Четыркин Виктор Михайлович, который ещё в БОРФе делал со мной несколько рейсов. 76 человек на борту, из них 75— незнакомые мне людей с разными характерами, с разными привычками. Рейс намечался нетрудным— работа в роли плавбазы. Значит, многие устроились по блату.

«Блат» — это страшное слово, пришедшее в нашу советскую жизнь из еврейского сообщества, стало миной замедленного действия, разорвавшей все прекрасные человеческие идеи, взращённые десятилетиями.

Мы вышли из Кальяо 13 апреля 1989 года. Путь — в штат Орегон (США), где мы должны принимать хек от американских рыбаков. Делая прокладку на генеральной карте, я с удивлением заметил, что наш курс проходит совсем недалеко от островка Клиппертон, который крошечной точкой притаился на карте в координатах 10 градусов 18 минут северной широты и 109 градусов 13 минут западной долготы в 700 милях от побережья Мексики. Я

«Пасвалис» — 305 чуть подправил курс на пару градусов влево, и мы через

несколько дней подошли к этому таинственному острову на разумно близкое расстояние.

Крохотный остров-атолл получил своё название изза скалы, возвышающейся на 21 метр и очертаньем своим похожей на парус. Это был классический тип атолла, правильной подковой, как мне показалось вначале, вознесшийся из километровых глубин Тихого океана. На советских картах Клиппертон не показывался в масштабе, позволяющем рассмотреть его очертания. Только через много лет удалось найти его на электронной карте. Остров оказался чуть сплюснутым кольцом диаметром 2 мили без единого разрыва. Кольцо образовано из кораллов, миллионы лет возводивших этот остров на вершине потухшего вулкана. Ширина пояса, окружающего глубокую, до 90 м лагуну, — от 100 метров до 3 кабельтовых.

Редкие пальмы зеленели по всему острову, в одном месте скопление их казалось рощицей. Никакого строения не заметили, только вблизи скалы на SE части стояла высокая мачта. Возможно, на ней время от времени поднимается французский флаг в подтверждение того, что это заморская территория принадлежит Франции.

Недалеко от берега у NE части стоял на якоре белоснежный катер. Увидеть прогулочный катер за 700 миль от ближайшего порта было более чем удивительно. Ведь нужно очень много топлива. Элегантный катер выглядел так эффектно около заброшенного атолла, что хотелось написать приключенческий рассказ о попавшей сюда молодой паре и о пиратах, хранивших на осторове свои сокровища. Что я и сделал впоследствии.

Не так часто морякам удаётся увидеть такое чудо, как атолл. Маршруты морских путей проходят, как правило, подальше от безмаячных островков. За всю мою жизнь это было впервые, и не воспользоваться такой возможностью было бы просто грешно. Мы застопорили ход и на десять минут легли в дрейф. Многие члены экипажа поднялись на верхний мостик и шлюпочную палубу. День был пас-

мурный, да и приближающиеся сумерки стирали яркую зелень пальмовых деревьев и изумрудную воду лагуны. Но нетрудно было представить картину в ярких лучах солнца. Несколько моряков подошли ко мне и сказали, что впервые в их долгой морской жизни капитан приостанавливает судно, чтобы показать экипажу что-то необычное. Только первому помощнику капитана это почему-то не понравилось. На следующий день он спрашивал штурманов, на сколько миль мы отклонились от курса и сколько времени потеряли. Это выглядело как сбор данных для доноса, что впоследствии и подтвердилось.

В начале мая мы прибыли в район промысла: 43 градуса 10 минут северной широты и 124 градуса 45 минут западной долготы. Приняли на борт наблюдателя Willam Bohn и представительницу-переводчицу рыболовной фирмы Sarah Peyton. Наша работа заключалась в приёмке свежего хека от американских траулеров и выпуске готовой продукции. В основном мы обезглавливали и замораживали рыбу. Повреждённая её часть и головы шли на выпуск рыбной муки и жира.

На американском «клондайке» (приёмные операции) собралось 6 судов «Запрыбы» и столько же от «Дальрыбы». Работа была интересной и несложной. Погода была хорошей, ни одного дня мы не потеряли из-за шторма. Когда закреплённый за нами американский траулер поднимал трал, мы подходили к нему кормой на расстояние выброски. Куток с рыбой отсоединялся от трала и передавался через проводник к нам на слип. Обычно в кутке было 15–20 тонн хека. Рыбу высыпали в охлаждаемые бункера, куток с буем выбрасывался за борт. Американец подбирал его.

Через два дня на борт прибыли 4 офицера с катера береговой охраны. Проверка всего судна: трюмов, рыбцеха, машинного отделения, мостика, камбуза. Замечаний не было. Офицеры, прощаясь со мной, сказали, что из всех советских судов, проверенных ими, «Пасвалис» оказался самым чистым и аккуратным. Единственным

судно, на камбузе которого не было тараканов. (Были, паразиты, я-то знаю, но было их немного, да и время проверки было хорошим – перед обедом, а «кукарачи» обычно выползали из «расщелин» вечером.)

Самериканскими капитанами установились хорошие отношения. Я со сменным тралмастером побывал на одном из ловцов - «Miss Berdie». В течение четырёх часов мы наблюдали работу американцев. На траулере – только три человека: капитан, механик и тралмастер. Огромный трал размером больше БМРТовского ставят и выбирают так быстро, что мы были удивлены такой слаженной работой. Но эта напряжённая работа требовала время от времени разрядки. В один из вечеров, передав нам большой куток с рыбой, капитан и механик «Miss Berdie» пришли к нам в гости. Попарившись в судовой сауне, раскрасневшиеся и радостные, они уселись за столом в моей каюте в компании Сары и Билла. После первой рюмки (две литровых бутылки водки «Камчатка» американцы принесли с собой) завязался живой разговор. Пили эти молодые ребята без закуски, хотя стол был уставлен яствами. Около двух часов ночи они были в осоловелом состоянии, и наши матросы с трудом усадили их в шлюпку и переправили на траулер. Но утром траулер, как ни в чём не бывало, тянул свой трал и в назначенное время передал нам 20 тонн хека.

Сара, симпатичная молодая американка (её бабушка и дедушка родом из польского Львова), закончила курс русского языка в университете Сиэтла. Основная её профессия — актриса и помощник режиссёра в театре недалеко от Сан-Франциско. Летом на четыре месяца она устраивалась переводчицей в рыболовную фирму. Платили ей здесь неплохо — 100 долларов в день. Она надеялась, что рыбный промысел продлится несколько месяцев, и ей удастся подправить своё финансовое положение. После окончания университета Сара должна выплатить ссуду, которую она взяла из банка на учёбу (учёба в США платная, и молодым людям приходится работать после учёбы напряжённо; следу-

Как я уже сказал, Сара была очень симпатичной: нежное овальное лицо, полные губы, чёрные волосы и очень милая улыбка. Наверное, многие моряки помышляли о романе с ней. Но мы получили от наблюдателя много инструкций, среди которых был и документ, гласящий, что за попытку секса с американками советскому моряку грозило тюремное заключение. Под этим документом подписались все члены экипажа. Сара, понимая это, не баловала никого своим вниманием. Когда ей было скучно, она приходила ко мне: «Капитан, можно я посижу немного у тебя?» Мы пили чай, разговаривали, но она ни разу не открыла дверь моей спальни.

Когда у нашей молоденькой сиамской кошечки Аси началась первая в её жизни течка, на судне наступили кошмарные времена. Днём Ася, находясь среди работающего экипажа, чуть постанывала, но ночью она бродила по всем коридорам и так жалобно и громко требовала любви и секса, что не давала морякам спать. Сара взяла Асю в свою каюту. Но, к сожалению, природу нельзя победить, и наша кошечка, вырвавшись из каюты, продолжала душераздирающим криком требовать кота. Как долго будет длиться эта течка – никто не знал. На радиосовете капитанов я рассказал о нашей проблеме и попросил одолжить на несколько дней кота-производителя. Дальневосточный БМРТ «Писатель» откликнулся: «Имеем такового, он быстро обработает вашу девственницу». На следующий день, после приёмки очередного улова, мы подошли в район «Писателя». Старпом Гедминтас Владимир Игнатьевич ушёл на катере за котом. На шлюпочной палубе по левому борту собрались все моряки, свободные от вахт. Это было из ряда вон выходящее событие в морской жизни. И все с интересом ждали, как будут развиваться действия. Кое-кто прогнозировал: «Вот увидите, они сразу начнут заниматься любовью». Ктото предполагал, что сначала они должны сдружиться, как

люди. Но все были уверены, что наша страдалица сразу обрадуется коту: «Ещё бы, она так сильно нуждается в сексе, что нет сомнений, сразу поднимет хвост — мол, бери меня!» И много других сальных предположений звучало здесь. Несколько женщин, стоящих среди моряков, ушли. «Вот ко-

бели», - сказали они о мужиках.

Старпом ступил на палубу, держа в руках джутовый мешок с котом внутри. «Игнатович, открывай скорее», нетерпеливые мужики расступились, освобождая место для встречи. Кто-то из матросов поставил Асю на палубу, но продолжал придерживать её: не дай бог, убежит до начала представления. Бедная кошка не могла понять, почему её держат в таком непотребном месте среди толпы мужчин. Старпом положил мешок на палубу, слегка открыл его и выпустил оттуда кота, слегка придерживая его. Это был большой белый кот с серыми пятнами по бокам и на шее. После странного путешествия в мешке он испуганно смотрел на незнакомых людей, на незнакомое место, видимо, даже не замечая нашей красавицы-самки. Но зато Ася вырвалась из рук держащего её матроса, с агрессивным шипением подпрыгнула и с размаху ударила когтями гостя. Бедолага от боли и от испуга ринулся, куда глаза глядят, под сердитое шипение «невесты» и скрылся где-то на корме за бухтами тросов. Никто из экипажа не ожидал такого результата «помолвки». «Да-а-а, – разочаровано произнёс кто, - купили кота в мешке».

Кота в конце концов изловили и решили закрыть его вместе с Асей в механической кладовой. «Слюбятся», — говорили оптимисты. Чтобы любопытные не тревожили пару, дверь закрыли на замок, оставив в кладовой воду и пищу для свадебной ночи. Это была первая ночь за последнюю неделю, когда экипаж спал крепко: Ася не мешала.

Утром после завтрака группа моряков направилась к кладовой, оживлённо обсуждая, как, по их мнению, прошла ночь у новобрачных. Старпом приоткрыл дверь. У самого комингса (порога) со скорбной мордочкой сидела Ася, смотревшая на нас, словно вопрошая: «Зачем продержали

меня всю ночь взаперти? «Кот, как бедный родственник, сидел в самом дальнем углу на верхней полке, спрятавшись за ящиком. Только его голова выглядывала чуть испуганно. «Не было секса», — в один голос констатировали мужики. «Ей нужен кот сиамской породы, а не дальневосточный», — добавил кто-то. В тот же день опозорившегося «жениха» вернули домой. Позже в какой-то книге я вычитал: «Среди разумных существ, к которым относятся люди, обезьяны-приматы и дельфины, только самые продвинутые в интелекте — люди — могут заняться сексом через несколько минут после встречи». Выходит, животным нужно время.

Старпом Гедминтас, родившийся в Сибири, был молодым специалистом, ещё не совсем уверенным в себе. Он усиленно учился говорить по-литовски с 3-м и 4-м штурманами. Это было время, когда в Литве почти все «интеллигентные» кассирши в магазинах в одночасье перестали понимать русский язык, время, когда в литовской прессе русских стали называть «недоразвитыми Иванами». Поэтому Владимир Игнатьевич старался быстрее стать «настоящим» литовцем: литовская фамилия и смутное время обязывали.

БАТ — большой автономный траулер — был действительно большим судном. А большое судно требует большого ухода. Вскоре после приёмки от ремонтной команды стала появляеться ржавчина. Всю свою капитанскую жизнь я боролся с этим пороком — результатом нечестной работы подменных экипажей. Если судно ржавое — значит, старпом ленивый, а капитан, как правило, выпивоха. Гедминтас не был ленивым, но по своей молодости ещё не прошёл хорошей морской школы и поэтому смотрел равнодушно на рыжие пятна, потихоньку появляющиеся на палубе. В конце концов я сделал ему замечание. Стоящий неподалёку помполит вдруг амбициозно произнёс: «Ржавчина — не главное. Не утонем».

Горловины трюмов на верхней палубе были без комингсов, и при грузовых работах нужно было ставить леерное ограждение. «Мы никогда не ставили – и ничего», – опять помполиту не нравится нормальный порядок. Какое-то болезненное сопротивление хорошей морской практике.

Я помню, в детстве наша соседка Анисья Кокоска (кличка), несчастная вдова, потерявшая на войне мужа и оставшаяся с двумя детьми, не сумела подняться от горя. Зимой она вырывала из крыши солому на растопку, рубила оголённые стропила для печи. Хата была грязная, запущенная. Однажды моя сестра Наташа (ей было 14 лет) зашла к ним. Анисьи не было дома. Увидев заросший грязью стол, Наташа взяла ведро воды с тряпкой и выскоблила ножом, вычистила до белизны годами не мытый стол. Вошла хозяйка. Что тут началось! «Зачем ты вымыла стол, мне не нужен он чистый, мне хорошо и так жить». Мы с Наташей стояли перед разъярённой соседкой и не знали, что сказать...

Наш помполит напомнил мне Анисью, опустившуюся женщину.

Вскоре один из старых моряков зашёл ко мне и дал листок с описанием несчастных случаев на «Пасвалисе» за 8 лет. 9 случаев, два из которых — со смертельным исходом. Я собрал комсостав: «В этом рейсе несчастного случая не будет. Поэтому работайте, думайте о людях. Товарищ Заборский, — помполиту, — вы поняли?» Он аж желваками задвигал.

По какому-то полусекретному распоряжению секретарём партийной организации на судах избирался всегда первый помощник капитана. И наш Заборский всегда подчёркивал, что вся жизнь на судне должна строиться под руководством партийной организации. Может, из-за него, а может, и по другой причине атмосфера на судне была какая-то «с запашком».

Когда мы говорим о ком-то: «Душевный человек», то подразумеваем, что он — добрый, честный, порядочный. Не только человек, но и экипаж должен быть с душой. Это был первый рейс в моей капитанской практике, когда не чувствовалось душевности в экипаже. Вроде, все моряки нормальные люди, но в механизм как будто кто-то подсыпал песок, и подшипники задирались и скрипели.

Четыркин Виктор Михайлович, мой старый «однополчанин» по БОРФу, как-то сказал мне: «Не расстраивайтесь, Пётр Демьянович, здесь несколько человек во главе с комиссаром мутят воду. Отработаем рейс — и забудется всё». Но забыть этот рейс я не могу и сейчас. Это было в преддверии разгрома СССР, и на «Пасвалисе» происходила маленькая инсценировка большой беды, когда партийная верхушка и «пятая колонна» сионистов готовились предать советский народ.

Радистом на судне был 62-летний Эйленкриг Владлен Рувинович. Я знал его шапочно ещё по работе в Базе «Океанрыбфлот». Мы никогда не были на одном судне, никогда не здоровались за руку, но здесь, на «Пасвалисе», он почему-то считал меня чуть ли не другом и даже пытался называть «Петей».

По приходу на промысел утром начались радиосоветы капитанов. В 08.30 я заходил в радиорубку, садился в кресло, слушал суда, выступал в свою очередь, докладывая флагману о том, сколько принято и заморожено рыбы.

«Владлен Рувинович, какой-то запах в рубке нехороший», — сказал я радисту. Действительно, пахло очень невкусно. Через пару дней запах усилился до неприятного. «Видимо, где-то дохлая крыса разлагается. Скажите старпому, чтобы прислал матроса и вместе проверьте помещение. Ведь сюда уже невозможно входить». Тут Эйленкриг поднялся и с лицом обиженно-оскорблённым ответил мне: «Товарищ капитан, я — еврей, и я должен есть много чеснока. Я ем его в радиорубке. Поэтому и запах такой».

Стало ясно, что своим замечанием я обидел еврейскую традицию. «Всё-таки вы проверьте помещение. Трудно поверить, чтобы от чеснока пахло, как от падали».

Многие моряки смеялись, когда я рассказал об этом: «Нам тоже противно заходить в радиорубку».

Мне приходилось пару раз бывать в еврейских квартирах. Чесночный запах ощущался, но не так сильно, как в радиорубке. Конечно, чеснок обладает антисептическим

свойством. Может быть, из-за этого, будучи в пенсионном возрасте, радист ещё плавал. Хотя, конечно, не из-за чеснока. Просто еврейская мафия цепко держала радиослужбу флота в своих руках. Так же, как и первый отдел. В БОРФе начальником І отдела был 70-летний Гордин. И никто не выгонял его на пенсию. Чеснок чесноком — бог с ним и с этой еврейской традицией. Многие африканцы употребляют остро приправленную пищу и тоже имеют специфичный запах.

Вскоре вылезла наружу более опасная еврейская традиция. Между старшим механиком и вторым механиком возник конфликт. Атмосфера накалялась. Это начало сказываться на работе. Стармех принёс мне рапорт с жалобой на подчинённого. «Что сделал второй механик?» -«Он говорит обо мне плохо». - «Откуда ты знаешь?» -«Радист сказал». На следующий день я пригласил второго механика в каюту. «Стармех отзывается о моей работе плохо». - «Стармех тебе прямо так и сказал?» - «Нет, но радист говорит». Оказывается, вся причина конфликта крылась в том, что Эйленкриг, неясно из каких побуждений, умело сталкивал двух хороших специалистов, двух хороших людей лоб в лоб и делал их врагами. С радистом у меня разговор был очень коротким: «Прекратите заниматься склоками». Видимо, с этого момента, а может быть, с замечания о запахе я стал его врагом № 1. С кем бы поссорить меня? Вроде, никто из экипажа не подходил. Разве что первый помощник, которому Эйленкриг стал изредка, как бы случайно, подпевать: «Мой капитан игнорирует партийную организацию», то бишь её секретаря (всего-то на борту было шесть членов КПСС, включая меня и матроса Четыркина; радист был беспартийным). Мне стало понятно, почему атмосфера не только в радиорубке, но и в целом на судне стала тяжёлой «с запашком».

Многим известна история о мятеже на английском паруснике «Боунти». В русской прессе кое-кто из журналистов пытался преподнести эту историю как романтическую: пылкая любовь таитянок и английских мо-

ряков-мятежников, райская жизнь на затерянном острове — что ещё нужно?! На самом деле это самый печальный мятеж XVIII века, приведший к гибели многих люлей.

Капитан Блай, может, и был немного садист, любивший пороть моряков за дело и без дела, но мятежа на судне наверняка не было бы, если бы среди экипажа не оказался один гнусный человек. Вот выдержка из книги «Mutiny on the Bounty» (авторы Charles Nordhoff и James Norman Hall, 1932):

«Мы не имели казначея (артельщика или начпрода. – Прим. автора). Блай исполнял эту должность сам с помощью клерка Самуэла – самодовольного, с плотно сжатыми губами маленького человека с типичным еврейским выражением, который был, несомненно, капитанским доносчиком и шпионом среди экипажа. Его ненавидели все моряки, и было замечено: кто слишком явно показывал свою нелюбовь мистеру Самуэлу, тот имел неприятности с капитаном Блаем. Обязанностью мистера Самуэла была выдача продуктов поварам; каждый раз, когда открывали бочонок с солёным мясом, отборные куски откладывались для капитанской каюты, остатки, едва пригодные для употребления, отдавались в столовую команды без взвешивания. Самуэл выкрикивал: «Четыре фунта!» и делал отметку в своей тетради, хотя каждый видел, что там было не более трёх фунтов.

Моряки оценивают подлость собственной меркой, с крайним презрением, и нечестный офицер, ненавидимый подчинёнными, — явление в общем-то редкое на флоте. Они могут служить с грубым капитаном, но ничто не может привести к мятежу сильнее, чем подозрение, что капитан набивает свой карман из матросского содержания». (Приснабжении судна в рейс мистер Самуэл отправил часть судовых продуктов на дом капитану Блайю, о чём экипажу стало извсетно. — Π рим. автора)

Эйленкригу не удалось стать моим «советником», как Самуэлу на «Боунти», как Киссенджеру, Бжезинскому в

США, как Гайдару, Березовскому, Чубайсу, Яковлеву и иже сними в России. Ведь быть советником — это значит управлять президентом или капитаном. По крайней мере, на «Пасвалисе» Эйленкриг стал «советником» первого помощника капитана. Не знаю, что их сдружило. Заборский, может быть, и не еврей, но наклонности Иуды присущи были обоим.

Институт первых помощников капитана был введён в 1934 году после убийства Кирова. По сути, это были те же армейские комиссары, управляющие командирами войск во время гражданской войны. Американский публицист Дуглас Рид в книге «Спор о Сионе» объясняет идею создания этого института. Еврейская книга «Левит» приказывает: «Поставь наблюдателей над наблюдателями», т.е. шпионь. И роль политических комиссаров, первых помощников капитана, часто сводилась именно к этому. Гражданская война, унёсшая более 10 миллионов жизней русских людей, родила комиссаров. Виктор Топоров, маленький, но честный еврей из Ленинграда в своей книге «Двойное дно» пишет: «В изнурённой и обескровленной годами войны (российской) империи вспыхнули одновременно две революции: социальная и антиимпериалистическая... (Евреи) «оседлали» революцию социальную. Причём главную роль здесь сыграли не городские ассимилированные евреи, а недавние жители местечек (понимай - сапожники, часовщики, сборщики утильсырья), составившие не иссякающий на протяжении десятилетий источник кадров ЧК и института комиссаров... Евреи, вырядившись большевиками (рука об руку с латышами, поляками, закавказцами, но ни в одной нации это не носило столь массового характера), творили чудовищные зверства... А если человеку угодно ощущать себя российским евреем, то он, гордясь Левитаном и Пастернаком, не должен забывать и о Розе Землячке (Залкинд)... и помнить о том, каким кровавым чудовищем он (Лев Троцкий) был» (стр. 345, 346, 349).

Замечательный русский писатель А. Проханов в книге «Господин Гексоген» в коротком эпизоде показывает лицо комиссара. Один из героев романа генерал Копейко рубит саблей дорогую мебель в доме изгнанного олигарха-еврея (действие происходит в наши дни):

«Ненавижу жида! Я, казак, не забыл, как они Дон расказачивали! Это им, троцкистам проклятым, за тихий Дон, ... за святую Русь!

К нам в станицу комиссары нагрянули, курени оцепили, всех казаков на площадь согнали и стали стрелять. Мой дедка под пулями, с дырой в голове, прежде чем умереть, прокричал: «Отольётся вам, жиды, казачья кровь. Не сыны, так внуки отомстят, живыми зароют, а всё ваше золото, какое у православных награбили, в огне спалят». Ему из винта сердце прострелили, а комиссар, жидок, в галифе, сквозь пенсне поглядывал и папироску курил» (стр. 401). (В одном из документов, подписанном евреем Свердловым, говорится о планируемом уничтожении 4 миллионов казаков, цвета русской нации.)

И если был русский самородок Чапаев, то над ним был комиссар – еврей Фурман(ов), если был великий партизан Ковпак, то комиссаром был еврей Рудин, если появится талант Тарапуньки, то к нему всегда примажется еврей Штепсель. Такова диалектика. Известный российский историк Юрий Белов, по книгам которого наши правнуки будут изучать историю самого позорного периода России – нынешнего – пишет в статье о Троцком, что в гражданскую войну в Реввоенсоветах (читаем – Комиссариатах) войсковых формирований Красной Армии повсеместно сидели земляки Троцкого, т.е. евреи. Поэтому я не любил комиссаров – первых помощников капитана. Конечно, не все они были похожи на нашего Заборского. С глубоким уважением я вспоминаю Леонида Космакова (п/х «Новая Земля»), Петра Осипенко (СТМ «Бестужево»), Ивана Петровича Лахина (РТМС «Ионава»).

Официально первый помощник капитана - «помпа», как называли его моряки, - был ответственен за политико-

воспитательную работу. Практически эта работа сводилась к демонстрации старых, давно всеми просмотренных кинофильмов (у аппарата был «кинолебёдчик», из матросов, не помполит) и читке скучных, полученных с берега лекций. На эти нудные лекции моряки шли, как на каторгу, с трудом отсиживали в столовой положенное время, скрывая зевоту, а спроси через час кого-нибудь, о чём была лекция, - никто не вспомнит.

Дни складывались в недели, недели бежали быстро, как дни, и вот однажды на совете флагман объявил, что квота добычи хека в штате Орегон выбрана, промысел закрывается. Больше всех от этого известия расстроилась наша переводчица Сара. Придётся выплачивать долг банку из скромной зарплаты актрисы. Тепло распрощались с нашими трудягами-траулерами и - курс на порт Портленд (тихоокеанский; на атлантическом побережье США есть ещё один Портленд). Не знаю, о каком из них (может, об английском) поёт Окуджава в песне «Когда воротимся мы в Портланд», затененно романтизируя жизнь морских бандюг-пиратов. Я часто слушаю его песни – они мне нравятся своей мелодичностью, хотя сам Булат Окуджава был человеконенавистником. Он лизал грязную задницу алкаша Ельцина за то, что тот развалил страну. У входа в реку Колумбия, на левом берегу притаился небольшой порт Астория. Когда-то в 1811 году Astor John организовал здесь меховую компанию. Мех вырабатывался в основном из морских котиков. Так город-порт получил своё название. БАТ «Архимед», работающий вместе с нами, решил зайти на отдых в Асторию. Но как я мог отказаться от возможности пройти по реке Колумбия почти сто миль и увидеть природу этого края! Мы взяли лоцмана около Астории, и мимо нас поплыл левый берег, зеленеющий рощами и полями. Время от времени мы видели красивые коттеджи и виллы, изредка мелькали храмы разных сект и религий. Дима, американец русского происхождения (он работал переводчиком на одном из дальневосточных судов), стоял со мной на мостике и рассказывал о реке.

 $B\,1792\,$ году североамериканский исследователь Роберт Грен на судне «Колумбия» впервые зашёл в эту реку и дал ей название в честь своего корабля. На реке длинной в $2\,005\,$ км построено несколько электростанций, которые перекрыли путь к нерестилищам лосося.

Да и загрязнение от промышленных предприятий, особенно радиоактивное от атомных электростанций (впервые я увидел своими глазами строения – башни АЭС), сделало речную воду не очень пригодной для рыбы.

Порт Портленд — самый крупный город штата Орегон (около 500 тысяч населения) — раскинулся на берегах притока Колумбии Willamette-river. Как только парадный трап опустился на причал, к нам поднялась почти дюжина официальных лиц — иммиграционные офицеры, таможенники, врачи.

Бедная Сара, помогавшая мне, не могла найти места присесть и скромно стояла, еле успевая переводить вопросы «гостей». Это был мой первый (и последний, славабогу) заход в США. Наши паспорта власти забрали, выдав взамен карточки, где указано: мы можем находиться на территории США 72 часа, т.е. три дня. Ну что ж, три дня так называемого отдыха экипажа нужно провести разумно. Агент подсказал, что недалеко отсюда, в штате Вашингтон, находится небольшой аэродром, где Валерий Чкалов приземлялся после перелёта через Северный полюс. Мы разделили экипаж на две группы, заказали автобус. Я предложил своей группе с утра отправиться к монументу Чкалова, а затем – традиционный шопинг. Все с восторгом приняли это.

Скромный монумент, воздвигнутый на невысоком холме, откуда хорошо просматривался спортивный аэродром, вызвал у нас очень тёплое чувство гордости за нашу Родину.

По возвращении в город у нас было достаточно времени осмотреть «чайна-таун», походить по парку, увидеть там памятник североамериканцам, погибшим во Вьетнаме. Мы побывали в музее науки и техники, а затем поехали

за город в торговый центр-монстр, где моряки «отоварились». Улицы Портленда были практически без магазинов, вся торговля сосредоточена в центре. Это было непривычно и неприятно, напоминало сцены из книг научной фантастики, где люди полностью управляемы. Конечно, люди США будут (и есть уже) первыми жертвами, будут первыми ходить с чипами, показывающими координаты каждой персоны. Никаких революций, никаких отклонений от правил!

На предсумерочной улице мы увидели группу молодых людей, сидящих и лежащих в странных позах. Одна молодая девчушка раскинула стройные ноги, и моряки невольно уставились на беленькие мини-трусики. «Наркоманы», — сказала наша женщина-шофёр. «Демократия», — добавил я. Наша милая шофёрша на следующий день подъехала к судну на своей машине, пригласила меня покататься. Она жила без мужа.

В порту, кроме «Пасвалиса», находилось ещё несколько советских судов. На противоположном берегу неширокой реки стоял дальневосточный РТМС «Изумрудный». Вечером 28 июня на нём произошёл неприятный случай. 3-й помощник капитана вернулся из увольнения в каком-то странном состоянии: то ли принял наркотик, то ли просто чуточку помещался. Заступив на вечернюю вахту, он открыл ящик с пиротехникой, взял оттуда две дымшашки. Эти дымовые шашки используются как сигнал бедствия и дают густой оранжевый дым. Одну из них штурман бросил в машинное отделение, вторую задействовал в коридоре жилых кают. Члены экипажа пытались схватить полусумасшедшего штурмана, но тот стал угрожать пистолетом, как потом выяснилось - воздушным, купленным в городе. Затем разогнался и прыгнул за борт в воду. Мы увидели судно, охваченное оранжевым дымом; вскоре капитан «Изумрудного» попросил нас помочь поднять из воды штурмана. Мы быстро начали спуск катера, следя в бинокль за моряком, плывущим к берегу. Когда наша шлюпка была уже на воде, к беглецу подошёл полицейский катер и поднял его на борт. Рот моряка был окровавлен: прыгая в воду, он держал в зубах острый нож, тоже купленный в городе, и сильно порезал губы. Полиция отправила его в госпиталь.

На следующий день, придя в себя, штурман отказался вернуться на судно. Когда мы покидали порт, в местных газетах появилось сообщение о том, что американские власти пока разрешили ему быть в стране 30 суток. Что было с ним дальше — неизвестно. Может быть, он помогал торговать дешёвой электроникой бывшему одесскому еврею Мише, стоявшему каждый день около нашего борта и пытавшемуся продать что-нибудь.

После выхода из Портленда мы получили приказ следовать в юго-восточную часть Тихого океана. В традиционный район работы советского флота, облавливающего там ставриду.

Мы прощались с рекой Колумбия, с её красочными мирными берегами, и не верилось, что эта страна — мировой жандарм, безжалостно убивающий ежедневно тысячи людей. День был солнечным, движение судов по фарватеру не было интенсивным, и мы беседовали с лоцманом, коротая время. На прощанье я дал ему русский сувенир, он растроганно стал искать в карманах что-либо ответное. Не найдя ничего, он вынул из портфеля фирменную кепку с надписью «Columbia River Pilot» и подарил мне. Я очень долго гордился и немного хвастался этой кепкой; ни один клайпедский капитан не имел такого головного убора. И даже сейчас, много лет спустя, я иногда одеваю на голову эту синюю кепку с длинным козырьком, привлекая внимание американцев, случайно попадающихся в порту.

После двух месяцев спокойной, неутомительной работы мы шли на юг, признаться, без большого желания. Но что сделаешь?! Экипаж укомплектован для промыслового рейса, промвооружения на борту в достаточном количестве. Работа есть работа. Полный вперёд, курс SSW. На подходе к полуострову Калифорния судовой врач Норви-

лас Витаутас зашёл ко мне с неприятной новостью: у старшего механика Андрея Шаповалова сильный приступ почечно-каменной болезни. Нужна срочная госпитализация, иначе может быть летальный исход (врачи не любят употреблять слов «смерть»). После переговоров с берегом получили «добро» следовать в мексиканский порт Масатлан.

Мне всегда везло на новые порты. И хоть случай этот был не из приятных, чувство первооткрывателя при плавании в новых местах в сложных навигационных условиях доставляет глубокое профессиональное удовольствие. Мы не имели плана порта, и пришлось заходить на рейд по путевой карте, маневрируя между скалистыми островками. Сделать всё безопасно — в этом и заключается мастерство капитана.

После прибытия на борт агента мы с судовым врачом отвезли бедного Андрея Петровича на берег и положили в военный госпиталь, где, по заявлению агента, самые лучшие врачи. Медсестра установила около койки трёхлитровую банку с прозрачной жидкостью, ввела иглу в вену, капельница заработала, и Андрей Петрович стал госпитальным больным. Специалисты полтвердили диагноз судового врача и сказали, что будут выводить из почки большой камень. Мы с нашим врачом имели несколько часов свободного времени, и агент прокатил нас по живописным улицам Масатлана. Пальмовая аллея в центре, рыбный порт, где нам настойчиво предлагалось сходить на рыбалку и поймать мечрыбу, настоящие чернявые мексиканцы – всё это оставило самые приятные воспоминания. Под вечер мы навестили стармеха, убедились, что всё идёт хорошо, и вернулись на судно. Позже Рудницкий, и.о. начальника Тралфлота, журил меня: «Знаете, во сколько обошлась госпитализация и перелёт в Союз вашего старшего механика? Десять тысяч долларов!» Но жизнь хорошему человеку была спасена. Первый помощник капитана, оставаясь самим собой, не преминул спросить врача, что делал капитан на берегу.

По пути мы должны были выгрузиться на один из транспортных рефрижераторов. Место рандеву было назначено к западу от острова Кокос (5 градусов 32 минуты северной широты и 86 градусов 59 минут западной долготы). Принадлежащий Коста-Рике остров, покрытый полностью тропическим лесом, невольно вызывал в памяти смешную песенку из кинофильма «Бриллиантовая рука»: «Весь покрытый зеленью, абсолютно весь, остров Невезения в океане есть...» Мы обошли его вокруг, пытаясь увидеть какую-нибудь гавань. Но берег был неприступен. Только в двух местах можно сделать высадку из шлюпок на этот овальный, размером 3х4 мили клочок земли. Его можно смело назвать «Островом сокровищ», т.к. с ним связана одна необычная история.

В начале XIX столетия, как только латиноамериканские страны добились независимости от Испании, они сразу же стали вести войны между собой. Британская империя, потерявшая лакомый кусочек на этом континенте, успешно стравливала правительства. В какой-то период Перу воевало с Чили и терпело поражение. Чилийские войска подходили к столице Перу Лиме, и правительство спешно переправило национальный золотой запас на борт английского торгового судна «Mary Dyer», стоящего на рейде Кальяо. Англичане напоили перуанскую охрану, выбросили её за борт и с попутным ветром помчались на север. Бросившийся вдогонку (через день) перуанский военный корабль поймал англичанина около Панамы. Но сокровищ там уже не было. Разгневанные перуанцы убили 8 из 11 моряков «Mary Dyer», оставив заложниками капитана, старпома и юнгу-маятчика. Ночью капитан со старпомом умудрились убежать. Перепуганный мальчик признался, что золото было переправлено на какой-то небольшой остров. Когда перуанский корабль подошёл к Кокосу, юнга узнал остров, но он не знал места захоронения, т.к. не был на берегу. Перуанцы долго искали сокровища, но никаких следов не обнаружили.

Позже многие искатели лёгкой жизни пытались найти спрятанное богатство, но оно лежит до сих пор необнаруженным, если вообще оно было зарыто здесь. Много лет спустя Фёдор Конюхов рассказал мне эпизод из его приключенческой жизни.

В Панаме он взял на борт одного тайваньца (была такая договорённость — яхта «Формоза», на которой ходил Фёдор, строилась на Тайване). Подойдя к острову Кокос, тайванец признался, что у него только одна почка, а вторая функционирует не совсем хорошо. Фёдору стало ясно, что доставить до Полинезии такого члена экипажа живым он не сможет. А потом доказывай в суде, что ты его не убил. Ему удалось убедить китайца, что плавание с ограниченным количеством пресной воды будет опасным. Фёдор высадил «спутника» на остров Кокос, дождался, когда тот улетел на материк, и после этого продолжил свой «пионерский» рейс вокруг света. Фёдор подарил мне несколько своих книг, чем я очень горжусь, но среди них нет описания плавания на «Формозе».

Около Кокоса ночью мы заметили в воде массу гигантских кальмаров. Моряки быстро соорудили ловушку, и вот на палубе лежат несколько чёрных кальмаров метровой длины. Мы обрадовались — вдруг откроем новый район промысла. Кок быстро сварил одного. Мясо оказалось несъедобным, горьким. На наш запрос мы получили ответ специалистов с берега, что этот сорт непромысловый.

Выгрузились — и снова полный вперёд. Расстояние до района промысла измерялось многими тысячами миль. Меня уже начала тревожить мысль, что, прибыв на промысел, мы должны будем через две недели сниматься на подмену в Кальяо. Сожжём сотни тонн дорогого топлива и даже при хорошей рыбалке вряд ли покроем расходы. Вскоре мы стали слушать радиосоветы судов южной группы. Ничего утешительного. Обстановка слабая плюс частые шторма. Пересекли экватор. На 9-м градусе южной широты обнаружили группу мурманчан. 13 судов, в основном «полуботинки», т.е. полу-БАТы (укороченная версия нашего судна), ра-

ботали за 200-мильной перуанской зоной. Их флагман рассказал мне о работе. Уловы нестабильные, но всё же намного выше, чем у южной группы.

Я связался с нашим флагманом в ЮВТО. Он посоветовал не спешить идти к ним, где весь флот уже длительное время был в пролове. Сопоставив всё это, посоветовавшись со старпомом и старшим тралмастером, мы решили остановиться на севере. И вот тут началось. Заборский, узнав о таком решении, прибежал на мостик: «Почему мы остановились здесь?! Почему не идём на юг к нашему флоту?» Простой рыбацкий аргумент «от рыбы к рыбе не бегают» не возымел действия. «Там сейчас очень плохая обстановка. Мы потеряем время на переходы. А здесь худо-бедно суда имеют неплохие подъёмы. Да и наш флагман советует задержаться здесь. И «Литрыбпром» разрешил». Заборский с пеной у рта стал говорить: «Вы не работали в ЮВТО. Вы не знаете тот район. Мы должны следовать только туда». «Туда, где нет рыбы?» – парировал я. Действительно, я никогда не был в том районе, но я никогда не боялся новых мест. Я был опытным капитаном.

Первые два дня мы практически настраивали трал. Это была настройка не только трала, но и настройка мозгов. Заборский развернул среди команды такую агитацию, что я чувствовал себя в изоляции от экипажа, вернее комсостава. Только старший тралмастер Пасынок Александр Павлович, скромнейший и умный труженик, поддерживал меня. Технолог Ларин, близкий друг помполита, крутил носом: «Да мы на юге рыбой завалимся за две недели!»

Третий день был успешным. Мы взяли суточный план. И потихоньку из всех литовских судов-тихоокеанцев только мы стали давать на берег приличную суточную сводку, показывающую неплохую работу.

Но помполит был как в белой горячке. Он уже не видел реальности, не видел рыбы на палубе. Он видел только то, что вопреки его желанию мы остались работать на севере. Заборский собирает партийное собрание и пишет такое решение: «Обязать капитана коммуниста Рябко прекратить промысел на севере перуанской зоны и следовать в юго-восточную часть Тихого океана». Я не был, конечно, на этом собрании, но помнится, что только мой матрос Четыркин Виктор Михайлович не поддержал эту глупую резолюцию.

Пока помполит заседал на собрании, мы подняли очередной трал с 50 тоннами крупной ставриды. Заборский появился на мостике в момент радостного всеобщего оживления, которое всегда вызывает хороший улов. «Вот здесь постановление партийного собрания», - и он протянул мне лист бумаги. Я уже догадывался, о чём это постановление, и равнодушно сказал: «Положите на стол». На следующее утро вместе с суточной сводкой, хорошей сводкой, я отправил Навагину рдо: «Согласно решению партийного собрания - секретарь парторганизации тов. Заборский - сегодня заканчиваем промысел этом районе зпт следуем в ЮВТО». Наверху рдо я написал «Весьма срочная». Радиограмма ушла. Я знал, какой будет ответ. Не дожидаясь его, сделал запись в судовом журнале, аналогичную рдо, объявил экипажу, что по «приказу» партийной организации снимаемся на юг. Все моряки недоумённо приняли мою информацию: «Куда, зачем уходим от рыбы?» - «Закрепить всё по-походному, курс 210 градусов». И мы начали движение. Через два часа пришла гневная радиограмма Навагина: «Кто на судне капитан? Вы или Заборский? Немедленно прекратить переход на юг, продолжать работать на севере. Исполнение доложить».

«Пригласите на мостик первого помощника капитана», — сказал я вахтенному штурману. «Читайте, — я положил перед Заборским журнал входящих радиограмм. — Если хотите следовать на юг — поднимайте «Весёлого Роджера».

Мы отработали в этом районе 40 суток. Рыбалка была не такой хорошей, как хотелось бы. Многие мурманские суда заходили ночью в перуанскую зону и имели неплохие подъёмы. Но я никогда не шёл на неоправ-

326 ______ Петр Рябко

данный риск. Стать арестованным было так просто. Среднесуточный вылов у нас составил 38 тонн, в то время как у судов южной группы за этот период он был всего 17 тонн. Эти данные я получил в отделе добычи «Литрыбпрома». Общее выполнение рейса по двум районам составило: добыча -113.6%, заморозка -101.7%, выпуск товарной продукции -118% (это основной показатель; мы выпустили продукцию на 3 миллиона 38 тысяч рублей).

На разборе рейса Заборский и Эйленкриг пытались сказать, что капитан не слушал советов парторганизации. Но Василь Васильевич Михасько, ведущий разбор рейса, осадил их: «Судно сработало лучше, чем другие суда. Какие ещё претензии могут быть к капитану?»

Через два дня меня встретил начальник организационного отдела (отдел, занимающийся первыми помощниками): «От Заборского поступила жалоба. Мы хотим заслушать вас в нашем отделе». Я пришёл в этот отдел спокойно, с чуть шаловливым настроением. В комнате сидели 14 первых помошников капитана, главный капитан флота Бурачёнок и почему-то – ни к селу, ни к городу – беспартийный еврей Эйленкриг. Как Швондер из книги Булгакова «Собачье сердце», он был везде горазд. После первых слов начальника отдела я понял, что здесь хотят сделать аутодафе капитана Рябко. Я до сих пор горд тем, что мне была оказана такая честь впервые за всю историю флота. Заборский долго рассказывал, как Рябко игнорировал решения парторганизации. Затем Эйленкриг начал свою речь со слов: «Я знаю капитана Рябко чуть ли не с детства...» (Владлен Рувинович, опомнитесь, мы с вами знакомы по-настоящему всего-то шесть месяцев!) О чесноке он, правда, не сказал ни слова, но всё своё выступление посвятил философским изречениям о том, какую важную роль играет на судне партийная организация. Даже некий Белоусов, бывший когда-то помполитом на «Ионаве» стал жаловаться, что его заставляли ходить на подвахты вместо лекций.

Я сидел, слушал и улыбался, что, вероятно, вызывало недоумение у собравшихся: «Мы его судим, а он не боит-

ся». Единственным, кто огорчил меня, был Бурачёнок: «Мы рассмотрим, можно ли использовать Рябко на должности капитана». Можно, Леонид Филиппович, можно. Даже если он и не будет приносить взятки.

Моё выступление было коротким. «Товарищи первые помощники! — я обвёл рукой сидящих вокруг. — Скоро вы все будете безработными (лёгкий гул возмущения — это был сентябрь 1989 года). Я не принимаю ни одной претензии. Они абсолютно нелепы. В море мы должны работать, а не заниматься болтовнёй на собраниях. Если бы мы следовали желанию Заборского, наш рейс был бы убыточным. Но это было бы явное вредительство, а я, как капитан, доверенное лицо государства, никогда не пойду на это. Так что, пардон, я не виновен ни в чём, и ваш суд-сборище не признаю. До свидания». И я ушёл. Что говорили эти люди после — не знаю. В следующий рейс мы вышли без первого помощника. Я был первым, кто сделал такой шаг.

Через два года я увидел Заборского, и мне хотелось сказать ему: «Это вы, заборские и эйленкриги, развалили Союз!»



Глава XIII. «Клонлайк*»

«Ведь корабль, как он ни прочен, всего лишь эпиграмма на человеческую силу». И.А. Гончаров «Фрегат «Паллада»

Уувалкия» – старейший суператлантик, на котором **У**долгие годы трудился замечательный человек и капитан, кавалер ордена Ленина Ковалёв Борис Михайлович. Судно было построено в 1973 году в Штральзунде (ГДР) и имело строительный номер 2 (головным был калининградский «Прометей»). Только первых три судна этой серии имели более высокий навигационный мостик. Поэтому «Сувалкия» с такой надстройкой всегда немного отличалась. Мне казалось, что её мостик своей воздушностью напоминает боевую рубку какого-то старинного броненосца. Я принял это судно в 1990 году в Лас-Пальмасе, а в 1994 году в Питерхеде спустился с высокого капитанского мостика «Сувалкии», переименованной к тому времени в «Калварию», и передал её Козыреву Геннадию Егоровичу. Позади остались тридцать лет капитанской жизни, и мне было грустно расставаться с капитанством и с судном, на котором мне посчастливилось видеть много радостных дней и на котором я пережил самые тяжёлые и трагичные минуты. Четыре года работы на «Сувалкии» – это четыре года приключений.

* Клондайк — район в Канаде, где с 1896 по 1910 год была «золотая лихорадка».

«Клондайк» = 329

Первое – трагикомичное – случилось через несколько дней после приёмки судна от РПК (ремонтно-подменная команда) в Лас-Пальмасе. Мы стояли у ремонтного причала. Шла обкатка механизмов и экипажа, если можно так выразиться. Из 67 членов команды я знал только технолога Садовикова Андрея и двух матросов. К счастью, старшим помощником капитана был мой хороший друг Слава Лабекин. Остальных моряков нам со Славой предстояло узнать. Мы уже видели, что многие из них далеко не ангелы. Это был чёрный период, когда сионисты усиленно разрушали не только Союз, но и души людей. В Литве уже царил хаос. Первый секретарь ЦК компартии Литвы Бразаускае вступил в сговор с сионистом Яковлевым, секретарём ЦК КПСС по идеологии, и советская власть в Литве, по сути дела, уже была предана. Это был сигнал и для некоторых моряков, считавших, что вседозволенность, анархия – это и есть демократия. Пьянство в низах было каждый вечер, и с этим ничего нельзя было поделать. Утром 7 ноября вахтенный матрос заметил, что исчез один из четырёх оренбургских кранцев, которые были подвешены к планширю. Кто-то заранее подготовил эту операцию, приотдав скобу, ночью сбросил кранец на воду и продал испанцам. Это было характерно для советских судов – продавать что-либо из судового имущества: швартовые концы, бронзовые детали... Но надувной оренбургский кранец – такого ещё не было. Не столько я, сколько старпом был убит случившимся, ведь кранец стоит дорого, и бухгалтерия будет высчитывать из зарплаты материально ответственных лиц-боцмана и старпома. Первой моей мыслью было поехать в полицию. Но, на наше счастье, на борт пришёл агент Victor Gomez. «Не спешите с полицией, - сказал он, - полиция редко помогает советским морякам. Садись, старпом, на мой катер, пошли искать кранец». Через час моряки, стоящие на палубе, закричали: «Тянут кранец!» И вправду, катер буксировал наш кранец с надписью «Suvalkija» (все кранцы были промаркированы). Слава сидел рядом с агентом, и, кажется, вокруг

Клондайк – рыбацкий посёлок на восточном побережье Шотландии, где в прошлом вылавливалось много сельди.

его головы сиял нимб. Кранец был найден привязанным около причала судоверфи «Astican». Агент со старпомом спокойно отвязали его и вернули «беглеца» домой. Неприятный инцидент, казалось, был исчерпан. Но через два дня не борт пришли два испанца, и один из них, Antonio Lorenzo, сказал, что купил у кого-то из наших моряков кранец за 50 тысяч песет (500 USD) и хочет получить деньги обратно. За границей такой новый кранец стоит 10 тысяч USD. Я прочитал этому испанцу короткую нотацию о том, что эта сделка с его стороны есть большой криминал. Деньги он может получить, если опознает моряков, продавших кранец.

На короткое время в столовой была собрана вся команда, только в машинном отделении остался старший механик Шадеев. Испанец указал на матроса Пашу Туманова, скромнейшего парнишку, который даже не умел протестовать, как следует. Была проверена его каюта, но, как и следовало ожидать, ничего там не нашли, поскольку кража была не его рук делом. Испанец ушёл ни с чем. «Было темно, - сказал он, - я не запомнил лиц». На душе было тяжело, так как нам предстояло работать с этими двумя ворами, не зная, кто они. Не было времени заниматься расследованием, нужно было жить.

С Пашей Тумановым я познакомился потом поближе. Он жил со своей бабушкой на Кретингском шоссе. Был он на удивление чистым, неиспорченным парнем и все эти четыре года работал на «Сувалкии», а потом на других судах нашей компании. Иногда его бабушка приходила к нам в офис, и мы беседовали с ней о Паше.

В конце концов, мы вышли на промысел в Западную Сахару. Гидравлика траловых лебёдок не была отремонтирована. Групповой механик Шпаткаускас, который считался суперспециалистом по гидравлике, сказал, что работать лебёдки не будут, и улетел в Клайпеду. Ровно неделю, днём и ночью, мы пытались поставить трал. Иногда это удавалось. Труднее было выбрать его. Убедившись, что Шпаткаускас был прав, наши механики отпра-

«Клондайк» = вили сообщение Артамонову: «Сувалкия» не может работать в промысловом режиме».

Когда механики временно занимали высокий пост начальника базы, будь то Артамонов («Тралфлот») или Сенчило («Океанрыбфлот»), с ними было тяжело работать. Представьте себе старшего механика на капитанском мостике. Точно так же выглядели и они. Артамонов пытался обвинить нашего стармеха в неумении работать. Но вскоре получили радиограмму от мудрого Навагина. Александр Иванович писал: «Снимайтесь с промысла и следуйте в пролив Ла-Манш на приёмку сельди от французских рыбаков».

Весь экипаж вместе со мной и бедным стармехом дружно и облегчённо вздохнул. Знатоки (а среди моряков всегда найдутся один-два человека, знающих всё) заявили: «Это будет «золотой» рейс», т.е. с хорошим заработком.

Пока «Сувалкия» медленно, но упорно рассекает встречные волны сороковых широт, настало время рассказать о том, что предыдущий год судно уже не могло промышлять из-за той же гидравлики, которую Артамонов наивно надеялся вернуть к жизни. «Сувалкия» (капитан Н. Бурдюков) работала на обменных операциях, сначала возле США, затем у Северной Шотландии. Я уже упоминал этот термин «обменные операции» в другой главе. Вкратце напомню, что это такое. Когда в 1970-е годы по примеру Перу и Аргентины все страны мира, имеющие выход к морю, объявили в одночасье о введении 200-мильной экономической зоны, Советский Союз лишился своих традиционных районов промысла, богатых рыбой. Мы уже не могли рассматривать в бинокль небоскрёбы Нью-Йорка, когда в 5 милях от этого города наши траулеры ловили серебристого хека (наилучшие уловы были во впадине, куда попадали сточные воды города-монстра). Были закрыты Северное море, богатейший рыбный огород, и большая часть Северной Атлантики. Советские люди перестали получать к столу в достаточном количестве любимые селёдку и скумбрию. Чем мы могли закусывать, если исчезла солёная селёдка? По некоторым данным, в этот период русские люди даже пить стали меньше, что шло в разрез с планами всемирного сионистского правительства. Но сионизм здесь просто к слову (но взаправду). Русским (советским) сельдь нужна была больше, чем вылавливаемые нашими траулерами креветки и кальмары. Поэтому с англичанами, французами, норвежцами, североамериканцами была достигнута договорённость: мы им креветку, кальмаров и прочую «нечисть», а они нам за это – наши любимые сельдь, скумбрию и хека. И назвали эту договорённость обменными операциями. Для рыбаков этих заморских стран наступили «золотые» дни. Были увеличены квоты на вылов, так как появился сбыт. Советский Союз направлял в порты Шотландии свои плавбазы и траулеры-фабрики. Они принимали от шотландев рыбу и обрабатывали её, выпуская мороженую продукцию, пресервы, филе, рыбную муку и рыбий жир. В течение многих лет Советский Союз не был должником у шотландских рыбаков, так как, по выражению английских рыбопромышленников, наша страна была самым надёжным партнёром, самым надёжным плательщиком.

В Шотландии обменные операции официально назывались Klondyke. Слово это взято не из рассказов Джека Лондона о золотой лихорадке в канадском Клондайке. Почему суда называют клондайкерами, долго никто объяснить не мог, хотя в официальных документах графа «название судна» печаталась так: «пате of klondyker», а местные жители другого слова даже и не знали. У советских моряков это слово не прижилось, видимо, отпугивал намёк на золото, что было неприемлемо для нашей идеологии. Впервые на страницы клайпедской газеты вынесла слово «клондайкеры» замечательная журналистка-маринистка Аделе Жичкувене. Только несколько лет спустя мой друг, учитель из Лервика (он же полиглот № 1 Европы — знает более 30 языков) Дерек Хернинг объяснил мне происхождение этого слова.

Полтораста лет назад на побережье Северного моря был рыбацкий посёлок Klondyke. Когда шла сельдяная путина, местные рыбаки вылавливали огромное количество этой рыбы. Её было так много, что можно было черпать вёдрами. Сельдь засаливали в бочках. Сюда приходили корабли из Швеции, Дании и других стран. Они становились на якорь напротив Клондайка, и начинался обмен товаров на сельдь. Эти суда получили кличку «клондайкеры». А когда советские плавбазы пришли к шотландским берегам, кто-то вспомнил славную историю посёлка Клондайк.

При подходе к Ла-Машу один из моряков, бывших на «Сувалкии» в прошлом рейсе с капитаном Бордюковым, рассказал печальную историю, случившуюся с 3-м помощником капитана Горбачёвым.

При подъёме шлюпка, где он был командиром, отдалась на кормовых талях. Гак зацепил Горбачёва за подбородок и оторвал голову. Этот рассказ о страшной смерти молодого штурмана потряс меня. Несчастный случай произошёл из-за халатности боцмана. Впоследствии я познакомился с вдовой Горбачёва Аллой и её маленькой дочкой. В кают-компании мы повесили на переборке фотографию погибшего штурмана. После каждого рейса стали помогать Алле материально. За время стоянки в Клайпеде на борт пришли Алла с дочкой и отец Горбачёва. Мы сделали всё, что могли, чтобы сохранить память о нашем коллеге. Алла плакала в кают-компании под портретом мужа: «Самое страшное, что я не могу даже сходить на могилу».

Работа на клондайке (тогда мы ещё не знали этого слова) началась 5 декабря недалеко от маленького французского порта Фекам. Первую порцию сельди, 15 тонн, мы взяли на борт с надеждой, что завтра получим побольше. И точно: на следующий день французы дали нам уже 35 тонн. Не успели мы порадоваться хорошему началу, как вышел из строя один компрессор рефрижераторного отделения, и наши приёмные бункера оказались без охлаж-

«Клондайк» =

дения. Мы ограничили приём до 25 тонн, и сразу же из Парижа представитель фирмы «Франсов» заявил, что, если мы не будем принимать 30 тонн, французские рыбаки откажутся работать с нами. Конечно, работа на приёме рыбы намного спокойнее и легче, чем работа в промысловом режиме. Но и здесь хватало нервотрёпки.

14 декабря французский траулер при отходе от борта без предупреждения сбросил швартовый конец в воду, а наш вахтенный матрос не сумел вовремя подобрать его, и толстый капроновый канат попал на вращающийся гребной винт (было сильное приливное течение, и мы подрабатывали при отходе «француза»). Главный двигатель был остановлен. Вручную гребной вал проворачивался, но конец зацепился за что-то, и, естественно, без очистки его работать машиной нельзя. Прогноз погоды был нерадостный: через два дня в наш район подходил шторм. Спасательных советских буксиров, имеющих на борту водолазов, поблизости не было. Да и буксиры эти потихоньку ещё до захвата Союза стали исчезать. Всё случилось под вечер, но мы имели несколько часов светлого времени. Погода позволяла спустить шлюпку (ветер был норд-вестовый, 2-3 балла). Но увидеть с поверхности воды винт невозможно. Матрос Юра Быков, крепко сбитый парень невысокого роста, сказал: «Пётр Демьянович, разрешите мне нырнуть. что-нибудь увижу». «Да ты знаешь, какая температура воды – только плюс десять. Сразу замёрзнешь». – «Не замёрзну, я морж. Каждый год 14 декабря я купался в прорубе на Немане. И сегодня как раз четырнадцатое». - «А почему именно 14-го?» - «Мой день рождения». Он разделся до плавок, обвязался страховочным концом и под наблюдением старпома и других моряков сиганул со шлюпки в воду. Через несколько секунд вынырнул, глотнул воздуха и снова скрылся. Поднявшись на борт, Юра сказал, что швартовый конец идёт под насадку винта. На винте его не видно. Это уже была хорошая информация. Я поздравил Юру с днём рождения. Мы посмеялись, что он даже здесь, в Ла-Манше, у французского берега, встретил день рожде-

ния традиционно – искупавшись в холодной воде. Бутылку джина, которую я ему подарил, он распил с друзьями вечером. А назавтра старпом с утра на шлюпке стал ловить кошкой просматривавшийся через воду швартов. Удалось зацепить и обрезать 5 метров каната. «В случае чего меньше капрона будет на винту», – решил Слава. Мы оповестили французских рыбаков о случившемся и продолжали принимать рыбу, но уже не подрабатывали машиной при швартовке и отшвартовке траулеров. И постоянно следили за барометром, стрелка которого медленно, но неуклонно ползла вниз, предвещая приближающийся обещанный синоптиками циклон. Французы обещали помочь с аквалангом, и 16 декабря траулер «Snekkar» передал нам это снаряжение. Я знал о многих несчастных случаях на флоте, когда люди гибли даже в аквалангах. И хоть мне пришлось однажды послать добровольца очищать винт на СТМ «Оптуха» не в акваланге, а в противогазовой маске с длинной гофрированной трубой и всё обошлось благополучно, то сейчас мы имели на борту одного моториста, который на действительной службе был аквалангистом, и всётаки побаивались. Провели все надлежащие инструктажи, проверили снабжение, баллон с газом и спустили шлюпку к корме, закрепив её как можно ближе к подзору. Наш аквалангист долго собирался с духом и, наконец, прыгнул в воду. Но прыгнул так, что течением его сразу прибило под днище шлюпки. Видимо, это было опасно. Когда он выбрался из-под шлюпки, то был напуган и категорически отказался идти под воду опять. Снова нас выручил Юра Быков. Он имел когда-то небольшую практику с аквалангом. Скрепя сердце, я разрешил ему одеть на себя баллон и маску. Договорились, что страховочный линь старпом будет дёргать каждые 10-15 секунд, и в случае отсутствия ответа мы вытащим Юру на поверхность. Вся операция заняла 1,5 минуты. Канат попал между пяткой и рулевой насадкой. Юра обрезал его ножом довольно легко. Короткую часть каната он поднял на поверхность, а остальную, длинную, закреплённую на кормовом кнехте, матросы выбрали на палубу. Капитан, родившийся в рубашке, облегчённо вздохнул. Вместе с ним — весь экипаж. А ночью в такелаже начал посвистывать 7-бальный ветер, но нам он был уже не страшен.

* * *

Новый год мы встретили в Клайпеде, а 10 января вышли в рейс на обменные операции в Шотландию. Внешний рейд Аллапула был похож на старинную картину порта Рио-де-Жанейро с сотней стоящих на якорях кораблей. Почти такие же горы, те же десятки судов, только без рей и висящих на них парусов. День был пасмурный, чуть моросило, было довольно прохладно. От Рио нас отделяло 83 градуса широты, т.е. 5 тысяч миль. Мурманские, калининградские плавбазы и траулеры оккупировали все удобные для якорной стоянки места, и нам пришлось долго подбирать позицию. Якорь ушёл в воду, и через несколько минут, убедившись в том, что он хорошо держит, машине дали отбой. Плавание вдоль шотландского побережья и вход в бухту Annat Bay отняли много сил.

Я спустился в каюту, устало сел в кресло, по-павловски положив руки на стол. Начался новый этап моей жизни, самый печальный (у меня отняли Родину) и самый счастливый (я встретил Гину — мою большую любовь).

За первую неделю английская фирма J. Marr, к которой нас прикрепили, не поставила ни одной тонны рыбы. Работа началась, когда нас передали другой фирме — «Croan Seafoods». Её представитель Jesus Gomez прибыл на борт и заговорил со мной на странном русском языке, усыпанном украинизмами. Это было столь необычно, как и необычная судьба этого испанца — священника и дипломата.

Работа на обменных операциях — «клондайке» — строилась по простой, отработанной за 20 лет схеме. К стоящему на якоре клондайкеру швартовалось шотландское рыболовное судно с уловом 60—100 тонн свежей сельди или скумбрии. Рыба держалась в танках и практически всегда была более-менее свежей. Рыбонасосом, но чаще все-

го простым каплером наполняли приёмный бункер на нашей палубе, откуда матросы засыпали рыбу в стампу – металлическую бадью ёмкостью около одной тонны. Ёмкость стамп замерялась фирмой вместе с «Fishcontrol» таким образом, что при умелой засыпке всегда получалось на $5{\text -}10~\%~$ рыбы больше официального веса. Будем говорить откровенно: все эти фирмы-посредники просто воровали рыбу у рыбаков. Причём ставили условия капитанам и технологам клондайкеров: не будете делать много «экстры», откажемся от услуг вашего судна. Что и случилось однажды с «Калварией», где капитаном был прекрасный человек и специалист Геннадий Егорович Козырев. Англичане просто сказали: «Меняйте капитана, или мы не продлим лицензию этому судну». Не секрет, что за «экстру» капитаны и технологи получали от фирмы неплохую премию, но об этом умалчивалось.

Английские фирмы, с которыми мы работали -J. Marr, Croan Seafoods, Jaytee, Caley International -старались заарендовать как можно больше клондайкеров. И не всегда обеспечивали их рыбой. Никаких финансовых пенальти за простой судов они не несли. Единственная фирма – Caley International – старалась поставлять рыбу более-менее нормально. Коммерческий директор этой фирмы Adam Beales, молодой интеллигентный мужчина, оставил о себе самые тёплые воспоминания. Мы долго поддерживали дружеские тёплые, отношения с ним и с его семьёй. Позже, в 1995 году, Гина и Брайн (West London TV Productions) сняли документальный фильм для «Немецкой волны» о хорошем сотрудничестве между Западом и Востоком на примере работы наших судов («Дзукия», «Демьян Рябко», «Калвария») с фирмой Caley International. Adam позже сказал, что это единственный положительный фильм о бывших советских моряках. Западная пропаганда работает и сейчас против нас, русских, стараясь показать нас и пьяницами, и глупцами, которые не могут прожить без управления «викингов» из Израиля.

полуночи.

Обменные операции каждый год начинались обычно в конце августа в порту Лервик и заканчивались в марте на юго-западе Ирландии, у Кастл-таун-Бере. На рейд Лервика приходило до 50-60 судов типа суператлантик, БМРТ, плавбазы практически из всех портов «Севрыбы», «Запрыбы» и «Азчеррыбы». Только давай рыбу – ёмкостей более чем достаточно! В начале сезона капитан порта и руководство организовывали в большом зале «The Shetland hotel» неформальный приём капитанов и старших механиков клондайкеров. Выпивка, лёгкие закуски и беседы до

THE CHAIDMAN AND TRUSTEES PORT AND HARROUR OF LERWICK and the expension of the consense when all Naphain I Suxais ya - MM. to be seen on TODA ASSOCIATION OF A POSSINGER M. CONTRODUCT (STANIO CONT. 1991 105 040 er was entropy on a strong that a superior superior of the sup RINING CORPORAL MANAGEMENT 5.00 Jun to 7.00 Just

Капитаны-старожилы обменных операций встречались здесь, вспоминали прошлые рейсы, шторма, пили кто больше, кто меньше. Атмосфера была тёплой, но не от алкоголя (может быть, только чуть-чуть), а от душевного тепла. Закалённых капитанов впереди ждут нелёгкие дни и ночи с сильными ветрами, порой ураганной силы, с потерями якорей и риском оказаться на скалах. Смена направления ветра часто заставляла переходить из северного рей-

«Клондайк» да Лервика на южный и обратно. Большой скопление судов (в некоторые периоды – до 103) затрудняло выбрать хорошую якорную стоянку.

Это было время агонии Советского Союза. Руками мирового сионизма уничтожалась великая держава, а вместе с ней и флот. Новоиспечённые судовладельцы старались засунуть свои суда на «клондайк», где не нужно было тратить много дорогого топлива. Исчезли буксиры-спасатели, постоянно дежурившие здесь в советское время. Если тогда не случалось ни одной аварии с нашими судами, то, начиная с конца 1991 года, как по заказу, начали гибнуть корабли.

Первой ласточкой была трагическая гибель керченского РТМ «Картли». Судно закончило работу на «клондайке» и следовало домой. 18 декабря 1991 года оно находилось к западу от острова Islay (на северо-востоке от Северной Ирландии). Погода была почти нормальной в понятии старых мореходов – западный ветер до 7 баллов. Ничто не предвещало беды. В этом районе проходят за год сотни судов – больших и малых. И никогда не было подобного тому, что случилось с советским траулером.

Гигантская волна-убийца ударила «Картли» в правый борт. Алюминиево-магниевый металл надстройки не выдержал напора тысячетонной волны. Рулевая рубка была разрушена. Вахтенный штурман и ещё один член экипажа были убиты. Капитан, отдыхавший в койке, получил сильное повреждение ноги, его каюта была смята. Машинное отделение залило водой. Судно оказалось неуправляемым. Экипаж (48 человек) сняли вертолётами. Всего погибло 4 человека. Безжизненный траулер позже был выброшен на скалы.

В морской литературе ненормальные гигантские волны носят название волн-убийц. Природа их образования до сих пор не систематизирована, так как они могут образоваться от многих, часто различных по физической сути факторов. Но один фактор, главный, - это ветер. В описываемом случае над Северной Атлантикой стоял глубокий циклон, медленно двигавшийся в норд-остовом направлении. Волны над 2-3-километровыми глубинами в течение нескольких дней набирали скорость и силу. В Ирландском желобе - впадине до 3000 метров к норду от острова Ирландия - в декабре как раз и отмечаются самые высокие волны Атлантического океана. Беспрепятственно и стремительно, со скоростью до 40 узлов катясь на восток и увеличивая свою длину до 250-300 метров, они вдруг встречаются с резко поднимающимся шельфом с глубинами до 100 метров, а немного восточнее – и того менее. Скорость и длина волны почти мгновенно падают, но энергия не исчезает, как мы знаем из школьного учебника физики, а превращается в другую форму. Волна становится крутой, почти отвесной и порой достигает высоты в 30 метров (эффект цунами: в открытом океане корабли не ощущают волны, а у берега она обретает разрушительную силу). Если сюда добавить встречное приливо-отливное течение, то в этом месте или недалеко от него и может возникнуть волна-убийца. Нам довелось испытать удар такой волны к северу от Гебридских островов. 16 погнутых шпангоутов и 20 метров деформированной общивки на левой скуле РТМС «Калвария» – знак водяного «поцелуя».

* * *

Агонизировала страна, агонизировал флот. В Литве премьер-министр Казимира Прунскене (бывшая сотрудница КГБ) сказала: «Нам не нужен такой большой флот, достаточно нескольких малых траулеров на Балтике». И началась распродажа хороших судов на металлолом за границу. Генеральные директора «Литрыбпрома» -«Юры», а они менялись каждые полгода – продавали народное добро за бесценок, стараясь как можно больше положить в собственные карманы. Каждый спешил «сесть на поезд», по выражению хозяина фирмы «Ника», маленького чёрненького еврейчика, разъезжающего на дорогом «линкольне». Люди в одно мгновение изменились. Всё прекрасное и человеческое стало не модным. Низмен-

ные и порочные инстинкты восторжествовали. Если и в советское время некоторые капитаны злоупотребляли спиртным, то сейчас это стало обычной практикой. Мне достоверно известно, что в описываемых ниже трагических авариях и гибели судов в нескольких случаях капитаны были пьяны.

«Клондайк»

Список несчастных происшествий с судами на рейде порта Лервик можно начать с супертраулера «Тралмастер Могутов», который в августе 1992 года в штормовую погоду сдрейфовал на якоре к скалам, пропорол топливные танки, но был спасён другим судном, отбуксировавшим его в безопасное место. Дизельное топливо из танков загрязнило берега бухты Breiwick на южном рейде.

9 ноября 1993 года полученный после обеда прогноз погоды обещал усиление ветра до штормового от зюйда. Все суда, стоящие на южном рейде, стали сниматься с якоря - кто раньше, кто позже. Мы на «Калварии» вовремя, ещё до усиления ветра, перешли на северный рейди стали на два якоря в хорошем месте. Вечером ветер свистел с 10-бальной силой, и мы услышали по УКВ, что латвийский БМРТ «Луноход» выбросило на скалы у маяка Брессей. Мы с тревогой ловили короткие сообщения о ходе спасательной операции. Вертолётами экипаж был спасён, а один моряк вплавь благополучно добрадся до берега. Как потом говорили, при съёмке с якоря остановился главный двигатель. А ветер к тому моменту был уже штормовой. Нужны были считанные минуты, чтобы оказаться на скалах.

Через три дня после случившегося мы ушли в порт Малаг (норд-вестовая Шотландия). И уже там, стоя в хорошо закрытой бухте, получили печальное известие: РТМС «Бородинское поле» Калининградской промразведки 17 ноября в 22.30 в 10-бальный шторм сел на скалистую банку у мыса Unicorn Rock. Экипаж сняли вертолёты и спасательное судно «Soldian» из Лервика.

Я пишу эти строки и смотрю в выпуски газеты «The Shetland Times», сохранившиеся в моём архиве. В день гибели «Бородинского поля» на рейде Лервика находилось 92 клондайкера. Не каждое из этих судов стало на якорь в хорошо защищённом месте, такого скопления судов здесь никогда не было. «Плохая экономическая ситуация в бывшем СССР заставляет судовладельцев даже за мизерную плату посылать суда на клондайк, дабы не быть совсем без работы», - сказал генеральный менеджер порта Mr. Allan Wishart. А в это время пьяный Ельцин старался отплясывать «Комаринскую». Агония самой глупой страны с предателями-президентами продолжалась (и продолжается).

1994 год увеличил трагическую коллекцию. В июне загорелась плавбаза «Черноморская слава». Весь экипаж в количестве 100 человек был эвакуирован на другие суда, пока шла борьба с огнём.

В августе подобное случилось с клайпедским РТМ «Седа», где загорелось машинное отделение. Снова неутомимый шотландский катер-спасатель «Soldian» снимал экипаж.

9 октября БМРТ «Смольный» в хорошую тихую погоду умудрился сесть на грунт на банке Niva Baa (северный рейд). Через 12 часов с повреждённым днищем он сошёл с мели и ремонтировался в доке судоремонтной верфи «Malakoff».

Как эта русская фамилия «Малахов» появилась в далёком северном Лервике, никто из офисных работников не смог мне объяснить. Но, как всегда, помог мой друг Дерек Хёрнинг, настоящий энциклопедист. Без ссылок на источники эта история выглядит так.

В 1854 году некто Лауренс Гудлад (Laurence Goodlad) построил в Лервике небольшую верфь и нарёк её «Malakoff» в честь бастиона «Малахов курган». Шла крымская война 1853-56 гг. По своей молодости Гудлад не мог быть активным участником Севастопольского сражения; ему в ту пору исполнилось только 18 лет. Он жил с матерью и старшей сестрой в Лервике и был владельцем верфи в течение 50 лет. В возрасте 72 лет он умер, но не оставил объяснения того, какая же в действительности была связь с «Малаховым кур«Клондайк» ганом», побудившим его назвать свою фирму чисто русским словом.

Калининградская плавбаза «Пионерск», первая из своей серии, построенной в братской Польше, работала на «клондайке» много рейсов. 31 октября 1994 года она стояла на якоре на южном рейде. Погода была рабочей, да и прогноз обещал нормальный ветер. Но поздно вечером ветер вдруг задул до 8-9 баллов, в порывах до 10. (Описание из газеты «The Shetland Times» от 4 ноября 1994 г.) Сняться быстро с якоря не удалось, так как якорная цепь оказалась запутанной. Это сыграло, по-видимому, роковую роль. Двигаться вперёд мешал якорь, а ветер и волны толкали судно всё ближе и ближе к берегу. В час ночи «Пионерск» ударился о скалу. Агония гибнущего корабля всегда напоминает агонию смертельно раненого человека. Всё тело содрогалось от накатывающихся волн. То, что недавно было прославленной плавбазой с 31-летним стажем, становилось разваливающейся на две части металлической ёмкостью с тёмными окнами жилых кают. Весь экипаж эвакуировался на спасатель «Soldian» и одновременно снимался вертолётом. Из морской статистики известно, что в 90 случаях из 100 причиной гибели судов был человеческий фактор, т.е. капитан (его помощник, реже – механик) допускал непоправимую ошибку. И чувство вины за гибель судна, за гибель людей часто заставляло капитана оставаться на мостике тонущего корабля, и он принимал смерть как покаяние.

На «Пионерске» никто не погиб, к счастью. Погибла только маленькая часть Родины.

Годом раньше такая же судьба чуть не постигла клайпедскую плавбазу «Рыбацкая слава», где капитаном был прекрасной души человек Альгирдас Парочка. Снимались с якоря в свежую погоду. Неожиданно налетевший шквал бросил судно близко к берегу. Плавбаза пропорола днище об подводную скалу, в море вылилось много топлива, судно чудом избежало гибели. Альгирдас Парочка больше не поднимался на капитанский мостик, он занимал пост заместителя генерального директора рыбного предприятия «Юра» (бывшего «Литрыбпрома») и даже три месяца исполнял обязанности директора. До него и после него директора распродавали прекрасный рыболовный флот Литвы за бесценок, а Парочку, пожалуй, единственного честного человека на этой должности, сделали козлом отпущения. И сердце его не выдержало унижения и обиды.

Плавбаза «Рыбацкая слава», переименованная позже в «Гиренас», долго ремонтировалась в Ньюкасле, а годом позже стояла на якоре в бухте Кастл-таун-Бере (зюйд-вестовая часть Ирландии) в ожидании рыбы. С новым капитаном «Гиренаса» Ляпонисом Иозасом мы часто общались. Судно было зафрахтовано еврейской фирмой из Нью-Йорка (представитель в Клайпеде — Рудницкий Семён Михайлович). Не получив в течение месяца ни одной тонны рыбы, капитан Ляпонис сказал мне позже: «Похоже, что американцы просто отмывают этим судном грязные деньги»...

* * *

Самолёт в Абердине задержался, и я прилетел в Лервик уже под вечер 6 ноября 1994 года. Сосед по самолёту подвёз меня на своей машине до причала. Ожидая катера с «Дзукии», я стоял у пирса Виктория, смотрел на редких прохожих, на серые знакомые строения. Было ещё светло, но шотландская прохлада уже проникала под мой лёгкий плащ.

Двое мужчин и женщина в зелёной куртке шли по мостовой в мою сторону. Вдруг один из них крикнул: «Пётр!» и бросился ко мне. Мы обнялись. Это был мой друг Дерек. Я взглянул на женщину: она стояла, смотрела на нас с Дереком и так тепло и радостно улыбалась, что наступающие сумерки, казалось, осветились от её улыбки. Она была очень красивой. Видимо, наша с Дереком радость передалась ей. Я неосознанно почувствовал, что эта женщина очень добрая. Потом Гина сказала: «Я смотрела, как вы обнялись, и так сильно хотела, чтобы этот большой муж-

Этобыла группа Лондонского телевидения, снимавшая документальный фильм о гибели «Пионерска» и о русских клондайкерах. Гина, журналистка, и Брайн, кинооператор, когда-то делали фильм о судах ГДР в Аллапуле, а сейчас судьба снова свела их с моряками, на этот раз с русскими. Но никто из капитанов не хотел, вернее, боялись, разрешить делать съёмки на борту своего судна.

Не так давно английская журналистка Madeleine Bunting поместила в лондонской газете «The Guardian» довольно грязную, если не сказать гнусную, статью о русских моряках. И хотя о «Калварии» она написала позитивно, эту молодую симпатичную женщину за статью можно назвать только одним русским словом: стерва. Русские капитаны знали цену западной «демократической» прессе и старались держаться подальше от неё.

«У нас возникла большая проблема», — сказал Дерек. Он был официальным переводчиком. «Этой проблемы уже нет, — ответил я, — завтра приходите на «Калварию». Наши новые друзья были несказанно рады. «Тем более, — добавил я, — завтра большой праздник — День Октябрьской революции». (Впоследствии Гина призналась, что эти слова были очень важны для неё — она поняла, что я не принял капитализм, а остался советским. Сама она родилась в ГДР, там же окончила институт, аналог нашего ВГИКа.)

Гина и Брайн, чувствовалось, остались очень довольны посещением «Кальварии». Они снимали камбуз и рыбный цех, каюты и мостик. Взяли интервью у капитана. Потом Геннадий Егорович Козырев пригласил гостей в каюту, где был накрыт хлебосольный, в русских традициях стол. Я подарил Гине янтарное ожерелье. Когда застёгивал его, Гина обняла меня и поцеловала. Это был, казалось, естественный жест благодарности, но вместе с тем я почувствовал, как наши сердца забились. Судьбе было угодно, чтобы этот холодный, неуютный Лервик с его дождями и штормовыми ветрами дал нам самую великую в нашей жизни любовь, которую мы с Гиной бе-

режно держим в ладонях, стремясь не пролить ни одной капли нашего счастья.

На следующий день шлюпка с БМРТ «Друскининкай» подошла к причалу. Был отлив, кромка причала была высоко, и поэтому рыбмастер Тарасенко попросил стоящего на берегу местного жителя принять его рюкзак. Местный житель помог, а когда рыбмастер поднялся к нему, попросил показать, что в рюкзаке. Это был таможенник. В рюкзаке было 15 блоков сигарет, которые Тарасенко собирался продать в Лервике. Контрабанда. Грешили наши моряки этим. Всю эту сцену засняло Лондонское телевидение: Гина и Брайн случайно были на причале и получили прекрасные кадры для своего фильма. Это просто находка - снять живого контрабандиста. Когда я узнал об этом, то попросил Гину не включать этот эпизод в фильм. Она пообещала, что не включит. Я, по правде, в это не поверил. Но она сдержала слово.

А Тарасенко пришлось выкупать из-под ареста и тюрьмы за полторы тысячи долларов, которые я уплатил в тот же день в таможне (вначале просили три тысячи...).

Через несколько лет мы с Гиной снова были в Лервике. Остановились в доме наших друзей Anna и Bert Anderson. На следующий день мы пошли в порт, нашли место, где впервые встретились, и забили в деревянную сваю в углу пирса Виктория два больших гвоздя. А через два года наш друг Дерек забил в ту же сваю ещё два гвоздя. Он женился на красивой русской женщине Нине из Казани.

* * *

«A woman died and 17 others narrowly escaped death on Monday evening when the boat they were returning to their klondyker in struck rocks in the dark and overturned of Bressay.

Ludmila Savinova (35), wife of captain Konstantin Savinov, was in the ship's lifeboat with 17 fellow

crewmembers from the Estonian klondyker Vagula when the accident happened». «Женщина умерла и 17 других случайно избежали смерти в понедельник вечером (7.11.1994—Прим. автора), когда шлюпка, на которой они возвращались на свой клондайкер, села на скалы в темноте к норду от Брессея и опрокинулась.

Людмила Савинова (35 лет), жена капитана Константина Савинова, была на спасательной шлюпке вместе с 17 членами экипажа эстонского клондайкера «Вагула», когда произошёл этот несчастный случай» (из газеты «The Shetland Times», 11.11.1994).

«Калвария» стояла чуть поодаль от маленького островка Holm of Beosetter, и мы с мостика видели оранжевый корпус шлюпки, но даже не предполагали о случившейся трагедии.

Сумерки сгущались, и вскоре мы увидели вертолёт, снимающий людей. На дежурном канале УКВ никто не слышал тревоги. Позже мы узнали, что черноморский ППР «Герои Эльтигена» сообщил капитану порта об этом. Судовые шлюпки клондайкеров почти ежедневно ходили к причалу, если позволяла погода. 7 ноября ветер был слабый, поставок рыбы не было, и многие моряки были на берегу. Возвращались шлюпки обычно к вечеру в светлое время. В 1994 году День Октябрьской революции для большинства моряков оставался ещё большим праздником. А в праздник не грешно выпить.

Шлюпкой «Вагулы» управлял третий штурман. Как он умудрился посадить шлюпку на скалу — пожалуй, не стоит анализировать. Позже Владимир Кулик, агент компании «Caley Inretnational», с которой работала «Вагула», сказал мне, что моряки на шлюпке были сильно выпившими. Когда шлюпка опрокинулась, большинство мужчин успело выпрыгнуть на берег. Внутри остались трое моряков и жена капитана. Они были там примерно 15 минут. Воздушная подушка позволяла дышать. Но сердце молодой женщины не выдержало, и когда «пленников» освободили, она была мертва. Муж её, прибыв в госпиталь,

был в таком шоковом состоянии, что готов был убить себя. Шесть полицейских с большим трудом скрутили его, связали руки и поместили в камеру. Это его спасло.

* * *

«ФМ ПБ «С Дарюс» ЛУГБ НР 58 ЦК 15 14 1040 РТМС «Калвария» КМД =

Согласно устного указания др Парочка прошу сопроводить порт Аллапул = 1/06 кмд Данько»

«ФМ РТМС «Калвария» /ЛЫГХ НР 42 WR 30 14/01 1125 др Парочка ЛГПРФ «Юра» Клайпеда =

14 января $11.00~{\rm GMT}$ вышли из порта Аллапул, следуем на помощь аварийной плавбазе «Дарюс» тчк Подход через $12~{\rm yacob}=35/28~{\rm кмд}$ Рябко»

Главный двигатель «Дарюса» был отремонтирован в Клайпеде кое-как, по-быстрому. Северное море пересекли почти нормально, но на переходе к Оркнейским островам судно имело только малый ход. Впоследствии кое-кто пытался обвинить капитана Василия Ивановича Данько в том, что, имея плохой прогноз (с норда двигался циклон со штормовыми ветрами), он принял неверное решение: разумнее было бы переждать в открытом море подальше от островов.

«Дарюс» находился в широте 59 градусов 30 минут N и долготе 3 градуса 15 минут W. Радиосвязь с ним была постоянно открытая.

К вечеру ветер усилился до 9 баллов от норд-веста, мы практически не продвигались вперёд, и было решено дождаться смены ветра в бухте Nord-Sound Te. Через сутки ветер ослаб, мы подошли в район «Дарюса». И были крайне удивлены, увидев, что плавбазу буксирует мощный спасатель «Lloyd Smith-121» под голландским флагом. Данько объяснил, что судовладелец разрешил буксировку до Аллапула. Буксирные суда компании «Lloyd Smith» находятся в разных областях мирового океана. Назвать их

спасателями не поворачивается язык. Это буксиры-грабители, буксиры-охотники за жертвами моря, буксиры-пираты. История спасения «Дарюса» подтверждает это.

17 января утром ветер был западный, 35 м/сек. Всё море в белой пелене от летящих брызг. Мы удерживаемся в одной миле по корме «Дарюса». Волны высотой 12-15 метров, и приходится быть постоянно начеку, сбавлять и увеличивать обороты машины (фактически манипулируя разворотом лопастей гребного винта). Иногда нос судна опускался так низко, что, казалось приближающаяся волна накроет его, и судно зароется в океан и уйдёт под воду. Бурлящий гребень, несущий тонны энергии, приближался, шумя и угрожая, но нос вдруг слегка приподнимался, и палуба бака оказывалась выше грозной вершины. На какой-то момент время останавливалось, наше движение замирало, наступало противоборство машины и природы, вода гневно проносилась вдоль бортов, захлёстывая палубу через шпигаты, проходили длинные секунды, и судно снова становилось управляемым. «Ну и дура!» - говорил иногда рулевой Николай Леонтьев, адресуя этот эпитет наиболее высокой волне, так называемому «девятому валу». Я замечал в течение всей моей морской жизни, что в это неуважительное, казалось бы, слово «дура» моряки вкладывали глубокий смысл – уважение к силе волны и торжество победы над ней.

...Обед в кают-компании подходил к концу. Наша милая буфетчица Лайма внимательно следила за кушающими офицерами, стараясь вовремя заказать на камбузе второе блюдо. Я, не спеша, ел свою котлету с картофельным пюре, когда вдруг удар небывалой силы потряс всё судно. Даже в кают-компании все почувствовали, как мы остановились, словно натолкнувшись на бетонную стену. Лайма испуганно смотрела на меня, да и другие офицеры тревожным взглядом вопрошали: всё ли в порядке? Я продолжал спокойно доедать мою котлету, зная, что, произойди чтонибудь плохое, вахтенный штурман немедленно объявил бы по радиотрансляции: «Капитану просьба подняться на

мостик». Удар чудовищной волны, которую с полным основанием можно назвать волной-убийцей, пришёлся на левую скулу. Через час, подобрав удачный момент, мы со старпомом проскочили на бак. Внутри шкиперской по левому борту мы насчитали 16 деформированных шпангоутов (из толстой бульбовой стали), прогнутых внутрь на 20 см и по высоте 2 метра. Можно представить силу удара. Видимо, подобная волна стала причиной гибели РТМ «Картли». Позже, рассматривая вмятину снаружи, я подумал: «Скажи мне кто-нибудь, что это от волны, я бы ответил: «Капитан, не заливай, швартонулся где-то неудачно!»

Примерно в то же время, когда волна «поцеловала» «Калварию», лопнул буксирный трос, соединяющий «Дарюса» с «Lloyd Smith-121». Буксирное судно стало маневрировать, чтобы подать новый трос, но затем легло в дрейф, и его капитан заявил, что оборвавшийся ранее трос намотался на правый винт и он не может оказать помощь «Дарюсу» в дальнейшей буксировке в Аллапул. Мы приблизились к «Lloyd Smith». В бинокль пытались увидеть трос, идущий под корпус. Троса не было, как и не было людей на палубе. Это был просто трюк буксира-разбойника. Никакой намотки он не имел. Просто решил воспользоваться сложившейся ситуацией, чтобы вынудить капитана «Дарюса» дать SOS и подписать акт о спасении (до этого было соглашение только о буксировке).

К сожалению, «Калвария» не могла взять плавбазу на буксир. Наша машина имела только 5 тысяч лошадиных сил против 20 тысяч «Lloyd Smith», и в такую погоду мы были бессильны. К вечеру ветер чуть стих, но дрейф «Дарюса» был 4 узла на ост. До острова Рара Westray (норд-вестовый остров Оркнейского архипелага) оставалось не более 20 миль. Возможно, плавбаза продрейфовала бы чисто в 5-7 милях от северной оконечности острова (дрейф последних часов чисто на ост давал право делать такое предположение), но риск существовал, и капитан Данько вечером послал в эфир «SOS».

«Lloyd Smith-121» тут же заявил, что очистил винт от намотки и предложил «Дарюсу» подписать акт о спасении. (Ненавижу капитализм, звериную систему, ненавижу хитрых людей, наживающихся на человеческом несчастье.)

«Дарюса» ошвартовали у глубоководного причала в бухте Дейлес-Во (2 мили к норду от Лервика). Компания «Lloyd Smith» выставила счёт в один миллион долларов. Капитан буксира, 40-летний голландец, был не очень приветлив со мной, когда я спросил его, а не слишком ли много он хочет за 12 часов буксировки. Мы стояли на двух якорях недалеко от «Дарюса», ожидая, когда буксир освободит борт. Нам нужно было принять большое снабжение с плавбазы; «Дарюсу» уже не светила работа на обменных операциях.

20 января наш радист Контраускас Данюс принял прогноз погоды на ближайшие 48 часов — SW 5 баллов. Экипаж не был сильно нагружен работой, и после обеда катер с десятью увольняемыми отправился к причалу. Я тоже вскоре ушёл на «Дарюс», оставив на борту старпома.

Из Лондона прибыл юрист фирмы «Lawrence Graham», который будет вести защиту «Дарюса». Меня пригласили дать ему показания. Большую помощь здесь оказала наша учительница английского языка Жарикова Людмила Прокофьевна. Эта хрупкая женщина, впервые в жизни вышедшая в море, всегда была приветлива со всеми, всегда шутила. Чисто по-еврейски, то ли с юмором, то ли всерьёз, она однажды сказала нашей молодой буфетчице Лайме: «Смотри, старший механик Григорий Григорьевич как раз подходящий мужчина для тебя». «Так он же женат», — смущённо ответила Лайма. «Какая проблема? Развести — это так просто».

На уроках английского, который многим давался нелегко, женщины вместе с Людмилой Прокофьевной смеялись над английским словом «haberdashery» («галантерея»), но старались учить несуразный язык. Людмилу Прокофьевну сильно укачивало, и для неё одного рейса оказа-

«Клондайк» !

лось достаточно. На «смену» ей пришёл новый учитель английского – бывший декан (начальник) судоводительского отделения КМУ Перепёлкин Валерий Тихонович, доброй души человек с разнообразными талантами. Думаю, что он в жизни не причинил никому зла. Экипаж продолжал учить английский язык. Эти уроки помогли Гале Новиковой, прачке, устроиться на круизные пассажирские суда Североамериканской компании. А Лайма после многих жизненных передряг уехала на постоянное жительство в США. (Короткая выдержка из её письма: «Америка не такая, как думают наши в Литве. В этой стране сентиментов нету. Менталитет у американцев другой, чем у европейцев. Свободы никакой, постоянный стресс». Тем не менее, Лайма выдержала все тяготы, получила американское гражданство и учится на медсестру. Молодец, Лаймуте! Так держать!)

После беседы с юристом на борту «Дарюса» мы отправились в офис агентирующей фирмы, где почти два часа сидели, ведя переговоры с Лондоном и Клайпедой. Когда, наконец, закончили и вышли на улицу, на душе стало тревожно. По улице ветер гнал обрывки газет. Баллов девять, не меньше. «Быстро на судно», – попросил я агента.

На причале старпом «Дарюса» с группой матросов заводил дополнительные швартовые концы. Ветер был полуотжимный, и вся махина плавбазы держалась практически на одном швартове, который готов был в любую минуту лопнуть. Ветер свистел, судно было отжато от причала, и я, признаюсь сейчас, не хотел подниматься на борт, потому что боялся. Я видел опасность, видел, что «Дарюс» опять был на волоске от гибели. Оборвись единственный работающий швартов, и судно было бы на скалах около причала. Вопрос о возвращении на «Калварию» даже не стоял: в такой ветер (а он уже завывал по 11 баллов) и в темноте судовая шлюпка не может быть даже спущена на воду. Я пропустил вперёд юриста, вслед за ним поднялся на палубу «Дарюса» и бегом бросился на мостик. «Что с «Калварией?» - спросил вахтенного штурмана плавбазы.

Не дожидаясь ответа, я увидел своё судно с палубным освещением, стоящим пока на прежнем месте. «Александр Николаевич, как дела?» - я связался по УКВ со старпомом. «Неважно, - ответил он. - Стараемся подрабатывать машиной на якоря, но рыскание очень большое. Буду сниматься с якоря». – «Это рискованно при таком ветре в узкой бухте (между северным и южным берегами было всего 4 кабельтова). Попробуй всё-таки удержаться на якорях, больше маневрируй машиной», – посоветовал я. Но вскоре ветер усилился до 25 метров в секунду. По радиолокатору на мостике «Дарюса» было видно, как корма «Калварии» приближается то к одному берегу, то, через 3-4 минуты, к другому. Был момент, когда силуэт судна на экране РЛС соприкоснулся с береговой чертой, и я с тревогой ждал доклада: «Коснулись грунта!» Но бог или дьявол миловал нас. В 17.30 ветер свистел уже до 40 м/сек. Положение становилось опасным. К счастью, или, если можно так выразиться, к маленькому, но счастью, ураганный ветер был от норд-веста, т.е. дул вдоль бухты. Задуй ветер в другого румба – мы были бы уже на камнях.

Судно становилось неуправляемым. Якоря поползли. Начали их выборку. Правая якорь-цепь на 4-й смычке оборвалась. Скалистый мыс Фора-Несс приближался. Чтобы удалиться от него, дали задний ход. Левая якорь-цепь оборвалась тоже. Боцман с бака кричал: «Сейчас будем на скале». Она, эта скала, угрожающе приближалась в темноте. Машина работала полным назад с перегрузом, но судно не отходило от берега. «Ударились!» - закричал боцман, и все почувствовали, что судно слегка коснулось грунта. «Мы не отходим от берега, - сказал по УКВ старпом. Голос его был с малюсенькой стрункой отчаяния. - Буду вызывать вертолёт». «Александр Николаевич, если считаешь, что наступило безвыходное положение - вызывай. Только непонятно, почему лагом к ветру не двигаетесь назад? Как руль?» спросил я. «Лево на борту». «Прямо руль!!!» – не своим голосом закричал я.

«Вода в топливном танке № 1 – 25 тонн – доложил Александр Николаевич. - Больше водотечности не обнаружено. Следую в открытое море». - «Спасибо, Николаич, ты - молодец!» (В данном случае слово «молодец» было равносильно званию «Герой Советского Союза».) Тёмная ночь, ни одного огонька на берегах бухты, только корма «Калварии» с гакабортным фонарём. Ровно два часа борьбы со стихией, борьбы за спасение судна и людей. Спокойствие, удовлетворённость, чувство выполненного долга наполнили всего меня. И вдруг голос 3-го штурмана по УКВ: «Пётр Демьяныч, намотался штаг на антенну локатора. Мы – незрячие». А рядом два маленьких скалистых островка без огней – Тэ-Бретрен и Грин-Холм. «А второй локатор?» – с тревогой спросил я. «Мы забыли включить его своевременно». В считанные секунды я нанёс на карту положение «Калварии». Скалы совсем рядом. «Держите курс полста градусов», - и капитан, родившийся в рубашке, выдохнул глубокое: «Ух-х-х...»

Находящийся на мостике лондонский юрист Roger Cooper, бывший морской капитан, подошёл ко мне и крепко пожал руку: «Обычно в таких ситуациях на судах других стран старпом сразу посылает в эфир «Мэйдей» (SOS) и ждёт помощи. Вы, русские, – мужественные люди».

Видимо, Василий Данько не имел у себя спиртного и поэтому не пригласил к себе после такой ужасной катавасии. Но старпом Фридрих Левит нашёл бутылку советского коньяка, за что я ему благодарен до сих пор. Мы сидели в его

каюте в компании Людмилы Прокофьевны, которая даже не догадывалась, что «Калвария» была на волосок от гибели. Я пил коньяк, и тепло разливалось по моему телу; огромная тяжесть, как скала на мысе Фора-Несс, медленно уходила прочь. Неосознанно я чувствовал гордость оттого, что судно спасено. Наверняка Александр Николаевич Кузьмин в это время ощущал то же. Судно было в открытом море, и хотя ветер продолжал ураганить (я смотрю выписки из судовых журналов «Калварии» и «Дарюса» — у обоих на 20.00 показано 35 метров в секунду), переживания и страх, которые испытали наши моряки в течение двух часов, затихли. Жизнь продолжалась.

«Клондайк» !

На следующий день, утром, ветер так же неожиданно затих, как и начался. К стыду английских синоптиков, прогнозы погоды очень часто не оправдывались. Утром лоцманский катер доставил меня на борт моей родной, моей многострадальной, моей израненной «Калварии». На этом можно было бы поставить точку в этой истории, но хочется дополнить её некоторыми деталями — трагикомичными и даже грустными, рассказанными членами экипажа.

Матрос Николай Леонтьев: «Наш боцман Назаренко, как только вышли в открытое море, сразу начал стонать, что, мол, рейс закончился, ничего не заработаем, без якорей нам не разрешат работать на обменных операциях. Я сказал ему: «Ты не знаешь нашего капитана, он найдёт выхол».

(И вправду, мы расходили с большим трудом лапы запасного якоря, не использовавшегося в течение 20 лет, из двух остатков якорь-цепей сделали одну на 10 смычек, а вскоре из Клайпеды с попутной оказией нам доставили ещё один якорь и цепь.)

Буфетчица Лайма Микулене: «Когда была объявлена тревога, я встретила в коридоре доктора (Генрикаса Парчаускаса). «Ты слышала, — сказал он, — наткнулись на скалу. Что будет, что будет?! Судно утонет, а в сейфе у капитана доллары. Ты же буфетчица, имеешь ключ, может, откроем?»

Лайма рассказывала это так смешно, что даже доктор смеялся. Все тревоги были позади, можно было шутить, вспоминая опасные минуты.

Третий штурман Владимир Поляков: «Никто из экипажа не был в панике, только второй штурман, когда приближались к скале, стал метаться по мостику: «Всё, конец, это конец, о боже!» Лицо его было бледным, он был как ненормальный».

Рассказ о втором штурмане (чью фамилию я специально опускаю) более чем удивил меня. Это был очень способный, грамотный судоводитель, отличавшийся аккуратностью и строгостью, как его отец, капитан Г. Каждый штурман, как офицер, в душе готовит себя к самым непредвиденным и опасным ситуациям в море, так же как каждый (или почти каждый) капитан готов покинуть погибающее судно последним или даже погибнуть вместе с ним. Но чтото, видимо, иногда надламывается внутри нас, и мы теряем контроль. Я ни на секунду не сомневаюсь в том, что второй штурман не был трусом. Он был со мной два рейса, и будь я на капитанском мостике сейчас – не задумываясь, взял бы его помошником.

После первого рейса, когда мы подходили к Клайпеде, он зашёл ко мне в каюту и попросил передать его отцу коробочку с иностранными монетами. «Почему ты не отдашь ему сам?» Штурман замялся и сказал, что его отец не хочет иметь контакт с ним и его братом и добавил: «Но у него скоро день рождения, и эти монеты - мой подарок».

На следующий день капитан Г. пришёл на судно. Он работал морским инспектором в службе мореплавания. После проверки судна (были только маленькие замечания) мы сидели с ним у меня в каюте. Я достал коробок с монетами: «Ваш сын просил передать это вам». Я начал нахваливать его сына, мол, хороший специалист, умница, молодец, одним словом. Лицо моего гостя было странным, иногда одна его щека чуть подёргивалась, как будто от зубной боли, он ни разу не посмотрел на меня, не проронил ни одного «Клондайк» звука. А я, ожидая радостной реакции отца, продолжал петь дифирамбы его сыну.

«Пётр Демьянович, - обратился ко мне собеседник, вы, видимо не знаете моей истории». Я, конечно, не знал о нём почти ничего. Мы работали в разных конторах. Он был капитаном плавбазы, потом - морским инспектором в Реффлоте, возможно, здоровье не позволяло ходить в море. Знаю, что, когда инспектор Γ . проверял вахту на стоящих в порту судах, вахтенные штурмана дрожали: на каждом судне Г. находил непорядок, за что бедные штурмана получали взыскания. Капитан Г. всегда был подтянутым, аккуратно одетым в капитанскую униформу, стройным. С первого знакомства вызывал уважение. Но вот то, о чём он мне рассказал, потрясло меня до глубины души, мне даже стало страшно от того, что такое может быть в жизни.

«Я был известным капитаном. Два моих сына учились в мореходном училище на судоводительском отделении: «продолжение отцовских традиций» – как было модно говорить тогда. Московское телевидение сделало о нас фильм. Это было так красиво: знаменитый капитан с двумя сыновьями-курсантами, будущими капитанами. Жизнь была прекрасной. Но случилось несчастье: моя жена нашла себе ё..ря (любовника), какого-то военного, и стала жить с ним. Развод. Тяжёлые дни для меня. Но самое страшное - мои сыновья предали меня. Они сказали: «Мы будем жить с мамой», на что я ответил: «В таком случае вы мне больше не сыновья». И с тех пор (а сыновья уже сами отцы. – Π рим. автора) я не хочу видеть их. Из них ничего хорошего не выйдет. Старший, он работает старпомом в Калининграде, алкоголик, туда ему и дорога. Он пропадёт, и скорей бы. А младший... Я надеюсь, что он тоже свихнётся. Буду только рад».

Капитан Г. закончил свой рассказ. Я сидел как пришибленный и не мог понять, как можно так ненавидеть своих кровных детей. Мне виделось в этом что-то садистское. И я с облегчением вздохнул, когда мой гость покинул каюту.

... «Дарюс» простоял под арестом в Лервике почти год. Это было тяжёлое время для экипажа. Министры «независимой» Литвы рассовывали деньги по своим карманам, а моряки с «Дарюса» порой голодали. Местные жители доставляли иногда на судно продукты. Дерек Хёрнинг обратился по радио к островитянам с просьбой дать по возможности какую-нибудь работу брошенным на произвол судьбы морякам. Это было нарушение закона о труде – иностранцы не имеют права работать в Англии. Но Дерек поговорил с полицейскими чинами, и те закрыли глаза на это. Он же организовал сбор одежды и других вещей для Литвы по всем шотландским островам. На судно было доставлено много мешков с неплохими вещами. В это время обязанности капитана «Дарюса» временно исполнял старпом Левит. Говорят, что в Клайпеде он имел магазин подержанной одежды. И, как рассказывали моряки, Левит выбрал самое лучшее из собранного и отправил с оказией в свой магазин.

Так получилось, что Дерек гостил у меня в Клайпеде, когда клайпедский БМРТ доставил этот груз в наш порт. Я знаю Дерека много лет и никогда не видел его раздражённым. Но когда он узрел «работу» Левита, то его чуть не хватил удар: «Мы затратили столько сил, чтобы собрать всё это, мы хотели подарить хоть что-то бедным людям Литвы, а этот, извините, жадный еврей своровал самое лучшее». Дерек никогда до этого не сказал ни слова плохого об этой нации. А здесь не сдержался: «Не люблю их за хитрость!»

* * *

Дерек Хёрнинг родился в Шотландии, в Глазго. В детстве часто болел, и это помогло ему начать изучать языки. Немецкий, видимо, хорошо знал от родителей, а русский освоил в Германии, где ему довелось служить в армейской «Интелидженс Сервис» - разведке. Он слушал передачи Московского радио, ловил переговоры советских военных частей и делал заметки для своих боссов. «Из меня не получился Джеймс Бонд», - сказал Дерек в интервью клайпед-

«Клондайк» = ской городской газете в 1993 году. Вскоре он уволился из армии. В 1950-е годы началось активное освоение рыболовного промысла в Северной Атлантике. Советские суда, особенно танкера-водолеи, доставляющие питьевую воду для рыбаков, стали частыми гостями в порту Лервик на Шотландских островах. Как раз в это время, по прихоти судьбы (а я думаю, по просьбе «Intelligence Service», хоть Дерек отрицает это) в школе Лервика появился молодой учитель немецкого языка. Интеллигентный молодой человек отличался всесторонними интересами - музыкой, театром, орнитологией... Знание русского языка позволило ему не только общаться с советскими моряками, но и часто помогать им в качестве переводчика, особенно когда ктото из них оказывался в госпитале на операционном столе. Ему приходилось даже на вертолёте вылетать в открытое Северное море снимать больных.

Талант к музыке позволил Дереку сравнительно быстро изучить многие иностранные языки. «Тяжело было выучить первые двенадцать, а остальные в какой-то мере повторяются», - говорит он. Кажется, сейчас Дерек знает тридцать три языка. Он – полиглот № 1 в Европе (на соревнованиях полиглотов в Брюсселе он занял первое место, занесён в Книгу рекордов Гинесса). Когда он был моим гостем в Литве (заодно изучая литовский язык), мы разговаривали очень часто на улицах разных городов с местными жителями. Мы побывали с ним в мемориале Аблинга. В 1941 году гитлеровцы сожгли всех жителей этой маленькой литовской деревни. В советское время здесь был создан уникальный мемориал. Большие деревянные скульптуры были установлены в память каждого погибшего. Два миллиона людей посетили этот памятник. Как только Литва стала «демократической», мемориал пришёл в запустение. Здание музея было куплено клайпедским мафиози, который хотел открыть в нём ресторан.

Мы встретили у мемориала пожилого мужчину, который косил траву. Разговорились с ним. Оказалось, что он бывший директор мемориала. Ионас – его имя – рассказал нам с Дереком, как после разгрома СССР к нему домой пришли руководители районного «Саюдиса» (националистической партии, захватившей власть в республике) и сказали: «Ионас, нужно сделать документ, что жителей Аблинги убили не немцы, а русские. Мы чуть изменим направление мемориала, и ты по-прежнему будешь директором». Но Ионас, бывший школьный учитель, ответил: «Историю нельзя переделывать. Такой документ я не подпишу». Простые литовцы в большинстве своём остались честными людьми. Может, поэтому очень многие из них кончали жизнь самоубийством, протестуя таким образом против возрождения полуфашизма. Маленькая Литва прочно держит первое место в мире по количеству самоубийств.

Покидая Литву, Дерек изрёк: «Да, Пётр, 80 % людей сказали, что при советской власти жизнь была лучше». Для него, убеждённого антикоммуниста, это было шоком. При всей его оригинальности Дерек, без сомнения, имеет большую хорошую душу.

* * *

Водолазы верфи «Malakoff» осмотрели подводную часть «Калварии». Небольшая трещина длиной 1 метр и шириной 3 см в топливном танке № 1, который мы не использовали уже несколько лет, и две маленькие вмятины. Как шутил старший механик Андрусенко, отделались лёгким испугом. Хотя в ураган этот испуг был не из лёгких. Сняв снабжение с «Дарюса», мы стали на единственный якорь почти у входа на внутренний рейд порта, подальше от опасной бухты Дейлес-Во.

Промысловая обстановка в Аллапуле была очень плохой, и мы сильно не отчаивались, что задержались в Лервике. Кажется, наоборот, после всего пережитого настроение у экипажа было воодушевлённое.

Последний вторник января в Лервике проводится необычно красочный праздник «Up-Helly-A». Местные жители считают себя потомками викингов, и тому есть подтверждение. Лет сто пятьдесят назад в холодный ян-

варский вечер (в Лервике январь — самый холодный месяц) кто-то из мужиков в подпитии поджёг бочку со смолой и пустил её катиться с холма. Это оказалось весёлым развлечением, ставшим традицией. Только в 1935 году вспомнили, что викинги — морской народ. Тысячу лет назад они хоронили своих королей не в землю, а сжигали на снаке (snake) — ладье. «Огненную» идею с ладьёй шотландцы воплотили в свой праздник. Задолго до дня «Up-Helly-A» в ангаре, недалеко от порта, строили по всем правилам корабль викингов. Может быть, только размером поменьше (известно, у викингов были суда 25 метров в длину, способные брать на борт 150 мужчин). Корабль раскрашивали яркими красками двух-трёх цветов, и он смотрелся очень эффектно.

Праздник начинался около муниципалитета, где две группы волынщиков исполняли тягучие шотландские мелодии. Наши моряки с удивлением смотрели на посиневшие от холода голые ноги музыкантов (было минус пять). Шотландские юбочки не прикрывали даже их коленей. Время от времени волынщики начинали маршировать под звуки другой, более ритмичной мелодии. Несколько женщин-волынщиц, тоже в коротких юбочках, привлекали большее внимание моряков с «Калварии» (с «Дарюса» почему-то никого не было). Мы стали уже потирать холодные носы, как вдруг музыка затихла, музыканты ушли с мостовой на тротуар, и из-за склона появилось шествие. На низкой автоплатформе стоял красочный корабль викингов. С обеих сторон его шествовали викинги, одетые в шкуры. На головах у них красовались экзотичные каски с рогами и другими устрашающими символами. В руках викингов были секиры, мечи, копья. И факелы. Большие масляные факелы ярко освещали корабль, и казалось, что он плывёт. За кораблём шагал отряд викингов, человек сто, тоже в экзотической одежде и с факелами. А дальше шли многочисленные театральные группы. Каждая группа имела своё особое одеяние: лётчики (среди них мы узрели нашего Дерека), монахи, крокодилы, медведи, пираты. Тысячи, а может и более факелов двигалось медленно по улицам Лервика. Наверное, всё мужское население города приняло участие в этом шествии. Серые дома города от света факелов неприветливыми замками, вызывая в памяти картины средневековья, когда инквизиторы вели ведьму или еретика-еврея на костёр.

Корабль медленно, с остановками плыл в сторону зелёнотравого (но без деревьев) сквера на улице King Harold недалеко от дома наших друзей Anna и Bert Anderson. Bert, как потомок викингов, шагал в первой почётной колонне. Прекрасная музыка звучала из многочисленных динамиков, создавая действительно праздничную атмосферу, несмотря на холод. От проходивших близко к тротуару «факельщиков» тепло доходило даже до зрителей. А зрителями, не считая наших моряков и редких гостей города, были местные жители. Вся прелесть этого огненного фестиваля заключалась в его естественности. Люди сделали его для самих себя, не для туристов (зимой туристы избегают Шотландских островов).

Но вот музыка стихла. Корабль викингов «вплыл» на середину сквера и сошёл с автоплатформы на землю (я не заметил, как это сделали). Элита церемонии, сотня викингов, выстроилась со своими факелами вокруг корабля. Раздались звуки музыки. На этот раз гимн фестиваля «Up-Helly-A». Это была чудесная мелодия. И когда она закончилась, наступила тишина, даже стало слышно, как потрескивает огонь в факелах. И вдруг, вдруг... (никогда не забуду этого момента) один, два, десяток, сотня факелов полетели на корабль. «Викинги» отошли, давая место подходящим группам шествия, которые забрасывали свои факелы на горящий корабль. Вскоре огромный костёр пылал, как солнце. «Викинги» хоронили своего короля.

Праздник продолжался. Продолжался всю ночь. Каждая группа из числа участников шествия занимала какойто бар. Показывала подготовленное театральное представление. Люди пили, мужественные люди, потомки викингов, веселились. Веселились до утра.

Но это уже было не для нас. Когда корабль-костёр стал потихоньку угасать, мы быстреньким шагом, чтобы не замёрзнуть, пустились к нашей шлюпке. Застучал движок, третий штурман Пётр Рыбаков, командир шлюпки, отчалил от причала. Ветер был свежий от норда. Мы, человек 15, включая четырёх женщин, сидели на банках (скамьях) нашей надёжной спасательной шлюпки с плотно закрытыми дверями люков. Ну прямо подводная лодка! Только командиру нужно было сидеть повыше и рулить. Да третий механик Ионас Малинайтис, один из лучших механиков за всю мою практику (на нём держались все старенькие вспомогательные дизеля «Калварии»), время от времени вслушивался в звук двигателя. Маленькая лампочка освещала кабину шлюпки. Я посматривал на своих моряков и морячек, радовался, что у них была возможность увидеть необычное зрелище. Кто-то из сидящих полудремал, Люда Головенко, прачка (или, как эта должность именовалась официально в судовой роли – машинист по стирке белья. Почему не «машинистка»?) о чём-то разговаривала с Любой, шеф-поваром, и обе весело улыбались.

Минут через двадцать 3-й штурман сбавил ход – значит, подходим к судну. Матрос одел каску, открыл носовой люк и был готов цеплять тяжёлый гак шлюп-талей за обух. С кормы это делал обычно командир шлюпки. Волна была довольно приличная, и важно было зацепить оба гака одновременно. Первая попытка не удалась. Затем, когда носовой гак зацепили, кормовой каким-то образом отдался. Шлюпку стало дёргать на носовом гаке. Хоть это длилось и недолго, но рывки были весьма чувствительными. Был момент, когда оба гака были зацеплены, но что-то случилось с лебёдкой, она не работала на «вира» (на подъём). Гаки не отдавали, ожидая, что лебёдка заработает. Волна подбрасывала шлюпку, тяжёлые гаки с блоками грохались по корпусу. Ситуация становилась если не опасной, то напряжённой. Болтанка была необычной по сравнению с волновой качкой, и я заметил, что внутри кто-то «травил» (морская болезнь), женщины сидели куч364 — Петр Рябко кой, прижавшись друг к другу, перепуганные. От ударов металла казалось, что мы находимся внутри панцер-танка. Ко всему прочему, ветер начал свистеть, а это уже шесть баллов.

Я открыл бортовой люк по правому борту и, хоть было немного рискованно, встал и крикнул вахтенному штурману Володе Полякову запустить ГД (главный двигатель), подработать влево и прикрыть шлюпку от волны и ветра. На это ушло минут семь. Шлюпка продолжала дёргаться на волне, как сумасшедшая. Кое-кто внутри уже был в панике. Пришлось прикрикнуть капитанским голосом: «Сидеть и не паниковать! Всё будет нормально!» Испуганные женские глазёнки смотрели из полутемноты на меня с надеждой.

Слышно было, как запустили ГД на судне, и минутой спустя шлюпка плыла на талях вверх. Я вышел последним, ещё раз оглянувшись на грязное пятно от «травли»: боцман будет проклинать кого-то. Все «пассажирки» стояли тесной группкой на шлюпочной палубе. «Ну, что, морячки, перепугались?» — спросил я их, проходя мимо. Люба Герасименко шагнула чуть навстречу: «Пётр Демьяныч, мы вас так любим, мы вас так любим...»

...Я пишу это через десять лет после случившегося и хочу сказать: «Спасибо, Люба! Я тоже любил вас всех, милые мои женшины».



Глава XIV. Женщины в море

Судно медленно отходит от причала Керченского моррыбпорта. Впереди — многомесячный рейс в Индийский океан. Провожающие, жёны, чуть заплаканные, машут своим мужьям и любимым, с которыми расстаются на полгода.

С борта судна свободные от вахт моряки с грустью (а многие с радостью) смотрят на удаляющийся берег. Среди них — несколько женщин.

Капа, молодая разбитная прачка, чуть «выпимши» (на отходе — традиционно), медленно обводит рукой всех собравшихся на берегу женщин и, кривя в хитрой усмешке губы, произносит: «Плачьте, плачьте, бл..и, через неделю все ваши мужья будут моими».

Поначалу я не думал начинать главу о женщинахморячках с этой смешной, но правдивой истории, рассказанной мне замечательным человеком, моряком, генеральным директором фирмы «Sovitpesca» (Италия) Загородним Николаем Васильевичем. Я хотел написать о первой советской женщине-капитане дальнего плавания Щетининой Анне Ивановне, которую мне довелось увидеть на борту т/х «Умань». Она распределяла курсантов ЛВИМУ на практику и была на нашем судне несколько часов. Я уже тогда знал о её необычной жизни и во все глаза, с восхищением смотрел на эту героическую женщину. Позже я узнал, что в Мурманском Тралфлоте и в Калининграде тоже были женщины-капитаны. Калининградскую я даже видал в Штральзунде на небольшом пассажирском судне, доставляющем экипаж для новостроев. Но я не знаю ничего больше о них. Эту главу я пишу в Атлантическом океане, и у меня нет возможности собрать информацию о советских женщинах-капитанах. Можно только сказать, что женщина способна делать любую работу, в том числе и ту, которая традиционно считается мужской.

На советских рыболовных и торговых судах плавали тысячи женщин, молодых и пожилых, красивых и с чуть увядшей красотой. К женщине неприменимо прилагательное «некрасивая». Все женщины красивы. Только мужчинам надо слегка помочь тем женщинам, которые считают, что природа не наделила их броской красотой. Постарайтесь найти в такой женщине что-то прекрасное, преподнесите ей это с лаской и вниманием, и вы увидите, как расцветёт её красота.

К сожалению, не все мужчины способны любить, и тысячи Золушек так и не смогли смыть с лица золу. И многие из них, обиженные на мужчин или обиженные мужчинами, пошли в море, чтобы доказать своё равенство с «сильным» полом. Простых женщин заставляли идти в море, как правило, какие-то житейские невзгоды: разрыв с любимым, развод с мужем, проблемы с жильём, неудавшаяся попытка встретить хорошего мужчину (казалось, что это будет проще сделать на судне). Некоторые из них не могли иметь детей. Но все они были нормальными, здоровыми женшинами со здоровой психикой. Каждая со своей маленькой бедой, нередко с оставленным у мамы ребёнком. Некоторые грубели от общения с моряками, матерились, выпивали. Но если морячка становилась любимой, всё прилипшее «мужское» отлетало от неё, и она снова становилась прекрасной и чистой.

* * *

Тамара Кузьминична, бухгалтер плавбазы «Новая Земля», была единственной из 12 женщин, которого уважал весь без исключения экипаж. Это была умная, строгая женщина, с которой никто из моряков не мог развязно пошутить или сказать ей что-либо плохое. Она всегда могла дать достойный отпор.

На Японском фронте она была телефонисткой, затем плавала на китобойной флотилии «Алеут» на Дальнем Востоке. Мы, молодёжь (а на «Новой Земле» большинство комсостава были молодыми) чувствовали материнскую заботу Тамары Кузьминичны и в то же время видели в ней красивую женщину. Однажды, после получки, я решил купить себе пальто и сказал об этом в кают-компании. Она без лишних слов пошла со мной в универмаг и помогла выбрать хорошее и недорогое пальто. Гена Потапенко, 3-й штурман, несколько раз спрашивал меня: «Ну признайся, ты её любовник?»

Конечно, многие из офицеров мечтали подружиться с ней. Но она мягко отклоняла подобные предложения или намёки. Тамара Кузьминична, зрелая женщина, выбирала себе мужчину основательно и основательного. На сосунков, молодёжь, она не бросалась, видимо, знала, что от них не всегда бывает прок.

Один матрос, крепкий, рослый и симпатичный старовер, нёс вахту со мной. Мы с ним часто беседовали о жизни. Он был постарше меня и однажды признался, что Тамара – его любовница. Он говорил о ней так уважительно и так хорошо, что в их связи не виделось ничего недостойного. Это было похоже на любовь.

Пока на «Новой Земле» помполитом был Космаков Леонид, скромный человек с чуть косящим глазом, женщины не имели больших проблем. Каждая из них имела мужчину, а некоторые - и несколько. Наш комиссар принимал это как жизненное явление, не шпионил и не выяснял, кто с кем живёт. Но когда после него к нам прислали Вериса, какого-то неудавшегося функционера из Прекульского района, женщины сразу загудели, как потревоженные в улье пчёлы. Верис по вечерам любил подглядывать через замочные скважины дверей, и его неоднократно засекали за этим непристойным занятием. Тамара Кузьминична рассказывала, что она однажды, почувствовав, что кто-то дышит за дверью, резко вставила в замочную скважину острый карандаш, который, к счастью, поцарапал помполиту только щеку около глаза. Говорили, что после этого он перестал подглядывать.

* * *

До переоборудования парохода «Новая Земля» на жидкое топливо каждая вахта кочегаров состояла из 4-6 человек. Кидать в топки котлов уголь было нелёгкой работой, и не случайно в кочегарке работали парни крепкие. Тепла там было много, и кое-кто из них умудрялся утилизировать жар от топок на выгонку самогонки. Это было не так часто, но случалось. Обычно выпивку готовила вахта с 00 до 04 часов. А после смены они собирались в одной каюте и выпивали.

Уборщица Стефа, молодая, крупная, под метр восемьдесят, литовка, поднималась рано. Убирать нужно было много объектов. Моя вахта 4-го помощника начиналась с 04.00, и вахтенные матросы поднимали в назначенное время не только уборщицу, но и весь обслуживающий персонал. Я был с матросами дружен, и они, естественно, посвящали меня во всё, что видели ранним-ранним VTDOM.

Уборщицы Стефы однажды не оказалось в каюте, и вахтенный матрос заглянул к кочегарам, из каюты которых доносился гул. Вся вахта сидела хмельная, а с ними Стефа, тоже хмельная и полураздетая. Один из кочегаров, увидев матроса, сказал: «Сильная баба, всю вахту пропустила через себя. Хочешь попробовать?»

Конечно, описанная выше сцена не очень красивая. Кочегары – это особый слой морского общества. Выполняя самую тяжёлую и грязную работу на судне, они порой бывали не очень щепетильны и в своих действиях. Это кочегары. Но далеко ли от них ушли офицеры - командный состав?

Однажды на борту перед отходом в рейс появилась молоденькая девушка-уборщица (по штату на судне было несколько уборщиц). Она плохо говорила по-русски. Ктото из штурманов, кажется, Гена Потапенко, первым попробовал подъехать к ней. Не вышло. За ним – четвёртый механик. Тоже не получилось. Единственное, что он узнал, она ещё девственница. Вечером в каюте 2-го штурмана собралось 5 офицеров: «Неужели мы позволим ей остаться

Женщины в море

нетронутой?!» И началась атака. Один кобель, получив фиаско, отходил, следующий начинал. Славабогу, рейсбыл короткий, один месяц. Придя в Клайпеду, Ирэна сразу же списалась и навсегда ушла из флота, ушла нетронутой. Покидая судно, гордо и чуть презрительно окинула нас взглядом.

Говорили, что вскоре она вышла замуж.

* * *

Зина Васильевна, буфетчица кают-компании, была строгой женщиной около 30 лет. По морской традиции, буфетчицы обычно близки к капитанской спальне, но мы знали, что А.С., наш капитан, был равнодушен к ней. То ли она была старовата для него, то ли излишне стройная, поджарая. В одно утро мой вахтенный матрос вернулся на мостик и доложил, что поднял всех из обслуги, но буфетчицы в её каюте не оказалось; он прошёлся по всем палубам - нигде её нет.

В 07.30 завтрак должен быть накрыт для заступающих на вахту. Было уже семь. Я опять отправил матроса искать буфетчицу: задержка завтрака вызовет неудовольствие многих офицеров. Через 10 минут матрос сказал: «Нигде не видно. Но мне подсказали – она в каюте старпома». Как вахтенный штурман, я отвечал за своевременный подъём обслуги, а здесь из ряда вон выходящий случай – двадцать человек останутся без завтрака. Беру микрофон внутрисудовой трансляции, включаю циркуляр, т.е. режим, при котором во всех каютах будет слышно сообщение, независимо от того, выключена громкость или нет, и объявляю: «Буфетчице срочно прибыть в кают-компанию накрывать столы».

Рассказывали, многие видели, как Зина Васильевна выскочила из каюты старпома, на бегу приводя волосы в порядок. Потом старпом пару дней не разговаривал со мною. Но он был хорошим и незлопамятным человеком. А я больше никогда не делал таких оплошностей.

* * *

Пока я был в очередном отпуске, плавбаза сделала рейс к Шотландским островам и вернулась в Клайпеду. Приняв дела от моего подменщика, я зашёл в кают-компанию поужинать. Уселся на своё место и вдруг узрел, что у нас буфетчица уже не Зина Васильевна, а молоденькая красивая девушка с родинкой на щеке по имени Маша. Она приехала из Тургеневских мест, кажется оттуда, где Бежин луг. Деревенская, чистая девушка, которую вскоре все называли Машенька. Гена, 3-й штурман, сразу предупредил меня: «Смотри, не вздумай глаз положить – капитан съест». Понятно! Всё стало на свои места. Нашему капитану, которого мы все уважали, было где-то под сорок. Но это ничего. Беда была в том, что он имел приличный животик, как многие евреи. И вскоре Маша пожаловалась мне (я был комсоргом на судне), что капитан всё настойчивее и настойчивее пристаёт: «А я не хочу даже смотреть на его живот. Он мне не нравится». - «А кто тебе нравится?» - «Ты, другие молодые ребята...»

...Я встретил Машу случайно на улице через несколько лет. Побыв один рейс вторым штурманом плавбазы, я ушёл на СРТ — делать «карьеру» (некоторые из моих однокашников к тому времени стали капитанами СРТ). Машенька выглядела такой же красивой, как и раньше, но это была уже не застенчивая деревенская девушка. В её глазах светилось что-то новое, какая-то уверенность в себе, но с оттенком далеко не детского кокетства. Мы обрадовались нашей встрече и долго беседовали, вспоминая недавнее прошлое. «А как капитан?» — спросил я. И она рассказала, что, в конце концов, ей пришлось стать его любовницей. На первых порах всё было более-менее нормально. Но потом жизнь внесла свои коррективы. Капитан был женат второй раз, и, как говорили знатоки из экипажа, на буфетчице

(до Клайпеды он плавал на судах Черноморского пароходства). Имел сына, в котором души не чаял. Видимо, Маше надоело быть только любовницей: или – или.

Это традиционное «или – или» заставило многих капитанов жениться на буфетчицах. Случай с Машей был, видимо, только со вторым «или». Она пошла в горком партии и рассказала там обо всём. Капитан, который, как мы знали, очень стремился вступить в партию, но его почему-то долго не принимали, был в то время уже кандидатом в члены КПСС. И тут, к его несчастью, жалоба буфетчицы. Когда истёк годовой кандидатский стаж, его в партию не приняли. А это было очень плохо для карьеры. Существовало такое дурное неписанное правило: если не заслуживаешь быть членом КПСС, не можешь быть и капитаном, руководителем. По этой причине или по другой наш капитан был вынужден уехать из Клайпеды в свою родную Одессу. «Дочери Евы коварны - берегись, моряк!» сказал когда-то латышский писатель Вилис Лацис. Капитан остался в моей памяти хорошим человеком, одним из первых моих учителей-судоводителей. Описанный выше случай совсем не говорит о нём плохо. Кто из мужиков-сорокотов не был слаб к молодым женщинам?..

* * *

Люба К., черноглазая хохлушка, работала со мной несколько рейсов шеф-поваром на разных судах. Она была уже в возрасте, но порой искромётный взгляд делал её молоденькой девушкой. Она улыбалась всегда так сладко (другого слова не подобрать), что никто не верил, что ей досталась не такая уж сладкая жизнь.

Люба, исключительно доброй души женщина, никогда не показывала своих переживаний. Детей у неё не было. Но она по-матерински помогала молодым девчатам, начинающим морскую жизнь, даже если те своей молодостью уводили от неё порой мужчину. О любых своих неудачах она рассказывала с таким простонародным юмором, что все слушавшие от души хохотали. Однажды в каком-то пор-

ту, кажется, в Щецине, она отстала от группы и долго проблуждала, пытаясь добраться до судна. «Пустили Дуньку в Европу!» — смеялась она, вернувшись с помощью полиции вечером на борт. Уже перед пенсией Люба сочеталась браком с Иваном Петровичем Б., который всю жизнь ходил старпомом на БМРТ (капитаном не пожелал стать). Хороший человек, очень уважаемый на флоте. С Любой он дружил давно, и когда развёлся с женой, сразу же расписался с ней. Но, видимо, Люба была независимой женщиной. Одно дело быть любовниками на судне, другое дело быть постоянно вместе в однокомнатной квартире, которую она купила. И Люба предпочла независимость.

* * *

Маленькая Валя, выглядевшая подростком, была направлена на «Ионаву» буфетчицей. Она всегда носила лёгкие платьица. Маленькие грудки, не нуждавшиеся в бюстгалтере, личико, которое она старалась делать серьёзным, а от этого оно смотрелось по-детски милым, её быстрая, почти бегающая походка — всё это не позволяло кому-нибудь из экипажа подумать, что она имеет 7-летнего сына, живущего с её мамой в Феодосии, где до приезда в Клайпеду Валентина работала официанткой в «Интуристе». Видимо, школа «Интуриста» и была тем злополучным камнем, о который споткнулась молодая жизнь и который толкнул её к таким поступкам, которые были не понятны не только окружающим, но и ей самой.

Сервировка кают-компании с приходом Вали стала истинно «интуристовской». Маленькие хитрости из салфеток делали столы праздничными, а красиво принесённые и поданные руками Вали блюда казались более вкусными. Она порхала бабочкой среди мужчин, ей платьице иногда как бы случайно сползало чуточку с одного плечика, и, если немножко скосить глаза, можно было узреть в вырезе подростковую грудь. Она дружила с технологом, симпатичным молодым парнем. Беда была только в том, что он часто прикладывался к рюмке, и Вале вскоре это надоело, хотя под-

час и она бывала под хмельком. «Пьяный мужчина не может быть хорошим любовником», — сказала она как-то мне. «А почему бы тебе не подружиться с хорошим неженатым парнем (технолог был женат) и выйти потом за него замуж?» — посоветовал я ей. «Есть здесь один, — начала она рассказывать, — да вы знаете уже, наверно, эту историю...» — «Нет, ничего не знаю. До капитана обычно все истории доходят в последнюю очередь. Расскажи».

В предыдущем рейсе (на другом судне) один молодой матрос признался Вале в любви. Он был выпускником мореходки — будущий тралмастер. Валя приняла это признание как детский лепет и сказала: «Подрасти». Но он серьёзно влюбился. И когда она получила направление на наше судно, Петя (так звали парня) увязался за ней. Он мог бы быть сменным тралмастером, но такой вакансии у нас не оказалось, и он согласился идти простым матросом, лишь бы быть вместе с Валей. Она же не обращала на него внимания, имела любовников. Но он ничего не хотел замечать, любил её слепо и жил тем, что изредка мог с ней немного поговорить.

Такие Пети часто встречаются среди молодых моряков, не знающих хорошо женщин, не имеющих достаточного сексуального опыта. Морская жизнь лишает их общения с девушками на дискотеках, на улицах, на работе. И первая встреченная на борту судна симпатичная молодая женщина кажется им самым прекрасным существом на всём белом свете. Естественное половое влечение смешивается с естественной мечтой о любви. Эти ребята становятся рабами своей страсти, не видят и не стараются видеть другую сторону медали, которая далека от их идеалов, которая никогда не даст им гармонии и принесёт только боль и душевные страдания. Именно это и произошло с нашим Петей, только в самой нелепой форме.

За два месяца до окончания рейса, перед Новым 1988 годом, я подменился с капитаном РТМС «Салантай» и улетел в Клайпеду. Маленький эпизод с Валей и Петей уже почти выветрился из моей памяти. Когда летом, в июле, я

ехал на своей машине мимо конторы БТФ, то увидел вдруг Валю. «Садись, Валентина», — я остановил машину и приоткрыл дверцу. Лицо её было немного грустным и усталым. «Как жизнь, рассказывай». — «Какая жизнь? Вот, увольняюсь из Тралфлота. Уезжаю к маме и сыну в Феодосию». — «А как Петя?» — «Я вышла замуж за него». У меня глаза полезли на лоб. «Мы с ним месяц назад расписались в загсе, а когда вышли из загса, я села в другую машину с Петиным другом-свидетелем и укатила от Пети навсегла». — «Зачем ты это следала?» — «Не знаю...»

* * *

Эта пара — Люба и Игорь — ходили со мной много рейсов, и если бы я продолжал капитанить, Люба, наверняка, была бы опять у меня шеф-поваром. Игорь все эти рейсы был матросом-начпродом. По национальности он был азербайджанец. Люба — украинка. Красивая, живая, никогда не унывающая, всегда с улыбкой, она нравилась очень многим мужчинам. Не один из них пытался сдружиться с нею, но её ответ был прост: «У меня есть Игорь». Они жили, как муж с женой уже несколько лет. Судовые правила не разрешали поселить их в одной каюте, так как брак их не был зарегистрирован. Всегда было приятно смотреть на эту пару.

Игорь, как большинство лиц кавказской национальности, был дружелюбен со всеми и уважаем. Как-то так получилось, что на многих судах начпродами были кавказцы. Я видел чеченца, дагестанца, и вот — азербайджанец Игорь. Какая-то природная, почти еврейская струнка быть снабженцем выдвигала их на эту должность. На Игоря ни разу никто не жаловался. Работая в тандеме с Любой, шефповаром, они всегда заказывали нужные продукты и без проблем укладывались в относительно скромный лимит питания.

В отпуск они ездили вместе — на Украину к Любиным родственникам, в Азербайджан к родителям Игоря. Там, в далёком Нахичеване, где мусульманские тра-

диции сильны были даже в советское время, на русскую женщину смотрели в общем-то приветливо, и Люба думала, что, в конце концов, они оформят брак официально. Было странно, что они жили так, не женившись, но я как-то стеснялся спросить Любу об этом. Игорь был хорошим сыном и, кажется, каждый год навещал родителей (с Любой они были в Азербайджане только один раз).

Проходили рейсы, проходили годы. Менялся мир, к сожалению, в худшую сторону. Мы ещё не забыли войну с немецким фашизмом, а тут на смену ему пришёл сионизм. Игорь ехал однажды домой на своей автомашине. В Чечне, на границе с Дагестаном, местные «независимые» пограничники осмотрели машину, придраться ни к чему не смогли. Но один из них спорол ножом кожаные сидения. «Зачем?» — «Чтоб помнил Чечню»...

...Мы стояли в доке на 7-мзаводе, залечивая раны после жестокого урагана на Шотландских островах. В дверь моей каюты кто-то постучал. Вошла Люба. Лицо заплаканное. «Что случилось, Любаша?» Она зарыдала навзрыд: «Игорь имеет в Азербайджане жену и ребёнка». Несколько лет он скрывал это, благо на руках у него был паспорт моряка, а гражданский паспорт, куда заносятся все отметки о женитьбе, о детях, хранился в отделе кадров. Кто-то из кадровиков сказал об этом Любе. Как Игорь сам мне потом объяснил, родители, мол, заставили жениться на азербайджанке, на своей. Он не мог пойти против их воли. Но он столько лет врал, обманывал не только Любу, но и всех нас. «Уходи с судна, и чтоб я больше не видел тебя».

Прошло время. Я сидел в офисе в директорском кресле, Люба продолжала работать на судне шеф-поваром. Потихоньку ожила. И, кажется, познала больше радости от других мужчин, чем от Игоря. Как большинство кавказцев, он был далеко не идеальным любовником. Может быть, она сейчас даже более счастлива, чем раньше. Будь счастлива, Люба.

* * *

Некачественный ремонт «Сувалкии» в Лас-Пальмасе не позволил нам работать на промысле в Западной Сахаре, и мы, преодолевая ноябрьские шторма, шли в Ла-Манш на приемку сельди от французских рыбаков. После трёхнедельной нервотрёпки в порту и на промысле я, наконец, немножко успокоился и в один день решил пройтись по каютам, посмотреть, как живёт экипаж, познакомиться поближе с людьми. Я прошёлся по нижней палубе, где жил рядовой состав, на второй палубе заглянул на камбуз, где работали два повара-мужчины и пекарь Галя. Время было после вечернего чая, большинство экипажа уже закончило работы и находилось в своих каютах.

Поднимаясь наверх, я решил зайти к доктору Шлептову Олегу, приехавшему в Клайпеду из Челябинска. Дверь амбулатории оказалась запертой, и я уже хотел идти в свою кабту, как вдруг открывается дверь лазарета (напротив амбулатории), и оттуда выходит буфетчица Лида, одетая в лёгкий, почти как пижама, спортивный костюм светло-розового цвета. В приоткрывшуюся на секунду дверь я успел разглядеть домашний беспорядок на койке, разбросанное женское бельё и ещё кое-что. «Что вы здесь делаете?» — спросил я. «А мы здесь живём», — опустив глаза долу, тихо ответила Лида. «Кто — мы?» — «Ну-у, я и мой приятель, мой друг», — поправилась она и назвала имя молодого парня из машинной команды. «А кто разрешил вам поселиться в лазарете?» — «Старпом».

Слава Лабекин, мой друг, которого я уговорил идти старшим помощником капитана, был первый раз на крупнотоннажном судне и не знал некоторых правил судового общежития. Но он всегда был человеком с большим сердцем и добр к людям. Поэтому когда к нему вошла буфетчица и со скромнейшим выражением на её 23-летнем личике сказала, что она живёт с Сергеем как с мужем и попросила дать им лазарет, Слава с присущим ему великодушием разрешил это.

Через час их расселили в разные каюты, а через полтора Сергей зашёл в мой кабинет: «Товарищ капитан, зарегистрируйте наш брак с Лидой. Я слышал, что капитанам дано такое право». Я объяснил ему, что на советском судне капитан, к счастью, не может делать это. «Как давно вы знаете Лиду?» - «Уже почти две недели». - «У вас есть время присмотреться друг к другу. Вернёмся из рейса в Клайпеду, и, если всё будет хорошо, распишетесь». Но этого не случилось. Через неделю после выселения из шикарных апартаментов (лазарет - самое большое после капитанской каюты помещение с ванной и туалетом) Лида ушла от Сергея. Он был убит горем, попросил меня поговорить с ней. «С ним скучно», – был ответ. Любовь улетучилась с утратой маленькой бытовой привилегии. Я начинал догадываться, что за пташка эта Лида. Вскоре она стала появляться по вечерам в каюте второго штурмана. Новая любовь?

Лида родила девочку, когда ей было 16 лет. Кое-как закончив ПТУ (на судне всех уверяла, техникум), она оставила ребёнка маме и устроилась в море. Мужчины вошли в её мир лет с 13 играми со сверстниками в подвалах. На судах с экипажем 70-90 человек молоденькую смазливую девчушку многие старались затащить в постель. Она легко меняла партнёров в зависимости от того, чем её соблазняли. Эта привычка к «новизне» так прочно вошла в её мозг, что стала частью её жизни, по-другому она не представляла своё существование. Она пользовалась успехом среди мужчин, не задумываясь, что этот «успех» - её молодость. Познав множество мужчин, Лида непроизвольно изучила разные характеры, разные слабости и достоинства того или иного партнёра и уже легко могла играть с ними, понимая, что всем им в большей или меньшей степени она нужна для секса. Большинство её партнёров было из комсостава – штурмана, механики, люди образованные. Лида, нахватавшись поверхностно рассуждений о житейских мудростях, могла преподнести себя умной девушкой, и каждый слушающий ей верил.

В принципе, она была неглупой и могла неоднократно выйти замуж за хорошего парня, будущего капитана или будущего старшего механика, и сделать жизнь свою счастливой. Но ей уже невозможно было переделать свою психику. Только на короткий период ей кто-то нравился. Она уходила от партнёра до того, как тот узнавал её нутро. Но некоторые всё-таки успевали познать её лучше. На одном из судов БТФ 3-й штурман, молодой, перспективный специалист, связавшийся с нею, вскоре предложил ей пожениться. По приходу в Клайпеду они быстро оформили отпуск и поехали на Украину к его родителям. Лида им понравилась, и началась подготовка к свадьбе. Но вдруг за день до регистрации брака у жениха обнаружилась гонорея. Невеста наградила. Она, готовясь к свадьбе, всётаки переспала с кем-то. Брак не состоялся.

Вылечившись, Лида попала к нам на судно. Неизвестно, сколько партнёров у неё было, но последний, 4-й штурман, симпатичный литовец, оказался, к несчастью, женатым и имеющим ребёнка. Любовь их длилась около месяца. Они не прятались. Вечерами Лида приходила открыто к Ромасу в каюту, весь экипаж знал об их связи, и, видимо, кто-то об этом сообщил его жене. По приходу в Клайпеду он не увидел на причале среди встречающих своей жены, а когда он пришёл домой, она молча выставила чемодан с его вещами и захлопнула дверь перед его носом: «Иди к своей бл..и. Viso garo! (всего хорошего – лит.)».

Месяца через полтора Лида и Ромас устроились на БМРТ: Лида — прачкой, Ромас — матросом. Это было время, когда «независимая» Литва усиленно «избавлялась» от флота, продавая суда за бесценок на металлолом за границу. И найти место штурмана молодому специалисту, каким был Ромас, было трудно.

В море любовь потихоньку стала увядать. Рассказывают, что Ромас, играя с друзьями в карты, ставил на кон Лиду. Она пошла по рукам. Но в конце рейса она влюбила в себя третьего механика Алексея. Он был женат, имел двоих детей. Жена жила с его родителями в Советске.

...Я встретил Лиду в коридоре отдела кадров. Хотя она и побаивалась меня, но не устояла и похвасталась, что выходит замуж. Алексей купил в заграничном порту дорогое подвенечное платье, и завтра они едут в Советск к его родителям. Родители сказали: «Если ты бросишь семью ради этой бл..и (они уже узнали о Лиде всё) — ты нам больше не сын». Он уехал в Клайпеду и жил у Лиды, вернее, в квартире её мамы. Развод с женой был непрост. Судья отказался разводить его. Нужно было долго ждать следующего заседания суда. Тем временем оба они потеряли работу: их уволили за аморальность. Лида устроилась посудомойкой в кафе, Алексей перебивался случайными заработками. Миф о женитьбе рухнул, деньги кончились, и Алексей, в принципе, стал ненужным.

Прошло несколько месяцев, довольно тяжёлых. Лида любила компании, любила выпить, а выпивши, открыто флиртовала с другими на глазах бедного Алексея, который растворялся в этой угарной пьяной жизни. В один из летних дней они со своими товарищами-собутыльниками устроили пикник в Гируляйском лесу. Пили, веселились, ругались. Лида, не обращая внимания на Алексея, стала целоваться с одним из парней, дескать, Алексей — тьфу, тряпка, я буду с тобой. И тут случилось страшное: Алексей схватил большие ножницы и вогнал их в живот соперника. Была повреждена печень, но, к счастью, врачи спасли парня. А Алексей получил 8 лет тюрьмы. Лида уехала в Германию и стала профессиональной проституткой.

Мне не хочется заканчивать главу о женщинах-морячках этой грустной историей. После развала СССР с подачи сионистских средств массовой информации стало модно говорить, что при коммунистах всё было плохо. Даже были женщины-морячки. Ах, какой позор! Но когда Россия превратилась в израильскую колонию, ничто не изменилось. По-прежнему на судах плавают женщины. Правда, значительно меньшее количество. Потому что судов осталось почти что ничего в сравнении с советским временем.

380 ______ Петр Рябко

Я показал чуть грустные, но правдивые истории. В целом же моё капитанское резюме: «Женщина в море — это прекрасно». Присутствие женщины на борту делает судовую атмосферу чуть мягче. Они облагораживают нас, грубых мужчин.

Моряки, не делайте женщин грубыми! Пусть женщины всегда будут прекрасными морскими богинями, пусть они украшают нашу жизнь.

«Женщина — основание всего доброго и прекрасного, она источник жизни и смерти, от неё зависит всё существование человека, ибо она нравственная и естественная опора в его трудах, женщина владеет божественным даром отделить в человеке добрые намерения от злых мыслей, женщина — божественный храм, в котором мужчина весьма легко получает полное блаженство... Покорствуйте женщине, её любовь облагораживает человека, смягчает его ожесточённое сердце, укрощает зверя и делает его ягнёнком» (Евангелие).



Последняя. Гибель Страны

«Мы не антисемиты, но позвольте спросить, что хорошего сделали евреи для России?» Геннадий Зюганов

Мы шагали с капитаном Вилорием Никифоровичем Дмитрашкиным по проспекту Мира в Клайпеде. У каждого подъезда полоскались новенькие быстро сшитые национальные флаги. Во всех учреждениях, в каждом кабинете из громкоговорителей с утра до вечера звучали речи депутатов сейма: «Мы освободились от русского рабства! Литовский народ, ты теперь велик и богат!» Это был пир во время чумы. И невдомёк было простым литовцам, что всё нажитое за 50 лет советской власти богатство республики вскоре будет распродано за бесценок Западу, а деньги осядут в карманах лидеров «независимой» Литвы; невдомёк было им, что вскоре молодые красивые литовочки заполнят бордели Германии, Турции, Испании, что вскоре Литва займёт первое место в мире по самоубийствам (в 2000 году, сейчас лидирует Россия).

«Советский Союз разрушили сионисты, – Вилорий Никифорович повернулся ко мне. – Это тебе, Демьяныч, говорю я – еврей. Я знаю, как это было сделано». Вилорий был в лёгком подпитии и, может, поэтому откровенничал. Но нам обоим было больно – ему, еврею, и мне, русскому. Нас предали, мы потеряли Родину.

В 1917 году некто Троцкий (зять американского банкира) приплыл из Нью-Йорка в Россию вместе с 500 евреями. Так уж всегда получалось: как только начиналась смута, сионисты приходили на «помощь». Троцкий «по-

382 ______ Петр Рябко

мог» убить 10 миллионов русских на гражданской войне. В 1991 году некто Яковлев (много лет работавший по-

В 1991 году некто Яковлев (много лет работавший послом СССР в Канаде, а ещё больше лет — послом мирового сионистского правительства), занимавший в Кремле высокий пост секретаря ЦК КПСС по идеологии, прилетел в Вильнюс и дал Бразаускасу, первому секретарю ЦК КП Литвы, официальное разрешение отделиться от КПСС. Академик Д.С. Лихачёв двумя годами раньше сказал: «Разрушим КПСС — начнётся гражданская война». Так началась гибель великой державы, так началось новое истребление миллионов советских людей. Впоследствии Бразаускас хвастал: «Фактически это я разрушил СССР». Нет, «товарищ» Бразаускас, не ты. Ты всего лишь маленький предатель своего народа. Разрушил СССР мировой сионизм — самое сильное политическое движение последнего столетия.

«The very absence of a geography for Jews is what created Zionism — one of the most powerful ideologies of the twentieth century». Jeremy Paxman «The English — a portrait of a people» (Исключительная географическая рассеянность евреев создала сионизм — одну из самых мощных (силудержащих) идеологий двадцатого столетия).

Одна из самых печальных страниц нынешней жизни в России — деформация менталитета некоторых русских интеллигентов. Москвичка Наталья Васильевна, доктор наук, умная красивая женщина, у которой Ельцин убил сына на чеченской войне, а Лужков и Путин отравили газом мужа в театре, сказала мне, что на следующих выборах пойдёт голосовать снова за «американского посла» Путина.

Убери с нашей планеты один полюс, и Земля станет плоской. Страшно, что многие интеллигенты начинают верить в эту «плоскость». Русские люди, будьте бдительны!

Сейчас сионизм «торжествует» в России и во всём мире. Но, как шутила моя тёща, простая сельская учительница из Белоруссии: «Не смейся, рабе, будет и тебе» (рабе – rabbi – еврейский священник).



Приложение.

СПИСОК ПОРТОВ, В КОТОРЫХ БЫЛ АВТОР

CCCP	ФРГ
1. Ленинград	1. Hamburg
2. Таллин	2. Lubeck
3. Рига	3. Kiel
4. Вентспилс	4. Holtenau
5. Лиепая	5. Brunsbuttel
6. Клайпеда	6. Norderney
7. Балтийск	7. Cuxhaven
8. Калининград	8. Rendsburg
9. Керчь	9. Heiligenhaven
10. Севастополь	10. Borkum
11. Владивосток	11. Helgoland
ПОЛЬША	ПАНИЯ

ПОЛЬША

- 1. Свиноустье
- 2. Щецин

ГДР

- 1. Stralsund
- 2. Mukran
- 3. Lautenbach (Rugen)
- 4. Vitte (о-в Hiddensee)
- 5. Warnnemunde
- 6. Rostock
- 7. Darsser Ort
- 8. Sassnitz

ДАНИЯ

- 1. Copenhagen
- 2. Skagen
- 3. Gedser
- 4. Klintholm
- 5. Ronne
- 6. Cristianso

ШВЕЦИЯ

- 1.Geteborg
- 2. Ystad
- 3. Simrishavn
- 4. Hallevik

- 6. Vandburg
- 7. Hervik
- 8. Foresund
- 9. Visby
- 10. Buxelkrok
- 11. Kalmar
- 12. Sandhaven

НИДЕРЛАНДЫ

- 1. Amsterdam
- 2. Flissingen
- 3. Terschelling
- 4. Scheveningen
- 5. Iimunden
- 6. Den Helder
- 7. Rotterdam

БЕЛЬГИЯ

1. Blankenberge

ФРАНШИЯ

- 1. Cherburg
- 2. Dunkerque
- 3. Lezardrieux
- 4. Perros-Guirec
- 5. Roscoff-Bloscon
- 6. L'Aberwrach
- 7. Camaret
- 8. Audierne
- 9. Benodet
- 10. Port Tudy
- 11. La Turballe
- 12. Port Joinville
- 13. La Rochelle
- 14. Boulogne
- 15. Royan
- 16. Bayone

ИСЛАНДИЯ

1. Ceidisfiordur

ФАРЕРСКИЕ ОСТРОВА

- 1. Fugle-Fiord
- 2. Torshaven

ИРЛАНДИЯ

- 1. Killybegs
- 2. Castletown
- 3. Shannon
- 4. Kork

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

- 1. London (Tilbury)
- 2. Dover
- 2. Lerwick
- 3. Ullapool
- 4. Peterhead
- 5. Malliag
- 6. Fort William
- 7. Aberdeen
- 8. Newcastle
- 9. Blvth
- 10. Glasgow
- 11. Weymouth
- 12. Portland
- 13. Plymouth
- 14. Portsmouth
- 15. Bringhton
- 16. Penzance
- 17. Pool
- 18. St. Ives
- 19. Scalloway
- 20. Great Yarmouth
- 21. Lowestoft
- 22. Grimsby
- 23. Chichester

Капитан, родившийся в рубашке

- 24. Port Solent
- 25. Eastbourne
- 26. Fraserbourh

ПОРТУГАЛИЯ

- 1. Lisboa (Lissabon)
- 2. Funshal (Madeira)
- 3. Pavoa de Varzim
- 4. Figueira da Foz
- 5. Peniche
- 6. Cascais
- 7. Sines
- 8. Portimao
- 9. Ferragudo
- 10. Vilamoura
- 11. Tavira
- 12. Vila Real
- 13. Foz de Odeleite
- 14. Alcoutim
- 15. Pomarao

ИСПАНИЯ

- 1. Getaria
- 2. Bilbao (страна басков)
- 3. Santander
- 4. Ribadesella
- 5. Gijon
- 6. Ribadeo
- 7. Carino
- 8. La Coruna
- 9. Camarinas
- 10. Eugenija de Riveira
- 11. Villagarsia de Arosa
- 12. Bayona
- 13. Vigo
- 14. Marin
- 15. Ayamonte

- 16. Huelva
- 17. Alicante
- 18. Valencia
- 19. Sevilla
- 20. Gibraltor
- 21. Mazagon

КАНАРСКИЕ ОСТРОВА

- 1. La Sociedad (остров Graciosa)
- 2. Puerto Naos (Lanzarote)
- 3. Carralejo (Fuerteventura)
- 4. Rosario (F.)
- 5. Gran Tarajal (F.)
- 6. Pasito Blanco (Gran Canaria)
- 7. Arguinegum (G. C.)
- 8. Mogan (G. C.)
- 9. Las Palmas (G. C.)
- 10. Las Galletes (Tenerife)
- 11. Santa Cruz de Tenerife
- 12. Los Cristianos (T.)
- 13. San Andres (T.)
- 14. San Sebastian (La Gomera)
- 15. Santiago (La Gomera)
- 16. Tazacorte (Las Palma)
- 17. Santa Cruz de La Palma
- 18. Restinga (Hierro)

ИТАЛИЯ

- 1. Genua
- 2. Venecia
- 3. Piombino
- 4. Porto Ferario (остров
- Эльба)
- 5. Livorno

АВСТРАЛИЯ

- 1. Perth
- 2. Townville
- 3. Brisbone
- 4. Cairns
- 5. Sydney

СИНГАПУР

1. Singapore

КАБО-ВЕРДЕ

(Острова Зелёного Мыса)

- 1. Palmeira (остров Sal)
- 2. Tarrafal (San Nicolas)
- 3. Mindelo (San Visente)
- 4. Porto Novo (San Antao)
- 5. Porto Tarrafal (Santiago)
- 6. Praia (Santiago)
- 7. Vale de Cavaleiros (Foga)

БРАЗИЛИЯ

(Мы изучали побережье Бразилии два года. В этом списке – порты большие и маленькие, куда мы заходили на яхте «Pedroma»)

- 1. Fernando do Naronha (остров)
- 2. Cabadelo
- 3. Maceio
- 4. Recifi
- 5. Salvador
- 6. Itaparica
- 7. Ilha Bimbarras
- 8. Bom Jesus
- 9. Salinas de Margarida
- 10. Porto Aratu

- 11. Morro do Sao Paulo
- 12. Camamu
- 13. Ilheus
- 14. Vitoria
- 15. Arraial do Cabo
- 16. Rio de Janeiro
- 17. Niteroi
- 18. Abraao
- 19. Saco do Ceu
- 20. Angra dos Reis
- 21. Mirim-Paraty
- 22. Ilha Cotia
- 23. Porto Bracuhy
- 24. Paraty
- 25. Ilha Sandri
- 26. Jurumirim
- 27. Cajaiba Grande
- 28. Enseada Aracatiba
- 29. Sitio Forte
- 30. San Sebastian
- 31. Paranagua
- 32. Florianopolis
- 33. Rio Grande
- 34. La Laguna
- 35. Imbituba
- 36. Enseada do Pinaeira
- 37. Porto Belo
- 38. San Francisco (SUL)
- 39. Santos
- 40. Enseada das Palmas (oc-
- тров Porcos)
- 41. Enseada Monsuaba
- 42. Enseada do Biscaui
- 43. Enseada da Mombasa
- 44. Enseada do Cambelo
- 45. Ilha de Jaguanum
- 46. Ilha de Itacarussa

Капитан, родившийся в рубашке =

- 47. Porto de Sepetiba
- 48. Enseada das Palmas (octoo Ilha Grande)
- 49. Praia dos Meros
- 50. Ilha do Gipoia
- 51. Ilha dos Macacos
- 52. Ilha Redonda
- 53. Enseada do Fazen
- 54. Saco Grande
- 55. Saco Paraguara da Fora
- 56. Natal
- 57. Fortaleza
- 58. Luis Correeia
- 59. Manaus (Амазонка)

ФРАНЦУЗСКАЯ ГВИАНА

- 1. Caiena
- 2. Kourou

ТРИНИДАД И ТОБАГО

- 1. Chaguaramas
- 2. Charlotteville

ГРЕНАДА

1. St. George

СЕНТ-ВИНСЕНТ

1. Kingstown

МАРТИНИКА

1. Fort de France

СЕНТ-ЛЮСИЯ

1. Castries

колумбия

1. Cartagena

ВЕНЕСУЭЛА

- 1. Porlamar (о-в Маргарита)
- 2. Puerto La Cruz

ПЕРУ

1. Callao

АРГЕНТИНА

- 1. Buenos Aires
- 2. Mar del Plata
- 3. Madrin
- 4. Comodoro Rivadavia
- 5. Santa Cruz (Punta Killa)
- 6. Ushuaia

УРУГВАЙ

- 1. La Paloma
- 2. Punta del Este
- 3. Piriapolis
- 4. Montevideo
- 5. Sauce
- 6. Colonia del Sacramento

CIIIA

1. Portland (West)

КУБА

1. Havana

БАГАМСКИЕ ОСТРОВА

1. Nissau

388	Петр Рябко
ОСТРОВ КЮРОСАО	СЬЕРРА-ЛЕОНЕ
1. Villemstad	1. Freetown
ТУРЦИЯ	либерия
1. Istambul	1. Monrovia
ЕГИПЕТ	нигерия
1. Port Said	1. Lagos
2. Suez	2. Onicha
	КАМЕРУН
СОМАЛИ	1. Duala
1. Port Alula	
	ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ
МАВРИТАНИЯ	ГВИНЕЯ
1. Nuadibou	1. Santa Isabel (Malabo)
2. Nuakshot	2. Luba
	3. Bata
СЕНЕГАЛ	4. Kogo
1. Dakar	_
	(Продолжение следует)