

Николай Баранихин

НАСЛЕДНИКИ НОЯ

Море и моряки

Алма-Ата, 2017

Николай Баранихин. Наследники Ноя. Море и моряки. – 208 стр. – Алма-Ата, 2017 г.

Автор принадлежит к породе однолюбков, и любимый город у него один – родная Одесса, и любовь всей жизни тоже одна – море.

Всегда разное, это море манит и манит моряка, всё дальше и дальше, за горизонт и моря и жизни.

Эти два понятия – море и жизнь – для автора равнозначны, и повествуя о море, автор, конечно, повествует и о себе, гораздо полнее, чем самая подробная биография.

Автор надеется, что его книга найдет отклик в сердцах молодых людей, и поможет им найти верный курс в море соленом, и в море житейском. Поможет стать моряком, и человеком.

Моему внуку Марку – посвящаю

*"Вы – соль земли."
Иисус Христос .
Нагорная Проповедь.*

НАСЛЕДНИКИ НОЯ

Моряки, бесспорно, являются представителями древнейшей на Земле профессии. Нет, девушки, стоящие вдоль автотрасс и на проспектах по вечерам, и одетые зачастую только в клипсы, тоже весьма древней профессии, но все же – вторые.

Когда возникла угроза всемирного потопа, именно старина Ной и стал первым на Земле капитаном.

Он построил прекрасное, мореходное судно, перенесшее все ужасы катаклизма, очень профессионально загрузил это судно самым разнообразным грузом, и сквозь все шторма и туманы привел благополучно судно в порт назначения – к горе Арарат.

Вот именно от Ноя-то и ведет свою родословную род моряков, род капитанов, что и дает право нам гордиться своим первородством.

Потом, потом, уже потом пришли пахари и скотоводы, цари и генералы, ученые и философы, парикмахеры, дизайнеры, блудницы и стилисты, менеджеры, банщики и мозольных дел мастера. И было разделено растущее человечество на три состояния – живые, мертвые и моряки. Но это было потом.

А от первого человека на обновленной Земле пошел род дерзких, умных, грамотных и предприимчивых людей – моряков, так полно оправдывающих свое отделение в третье состояние, особое состояние. Нормальный, обычный, ординарный человек не смог бы просто так, без карт и лоций, отправиться в совершенно незнакомый ему, пугающий океан, держа при этом абсолютно простой курс – на Солнце! На заходящее Солнце, конечно, то-есть, на запад. Только сильных духом людей не могли испугать ни врата Ада, якобы ждущие их за горизонтом, ни Сцилла с Харибдою, ни морские драконы вкупе с сиренами и наядами. Под ногами только двадцать метров деревянной палубы, в бочке – только ведро пресной воды, впереди – полная неизвестность, и все же – вперед, курс – на Солнце!

Вот эта вот уверенность в своих силах, вот эта непонятная для многих тяга к неизведанному – это и делает нас наследниками славного старины Ноя, делает нас моряками.

КАПИТАНЫ

«В начале было слово, и слово было о Боге, и слово было: БОГ».

Цитируя Библию, автор хотел бы начать с самого главного, что есть в море, на судне, и в самой жизни, обозначить ключевую фигуру, единственный субъект, вокруг которого и вращаются все объекты.

Наши недруги – англичане, ранее являвшиеся, несомненно, самой морской нацией мира, так говорят о капитане: «Первый после Бога». Если выразиться более приземленно, то это звучит так: «Есть капитан – есть судно. Нет капитана – нет и судна».

А в ответ на всевозможные стенания демократов и охлократов (охлократия – власть толпы), автор приведет и еще одно высказывание все тех же англичан: «Если на судне два капитана – это судно никуда не придет». Принцип единовластия должен царить на судне. Культ личности? Да, конечно, потому что слишком много зависит от этой личности.

И как «парусный флот – дворянство морей, высшая знать океанов!», так и капитан является той вершиной, тем пиком человеческой эволюции, выше которого только Бог.

И не надо тут иронизировать – дескать, как автор любит самого себя, потому как сам является капитаном дальнего плавания. Да, конечно, давно уже подмечено, что, о чем бы ни писал автор (любой автор!!!), он пишет о самом себе.

Но ведь и верно – на борту судна, посреди океана, нет у человека рядом никого – ни родителей, ни жены, ни умудренных опытом старших родственников. Нет ни нотариуса, ни адвоката, нет священника, которому можно было бы рассказать о своих невзгодах, нет милиции, прокуратуры, нет Министерства по чрезвычайным ситуациям, нет ЗАГСа и похоронного бюро, нет управдома и Скорой помощи.

Есть только капитан. Он-то и обязан заменить человеку все вышеуказанные инстанции (исключая, конечно, жену!). И капитан, настоящий капитан, с успехом заменяет собой всю эту уйму перечисленных должностей, совмещая в своем лице все три ветви власти – законодательную, исполнительную и судебную.

Нет на свете никакой другой должности, способной сравниться с должностью капитана по объему данных ему

прав. Ни один король, президент или правитель не может засадить человека в тюрьму одним своим словом – нужно хотя бы минимальное, фиктивное, смешное, но все же расследование, какой-нибудь, в виде фарса, но все-таки суд, и так далее. Капитан же может посадить любого находящегося на борту человека в кутузку одним своим словом.

В любой организации на берегу, когда издается какой-либо приказ (на любую тему!), то в графе «Основание приказа» пишется ссылка на что-либо: статью Конституции, Конвенцию ООН, какой-то там параграф каких-то там Правил, и тому подобная белиберда.

Капитан же, в приказе по судну, в графе «Основание приказа» пишет – «Мое решение». Комментарии излишни.

Уже две тысячи лет мы восхищаемся Юлием Цезарем – император умел делать несколько дел одновременно. Обыкновенный человек обычно в состоянии проделывать всего только два-три дела по совместительству – сосать пиво и смотреть футбол, краем уха выслушивая неласковые выражения жены. Но это всего лишь три позиции, и не самые сложные в исполнении.

А капитан, при швартовке, удерживает под контролем, на исполнении, до двенадцати позиций, и более: курс и скорость собственного судна, курс и скорость того судна, к которому швартуешься, направление и сила ветра, высота и направление волны, режим работы машины, положение пера руля, инерцию и тормозной путь при реверсе двигателя, время этого самого реверса, маневренные элементы судна, и много чего еще, незаметного для постороннего взгляда, того, что именуется опытом.

И никто, никто не только не сможет подсказать что-либо капитану в этот момент, но и не посмеет этого сделать, даже если бы и смог.

Ни у кого на свете нет таких прав, как у капитана. Первый после Бога – тут и добавить нечего.

Но! Ох уж это «но»!

Но и обязанностей таких, и такой огромной, устрашающей ответственности, как у капитана, нет более ни у одной должности на свете.

Любой сухопутный начальник, от директора банно-прачечного комбината до премьер-министра, отвечает только за работу своих подчиненных, только за работу, не за

их здоровье и жизни. И только в рабочее время, с 9 до 18, и только в рабочие дни. Что там проделывает работник с 18 до 9, и по выходным дням – то начальника интересует примерно, как прошлогодний снег. И отвечает начальник прачечного комбината за своих людей отнюдь не головой. В самом крайнем случае – карманом, а то и вовсе – легким испугом.

Капитан же несет ответственность за своих подчиненных все двадцать четыре часа в сутки, и не только за их работу. Он отвечает также за их жизнь и здоровье, за их питание, благополучие, за их хорошее настроение, да и просто за их наличие на борту.

И, в отличие от сухопутных начальников, которые всегда могут (и с успехом это проделывают!), свалить свою вину на подчиненных, капитану этого не позволят сделать Устав службы, Кодекс торгового мореплавания, и то, что именуется честью. Здесь итальянских, корейских и американских капитанов просят не беспокоиться. Последние громкие катастрофы, с большими жертвами и сбежавшими капитанами, показали, что слово «честь» им незнакомо в принципе, и из вышеупомянутых национальностей капитаны – как из автора – румын. И если уж ты носишь звание «капитан», то что бы ни случилось на судне – от пробойны в борту до внезапных родов буфетчицы, от подмочки груза до плохого борща на обед – всегда и во всем виноват только ты, капитан.

Это и есть обратная сторона медали – как расплата за роскошную каюту, за неограниченную власть, за капитанские погоны и право употреблять местоимение «Я».

*«Резут, ошалев, океаны
Приказ отстояться не дан.
Не правы всегда капитаны,
Во всем виноват капитан.*

*У льда надломилась граница
У бортпроводницы роман,
От зыби в Бискайе не спится –
Во всем виноват капитан.*

*И лоцци – наши кораны
Порой допускают обман.
Не правы всегда капитаны,
Во всем виноват капитан.*

*За то, что он первый по чину,
За то, что угрюм и упрям,
За то, что последним – в пучину,
Когда уже все по нулям,*

*За ропот разлуки кандальной,
За век, что в морях коротал,
– голову с плеч капитану!
Да здоровствует капитан!*

И когда на чашки весов помещаются капитанские права, и его же обязанности, то далеко, очень далеко не всякая человеческая особь способна взвалить на себя этот тяжкий крест, капитанский крест.

И ведь именно капитан идет под суд в случае какого-либо происшествия на борту. Не механик, не кок и не буфетчица, а капитан.

А потому и закреплено в Уставе службы, что именно капитан лично набирает свой экипаж, и никто не может быть назначен на судно без согласия капитана. В этом заложен глубокий смысл, как и во всем, что связано с морем. Ведь с этим экипажем капитану предстоит на долгие месяцы уйти в океан, где невозможно заменить недобросовестного матроса, грязнулю-буфетчицу, или пьяницу-кока. Ошибки при подборе кадров быть не должно, капитан должен быть уверен в своем экипаже, потому что сухопутный начальник может бросить свой горящий офис даже вместе с сотрудниками, и сбежать на противоположный тротуар, а капитан обязан, вместе с экипажем, этот пожар потушить. Надеюсь, теперь уже всем ясна та огромная пропасть между сухопутным боссом (шеф, старик, пахан, и т.д.), и капитаном.

Поэтому-то капитан и доступен своему экипажу двадцать четыре часа в сутки, что и демонстрирует всегда открытая настежь дверь в капитанской каюте. А уж если дверь каюты закрыта, то причина может быть только одна – капитан спит.

Вспомни-ка, читатель, ведь двери у сухопутных начальников всегда закрыты, и чем крупнее начальник – тем больше у него закрыты двери. Да еще и двойные, да еще и с чербером-секретаршей на подходе к кабинету, страшной, словно Медуза-Горгона, в своей незамужности.

Как же становятся капитанами? Для начала нужно очень и очень этого хотеть, а уж остальное приложится. Да и хорошо бы еще иметь на плечах не подставку для шляпы, а хорошо развитые мозги. Безо всякой ложной скромности автор может заявить, что должность капитана требует универсальных знаний, и капитан просто обязан быть «знающим», просвещенным и грамотным. Даже прославленный своей мудростью царь Соломон, и тот заявлял, что все-таки есть четыре вещи, недоступные его пониманию – путь змеи на скале, путь орла в небе, путь корабля в море и путь мужчины к сердцу женщины. Капитан же знает, как минимум, одну из вещей, недоступных пониманию царя Соломона – путь корабля в море. Да и путь к сердцу женщины тоже не является великой тайной для капитана.

Насчет универсальности знаний – как-то у одного капитана спросили, а кто он по специальности? Капитан в ответ назвал десяток профессий, включая ассенизатора, и прибавил: «Был я когда-то судоводителем, а теперь так, любитель».

Капитан обязан управлять судном, как судоводитель, обеспечивать прибыльность судна, как профессиональный экономист, обеспечивать безопасность судна на уровне министра по чрезвычайным ситуациям, и быть при этом дипломатом, гораздо более профессиональным, и гораздо более значимым, чем любой дипломат. Почему? Да потому, что дипломат (любой!), только доводит до сведения заклятого партнера всего лишь позицию своего руководства, а отнюдь не свою собственную. А капитан, не являясь официальным представителем государства, может довести до сведения собеседника (в любой точке Земли!), только свою собственную позицию.

И нет при этом у него на подхвате целого Министерства иностранных дел, нет секретарей, референтов, помощников и заместителей, переводчиков, атташе, консулов и прочей шушеры, скользких на вид и омерзительных по своей сути. Нет приживалок, прихлебателей, подносителей, подавателей калош, отдавателей чести и специалистов по протоколу. Есть только он – капитан.

Автор здесь вовсе не стущает краски, намереваясь отпугнуть молодых людей от желания стать капитаном. Желание это предельно понятно и весьма похвально, здоровые амбиции и нездоровое честолюбие и гонят каравеллы вокруг света во все времена и под всеми созвездиями. И автор здесь имеет единственное намерение – посоветовать молодому человеку реально оценивать свои силы в желании встать на капитанский мостик. Возможно, шахтером, комбайнером или уж парикмахером человек принесет больше пользы Родине и себе.

После окончания мореходного училища молодой человек идет на флот матросом, и тут-то и начинается «отделка щенка под капитана».

Будущий капитан последовательно проходит все ступеньки свое карьеры, на перепрыгивая ни одной. И это также разительно отличается от карьеры сухопутной, где вчерашний выпускник какого-нибудь загопинского ВУЗа становится директором какой-либо компании, только потому, что он – «сынок», или «племянник». И начинается у компании «веселая жизнь», но это уже другая история.

Здесь автор, как и всегда, придерживается «Правил ведения судового журнала», где ясно сказано: «Что наблюдаем, то и пишем. Чего не наблюдаем, того не пишем»

Это я к тому, что доводилось как-то послужить в одной ну очень национальной, и до невозможности судоходной компании, расположенной в очень известном порту мира – Актау. Лондон, Токио, Владивосток, Сингапур – и Актау! Это звучит! (галантерейщик и кардинал – это сила!).

Так вот, генеральный директор этой компании, «сынок», конечно, плюс еще и выпускник чего-то там очень американского, заявил автору, что на судах компании капитанов не будет! И мотивировал это тем, что капитан на судне является лишним человеком, поскольку не стоит вахту, не драит палубу, не копаются в механизмах и не готовит борщ для команды. Автору этих строк, на тот момент – заместителю генерального директора по флоту, оставалось только написать заявление «по собственному» – и откланяться. Потом этот директор судоходной компании руководил то ли филармонией, то ли чабанским хозяйством, то ли космическим агентством – но чем-то руководил, потому что «сынок» – не тонет. Любые ассоциации и параллели со словами «не тонет» здесь весьма уместны и правильны!

Тут же, кстати, и об образовании. На взгляд автора, очень субъективный, заинтересованный и небезразличный, абсолютно на пустом месте, и абсолютно необоснованно много, идет разговор о какой-то там элитности американского образования. Собственное образование автора, плюс многолетнее общение с носителями американского образования, дает автору право заявить – американским образованием нужно не гордиться, а нужно его стесняться. Стесняться, словно бородавки на носу: ну, знаете, бес попутал, простите, так уж вышло, что пришлось поучиться в этом университете, ну, простите, я не виноват. А потому, что автор очень хорошо знает, чему там учат – кидать мячик в корзинку – баскет называется. На этом – все!

Примеры в студию – а пожалуйста! Самый образованный человек, по умолчанию, президент страны, запросто путает Иран и Ирак, Австрию и Австралию, представитель аж целого Государственного департамента рассуждает о блокировании морского побережья Белоруссии, ну, и так далее. Если уж таковое позволяют себе все эти буши, клинтоны и псаки, что уж там говорить о каком-нибудь Джо Смите, штат Кентукки!

Трудно, конечно, становиться капитаном. Мой папа говаривал, бывало: «Трудно? Конечно, трудно. А легко – это взять пива и сесть перед телевизором».

Какой-нибудь студент, какого-нибудь заштатного ВУЗа, в каком-нибудь убогом Урюпинске, как-нибудь, на шпаргалках и интимных отношениях с училкой, но все-таки заканчивает свой учебный процесс, и через год напрочь забывает, об чем, собственно, была специальность. У моряков этот номер не проходит – ежегодные аттестации, в объеме государственных экзаменов, всяческие курсы по повышению всего на свете, разборы аварийных происшествий, зачеты и комиссии не дают моряку расслабиться до последней березки на сопке. Учеба, постоянная учеба – удел моряка.

И только после многих лет безаварийной работы, после многих аттестаций и экзаменов, после выдвиганий, согласований и утверждений, человек, возможно, станет капитаном. Почему «возможно?». Да потому, что всего перечисленного, всех этих экзаменов и утверждений – этого недостаточно! Должна присутствовать самая важная черта капитана – способность взять ответственность на себя, как

огонь на себя на фронте. Хватит ли духу у человека стать капитаном, сказать решительное «Я» – и решать каждому самому? А, может, лучше быть «вечным старпомом», всегда имея перед собой надежный щит – капитана?

А, может быть, и вовсе уж клерком? Милое дело, отсидел с 9 до 18 в теплой конторе, и домой, к родному дивану! И не поднимут тебя среди ночи – или на швартовку, или тушить пожар, одновременно с заделкой пробоины в борту, или уж – на допрос по поводу погибших при пожаре твоих собственных моряков.

Мой капитан, мой учитель, Юрий Арсеньевич Тюрнев, говаривал: «Я только тогда и становлюсь белым человеком, когда снимаю черный галстук». Здесь необходимо пояснение – при стоянке судна в порту капитан обязан посещать Управление компании, или принимать начальство у себя на борту, находясь строго в форме, атрибутом которой и является черный галстук. По выходу судна в море капитан снимал черный галстук, и наступала почти полная свобода. Почти – потому как изобретение Александра Попова – радио, все же доносило до капитана распоряжения начальства, иногда довольно глупые, и большинство – совершенно ненужные, потому как абсолютно дилетентские. Что нужного и полезного могли сообщить капитану девочки из бухгалтерии, или уж старцы из Комитета партийного контроля?

Поэтому очень многие капитаны (и автор!), с некоторой ностальгией вспоминают времена парусного флота, когда не было радио, когда капитан зачастую был и владельцем судна (капитан Грей из «Алых парусов»), и его именовали вовсе не «кептен», а «мастер» – хозяин, что гораздо выше по статусу. И никакой зависимости от береговых деятелей, путающих местами нос и корму!

Но уже хорошо то, что в официальной переписке капитан так же, как и много лет назад, именуется Мастер. Поэтому, желая сказать приятное любому капитану (включая автора!), пожалуйста, называйте его «мастер».

Встречают, конечно, по одежке, но вот провожают все-таки – по уму, то-есть, по полезности. Много лет назад автор прибыл, после окончания мореходки, на славный остров Сахалин, в рыбацкий город Невельск. И буквально в первый день заметил на улицах городка капитана, именно такого, каковой и грезится в мечтаниях нежным барышням: Вы-

сокий, статный, в капитанской форме, и даже с усиками. Картинка! Но очень скоро выяснилось, что это (условно) – Боря Шмакин, и нет в управлении капитана хуже его. Рыбаки ведь ценят капитана вовсе не за внешность, а за умение ловить рыбу, а внешний блеск хорош только на подиуме, да в гей-барах, что, по сути, одно и то же.

Вспоминается старый капитан Ботин, из того же Невельска. Этакий старый, седой морской волчара, с выросшими ракушками по всему телу. Он был олицетворением моря и профессии. Казалось, что вначале был Ботин, а уж потом – Невельск. Но беда – был иногда старый Ботин подвержен влиянию Бахуса, причем в очень уж серьезной форме. Все абсолютно об этом знали, и врачи в лечебнице – тоже. Да и сам старый Ботин, заглянув на дно стакана, звонил в ту лечебницу, и честно заявлял – «Я начал, приезжайте!». И пока врачи ехали, Ботин уже вполне доходил до состояния пациента. Но именно этот Ботин, Валентин Петрович Ботин, когда Невельск накрыл бешеный тайфун, и небольшие траулеры выбрасывало на причал, прибежал в порт, хотя вовсе и не обязан был это делать. А дело происходило, как и полагается по закону подлости, в воскресенье вечером, начальства не было никакого, а стоящий у причала плавучий док вот-вот должен был оказаться на прибрежных камнях. И старый Ботин, схватив топор, сбил замки на дверях портового склада, вместе с добровольцами, местными «бичами», разматывали бухты капронового каната, и спешно крепили док дополнительными швартовыми. Док уцелел, как и все имущество склада, «бичи» не похитили ничего. Авторитет старого капитана оказался слишком велик.

Мой сухопутный папа своеобразно отзывался о работе капитана: – Ну нету же в океане дорог и трасс? – Нету, папа! И знаков дорожных нету? – Нет, папа, нету! И гаишника нет, чтобы спросить дорогу? И местных жителей ведь тоже нету, узнать название ближайшей деревни? – Нету, папа, нету!

– И вы все-таки приходите точно в назначенное место, и в точно назначенное время?

– Да!

– Молодцы вы все-таки, грамотные и умные! Хотя, стоп-стоп! Но ведь и перекрестков со светофорами у вас нету? И обочин с кюветами у вас нету? И чокнутых пьяных пешеходов у вас нет? И океан у вас такой широченный? И вы все-таки умудряетесь сталкиваться?! Я бы вас стрелял!

Очень важно, чтобы стать капитаном, пройти через некий барьер, через нечто экстремальное, из ряда вон выходящее, через какой-то экзамен, пройти – и обрести крылья.

Весной 1981 года «Яна» входила в Токийский залив. А это довольно долгий путь по очень узкому и очень извилистому фарватеру, в узком фиорде между гор. Почему так – потому что Токио расположен в огромном кратере давным-давно потухшего вулкана, и пробраться в порт можно только через узкий проход. Мало того, в годы Второй мировой войны японцы, дабы обезопасить себя от американского десанта, еще и перекрыли фарватер несколькими бетонными фортами. Форты эти были американскими бомбами разрушены, но с фарватера не убраны до сих пор. Вот и приходится входящему судну лавировать здесь, словно на узкой улочке.

Старший помощник (автор) уже готовился отправиться в царство Морфея, впереди был Токио, а, значит, масса дел, следовало отдохнуть.

И уже около ноля часов в каюту примчался первый помощник капитана, наш комиссар, и очень эмоционально попросил меня очень быстро подняться на мостик.

Судно следовало фарватером, находилось перед самым узким и коварным местом пролива, где оно должно дважды резко изменить курс, лавируя между полуразрушенными фортами. Прямо по носу мигал маяк, и уже были видны фигурки японцев, размахивающих фонарями, потому что судно шло прямо в берег. А капитан? Увы, Юрий Арсеньевич был никакой, и отдавать какие-либо команды он уже не мог. Английский можжевелевый джин и родная русская водка сделали свое дело.

Однако, честь и хвала капитану, он уже многое доверял своему старпому, в том числе, и проход этого пролива. А посему, моментально оценив обстановку, старпому пришлось действовать строго по Уставу, то есть, в любой момент заменить капитана.

Необходимые команды на руль и в машину, и судно, отработав задним от маяка, направилось строго по фарватеру на рейд Токио.

К утру встали на якорь, страсти улеглись, а вечером капитан позвал меня в каюту, и здесь обнял, со словами благодарности.

И вот тут-то и выросли у меня крылья, а я навсегда вырос из детских штанишек, и почувствовал себя взрослым, настоящим, всамделишным капитаном.

Часто спрашивают – какое же самое главное, самое «капитанское» качество характера? Наверное, смелость? Отнюдь. Самое главное качество капитана – это трусость. Если у кого-то это слово вызывает отторжение, то его можно без ущерба для смысла заменить на более корректное слово «осторожность». И капитанским железным правилом, непременно и всегда, является выражение – всякий риск должен быть сведен к нулю.

Еще одно, очень важное качество капитана – он должен быть надежным. И если уж так сказал капитан, то это должно быть свято и неизменно. Капитан ни в коем случае не должен менять свои решения каждые пять минут, словно легкомысленная женщина, а потому и решения капитанские должны быть тщательно продуманы, вместе с возможными последствиями, на что женщина неспособна в принципе.

Возвращается капитан в родной порт, к семье, и тут всякое может быть, все люди, все человеки. И заложить за воротник способен моряк, да и супругу может слегка обидеть. И вот недалекая супруга, с интеллектом табуретки, летит быстренько в партком (о нем позже), и выкладывает все грехи мужа, реальные и выдуманные, на суд партийной комиссии, не к ночи будь помянута! А у нее, у комиссии, разговор короткий – а понизить капитана в должности – до матроса! Для ума! И несет капитан домой первую свою получку, в качестве матроса, в размере одной пятой от своей прежней, капитанской зарплаты. И доходит до ума (до той пустоты, что вместо ума) жены – ой, что же это я натворила! И бежит она в партком, и просит простить своего мужа, но нет, поезд ушел. Целый год семья будет сидеть на окладе матроса. Для ума, конечно, вот только для чьего ума?

В свое время автор, после женитьбы, посадил свою молодую жену в автомобиль, да и привез ее к девятиэтажному зданию Управления пароходства, и спросил жену, видит ли она это красивое здание?

– Вижу, – ответствовала она.

– Так вот, на девятом этаже этого здания располагается партком. И если только ты хотя бы раз придешь туда – то из парткома можешь напрямик двигаться не домой, а на вокзал, и к маме. Поняла?

Она таки поняла.

ШТУРМАНА́ (СУДОВОДИТЕЛИ)

Именно так, с ударением на последней букве, и называются помощники капитана. Правильно, конечно, будет – штурманы,

Но это у сухопутных людей. А человек, причастный к морю, или пытающийся выдать себя за такового, обязательно скажет – штурманá. Это такой некий тайный знак – «я – свой», я в теме, мы с тобой одной крови! Это как признак свободы в профессии. Помните, у В.Высоцкого:

*«Мы говорим – не штормы, а шторма,
Слова выходят коротки и смачны.
Ветра, не ветры, сводят нас с ума,
Из палуб выкорчевывая мачты».*

Судоводители, штурмана, белая кость, судовые аристократы – так называют судоводителей, и вот это последнее слово и кажется автору наиболее почетным определением для помощников капитана. Именно они несут вахту на мостике, главном командном пункте судна, именно они и ведут судно по курсу, назначенному капитаном, именно они владеют высоким искусством судовождения, и, конечно, мечтают сами когда-нибудь назначать курс, став капитанами. И это прекрасные мечты, ибо только плохой солдат не мечтает стать генералом. Древнейшая профессия на Земле – это вам не хухры-мухры. На выпускном застолье в далеком 1973 году, Миша Донченко, по прозвищу Длинный, первым говорил тост: «На мостике любого судна командует кто? – Судоводитель! Кто были Христофор Колумб и Фернандо Магеллан? – Судоводители! В каменном веке человек, упавший в воду, ухватившийся на бревно и поплывший, кто был?! – Судоводитель! – Так выпьем же за нас!»

Самый младший среди судоводителей – третий помощник капитана, только-только из училища, наплававший свой ценз матросом, и уже получивший «рабочий» диплом. Конечно, на больших судах – плавучих базах, плавучих заводах, есть еще и четвертые помощники,

Но это вроде как и не совсем еще полноценный помощник, нечто вроде стажера-помощника. И вахту четвертый помощник несет не свою собственную, как более старшие

помощники, а совместно со старпомом, и под его руководством, с 4 до 8 утра, и потом с 16 до 20. Кстати, эта старпомовская вахта называется «королевской» – ну как же, старпом! Соответственно, вахта третьего помощника капитана, с 8 до 12, и с 20 до 24 – называется «пионерской» потому что несет ее самый молодой штурман, и под присмотром капитана. Ну, а вахта второго помощника капитана – с 0 часов и до 4 часов, а затем – с 16 до 20 – называется «собачья», и название это точное, как и все названия и определения на флоте. Представьте только, что ежедневно, с полуночи и до 4 утра вам приходится охранять покой судна и его обитателей – и все станет ясно – конечно, «собачья».

Кроме непосредственных – штурманских, судоводительских обязанностей, у каждого из помощников капитана есть и еще обязанности, связанные с жизнью судна. Третий помощник – несет ответственность за штурманское обеспечение – книги, карты, приборы. Это он заводит и сверяет все часы на судне, это он отвечает за святая святых на судне – за хронометры, хранящие точное гринвичское время. Конечно, есть сейчас на судах и всякая электронная спутниковая «начинка», позволяющая быстро и без затей иметь точное место в любое время – но! Известно, что, чем сложнее прибор или устройство, тем легче он может выйти из строя. А наши «приборы» для астрономического определения места – Солнце и звезды – светят себе сколько-то там миллиардов лет, и пока они светят, грамотные судоводители не заблудятся в океане. Подчеркну здесь – грамотные, потому как в очень многих странах готовят уже не судоводителей, а «нажимателей кнопок». Задумано так – кнопку нажал, и система выдала этому горе-моряку место судна. А если «кнопка» заела? Все, «суши весла»! Сей «моряк» становится беспомощным, словно черепаха на спине, и представляет собой очень жалкое зрелище.

В соответствии с Правилами ведения «Судового журнала», автор – что наблюдает, то и пишет. Чего не наблюдает – того не пишет.

А описанную выше картинку с пресловутой «кнопкой», и ее внезапным отказом, автор лицезрел в году примерно 2003, на Каспии, на борту голландского ледокола. Удручающе смешное было зрелище – эти прыжки и ужимки голландского экипажа, внезапно потерявшего эту подпорку, этот

костыль – спутниковую систему навигации . Наверное, и не надо бы смеяться здесь над этими морскими инвалидами, грешно смеяться над убогими. Конечно, во времена Петра Великого голландцы были морской нацией, но сейчас – это просто бледные отголоски тех, давнишних голландцев, учителей Петра. Да и за «голубые» наклонности в те времена запросто можно было плотно усесться на кол, а сейчас, за те же самые наклонности эти самые голландцы садятся в парламент.

Довелось мне в 1974 году быть третьим помощником капитана на СРТ «Невельск». По абсолютно надуманному предлогу пришлось нам зайти в самое гиблое место на этой Земле – поселок Северо-Курильск на острове Парамушир Курильской гряды. Официального предлога для захода не упомянуть, а реальный предлог – капитану хотелось выпить. А в Северо-Курильске из спиртных напитков только один – спирт питьевой, 9 рублей 9 копеек за пол-литра. И экипаж, во главе с капитаном, неделю целую представлял из себя мертвые тела во всех каютах. И все бы ничего, но эти самые «тела» время от времени все же приходили в себя, и тогда начиналось самое страшное – они закуривали! Потом они, эти тела, засыпали, сигарета падала на подушку, и подушка начинала дымиться. И чтобы не сгореть, в самом прямом смысле, третьему помощнику, то есть мне, и пришлось неделю провести на ногах, охраняя судно и себя от гибели. А потому и ненавижу курящих людей всю жизнь, потому что видел, во что превращаются люди, некурящие, невинные люди, в результате пожара.

Второй помощник капитана, в просторечии – «ревизор». На рыбацком флоте он исполняет обязанности судового кормильца – отвечает за провизию и кормление экипажа. Кормление, то есть, расход провизии и ее учет, на добывающем флоте осуществляется по принципу «шведского стола». Вся провизия сваливается кучей в трюм, и каждый член экипажа волен забраться в этот трюм, и выбрать что-нибудь себе по вкусу. Но при том режиме питания, что существует на добывающем флоте, очень немногие пользуются правом проникновения в трюм. Судите, читатель: официальных трапез на судне – шесть, каждые четыре часа. Завтрак, обед, ужин, и чай – вечерний, ночной, и еще ночной. Это – официально. А неофициально – в кают-компани постоян-

но кипит бойлер, рядом кружки, по емкости почти пивные. Здесь же, на буфете, стоит распакованный ящик масла – 10 килограмм, здесь же – банный тазик, с горой насыпанный чаем – заваркой. Хлеб, лучший на свете, судовой хлеб – рядом. Кроме этого, на добывающем флоте есть железный закон – кроме всего съестного, полагающегося по рациону, в кают-компании должна присутствовать жареная рыба. Она здесь и присутствует, противень площадью метр на два, полный дарами моря. Но это не в счет, это так, разминка, пу-стыя для героев моря, и в расчет это не принимается.

Разумеется, при таком режиме питания, с избытком морских деликатесов, очень много остается несъеденного из береговых продуктов – макарон, крупы, сахар, кофе с цикорием, и так далее. Но везти все эти излишки в порт для «ревизора» – смерти подобно.

Ведь лучше иметь недостачу продуктов – ее всегда можно покрыть из заработка. А вот за излишки можно было серьезно пострадать – могли ведь приписать попытку хищения. А посему, за день до прихода в родной порт, второй помощник, с помощью добровольцев из экипажа, выволакивал все излишки продуктов на палубу, и по судовой трансляции объявлялось, что каждый желающий из экипажа может подойти и взять себе из кучи продуктов, сколько и чего ему пожелае-тся. Но что могли взять морячки, в большинстве своем холостые и бездомные? Ну не макароны же! Кто-то возьмет черпачек сахара – чайку попить, кто-то – баночку «Кильки в томате», чтобы не тратиться на закуску. А вот все остальное – за борт. И плывут по проливу Лаперуза мешки сахара и ящики макарон, коробки икры баклажанной и бочонки очень кисленькой капусты, и пластиковые сумки с сушеной картошкой, а ревизия по приходу в порт будет с отличным результатом. Кстати, сушеная картошка могла бы быть отличным противозачаточным средством.

А моя сухопутная мама, шеф-повар в детском садике, называла за это моряков разными нехорошими словами. А я с жаром доказывал маме, что и рад бы отдать излишки продуктов в детский дом, школу или в тот же детсад – но система советской власти категорически отвергала этот вариант.

После мореходки я начинал матросом на среднем рыболовном траулере-рефрижераторе (СРТР) «Рубцовск». А вторым помощником был у нас Боря Риккинен, видимо,

имевший какие-то финские корни. А может, и прибалтийские. Должность второго помощника казалась мне такой уж высокой, такой уж ответственной, что я удивлялся, как эту должность занимал Боря Риккинен. Ибо был он к этой должности ну абсолютно непригоден, и, конечно, служил из-за этого постоянным объектом для насмешек экипажа. Ну, а лично мне Боря Риккинен оказал очень хорошую, на всю жизнь, услугу. Ибо в минуту какого-либо затруднения, я всегда говорил сам себе – ну если уж Боря Риккинен мог, неужели же ты не сможешь!

На торговом флоте обязанности второго помощника капитана в корне отличаются от обязанностей на флоте рыбацком. На коммерческом судне второй помощник – это грузовой помощник, его обязанность – принять и сдать груз в целостности и сохранности, обеспечив тем самым премию экипажу, и самоуважение и доброе имя – самому себе. Здесь, как нигде, становится ясным смысл поговорки: «Сначала ты работаешь на имя, а потом имя работает на тебя». И чертовски приятно было, списываясь с «Художника Врубеля», где и был я грузовым помощником, слышать от экипажа: «Василич, может, сходите еще рейс, надо бы немного подзаработать». Для ясности – на торговом флоте оклады у моряков очень невеликие, и основные деньги приходят людям только вместе с премией за удачно выполненный рейс. А удачность рейса и зависит напрямую от второго помощника капитана.

Если «ревизор» знающий и расторопный, умеющий ладить со многими и многими людьми – от портовых грузчиков до таможенников и прокуроров, плюс умеющий улаживать всяческие неприятные ситуации всеми возможными средствами, от алкоголя до интима – то такого «ревизора» ценят и уважают на судне.

И здесь очень уместен девиз ордена иезуитов – «Цель оправдывает средства». Никому из экипажа неинтересны принципы и мнения грузового помощника, его хотения и возможности – экипажу нужна премия за свой нелегкий труд. И второй помощник, если он «ревизор», а не ветошь, обязан эту премию обеспечить.

Сходив всего один рейс в качестве третьего помощника, с успехом, надо сказать, автор решил, что пора и продвигнуться по служебной лестнице, и заявил о своем желании инспектору отдела кадров, Лидии Ивановне. И она спроси-

ла только: «А ты справишься, голубчик?» И автор пошел в очередной рейс, на СРТР «Лава», уже вторым помощником капитана. Буквально по приходу в район лова, на Западную Камчатку, капитан судна, Борис Петрович Чайка, заболел, и был отправлен попутным судном на берег, в Невельск.

В полном соответствии с Уставом, старший помощник стал капитаном, а второй помощник, автор этих строк, превратился в старпома, в возрасте неполных двадцати двух лет. Со своими обязанностями справился отлично, а потом уже был в этой должности и оставлен приказом по управлению.

СТАРШИЙ ПОМОЩНИК

В Уставе сказано: «Старший помощник капитана должен быть готов в любой момент заменить капитана». А это означает, что именно старпом и является фактически хозяином судна, в полном смысле. Капитан – это уже нечто немного удаленное, несколько приподнятая над бытием, и даже несколько нереальная фигура, приближенная к небожителям. А старпом – вот он, доступен любому и каждому, потому что именно старпом и обеспечивает жизнь судна. Жизнь – во всех ее проявлениях.

Продукты и вода, здоровье и безопасность экипажа, готовность судна к борьбе за живучесть и наличие документов, и для судна, и для всех членов экипажа. Герметичность корпуса и проверка огнетушителей, готовность грузового устройства и наличие хлорки и ветоши у дневальных, чистота посуды в столовой команды и исправность лоцманского трапа для прохода Панамского канала, сдача судна Регистру и контроль критических дней у судовых женщин.

Ведение табеля рабочих дней, и вызволение из вытрезвителя своего собственного боцмана. Бухгалтерские отчеты и покраска питьевых танков, непременно пищевой краской. Прием на работу и списание с судна моряков, и лечение тех же членов экипажа в случае отсутствия доктора. Ведение судовой «Книги приказов» и хранение судовой печати.

Кстати, о судовой печати. То, что она находится у старпома – это просто обычай, а обычай на флоте имеет гораздо большую силу, чем закон. А по закону судовая печать должна находиться у капитана. И когда на теплоход «Тарханск» пришел новый капитан, Анатолий Павлович Загора, не к ночи будь помянут, то он тут же забрал печать у своего старпома, то есть, автора этих строк.

Автор к тому времени был уже, без преувеличения, старпомом очень опытным, и такой поворот дела его весьма обрадовал.

Теперь уже не к нему, а к капитану, днем и ночью, в праздники и будни, к трезвому и не очень, шли и шли за печатью десятки, если не сотни людей. Матросы и механики, представители портнадзора и пожарники, грузовладельцы и судовые агенты, доктора и библиотекари, работники почты и отдела кадров, грузчики и стивидоры, представители профкома и

представители санэпидстанции, судоремонтники и снабженцы, Комитет Красного Креста и директор подшефной школы, сотрудники милиции и таможи, и множество всяких неучтенных людей, которым срочно и позарез нужна была судовая печать на очень важную бумагу!

Анатолий Павлович выдержал два дня, после чего вернул печать старпому, выразив почему-то свое неудовольствие.

Дальнейшие, не очень гладкие отношения между капитаном и старпомом описаны автором в его книге «Окончательный диагноз», где о них и можно прочесть.

То, что должность старпома, чифа, – это нечто вроде каторги, автору пришлось понять буквально с первого дня своей старпомовской карьеры. В 1979 году я принял дела старшего помощника капитана на транспортном рефрижераторе «Василий Перов», Владивосток.

При этом старпом, сдавший дела мне, отнюдь не списался с судна, а просто перешел на должность первого помощника капитана, по-армейски – помполита, а в просторечии – комиссара. То есть стал ответственным не за судно, а за нечто эфемерное – за политико-моральное состояние экипажа, в общем – ни за что! Замечательная должность! А оклад – старпомовский! А каюта старпома и помполита разделяет только тонкая переборка. И вот, когда старпома (меня!) будили среди ночи – или швартовка, или учебная тревога, или вход в порт, или выход из порта, или прием лощмана, новоиспеченный помполит, бывший старпом, непременно стучал в переборку, и невинным голосом желал успеха в трудовых подвигах!

Хороший, деловой старший помощник обычно имеет на судне прозвище «страшный помощник». И это хорошее прозвище, сигнал любому, пришедшему на судно, что на этом судне – порядок, достойный называться «морским», и на судне этом имеется старпом, а не междометие. В самом деле, какой порядок может обеспечить старпом, имеющий характер пластилина, неспособный надавить, заставить, а когда необходимо – и повести за собой. Не зря же говорят – когда на судне замечательный порядок – то на судне хороший капитан. А если на судне бордель – то, естественно, никудышный старпом. А старшему помощнику, имеющему в подчинении несколько судовых женщин, «страшный характер» ну очень необходим. Как говорил старпом с «Художника Врубеля»,

Виктор Андреевич Граф, «с судовыми женщинами нужно поставить себя так, чтобы она даже в постели называла тебя на «вы». Сумеешь это сделать – в добрый час! Не уверен – лучше воздержись, иначе последствия могут быть катастрофическими». Женщина, почувствовавшая себя «старпомшей», да если еще и при этом не очень умна, может навредить и себе, и неосторожному старпому. Это и пренебрежение своими прямыми обязанностями, и хамское поведение с экипажем, и так далее. Ну, самой-то этой особе ничем плохим это не грозит, самое большое – списанием с судна, а вот для опрометчивого старпома последствия могут быть серьезными. Самое страшное – конец карьеры – это для холостых. А уж для женатых – это почти наверняка развод.

На «Яне» пришлось мне принимать дела у старшего помощника Семакина Валеры. Как он дорос до должности старпома – загадка Господа Бога и отдела кадров. Мало того, что характером он был вовсе не моряк, так еще и здесь же, на «Яне», работала в должности буфетчицы, и его собственная жена, баба битая, тертая, с дурным, неженским характером, и она старпома, то есть, своего мужа, и в грош не ставила. Примеру этой бабы следовал и весь экипаж, а потому старпом на судне являл собой пустое место. Как можно что-то потребовать с экипажа, а уж, тем более, с собственной жены, Семакин себе не представлял, существом он был затюканным, за что и был с судна списан. Ну а мне, «благодаря» Семакину, пришлось с большими трудностями восстанавливать авторитет старпома, так бесславно им утраченный.

На плавбазе «Юлиан Мархлевский» (когда после мореходки я был там подшкипером), служил очень хороший человек, и замечательный старпом – Павел Ефимович Гридасов. Вот он-то был самым настоящим «страшным» помощником – порядок на плавбазе был настоящий, флотский. Если учесть, что основной контингент плавбазы (назвать этот сброд экипажем язык не поворачивается!) – это нестроевые рыбообработчики, «кишководы», набранные по вербовке в самых дремучих местах Советского Союза, то наличие порядка на «Мархлевском» стоило Павлу Ефимовичу больших усилий. Но он, этот порядок – присутствовал. Правда, была у Павла Ефимовича небольшая зазубринка – очень уж любил женщин. Они, надо сказать, отвечали ему взаимностью.

И вдруг нашего замечательного старпома повышают в должности – назначают капитан-директором плавбазы «Пограничник Леонов». Я, хоть и не работал уже на «Мархлевском», порадовался за Павла Ефимовича, потому что моряк он был отличный. Однако, буквально через месяц, стало известно, что Павла Ефимовича с должности капитан-директора сняли. Как так? Оказывается, он, став капитан-директором, зашел на «остров Любви», Шикотан, набрал там невероятное количество молодых и красивых рыбообработчиц, вкупе со страшным количеством спиртного, вышел в океан – и потерялся. Производственной деятельностью плавбаза не занимается, диспетчерские сводки, четырежды в день, не передает, на связь категорически не выходит. Сняли, конечно, Павла Ефимовича немедленно. Кстати, потом уже, через много лет, мы с ним оказались соседями во Владивостоке. Это, конечно, совсем другая история, но Павел Ефимович ни о чем не жалел. А возможно, он и прав – хоть есть ему что вспомнить!

Следует признаться, что к должности старшего помощника капитана я действительно стремился всей душой, и причины к тому были весомые. Во-первых, отдельная каюта. Даже на СРТ, среднем рыболовном траулере, длиной всего-то тридцать два метра, каюта у старпома была отдельная, и даже с собственным умывальником. И самое главное, уже никто не мог травить меня табачным дымом, чего и натерпелся я, пребывая в младших помощниках.

Во-вторых, это уже реальная свобода в действиях и поступках. А как же – второй человек на судне, после капитана, конечно. И уже можно проводить в жизнь те правила и принципы, которые считаешь нужными. К примеру, то же курево. Запретить курить в кают-компании – вполне возможно и допустимо.

РАДИСТЫ

Все проходит, сказал Экклезиаст. Да, проходит все, даже профессии. Вот буквально на глазах, при двух всего поколений, народилась, расцвела и тихо ушла в небытие профессия судового радиста, а по-флотски – «маркони». Почему «маркони»? Это фамилия изобретателя радио, итальянца Маркони. Но мы же знаем, что радио изобрел наш соотечественник, Александр Попов, разве нет?

Так-то оно так, но история здесь достаточно темная, и освещать ее не входит в задачу автора. А вот то, что на всех судах мира, под всеми флагами, радиста называют «маркони» – это факт.

Нет сейчас на судне радистов, потому что изменилась сама система связи, общение с берегом стало простым и доступным, и надобность в профессии отпала.

Судовая аристократия, они даже при судовом аврале – всеобщих работах, в которых обязаны участвовать все – имеют право не брать в руки лопату или лом. Как же – можно «сорвать руку», и работать на ключе будет невозможно.

Радисты – глаза и уши судна. В те годы, когда еще не было мобильных телефонов, спутников связи и Интернета, именно радисты и были той тоненькой ниточкой, что связывала судно с родным портом. А также и единственной возможностью попросить помощи, если, к несчастью, таковая была нужна.

Сейчас даже название такой важной и нужной профессии – начальник судовой радиостанции – поменялось на несерьезное, почти детское название – электроник. И электроник этот уже не является ниточкой связи с родным домом, а всего лишь слесарем по ремонту радиоаппаратуры на судне. И трижды прав был капитан Христофор Врунгель – как вы яхту назовете, так она и поплывет.

Даже в советское время эта профессия называлась более звучно и значимо – электрорадионавигатор. Электроник – это немножко не то.

Мой командир роты, Михаил Николаевич Бышкин говаривал: «Вот раньше были люди – Орлов, Медведев, Богатырев! А сейчас – Дворкин-Подворкин, Птичкин-Синичкин, Херков-Паутинкин. Порнография!»

Весь экипаж завидовал радистам по приходу в порт, неважно, в родной или чужой. На коммерческом парохо-

де по приходу в порт только и начинается лихорадочная, сумасшедшая работа и беготня. Здесь и пополнение запасов, и замена экипажа, и всевозможные проверяющие от всех мыслимых и немыслимых инстанций, и, самое главное – грузовые операции, погрузка или выгрузка, как правило – и то, и другое. Ведь для того мы и существуем, для того и уходим за горизонт, возвращаясь, к сожалению, не всегда.

Судовые же радисты, а их на серьезном грузовом пароходе было три-четыре, изображали из себя американских наблюдателей, или уж туристов, тоже американских. Делать им в порту абсолютно нечего, радиорубка опечатана вплоть до выхода из порта, работа судовой радиостанции в порту запрещена категорически. Почему? Потому что мощность судовых радиостанций такова, что если она заработает в порту, все средства связи в этом порту, и в городе тоже, будут вынуждены умолкнуть.

Единственной проблемой радистов в порту (очень приятной проблемой!) было получение спирта, якобы для протирки чего-то очень уж нежного, в радиопередатчике, конечно. Из своей многолетней практики я уяснил, однако, что этой нежной частью всегда, и на всех судах, являлась глотка радиста.

Получать этот спирт полагалось в свою посуду, и обычно радисты приходили с пустой бутылкой из-под вчерашней водки.

Начальник радиостанции Эрик Карлович Савинов (дизель-электроход «Художник Врубель») приходил на заветный склад с лампочкой-пятисоткой. Понятно, что цоколь у лампочки был предварительно выломан. И кладовщик, очень хорошо знавший, до какого уровня следует наливать спирт в бутылку, тут попросту терялся. А так как у лампочки очень тонкие стеклянные стенки, да и на вид она кажется маленькой, то кладовщик и надузыривал в лампочку тройную норму бесцветной жидкости с характерным запахом. У радистов был небольшой междусобойчик, а контакты и клеммы могли себе гулять лесом.

Связь судна с берегом радисты обеспечивали работой на ключе, отстукивая ту самую пресловутую «морзянку», воспетую во многих романтических песенках про моряков, геологов и полярников. Оперившись, набрав какой-никакой опыт, радисты старались утвердиться в профессии и в

собственных глазах. Для этого было принято работать не на штатных телеграфных ключах, а на ключах самодельных, собственного изготовления. Ключи эти назывались, в зависимости от способа изготовления, «пила» или «вибра».

Работать на таком вот ключе считалось своеобразным форсом, шиком и свободой в профессии. И надо отдать должное, это-таки было на что посмотреть, когда сеанс связи вел радист-ас, «король эфира»!

Небрежно развалился на диване (не на законном стуле!), радист на голове имел наушник (один, на одном ухе!), на коленях – пишущую машинку «Москва» (маленькую, портативную), с запроваженными в нее несколькими бланками радиограмм, левая нога – в тапочке.

Дождавшись своей очереди, и команды с берегового радиоцентра, радист левой ногой (в тапочке!) эффектно врывает передатчик «Ерш», стоящий на рыбацких судах и – понеслась! В зубах дымится сигарета, глаза прищурены и направлены на собеседника – в этом особый шик, сеанс идет «не глядя», радист беседует с сидящим напротив автором этих строк, а пальцы его тем временем отстукивают бешеный ритм на клавишах пишущей машинки. Закончив принимать очередную радиограмму, радист небрежным жестом вырывает ее из машинки и швыряет автору – для проверки ошибок – а ошибок нет! Для пущей важности, между радиограммами, радист может стукнуть коллеге на радиоцентре двухбуквенное сочетание, означающее на профессиональном жаргоне нечто вроде: «быстрее, не копайся!» Это уже высший пилотаж!

С судна на берег шли радиограммы – диспетчерские, каждые шесть часов. Они содержали в себе координаты судна на данный момент, количество воды, бункера, груза, курс и скорость. А самое главное, они давали знать берегу, что судно живо-здорово, и ним все в порядке. Неподача всего одной диспетчерской считалось чрезвычайным происшествием, и судно незамедлительно объявлялось в розыск. Еще с судна летели домой частные радиограммы от героев моря своим близким, своим благоверным. А уж если на судне был запланирован заход в иностранный порт, в Сингапур, конечно, то радисты выбивались из сил, по целым ночам передавая с судна и принимая на судно поток информации о будущих покупках колониальных товаров. Вот тут-то су-

довы радисты и составляли себе полное представление о размерах и габаритах жен и подруг моряков! Все фасоны, размеры и любимые цвета стрингов, лифчиков, купальников и колготок всех жен моряков радисты знали наизусть!

МЕХАНИКИ

Дети подземелья, в этом и суть, и сама жизнь этих вечных судовых тружеников. Судно – это большое хозяйство, и, как и в любом большом хозяйстве, всегда и обязательно что-то ломается, «летит-накрывается» и выходит из строя. И механики, от самого младшего, четвертого механика, и до самого старшего механика, именуемого «дедом», не снимают промасленной робы, пока поломка не будет устранена. И это не на берегу, где всегда можно попросить помощи у соседа, у слесаря ЖЭКа, у ремонтной бригады, у «шабашников», или у кого угодно. Нет в море упомянутых спецов, и надежда только на своих собственных механиков, и на их умелые руки. Работы у механиков столько, что даже наши негибкие законодатели, установившие одинаковый пенсионный возраст для моряков и береговых тружеников, для механиков сделали исключение, снизив для них пенсионный возраст аж на пять лет. Хотя автор этих строк не пожалел бы для механиков и десяти лет скидки из-за поистине адских условий их труда.

Замкнутое пространство глубоко внизу, вечный шум и грохот механизмов, спертый, перегретый воздух, до предела насыщенный всевозможными, но всегда вредными испарениями. Но и это все-таки не главное. А главное здесь – полнейшая неизвестность, во всем и всегда. Что там происходит наверху, в каком состоянии пароход – ничего не известно. А, может, мы уже тонем? Все может быть, а покидать машинное отделение без приказа нельзя. А может, этот приказ забыли отдать? А может, того, кто отдает приказ, уже и в живых-то нету? А может, отдающий приказы уже и покинул судно на последней шлюпке?! Все может быть!

А механик обязан оставаться на посту, ибо без механиков судно – не более, чем просто понтон.

В своей флотской карьере автор много раз пытался влезть в шкуру механика, и честно отстоять вахту в машинном отделении. Спускался туда, к дизелям, в духоту и шум и – сбегал оттуда через десять минут. Нет, все-таки, каждому свое.

Судно стоит в ремонте, и здесь у механиков особенно много работы, и уж окончания этой работы ждет весь экипаж с нетерпением.

Не работают механизмы – а это значит, что нет на судне тепла, света, воды, и, как следствие, нет и обеда с ужином.

А уж в особо серьезных случаях, да еще когда судно стоит в доке – то нет и гальюна, пардон, туалета. И приходится среди ночи, да еще и зимой, бежать по нескольким трапам, на дистанцию примерно с полкилометра, в гальюн на док. Конечно, как-то экипаж выкручивается, с помощью ведер, бутылок, бадеек, и прочее, но – все трепетно ждут окончания ремонта.

А уж когда заработают двигатели, сначала вспомогательные, а потом и главные, если их несколько, то жизнь и вовсе налаживается.

И вот этот вот ровный и постоянный звук дизелей и сигналит мозгу и всему существу моряка – все в порядке.

БОЦМАН

Начальник палубной команды, то есть, матросов, ближайший помощник старпома, хранитель традиций и морских порядков, суровый морячина, вовсе не зря боцман имеет самое роскошное прозвище – «дракон». Боцман обязан быть «драконом», не размазней, не «ботаником», а именно – драконом. А для ясности сухопутных читателей – завхоз. Вполне понятно, что словцо завхоз очень приблизительно дает представление о круге обязанностей этого старейшего морского типажа. Старейшего – таки да. К примеру, не было еще на флоте механиков и радистов – а боцман уже был, и был многие сотни лет.

В самом деле, вся хозяйственная часть судна находится в заведовании этого морского волка, от красок и тряпок, до брашпиля, шляпок и лебедок, и самого корпуса судна.

Так уж принято на флоте, что: а) боцман скуп, б) у боцмана все есть, как в Греции. И уж если боцман соответствует этим указанным критериям, то судну и старшему помощнику очень повезло. А уж если боцман имеет какие-то связи в бухгалтерии пароходства, то это и вовсе отрада души. Ибо то, что происходит с судном в море – то детская забава, и несерьезно, как водевиль. Шторма, кораблекрушения, пожары и героические спасения различных погибающих титаников – то вы можете оставить для рассказов своим детям и внукам, если таковые уже имеются, или они предполагаются. Настоящие герои моря (в представлении бухгалтерии) – это те моряки, что придя из рейса, в тот же день (в день прихода, в святой день!), сдадут в бухгалтерию все отчеты, все таблицы, все акты, и т.д. Желательно, вместе с отчетами, положить на стол и что-нибудь из колониальных товаров, лучше всего, конечно, косметику. И не зря мне, впервые зашедшему в Сингапур, уже вторым помощником капитана, опытные моряки советовали – набирать побольше косметических наборов, «губнушек» и комплектов из семи трусиков – «неделька». Потом, по приходу во Владивосток, вся эта дрянь ой, как же она помогала! И все мои отчеты проходили в бухгалтерии на «ура», и ревизии судового имущества были с блеском, и в бухгалтерии я был желанный гость. Как итог – мой экипаж имел премию за рейс, а я имел спокойный сон и весьма независимую походку. И самое главное – очень

хорошую репутацию, то есть, доброе имя, которое потом и работает на своего хозяина.

Кстати, те человеческие особи, что входили в состав экипажа, уходили за горизонт, качались на волнах и иногда тонули – они вовсе не назывались – «моряки.» Они назывались – «плавсостав». А «моряками» как раз и назывались те самые клерки из многочисленных кабинетов девятиэтажного здания пароходства. Которые «уходили» – только покурить, «качались» – только по выходе из ресторана, а уж «тонули» – только в объятиях супруги (или – не супруги).

Когда молодой матрос приходит на судно, первым его встречает боцман. Он знакомит будущего морского волка с судном, одевает и обувает его в рабочую робу, и, конечно, вразумляет салагу о правилах поведения на судне. К примеру, из многочисленных фильмов о море и морях мы наблюдаем, как моряки расхаживают по судну в тельняшках. Это такая «находка» режиссера, это такая подсказка зрителю, что бы уж он, зритель, не сомневался – действие действительно происходит на судне. А между прочим, это полный бред режиссера, из экономии не пожелавшего обратиться к знающему консультанту-моряку. И тогда режиссер открыл бы для себя, а заодно и для зрителя, что тельняшка – это нижнее белье, нечто вроде кальсон, и что расхаживать по судну (или по улице!) в одной тельняшке – недопустимо, и что расхаживание это является признаком морской серости, и будет немедленно пресечено боцманом. А наш боцман на «Яне» Иван Нилов, нещадно гнал из столовой команды моряков, посмевших явиться на обед без носков. А судно идет в тропиках, и объявленная форма одежды – тропическая, то есть, шорты, безрукавка, и обувь. Но обувь – обязательно с носками! И ведь верно – вряд ли доставит удовольствие во время обеда лицезреть порепанные пятки сослуживца.

Когда судно входит в порт, или выходит из него, следует узкостями или каналами, словом, в сложных навигационных условиях, оно обязано иметь якоря, готовыми к немедленной отдаче, чтобы остановить движение судна. И вот якоря приспущены до воды, готовы к отдаче, и у брашпиля стоит боцман. Именно он готов отдать якорь, как последнюю надежду судна. И именно «отдать якорь», а не «бросить якорь», как пишут многочисленные авторы, имеющие представление о море, полученное только от картины Айва-

зовского «Девятый вал», висящей в кабаке (вестибюле, кабинете, на вокзале). Бросить можно только княжну за борт, словно Стенька Разин из песни, а якоря все-таки «отдают». В сложных навигационных условиях судно может двигаться и час, и два, и четыре – боцман обязан находиться у якорей, и быть готовым спасти судно от аварии. А погода может быть далеко не курортной – и от плюс сорока при входе в Сингапур, до минус сорока, да еще с ветерком, при входе в Магадан. И очень радуется капитана тот факт, что боцман мой не рейнджер из спецназа НАТО, которые отказываются воевать при температуре окружающей среды минус восемь. Холодно, знаете ли...

Боцмана мои – Иван Нилов с «Яны», или Миша Ниман с «Тарханска», или Витя Стратиенко с учебного судна «Гергий Седов» – это самые обыкновенные (и одновременно – самые необыкновенные) моряки, морские волки. От них и набираются ума-разума будущие капитаны.

Было такое очень доброе и емкое слово, теперь уже исчезнувшее из обихода – «наставник». Боцман и наставлял на путь истинный будущих капитанов, по принципу – делай, как я. А потом уже, наиболее опытные из капитанов, и сами получали вполне официальное звание – «капитан-наставник».

Боцман учит молодежь заплетать гаши, вязать кранцы, привязывать «выброску» к швартовому концу, далеко и точно бросать ее, «шкрябать» и «суричить» палубу, готовить краску, покрывать ею вертикальные и горизонтальные поверхности, из расчета двести граммов на квадратный метр и тому, что эмалевая краска оттирается с рук сиккативом или растворителем, а вот масляная – все-таки олифой. И то, что олифа – это растительное масло, вскипяченное хотя бы раз. А как называется то, в чем жарятся чебуреки и пирожки на базаре – то лучше и не знать. Ибо – «Во многой мудрости – многие печали. И умножая знания – умножаешь скорбь» (Екклезиаст).

МАТРОСЫ

Сразу же на ум приходит образ того самого, революционного матроса – бушлат нараспашку, бескозырка на ухе, или уж в тельняшке, и весь обмотанный пулеметными лентами. Ну, и непременно – клеш шириной в Черное море. На военно-морском флоте матросов зовут «рогатые», по причине наличия на рукаве «фланки» (форменки) знака палубной команды – штурвала. А он, как известно, с рогами.

Нет, на коммерческом флоте, и на рыбацком тоже, все гораздо прозаичнее. Матрос – это рядовой член палубной команды, это руки судна, и в большинстве случаев очень умелые руки.

Начитавшись Александра Грина, Константина Станюковича, Джека Лондона, и иных морских авторов, человек едет в портовый город, и становится матросом. Три месяца учебно-курсового комбината (УКК), направление отдела кадров, и добро пожаловать на судно. Конечно, работает фактор морской романтики и дальних стран, но не только это влечет людей в море. Большинство желает элементарно подзаработать, и где, как не в море, сделать это наиболее вероятно. Человек, уходя в долгий рейс, лишается не только некоторых благ цивилизации, но и лишается абсолютно всех трат и расходов. На судне он живет, его поят, кормят, одевают, платят деньги, и лишают возможности быстренько снести эти деньги в ближайший «Гастроном». Ну нету магазинов в океане!

И по приходу в порт человек получает на руки довольно приличную сумму, особенно, если рыбалка была удачной (на добывающем флоте). А на торговом флоте ситуация несколько иная. Здесь моряки получают не от выловленной рыбы, а «голый» оклад, очень невеликий. Но, как говорит сатирик, «соображалка» у нас работает будь здоров. И моряки всю свою жизнь везли и везли на родину колониальные товары на продажу. Пресловутую косметику, различную музыкальную технику, джинсы, конечно, и, венец мечтаний любой советской женщины – ковры! О, эти пылесборники, за которыми в стране победившего социализма нужно было записываться в очередь, годами ждать, а потом платить приличные суммы за кусок пенопропилена. Правда, была такая у власти иезуитская фишка – коврами награждали

передовиков производства, героев труда. А в чем фишка? А в том фишка, что герою труда не вручали этот самый ковер, а только позволяли купить его, за свои кровные, разумеется.

Вот моряки и восполняли этот дефицит, продавая в родном порту ковры, да не абы кому, а по договоренности, по заказу. И имели, кстати, неплохо. Для примера – ковер размером полтора метра на два с половиной стоил полторы тысячи рублей, а размером два с половиной на три с половиной – две тысячи. Итого, продав два ковра, моряк имел деньги на «Запорожец», он стоил как раз-таки три с половиной тысячи рублей. Разумеется, властями этот заработок сурово осуждался, этих морячков обзывали всякими нехорошими словами, а при поимке с поличным наказывали ну уж слишком сурово – их лишали визы. А моряку без визы путь один – добро пожаловать на Курилы и Камчатку, Сингапур остается «за флагом».

На добывающем флоте матрос ставит трал, убирает и обрабатывает рыбу, и, очень важно зимой – борется с обледенением. При наружной температуре в минус двадцать, а на Курилах и Камчатке она именно такая, и при низком фальшборте судна – менее метра до воды, палубу постоянно заливают, и нарастание льда идет очень быстро, и, самое противное – незаметно. И если матросы вовремя не возьмутся за ломы, пешни, лопаты и кувалды – жди беды. Кстати, лом имеет очень интеллигентное наименование – «карандаш».

И когда матрос помашет этим «карандашом» часиков восемь подряд, то есть, всю рабочую смену, то по аппетиту он сравнивается с аппетитом Змея Горыныча, мартеновской печи, или чемпиона США по пожиранию гамбургеров.

Рабочая смена у матросов на траулере длится восемь часов. Потом восемь часов – отдых, потом восемь часов опять работа, и так – восемь месяцев подряд. Просто, очень просто. Просто нет рядом семьи, дивана, телевизора, подруги и пива. Нет зеленой листвы и цветущей клумбы. Есть только море, холодное и тяжелое, есть мокрая роба, и буфетчик Ваня, вместо Дженнифер Лопес и Моника Белуччи.

Автор всегда считал (и считает) весьма некорректным, если не сказать больше, то осуждение, которое высказывают худосочные пародии на мужчин, и золотушные тети из телевизора, с признаками умственной неполноценности на лице, по поводу неминуемых загулов, разгулов и «проворо-

тов», устраиваемых рыбаками по приходу в порт. Ох, как же они осуждают моих моряков, а значит, и меня. А ведь это то средство, которым и снимается накопившаяся усталость, то неимоверное напряжение сил и нервов, полученное за долгий рейс. А не хотелось бы указанным дядям и тетям и самим оторваться от бережка, да и «отмолотить» один небольшой рейсик, на годик примерно? Было бы забавно поглядеть на результат такого эксперимента. В конце концов, кто без греха, пусть первый бросит в меня камень. И хочется мне спросить у строгих моралистов: «А знаете ли вы, как пахнет зеленый листок, сорванный с ветки, после годового рейса? А как пахнут духи у прошедшей мимо женщины?»

Кстати, автор употребил здесь именно то слово, которое заменяет у рыбаков слово «работать». Не говорят рыбаки «работать», а говорят «молотить»! А на ум приходит сравнение с хлеборобами и уборкой урожая. Да оно так и есть:

*Мы словно пахари на море,
Где тралы родственны плугам.
И только снегом дышит полюс,
Сгоняя штормы к берегам.*

*То жаркий день, то ночь без края,
Свидетель нашего труда.
Гремит окраина морская,
Пересоленная вода.*

А матросы мои, после пары дней «отмечания прихода», опять будут моими матросами, на которых я всегда полагаюсь, как и они на меня. И я снова пойду с ними в рейс, буду ставить и выбирать трал, окалывать лед и возвращаться в родной порт, потому что мы одной крови.

На торговом флоте несколько иные особенности работы матросов. Если на рыбацком судне матрос – спец по рыбе и снастям – трал, невод, сеть, то на торговом флоте матрос – это маляр. На мостике, у штурвала, стоит матрос-рулевой, вместе с вахтенным штурманом, а остальные заняты покраской. Да и чем еще заниматься палубной команде на долгих переходах между портами, как не покраской.

Сначала нужно оббить ржавчину – молотком, скребком, железной щеткой, потом покрыть суриком – красно-бурым

железным, или уж ярко-красным, свинцовым. Это делается для предотвращения коррозии, продлевает срок службы судна, а матросы ходят по судну в бурых пятнах на одежде и физиономиях. А на другой день – кисти и валики в руки, и пятна на одежде и прочем становятся уже белыми – как надстройки, зелеными – как палуба, или шаровыми – как палубные механизмы. Над судном витает самый жизнерадостный и жизнеутверждающий запах, запах свежей краски. Этот запах говорит о том, что на судне очень приличный старший помощник, вполне себе профессиональный боцман, и работяги-матросы. А еще этот запах говорит о том, что уже скоро судно вернется в родной Владивосток.

На «Яне» были у нас два матроса, два друга, Краснов и Карпенко, Андреич и Василич. В достаточно уже серьезном возрасте, оба воевали, и были они в экипаже только благодаря капитану, Юрию Арсеньевичу Тюрневу. Сам «безотцовщина», дитя войны, он просто не мог вот так вот взять и списать этих моряков из-за возраста, хорошо понимая, что больше им моря не видать. А матросы, Андреич и Василич, в меру своих сил, исполняли свои обязанности, и никаких претензий к ним не было.

Раз в году, перед 9 Мая, Днем Победы, на судне происходило торжественное собрание, где экипаж и чествовал своих ветеранов. Их поздравляли, вручали ценные подарки, а потом давали слово, чтобы они могли рассказать о своих подвигах молодежи.

Андреич, тот был несколько простоват, к речам не приучен, и выступление его звучало примерно так: «Ну, значит, ага, мы это тут.... А он, немец, значит, там, ага... И мы его, конечно, а он нас...ага...». Помполит, Илья Максимович, быстренько его благодарил, сажал на место, и давал слово Василичу. А это был совсем другой коленкор, этакий живчик, и песнь его была – песнь акына-импровизатора: «Защищаю я как-то Москву, сижу в окопе, курить охота – страсть! И вдруг по окопу проходит маршал Жуков! Увидал меня, и говорит: – Здравствуйте, Василич! – А я ему: – Здравствуйте, товарищ Жуков! У вас закурить не будет?»

Илья Максимович, стараясь не смеяться, пытался усадить Василича на место, но Василич, сопротивляясь помполиту, все же заканчивал свою историю о том, как они с Жуковым славно выпили перед атакой.

И еще о Дне Победы. На взгляд автора, по чьей-то злой воле, а, может, и по легендарному российскому раздолбайству и пофигизму, уже целых семьдесят лет идет недопустимое принижение значимости нашей Победы. В разговорах, речах, с экрана телевизора и с высоких трибун мы слышим о Победе над Германией. Да нет, не Германию победили мы в той войне, а Европу! Вот о чем надо говорить и напоминать всеми средствами, и не стесняясь в этих средствах. Доводить и доводить до мозгов любителей однополых браков правду. Не Германия – тогда на нас шла Европа – и своей промышленностью, и своими солдатами. Та самая Европа, которая буквально легла под фашистов, кроме Югославии, она так и осталась непобежденной, и каким-то странным образом не вошла в число держав-победительниц. Никчемная и продажная европейская шляха – Франция, стала победительницей, а непокоренная Югославия – нет.

По приходу в порт настает «момент истины» – сдача груза. Потому что сданный в целостности и сохранности груз и обеспечивает экипажу тот самый «презренный металл», то самое «лавз», «мани» и «бабки», а в последние годы – «баксы».

Для контроля выдачи груза получателю, у трюма выставляются тальмана – счетчики груза (англ. tally man). От судна – это матрос, который и принимал этот груз при погрузке, а вот от порта выставляется даже не тальман, а – тальманша! А судно пришло из длительного рейса, а матросы мои – далеко не ангелы, и, как правило, совсем не женаты. В этом есть тонкий и коварный расчет руководства портового холодильника, куда мы и сдаем свой груз – соленую и мороженую рыбу. Они выставляют молодых и красивых тальманш!

Ежу понятно, что груз, и все, с ним связанное, становится моему тальману глубоко фиолетово. Он не видит стропов с грузом, о подсчете этих стропов речи даже не идет, состояние тары его волнует, как состояние льдов Антарктиды, и он похож на пиллерс – подпорку в трюме. Он похож на курильщика кальяна, покудившего не иначе, как коровьего навоза, и бестолковостью может сравниться с той самой коровой. Ему можно помочиться в ухо, а потом плавно скинуть за борт, и на устах его будет улыбка Будды.

Привести его в чувство может только нечто холодное, и в роли ведра воды выступает тот же матрос Карпенко, шустрый и разговорчивый Василич. Глядя, как молодой и

глупый матрос-тальман «наводит мосты» с молодой и неглупой тальманшей, немолодой матрос Карпенко говорит автору (тоже Василичу!): «Не умеет, салага! Смотрите, Василич, сейчас я его научу!»

Карпенко подкатывает к тальманше, через пару минут уводит ее в каюту, а еще через пол-часа, не по-детски красный, возвращается ко мне, ждущему финала этой хохмы по долгу летописца. И докладывает: «Порядок, Василич!», и уточняет этот «порядок»: «Джинсы! Всего лишь одни японские джинсы!». Матрос-тальман курит в сторонке, а я очень доволен – теперь-то он будет исполнять свои обязанности до предела злобно и ретиво.

В длинных рейсах бывают и нестандартные ситуации с головами моряков, в прямом смысле. Был у нас на «Рубцовске» матрос Жогин. Мне, двадцатилетнему, он казался уже и немножко старым, а был он всего лишь «сорокотом». Так вот, Жогин все время мыл руки. Поставили трал – он моет руки. Остальные матросы уже и пообедают, уже и покурят – а Жогин все моет руки. Звучат звонки громкого боя – пора выбирать трал, и Жогин вместе со всеми отправляется на палубу. Выбрали трал – моряки быстренько в кают-компанию, пить чай и смотреть кино – Жогин моет руки. Тихий он был, и не конфликтный, но все же, при очередном подходе к плавбазе сдали его от греха подальше. Иначе никак – по правилам техники безопасности находиться на промысловой палубе без ножа нельзя, так что острущий нож на поясе у славных рыбаков присутствует всегда. И кто его знает, что там может замкнуть в бедовой голове Жогина. А нож на поясе все-таки зачем? Считалось, что когда свистящим за борт при постановке тралом вас подцепит за одежонку, да и потянет в царство Нептуна, вы быстренько достанете ножик, да и обрежете подцепившую вас веревку, сохранив тем самым для потомков ваше тело и бессмертную душу.

Свидетельствую, о ноже – полнейшая чушь, и когда меня самого подцепило сетью и повлекло за борт, то спасло меня только то, что погода была штилевая, и потому трал сходил за борт не со свистом, а очень медленно, но все равно, за бортом я очутился, не успев мякнуть. Про нож вспомнил только на палубе, куда и был выдернут из-за борта моряками. За что и благодарен этим морякам всю жизнь – матросу Коле Вахмянину, боцману Грише Соколову, тралмастеру Жене Куранакову, дай им Бог морской удачи!

МОТОРИСТЫ И ЭЛЕКТРИКИ

Прозвище мотористов на флоте «мотыли», или «маслопупы», а электрика, конечно, зовут «светила». Чумазые, в замасленной робе, они и были кудесниками механизмов, той живительной силой, которая и давала жизнь судну.

Профессионалы высочайшего класса, способные слепить конфетку из любого подручного материала. Это ведь не на берегу, где к вашим услугам склады и магазины, наполненные под завязку самыми разнообразными запчастями. А посреди океана в лавку не сбегаешь, и помощи у «дяди Васи» не попросишь. Однако выкручивались как-то, обеспечивая судно теплом, светом, водой и кондиционированным воздухом. Самое обычное дело, особенно на старых судах, когда моторист, отстояв свою законную вахту, не спешил в душ, а потом и в койку, а копался, частенько до следующей вахты, в каком-нибудь сломавшемся механизме. Учет рабочего времени на судне прост до чрезвычайности – делать, пока не сделаешь.

В свободное от вахт время большинство этих ребят занимаются изготовлением различных поделок, разных забавных безделушек, вроде парусника в бутылке, или светильника, сделанного из кухтыля. Кухтыль – это пластиковый шар, поплавков, целая гирлянда которых навязывается на верхнюю подбору трала, и обеспечивает ему (тралу), вертикальное раскрытие. Этот шар, диаметром сорок сантиметров, часто-часто сверлится дрелью, с таким расчетом, что вылезая змейка стружки не отваливается, а остается торчать, словно ежовые иглы. И по окончании процесса сверления бывший кухтыль уже похож не на кухтыль, а на свернувшегося клубком здорового ежа. Остается только в прорезанное снизу отверстие вставить лампочку – и светильник готов.

Как-то в рейсе отмечали свой профессиональный праздник – День рыбака. Небольшое застолье, немножко смоченное законной порцией тропического винца, и конкурсы. Участвуют две команды – палубная (матросы), и машинная (мотористы, электрики, токарь). Конкурсы самые разные – от собирания кубика Рубика, до «Угадай размер ноги шеф-повара». А наша шеф, Марковна, имела ножку при-

мерно шестидесятого размера, а ее купальником можно было накрыть «Жигули».

И вот последний конкурс – морские узлы, кто больше завяжет. Приз желанный – бутылка шампанского. Палубная команда выставила, конечно, боцмана, Сашку Родионова, действительно знатока. А от машинной команды неожиданно вышел моторист, по фамилии Копыця, про которого в экипаже очень точно говорили: «Мал клоп, да вонюч». Этакий шакал Табаки, всегда с ехидной улыбочкой. И во всеулышание заявил, что одолеет боцмана «одной левой!».

Услышать от моториста, от «маслопуца», что он является знатоком в вязании узлов было настолько неожиданно, что боцман отказался участвовать в соревновании. А Копыця, принимая приз, громко сказал, с очень обидной ноткой: «Эх вы, «рогатые»! А знаю я всего один узел, «бабский»! – это которым завязывают шнурки на ботинках.»

Были, конечно, вопли и стенания палубной команды, но судья (автор), остался тверд.

ДОКТОРШИ

«Клистирная трубка» – именно так называл медицинских работников мой командир роты – Бышкин Михаил Николаевич.

Тут ни прибавить, ни отнять – так оно и есть. Конечно, на плавбазах и плавзаводах работали так очень даже приличные врачи, и оборудование там было на высоте, потому что жизнь заставляла, и коллектив в тысячу-полторы работников надо было беречь.

А на торговом флоте постоянного медика на судне не было, считалось, что герои моря крепче стали, и болеть не могут по определению. Да и медицинская комиссия перед рейсом была весьма дотошна, причем особо строго придиралась к зубам. Дупло есть – никаких разговоров, в рейс не пойдешь, пока не вылечишь.

А и правильно – судовой медик ничем помочь не мог, и тоже – по определению.

Направлялись на суда совсем уж негодные в береговой работе кадры – недоучившиеся, разведенные, брошенные, немножко выпивающие, «с приветом», желающие маленько поднять приближающуюся пенсию, и так далее, и тому подобное.

На борту толку от них было – ноль, а вот хлопот и проблем доктора подбрасывали постоянно.

То они начинают проверять качество мытья посуды при помощи фенолфталеина (плохо помытая тарелка – синее), как будто бы сама является наследной принцессой в сороковом поколении, а вовсе не медсестрой из захолустной больницы. То она считает себя не членом экипажа, имеющим определенные обязанности, первейшая из которых – обеспечить безболезненный отход судна в рейс, а вовсе даже представителем ВОЗ (Всемирной Организации Здравоохранения), и считает своим долгом указать медикам, дающим разрешение на отход, на, конечно же, имеющиеся недочеты и недостатки на судне по медицинской части. А их всегда можно найти. И тогда приходится ставить этот клистир на место, и весьма жестко.

Если докторша имеет хотя бы зачатки того, что именуется мозгами, то она старается сразу же подружиться с судовыми женщинами, что и помогает сохранять нормальный

рабочий климат в экипаже весь длинный рейс. И обычно эти пришлые докторши понимают этот расклад сразу же. И вписываются в экипаж судна, становясь его частью, не изображая «кошку, которая гуляет сама по себе».

Когда же на борт приходит девушка с непомерными амбициями, а также с неумным желанием «построить» моих судовых женщин, а заодно и остальной экипаж, то тут приходится вспоминать слова моего капитана-наставника Тюрнева Юрия Арсеньевича – «у них это от запаха лекарств».

А так же от недостатка того, что стыдливые «ботаники» именуют «личной жизнью», а мои не шибко деликатные матросы смачно шмякают – «секса!».

Мимоходом, во время утреннего общения с боцманом, Мишей Ниманом, имеющего габариты авианосца, скажешь ему об этом. А Миша, сам уже до мозга костей «утомленный» придурочной докторшей, быстренько выделит какого-нибудь недалекого матроса, Леденцова, к примеру.

И указанный Леденцов, проникнувшись важностью своей миссии, надежно «выключает» судового доктора из судовой жизни настолько, что докторша уже и к завтраку перестает выходить. А когда и появляется из своей каюты, то уже чистота тарелок на камбузе интересна ей, словно обратная сторона Луны. Это жизнь!

ЖЕНЩИНЫ В МОРЕ

На эту тему уже написано-переписано столько всякого, от полного одобрения, до исключительного отрицания присутствия женщины на борту, что, истина, все-таки, наверное, посередине. Здесь резонно автору сразу же определить свою позицию по столь деликатному вопросу: вы – за или против женщины в море?

И автор так и скажет свое «за», но, с оговорками.

На добывающем флоте, конечно, никаких женщин нет, и это правильно. Маленькое судно, условий абсолютно никаких, баня – раз в десять дней (если есть пресная вода), галюн, пардон, туалет – один на всех, об отдельной каюте речи не идет, и так далее.

Экипаж – двадцать два здоровенных мужика, находящихся в отрыве от берега месяцами, занятых тяжелой работой, и очень не страдающих отсутствием аппетита, любого аппетита. Вполне понятно, что юбка в этот суровый мужской мирок не вписывается.

Отчего, собственно, и пошла такая примета, что баба на судне – к несчастью? А вот от того и пошла, что мужиков – двадцать два, а баба – одна. Дележка указанной бабы, и разборки, с применением холодного оружия – неизбежны.

Хотя в прежние времена английские китобои все же брали с собой в рейс одну единственную женщину. Но брали ее не как женщину, а как некий указатель, маячок, индикатор, для определения продолжительности рейса. Они брали с собой самую страшную и неприглядную бабу в порту, и как только она начинала казаться им красавицей – все, стоп, пора возвращаться в порт.

На обрабатывающих судах – плавзаводах и плавбазах женщин очень много, это и обслуга – коки, дневальные, прачки, и – рыбообработчицы. Набранные по вербовке со всех концов необъятного тогда Советского Союза, они приезжали на Дальний Восток с двумя светлыми мечтами – подзаработать деньжат, и выйти замуж за капитана. Увы и ах, но «сбыча мечт», как правило, не осуществлялась. Зарабатывать денежки нужно было долгими годами, а жених-капитан все как-то задерживался. И самым обычным, и самым удачным финалом, для таких девушек было отбытие домой, в родную Хацепетовку, или уж в Мухосранск, непременно с маленьким морячком в пеленках. Моряки – они ведь такие!

Количество рыбообработчиц на борту плавзавода было и пятьсот, и семьсот, и более.

Как-то повстречался я с однокашником, за столом кабака, конечно, с Толей Перебейносом, училищная кличка – «Пончик». А он как раз и пришел из годового рейса на плавзаводе, кажется, «Крониде Коренове». Естественно, я высказал предположение, что при таком изобилии женщин, мужикам, конечно, раздолье. И тут он меня огорошил! Оказывается, на плавзаводах существует негласный, но очень строгий порядок. Суть такова – по выходу в рейс каждый из мужчин на борту выбирает себе одну, и только одну женщину, с которой и мучается весь рейс. Менять лошадей на переправе – ни-ни, а то можно нечаянно и очутиться за бортом. Женщина в гневе, как известно страшна и непредсказуема (за рулем, кстати, тоже!).

Женщин можно понять!

И сама женщина, если она достаточно понятлива, понимает, что заполучить в мужья капитана – это почти фантастика, а вот кого-то из экипажа, но рангом пониже и помоложе – вполне себе возможно. Примеры такие в морской практике бывали.

Но обычно женщина на судне, достаточно молодая, и достаточно симпатичная, ведет себя достаточно свободно, понимая, что жизнь коротка, а потому и надо взять от нее побольше. Здесь главное – помнить, что судно – это стеклянный дом, сохранить тайну внеслужебных отношений на судне невозможно, и следует сохранять хотя бы видимость приличий. А экипажу (и помполиту!) тоже не нужны раздоры и дразги на борту, а потому и делается вид, что никто ничего не ведает.

А женщины на борту, конечно, нужны! Нужны, чтобы в долгом рейсе герои моря не забыли, что такое стук каблучков и аромат духов.

МОКРАЯ ПРИБОРКА

«Матрос с кистью, или со шлангом в руках – звереет! – говорил, бывало, начальник радиостанции на славном дизель-электроходе «Художник Врубель». Да, русский матрос с упомянутыми инструментами в руках попросту опасен. Так же опасен, как и с пресловутым «ломом и какой-то матерью». Все, что ни в коем случае нельзя заливать водой – антенны, конечные выключатели, или открытые иллюминаторы в радиорубке – даже и не сомневайтесь, будут смачно и от души залиты. А все, что категорически нельзя замазывать краской, к примеру, уплотнительные резинки на водонепроницаемых дверях – естественно и непременно будут замазаны.

Перефразируя поэта, можно сказать: «Матрос – что бык! Втемяшится в башку какая блажь – колом ее не вышибешь!»

И как только по судну объявляется мокрая приборка и скатка палуб, как тут же начинается паника. Прачка летит снимать с веревок свои простыни и наволочки, и на пути ее лучше не становиться, ибо живой вес у нее ровно полтора центнера. Интересно, каково себя чувствует третий механик, иногда до утра ремонтирующий центрифугу в прачечной?

Шеф-повар Марковна продвигает свои монументальные бедра к иллюминаторам, стремясь скорее-скорее их закрыть, но мои морячки гораздо стройнее Марковны, и посему все кастрюли на камбузе быстро-быстро наполнены забортной водой ровно наполовину.

Механики, естественно, только что закончили покраску палубы в машинном отделении, и, естественно, украденной у боцмана краской. И боцман получает законное удовлетворение от воплей механиков, у которых на свежую краску обрушивается водопад из незакрытых световых люков. На матросов тоже обрушивается водопад, но определений, эпитетов и междометий.

Электромеханик еще с утра любовно и бережно обернул целлофаном (бывшая упаковка трусиков «неделька» из Сингапура), конечные выключатели на шлюп-балках. И как раз-таки удачно проинструментировал (в тысячный раз!), пробегавшего здесь же матроса, о недопустимости заливания такого важного механизма. Но по палубе гуляет свежий и пахучий океанский ветерок, и наставления электромехани-

ка легко и весело улетают с этим ветерком по направлению к Сан-Франциско, полагая прибыть туда к утру.

Первый помощник капитана, он же – помполит, он же – комиссар, он же – помпа, и так далее, после обеда тщательно «прослушивает подводную лодку», то есть, давит свой диван до полного отказа пружин в этом бедном диване. И хорошенько прицелившись, мои матросики полощут забортной водичкой помполита, вместе с его методичками, установками, тезисами и базисами. А также – с газетой «Правда» и очередным доносом судового сексота (есть, есть таковые на советских судах! А как же без них!). Особенно приятно моим матросикам (и мне, грешному!), что виновных-то здесь – не будет! Ведь было же объявлено по судовой трансляции – морская приборка. А кто не спрятался – я не виноват!

По палубам гуляет соленая водичка, закручиваясь воронками в ватервейсах и шпигатах. И всегда можно убедить, какую лапшу нам всем вешают на уши так называемые «ученые», всю жизнь пересчитывающие ножки у сороконожки. Якобы, по их многомудрым выводам, в северном полушарии вода закручивается в шпигатах и унитазах по часовой стрелке, а в южном полушарии – вовсе даже против часовой стрелки.

Да пойдите вы в рейс, месяцев на восемь, да с пересечением экватора, и воочию убедитесь, что вода-таки закручивается всегда в одну сторону. А чтобы покрепче это вошло в то, что находится у «ученых» на плечах, неплохо бы уяснить, что деление Земли на северное и южное полушарие – чисто условное, и к законам физики отношения не имеет. Просто, находясь южнее экватора, мы наблюдаем Солнышко с другой стороны Земли.

Приехав в отпуск к папе-маме в сухопутную Алма-Ату, я вместе с братом, провел мокрую приборку в родном доме, пока родители были на работе.

Трудно описать словами, обычными, конечно, тот неподдельный «восторг» мамы, когда она убедилась, что в комнатах – по колено воды, что ее ковры и паласы напоминают раскисший студень, ее тапочки в строю кильватера следуют к порогу, а ее сыновья расппевают хит Эдуарда Хиля «Вода-вода, кругом вода!»

Я был молод, я был матросом, и страшно гордился этим званием.

ДОКЕРЫ

К западу от меридиана Бреста – они докеры, на просторах Советского Союза, или великой России – они грузчики, а в коммунальной квартире «Воронья слободка», ой, простите – в Содружестве Независимых Государств – они менеджеры. Менеджеры по перемещению грузов. Менеджеры по логистике складских помещений. Менеджеры по клинингу судовых трюмов.

Если кто-то говорит о глупом, трудолюбивом осле, то он ошибается дважды. Осел и не глуп, и не трудолюбив. И если осел знает, что он, условно, должен нести на себе один мешок, то он никогда не тронется с места с двумя мешками на спине. Его можно убить, но он будет стоять на месте. И в этом отношении хваленая умница лошадь показывает гораздо большую глупость – ее можно грузить до бесконечности, она будет рвать жилы, и умрет, в конце концов, но до конца будет тянуть непосильный воз.

В Средней Азии, когда нужно было проложить дорогу через труднопроходимый участок, то сначала через этот участок пускали осла, с серьезным грузом на спине. И «глупый» осел обязательно находил самый короткий и самый легкий путь через перевал, болото, или бурелом. И его хозяевам оставалось только проложить дорогу по ослиным следам.

Это я о распространенном выражении – «пахать, как лошадь», или «пахать, как ишак».

Выходя по утрам с территории порта, я всегда прочитывал «Молнию», на стенде у проходной. Текст обычно гласил: «Сегодня бригада т. Иванова выкинула из трюма 250 тонн!!!». Стандартная бригада грузчиков – 8-10 человек. После несложных арифметических манипуляций мы имеем по 25 тонн на человека. За 8 часов!

Плотные ребята с независимыми физиономиями спускаются в трюм, и делают там большой шухер, наградой за который будет только та самая «Молния». Вполне возможно – какой-нибудь кубок на ближайшем пролетарском празднике. А кубок – так это прямо-таки в масть, хотя ребята в трюме вполне себе успешно обходятся собственными касками.

Приподняв над пайолами трюма грузовую площадку, уставленную коробками с «Московской» и «Столичной», а может, и с трехзвездным «Аистом», или с пятизвездным

«Араратом», крановщик (он в доле, разумеется!), со всего размаху впечатывает площадку в стальной порог трюма – комингс. А «бригада т. Иванова», в полном составе, во главе с «Ивановым», ловит касками хлещущие струи благородных напитков. И при этом « в шоколаде» все. Грузчики получили необходимый «после вчерашнего» адреналин, крановщик получает свою долю, получатель получает ящики с битыми бутылками, но, так как горлышки разбитых бутылок имеют пробки на месте, то утекшие напитки списываются на бесчинства тропических тайфунов. Ну а я, перевозчик, сдаю получателю только количество ящиков, а отнюдь не их содержимое. И мои коносаменты всегда получатель закрывает «чисто», что и требуется для премии моему экипажу, и для услады моего самолюбия.

Маленький нюанс – по окончании выгрузки, бригадир всегда прибегает подписать Акт о зачистке трюмов, без этого акта работа не будет оплачена. И второму помощнику капитана, грузовому помощнику, никогда не вредно заглянуть в трюм – а действительно ли трюм чист. Бывало, что мусор из трюма не только не исчезал, но его, мусора, даже прибавлялось, в виде храпящих тел бригады т. Иванова.

ВАХТЕННЫЙ МАТРОС У ТРАПА

При стоянке судна в порту у трапа выставляется вахтенный матрос. Его основной, но не единственной задачей является недопущение на судно посторонних. Матрос находится у трапа, с красно-белой повязкой на руке (у вахтенного штурмана повязка – сине-белая), перед ним Журнал регистрации посетителей, телефон и звонок громкого боя. У поднимающихся на борт людей матрос должен потребовать Удостоверение, осведомиться, к кому и по какой-то необходимости следует на судно лицо гражданской наружности, и вызвать к трапу вахтенного помощника – два звонка. Если подается три звонка – значит, на борт прибыл капитан.

Обязанности эти по простоте сравнимы с теми обязанностями, что на арене выполняют дрессированные медведи дедушки Дурова и его многочисленных учеников кавказской национальности.

Казалось бы – об чем речь?

Но в случае с русскими матросами это становится серьезной проблемой.

Никакими силами невозможно заставить матроса стоять у трапа, просто стоять, не говоря уж об обязанностях. На вахтенного матроса всегда и непременно нападает диарея, и ему нужно срочно отлучиться в гальюн. Судя по длительности отлучки, матрос проглотил швартовый канат и выпил ванну чая.

Обнаружив в коридоре абсолютно незнакомую личность, «не с нашей улицы», проводишь экспресс-допрос вахтенного матроса, на предмет – откуда взялась на судне эта личность, и встречаешь искреннее удивление матроса, и его такое же искреннее желание и самому узнать, как попала сюда эта личность. И глаза у матроса, словно у гимназистки в общественной бане, расширены до бровей.

Хочется стукнуть матроса киянкой по его подставке для шляпы – но нельзя, не позволяет. У Ильфа и Петрова не позволяет Заратустра, а у меня – Устав.

Да и моряк нынче пошел такой, что за киянку можно запросто отхватить такой казан тюремной баланды, что и за пять лет не выхлебаешь. Приходится просто и душевно сказать раздолбаю – «Ты же не прав, Вася!», и долго глядеть на морскую гладь, стараясь создать такую же в душе.

Странное дело, матрос российский, очень даже не глупый на швартовке, покраске и на распитии спиртных напитков, враз превращается в полудиота, только заступив на вахту у трапа. Можно тысячу раз сказать ему о важности его службы, об обеспечении безопасности судна и наших родных моряков – слова не воспринимаются.

На «Художнике Врубеле» служил у меня матросом Костя Рыбинцев, по кличке «Фигура». Имея внешний вид молодого Дон Кихота – длинный и худой, он и поведением своим живо напоминал того же блаженного и скудоумного Дон Кихота. Пока он (не Дон Кихот, а Костя), с 8 до 16 стоял у трапа, вахтенный старший помощник (автор), уже всеерьез вознамеривался немножко Костю утопить. Или слегка дать ему якорной скобой по прическе и сдать в желтый дом. Пароход был полон каких-то подозрительных личностей, а Костя стоял у трапа с блаженной улыбкой и пускал слюни. Он размышлял о высоком, и дела сугубо земного и морского «Художника Врубеля» его интересовали, словно дела племен навахо, штат Аризона. Костя был в эмпиреях и в эфирах, он мысленно слагал симфонии и проектировал новый фасон женских пеньюаров.

А в 16.05 он примчался в каюту вахтенного помощника (автора), и доложил со скоростью автомата «Узи» – «У меня из каюты куртку сперли!» (глагол был иным). И автор позволил себе расслабиться, словно в парилке – «Костя, а кто ж стоял на вахте у трапа? Ах, это же ты же стоял у трапа! Ну, иди, милый, иди!» (здесь глагол тоже был иным).

Костя Рыбинцев, по кличке «Фигура», к сожалению, не дожил до возраста Христа.

Видимо, суровые реалии Советского Союза побудили его искать способы и ходы-выходы, чтобы сбежать в благословенную Америку, где его, конечно, уже заждались. Хотели даже в лапоть ср.ть, и за ним посылать. Костя смастерил себе нечто вроде индейского каноэ, этакой пироги Чингачгука, и рванул на ней всего лишь через Тихий океан. Но советские пограничники изловили мореплавателя, по-скорому накидали ему увестистых банок по ушам, и вернули в родную Находку. Когда последствия общения с советскими пограничниками маленько зажили, Костя предпринял вторую попытку поменять прописку на калифорнийскую. Увы, Костю никто больше не видел. Конечно, все было свалено на суровый океан, но автору сдается, что вариант с суровыми и обозленными пограничниками гораздо более реален.

ФЛАГ

Флаг – это знамя судна. Флаг поднимается на кормовом флагштоке ежедневно и всегда. Поднимается в восемь утра, а спускается с заходом Солнца. А если полярный день, и Солнышко светит круглосуточно, то флаг поднимается в восемь, а спускается в двадцать часов. Ритуал этот настолько важен, что о нем всегда делается запись в судовом журнале.

А важен флаг потому, что объект, над которым поднят Государственный флаг, является частью территории данного государства, и на судне действуют законы этого государства.

Соответственно, и любые враждебные действия против судна, на котором поднят флаг государства, должны рассматриваться, как нападение на государство флага. На государство!

К сожалению, всего этого не знают так называемые «патриоты» России, с нерусскими фамилиями, и, соответственно, абсолютно равнодушные к безопасности и престижу России.

Не так давно группа вроде как защитников природы, «зеленых», позволила себе напасть на буровую платформу «Приразломная», находящуюся в открытом море, и несущую на себе Государственный флаг России. Они напали на Россию! А нападение на судно, находящееся в открытом море, называется «пиратство», и пираты никакому суду не подлежат, а подлежат уничтожению военными силами любого, подчеркиваю, любого государства! И что?

Россия всей своей мощью ответила на вероломное нападение на свою территорию? Такое же вероломное, и на такую же территорию, как и 22 июня 1941 года!

Россия утопила это судно, вместе с нападавшими?

Нет, реакция властей была сопливой, беззубой и позорной. Это была реакция кастрированного кота и полного импотента. Сначала это судно, пиратское судно, вроде как и арестовали, но потом выпустили, как и его экипаж. Чуть ли даже не извинились перед нападавшими.

А эти «гуманисты», а попросту предатели России, не думают о том, что этим самым они выдали всем террористам на свете карт-бланш на свободное и безнаказанное нападение на российские суда по всему свету? И предатели не думают о том, что они ставят под удар всех моряков торгового

флота (включая автора!). Не думают о том, что на торговом флоте нет, и не может быть никакого оружия, и мы, моряки, становимся просто мишенями и жертвами черномазых полуобезьян с автоматами, родных братьев Маугли.

Вместо того, чтобы изловить пресловутых сомалийских пиратов, развесить их по реям, и распространить видео этой расправы по всему миру, они придумали еще одно позорное действие – оборудовали на судне «камеру спасения» – герметически закупоренное помещение, где и должен отсидеться экипаж во время нападения пиратов.

А если экипаж задохнется в этой душегубке – так это проблемы экипажа. Понятно? Моего экипажа, и меня лично!

Возможно, скоро уже вменяют в обязанности капитана, белого капитана, встречать мартышек с автоматами хлебом-солью, тогда как указанные мартышки должны испытывать приступ поноса от одного только вида белого человека.

Автор бывал во многих портах многих стран на этой Земле. Бывал еще под флагом могучего Советского Союза, и должен сказать, что реально чувствовал себя абсолютно защищенным в любом порту мира, включая самурайскую Японию. Говорят, что наш флаг, и нас, соответственно, не любили. А флаг – не баба, его не требуется любить. Нужно только, чтобы твой флаг уважали, а лучше – чтобы боялись. Мудрые древние латиняне абсолютно правильно сформулировали извечный и правильный закон: «Гомо гомини люпус эст», что, как всем известно, переводится: «Человек человеку – волк».

А уж в деле торгового мореплавания этот закон особенно актуален.

И меня, моряка, гораздо более бы устроило, если бы любые пираты на свете просто кидались бы за борт, едва только завидев российский флаг. А тех, кто не успел кинуться за борт, добрые белые люди должны развешивать на реях корабля, и в таком виде корабль должен входить в порт, в любой порт.

Автор, капитан дальнего плавания, встречавшийся с пиратами, слишком жесток?

Конечно, вам жаль черномазых полуобезьян, которые умеют только жрать и размножаться? Вам жаль макак, которые запросто режут глотки морякам, белым морякам?

Вам жаль этих животных?

А вы попробуйте сказать об этом вдовам моих коллег, таких же моряков, которые погибли при встречах с пиратами, и эти вдовы очень ясно и доходчиво разъяснят вам, насколько вы не правы. За целостность вашей физиономии я бы не поручился.

И опять-таки о флаге. Судовые флаги изготавливаются из особой материи – флагдука.,

А попросту – шерстяные. Это для того, чтобы мокрый флаг не слипался в безобразный блин, а даже и мокрый, развевался гордо и свободно. Безусловно, флаг является символом государства и предметом гордости его граждан. До тех пор, пока флаг не износится, не порвется, и не будет списан. Тогда флаг превращается в обыкновенную тряпку, и предметом гордости, и тем более – предметом судебных разбирательств быть не может.

Вот и объясните вы этот факт судьям в суверенном и независимом Казахстане. Здесь в каком-то городишке на юге, работяги, чистокровные и неподдельные чабаны в сорочковом поколении, подмели улицу, и мусор тащили на помойку на бывшем государственном флаге Казахстана, давным-давно списанном. То есть, на тряпке. А вот и получили, за оскорбление государственных символов, по трешке общего режима. А для ума! А чтоб жизнь медом не казалась!

Я не думаю, что у этих работяг, и у их близких, сразу же, и в большом количестве, прибавится любви к государственным символам, да и к самому Казахстану.

МОРСКИЕ ПРОСТРАНСТВА

Название нашей планеты – Земля – глубоко ошибочно, ибо две трети поверхности глобуса закрашено голубым, и название нашей планеты само просится на язык – Океан. Бесконечные морские просторы, однако со временем оказались все-таки нанесены на карты, размечены и поделены соответствующими морскими конвенциями. И теперь любая часть моря имеет свое наименование и соответствующий статус, что и изложено в увлекательной и нужной дисциплине – международное морское право.

Общеизвестно словосочетание «открытое море», его мы слышим в песнях, и большинство людей уверены, что «открытое море» – это просто большое, просторное морское пространство, где летают чайки и альбатросы, есть дельфины, и совсем нет сумасшедших туристов.

Однако морское право трактует это понятие так: открытое море – часть моря, свободная от юрисдикции любого государства. В переводе на общепонятный язык – это та часть моря, где не действуют никакие законы никакого государства. То есть, море открыто для всех, и каждый волен заниматься всем, что его душе угодно. Это так, однако есть два вида деятельности, которые настрого запрещены, даже и в открытом море – это работорговля и пиратство.

С работорговлей все понятно, а вот понятие «пиратство» требует объяснения. Очень часто мы слышим от «морских юристов» из Ташкента, Кзыл-Орды, или Улан-Батора, что пиратство – это морской разбой. Но «разбой» – это противоправное деяние, совершенное на территории какого-либо государства, и подлежащее суду по законам этого самого государства. А то же самое деяние, но совершенное в открытом море, то есть, на территории, не находящимся под юрисдикцией никакого государства, именуется пиратство, и не подлежит никакому суду. Никакому суду, потому что пираты, злодействуя в открытом море, сами поставили себя вне закона, а потому «наградой» за пиратские «подвиги» может быть только петля, что и исполнялось с успехом, вплоть до недавнего времени.

Для обозначения морской границы прибрежного государства существует в морском праве термин «территориальные воды». Это значит, что от береговой черты прибрежного

государства отмеряется полоса определенной ширины, от трех до двенадцати миль, и вот эта полоса воды и является территориальными водами прибрежного государства. Эта полоса моря находится под полной юрисдикцией прибрежного государства, то есть, является такой же территорией, как и вполне земная твердь.

Ширину территориальных вод назначает само прибрежное государство, как правило, не более двенадцати миль. При этом подразумевается, что прибрежное государство в состоянии защитить свои интересы на этих самых двенадцати милях. Таковую ширину территориальных вод и имеют все общепризнанные морские державы – Россия, Великобритания, Соединенные Штаты, и это продиктовано простым здравым смыслом. Однако, есть, оказывается на свете, и еще более морские державы, которым элементарные международные и общепринятые нормы как бы и не указ. Это такие «державы» как Чили, Вануату и тому подобные гиганты и тяжеловесы. Они установили ширину своих территориальных вод по двести миль, и тем самым дали повод для насмешек над собой всем действительно морским державам. Как они собираются защищать свои национальные интересы на такой огромной площади, и на чем?

Территориальные воды открыты для так называемого «свободного прохода», то есть, при следовании в порт этой страны, или для использования сложившихся морских путей. При входе в территориальные воды прибрежного государства, в знак уважения, судно поднимает на фок-мачте (первой от носа мачте) государственный флаг этой державы.

Что же означает этот термин – «морская держава», или – «признанная морская держава»? К примеру, Швейцария, Тибет, Мумбо-Юмбо или Казахстан, купили пару посудин по цене лома – и они уже «державы»? Ну нет! Чтобы держава была признана морской, надо: 1. Иметь собственное судостроение; 2. Иметь собственный флот; 3. Иметь собственные морские учебные заведения. А еще весьма желательно иметь и собственный регистрирующий и контролирующий морской орган – Регистр. А их, этих регистров, во всем мире не так уж много – Российский морской Регистр судоходства, Бюро судоходства США, норвежская Веритас, французская Веритас, итальянская РИНА, еще несколько, и все.

А старейшее классификационное общество на нашей планете – Английский Ллойд, символ морской деятельности

вообще, это такое имя нарицательное. И в моей Одессе, когда хотят сказать о ком-то – настоящий капитан, то говорят – «ллойдовский капитан».

Указанные классификационные общества выдают на суда свои документы, удостоверяющие, что данное судно имеет класс. Иметь класс – это значит, что судно полностью технически исправно и может эксплуатироваться. Документы, выдаваемые членами МАКО – взаимопризнаваемы и взаимозаменяемы. Это значит, что судно, имеющее Документы Российского Регистра, которые в длительном рейсе закончились, истек срок этих документов, может в первом же порту пройти инспекцию у иного классификационного общества, и эти документы также будут действительны.

Был еще в этой славной компании и Польский Регистр, однако ушлые и склизкие (не скользкие!) поляки стали торговать своими документами, которые выдавались любому ржавому корыту, как исправному и мореходному судну. И Польский Регистр с позором изгнали из МАКО – Международной Ассоциации Классификационных Обществ, и это было правильно. Члены МАКО весьма и весьма дорожат своей репутацией, потому что она, эта репутация, приносит очень немаленькие доходы классификационным обществам, а, значит, и государству.

Термин «внутренние воды» означает акваторию рек, водохранилищ и каналов на территории страны. Эти воды находятся полностью под юрисдикцией данной страны, и являются точно такой же территорией страны, как и территория Кремля. Проход по внутренним водам возможен только с разрешения страны-хозяйки этих вод, и за очень немаленькую плату за проход.

Заход судов в акваторию Каспийского моря возможен только через внутренние воды России, и с открытием нефтедобычи на Каспии поток судов через Волго-Дон, или через Волго-Балт возрос невероятно, принося доход стране-хозяйке. Право же бесплатного прохода через внутренние воды России предоставлено только одной стране. Какой? Правильно – Казахстану! В Кремле очень точно все рассчитали, и предоставили право на бесплатный проход именно той единственной стране, которая никогда не воспользуется этим правом по причине полной и всепоглощающей лени власть имущих в этой стране.

НА ГОЛУБЫХ ДОРОГАХ МИРА

Именно так называлась программа радиостанции «Тихий океан» в славном городе Владивостоке. Эта программа повествовала о делах рыбаков и моряков Дальнего Востока, а в конце каждой программы давала дислокацию судов дальневосточных судоходных компаний. Причем сведения о каждой компании давались в определенный день недели.

И я, старший помощник капитана на рыболовном траулере, с замиранием сердца ждал пятницы, когда в эфир шли сведения о судах Управления «Восторыбхолодфлот», куда я мечтал перебраться с добывающего флота.

Это были не слова, это была музыка: «Дизель-электроход «Художник Врубель», с грузом мяса следует из Новой Зеландии на Магадан, с заходом в Сингапур», «Теплоход «Яна» следует под выгрузку в порты Японии – Токио, Кобе, Нагасаки», «Теплоход «Тарханск», с грузом тары и снабжения следует из Калининграда на Владивосток, с заходом в Лас-Пальмас».

Это было покрепче, чем «Фауст» Гете», именно так говаривал Иосиф Виссарионович Сталин. Да, это покрепче, чем самый крепкий «Спирт питьевой», по девять рублей девять копеек за бутылку.

Именно эта «крепость» и помогла мне выйти на эти «голубые дороги мира», поменяв рыболовный флот на торговый.

Судно следует из порта А в порт Б. Как узнать время его перехода между портами, и время подхода в порт назначения? Для этой цели на судне имеется справочник, одно только название которого звучит как песня и наркотик одновременно – «Океанские пути мира». А если для кого-то это название «не звучит», то автору искренне жаль этого человека, и остается только посоветовать ему лучше провести искусственное осеменение поголовья в вашем фермерском хозяйстве, в ауле Коровье Копыто, за текущий квартал.

В этом справочнике указаны расстояния между всеми портами на нашей планете. И остается только рассчитать время перехода между портами, сообразуясь со скоростью судна.

В чартере (договоре морской перевозки), помимо прочих интересных и полезных сведений, имеется графа «Эксплуатационная скорость судна». Нет, это не максимальная скорость судна, а та скорость, которую судно обязано выдерживать во время перевозки.

К примеру, на спидометрах наших автомобилей указана скорость 260 километров в час, но ведь никто не мотается по дорогам с такой скоростью, а ездят 90-100 км\час.

Поэтому в тактико-технических данных судна указана максимальная скорость 18 узлов, а в чартере – эксплуатационная скорость – 15 узлов. Узел – это одна миля в час, стало быть – 15 миль в час, или – 27 километров час.

Часто в разговоре «моряки» из азиатских степей приводят какие-то немислимые «длинные и короткие мили», «английские» мили, и мили «американские», мили «австралийские» или уж вовсе какие-то невероятные «монгольские» мили.

Дабы внести ясность в мысли читателя, и закрыть этот вопрос раз и навсегда, автор говорит словами того самого старшины, которого знают все, прошедшие армию: «По этому вопросу есть два мнения. Одно – мое, другое – неправильное».

Окружность нашего земного шара, как и всякая окружность, делится на 360 градусов.

Каждый градус, в свою очередь, делится на 60 минут. Так вот, длина одной минуты окружности земного шара – и есть морская миля, и длина этой мили (минуты) – 1 852 метра. Все остальное – от лукавого.

И вот если разделить количество миль между портами, взятое из «Океанских путей мира», на величину эксплуатационной скорости судна, взятую из чартера, то мы и получим время перехода между портами в часах. Что и позволяет капитану указывать в радиограмме для порта назначения ETA – expected time of arrival – предполагаемое время прихода.

Заметьте, читатель – «предполагаемое», только «предполагаемое». Потому что в любой момент море может внести свои, очень веские, коррективы в ваши мысли и действия.

Это только мои морячки, по выходу из Окленда, Новая Зеландия, на Петропавловск-Камчатский, отправляют радиограммы своим и чужим женам, с таким примерно содержанием – «Милая, встречай 10 мая, в 13 часов. Целую в спину. Твой Пупсик».

И когда спрашиваешь такого вот «пупсика» – А откуда такая точность в дате, и даже времени прихода?, – то «пупсик», не моргнув глазом, отвечает – А я по карте, в столовой команды, прикинул! Он прикинул!

А это ничего, что впереди у нас два океана и пятнадцать морей? И любой из этих океанов и морей, в любое время, может продемонстрировать «пупсику», и всем нам, что волна может быть «выше сельсовета», ветер может запросто изуродовать антенну, и что все наши расчеты море может очень спокойно засунуть нам в задницу?

Несмотря на все технические чудеса и достижения, море все еще не подвластно человеку, и автора это очень радует. А потому, что только победа в схватке с сильным и опасным соперником может потешить самолюбие.

МОРЕХОДНАЯ АСТРОНОМИЯ

Вовсе не случайно на нагрудном знаке «Капитан дальнего плавания» находится золотой секстан. Не киль, не руль, и не штурвал, а секстан. Потому что перечисленные здесь части судна являются хоть и очень важными вещами, но вторичными в деле судовождения. Они обеспечивают движение судна, а вот местонахождение судна, а, значит, и конечную цель, и время прихода, можно определить только с помощью секстана.

На современных судах имеются современные приборы для определения места судна, все эти пресловутые GPS, с помощью летающих где-то там спутников выдающих место судна точно и постоянно. И вот эта вот легкость в получении места, вот эта вот доступность получения точных координат, и превратили судоводителя в нажимателя кнопок. Кто теперь будет «ловить Солнышко» секстаном, кто будет по таблицам вычислять высоты и азимуты? Можно с уверенностью ответить – никто. И не из-за лени, хотя этот фактор тоже присутствует, а просто никто уже не знает, как это делается – определение места судна астрономическим способом.

И все бы хорошо, и технический прогресс, и спутниковые системы, и тому подобная жвачка. Ну, а если? Самые ретивые «нажиматели кнопок» могут сказать, что никаких таких случаев, и никаких таких «если», уже не может быть, потому как «космические корабли бороздят просторы Вселенной», и так далее.

Автор глубоко убежден в двух вещах: первое – человек еще не покорил море, и это прекрасно. Надеюсь, этого не произойдет и в будущем, и с морем всегда нужно быть на «Вы». А второе – если на судне, в открытом море, вдруг внезапно (конечно, внезапно!), отключится электропитание? К примеру, в топливо попала вода и все движки на судне встали? Автор здесь берет реальные случаи из жизни, из моей собственной морской практики. Первый случай произошел, когда я старшим помощником капитана следовал на СРТМ «Преображение» из Невельска на промысел, на Восточную Камчатку. На подходе к проливу Екатерины все двигатели на судне остановились в один миг, и судно лишилось не только света, тепла, радара и радиопеленгатора, но, что го-

раздо противнее – хода. Беспомощное судно несло на скалы Курильской гряды, и только подошедшее судно, с которым мы и шли в паре, оказало помощь. С этого судна перекинули кабель питания, в расходной танк закачали немного чистого топлива, мы смогли запустить собственный сепаратор, и производить очистку топлива. Судно ожило, и ожили все необходимые «кнопки».

Курьез заключался в том, что помощь нам оказало то самое судно, которое мы и сопровождали для обеспечения его безопасности. Это судно было гораздо меньше нашего, и сопровождать его на переходе должны были мы – более солидное судно. Но получилось ровно наоборот – это они спасли нас.

Второй случай произошел на Каспии, на суперсовременном голландском ледоколе. Там уж «кнопки», и «нажиматель кнопки» было гораздо больше, и «нажиматели» были все – голландцы. И они даже пытались оттопыривать нижнюю губу – мы, де, «западники», европейцы, а вы тут – лаптем щи хлебаете, да спите с медведями. Хотя при взгляде на голландских женщин сразу же приходит мысль – да уж лучше с медведем!

Так вот, на этом супер-ледоколе, тоже заглохли все двигатели, и судно было полностью обесточено. И голландцы, у которых компьютеры стояли даже в галюнах, а спутники покорно виляли хвостами, вдруг превратились в обосанных крыс, да к тому же еще и хлебнувших водочки, да еще и попавших в пожар, да во время наводнения, да еще и ночью! Какая там спутниковая система, какое там место судна, если голландцы вылетали на палубу с незастегнутыми ширинками, а иные и вовсе – в одних очках.

Само противное было то, что нельзя было смеяться, категорически нельзя, ведь я служил у этих голландцев.

Зато я вволю насмеялся в своей каюте, и смеюсь всякий раз, с умилением вспоминая этих ранее прославленных мореплавателей, а ныне – «нажимателей кнопок».

А русский моряк берет секстан, секундомер, и выходит на крыло мостика. Днем я ловлю в окуляр секстана Солнышко, ночью – свои любимые звезды. Это альфа Большого Пса – Сириус, ярчайшая звезда на небе, это альфа Волопаса – Арктур, это альфа Лиры – Вега, альфа Лебедя – Денеб, альфа Орла – Альтаир. (Альфа – главная, наиболее яркая звезда в созвездии.)

Секстан – угломерный инструмент, им можно измерять горизонтальные углы, между береговыми объектами, и вертикальные – высоту небесных светил – Солнца и звезд.

Здесь четкая математическая зависимость – в строго определенном месте, в строго определенное время, будет строго определенная высота светила.

Высоту светила судоводитель определяет секстаном, точное время определяет с помощью судового хронометра, и по этим двум, измеренным компонентам, судоводитель, с помощью математических таблиц, вычисляет искомую, третью компоненту – место судна.

Много-много раз я проделывал это – определял место судна в бескрайнем и безбрежном океане, более того – и других учил этому, но все равно – это до сих пор кажется мне чудом.

Да это и есть настоящее чудо – прокладывать свой курс по нашей планете, ориентируясь по небесным светилам, и это чудо – искусство судовождения, доступно судоводителям, наследникам Ноя.

КОНОСАМЕНТ

Как и все, что связано с морем, коносамент – вещь необычная. На сухом пути аналогов этому грузовому документу нет, как по функциям, так и по возрасту. Говорят, что древние египтяне везли каменные глыбы для своих пирамид уже по коносаментам. Но то, что не менее древние финикийцы, торговцы и пираты, уже работали по коносаментам – это факт.

Коносамент – документ уникальный еще и по своим функциям. Словно Господь Бог, коносамент един в трех лицах, и несет в себе три функции.

Первая – коносамент является распиской капитана в приеме груза на борт. То есть, своей подписью в коносаменте капитан подтверждает, что такой-то груз, столько-то мест, таким-то весом – находится на борту его судна. Подпись капитана! Не кладовщика, не менеджера, не дяди из мажилиса, не тети из Общества любителей кумыса, а капитана!

Часто студенты на занятиях по морским перевозкам, и одновременно – сотрудники экспедиторских компаний, заявляют: А вот у нас в компании коносаменты подписывает не капитан, а зам по тех, пом по тяге, дядя Михей или уж вовсе – менеджер по гужевым перевозкам из родного аула (конюх).

Тут говорю только: «А некоторые и мышей едят!» (собачка Шарик из Простоквашино).

И приходится объяснять «морским волкам» из деревни Чекудашкино и аула Кельдым-Пельдым, заблудшим овцам, что мы в своей практике должны равняться не на Кзыл-Орду, Аягуз, Кривокодобинск или Зажопинск, а вовсе даже – на Сингапур, Токио и Владивосток.

Вторая функция коносамента – он является подтверждением договора морской перевозки. Сам по себе коносамент договором не является, потому что в любом договоре всегда присутствуют две подписи, в коносаменте – всегда одна – капитана. Здесь же изложены и некоторые особенности морской перевозки, так же и оговорки, которые особенно важны. Эти оговорки являются стандартными, и они необходимы, как дополнения и разъяснения Кодекса торгового мореплавания – КТМ.

Вот как звучит стандартная оговорка при перевозке генерального (штучного) груза: «Груз принят счетом мест, без проверки содержимого. Вес, сорт, ассортимент, качество – по заявлению отправителя».

В переводе на общепонятный язык это означает – судно приняло к перевозке только определенное количество ящиков (пакетов, мешков, бочек, и так далее).

Что именно находится в принятых грузовых местах – судно не знает, и знать не обязано.

Написано в коносаменте – женские сапоги, значит, женские сапоги. А если вдруг случайно обнаружится, что в ящиках никакие не сапоги, а вовсе даже кирпичи – то все претензии – к отправителю. То же самое относится и количеству заявленного груза в ящике, его сортности и ассортимента – все к отправителю.

Проще говоря, судно везет вовсе не какой-то груз, а – грузовые места, с заявленным грузом. И по приходу в порт назначения судно сдает не груз, а – ящики, только ящики, в целом и неприкосновенном виде.

Третья функция коносамента – он является товарораспорядительным документом, попросту говоря – ценной бумагой, такой же, как акция. И пока судно следует с грузом по назначению, к примеру, Одесса-Владивосток, груз на его борту может быть перепродан, и не раз. При этом совершенно не обязательно передавать груз физически, достаточно сделать на коносаменте передаточную запись, с указанием нового владельца груза. И капитан в порту выгрузки должен передать груз тому лицу, которое будет указано последним в череде передаточных записей.

Коносамент заполняется, как минимум, в трех экземплярах: один экземпляр остается отправителю, второй передается в порту выгрузки получателю, а третий, с подписью и печатью получателя, остается перевозчику (судну), и служит основанием банку для выплаты судну законной платы за перевозку – фрахта.

И если все коносаменты «закрываются чисто», то есть, без претензий от получателя, то мой экипаж получит премию за блестяще выполненный рейс, и мне не стыдно будет глядеть в зеркало при бритье.

ШЕРШЕ ЛЯ ФАМ

31 августа 1986 года пароход «Адмирал Нахимов» Черноморского морского пароходства выходил в очередной круиз по Черному морю из Новороссийска, назначением на Сочи.

«Нахимов» действительно был пароходом – судном с паровыми котлами, где движущей силой была энергия сжатого пара. Судно досталось Советскому Союзу по репарациям от побежденной фашистской Германии, хотя автор всегда утверждает – да не Германии, а побежденной Европы! Именно Европу победили в кровавой схватке наши доблестные предки, и не следует умалять величие их побед!

Все послевоенные годы, как только речь заходила о судне, полученном из Германии, непременно говорили, что оно, это судно, было личной яхтой Гитлера.

Был ли «Адмирал Нахимов» личной яхтой Гитлера, или не был, это не столь важно, хотя по своим размерам, мощности и роскоши отделки, вполне мог быть пресловутой яхтой.

Оно было построено по тем еще, старым, добрым канонам, без глупых новомодных пластмасс и кожзаменителей. И если уж отделка кают походила на красное дерево, то уж будьте уверены – это и было красное дерево.

Судно уже было в возрасте, поговаривали о его списании, но выглядело еще достаточно бодро, и судовые документы были в порядке.

Судно выходило из порта уже после захода Солнца, при ясной погоде и идеальной видимости. Вход и выход в Новороссийске, как и во многих портах мира, осуществляется по системе разделения движения, по аналогии с автомобилем – по дорожной разметке. И так же, как и на дороге, здесь действует правостороннее движение, и так же существует разделительная полоса и встречное движение.

Более того, здесь действует, на горе капитанам, так называемая СУДС – Система Управления Движением Судов. Это там, на берегу, перед экраном локатора, сидит некий перец, и указывает капитану! – как ему управлять своим судном. Безымянный клерк, береговая крыса, без роду и без племени, которая – никто, и зовут ее – никак, указывает капитану! Конечно, капитан, настоящий капитан (а не нажиматель кнопок!), старается не реагировать на «ценные указания» с берега, а постоянно помнит, что капитан тут

ты, командуешь ты, и спрос будет – с тебя. Не с того клерка, который сдаст дежурство и уползет в свою норку, а с тебя.

Но, к сожалению, очень много уже новоиспеченных капитанов, готовых пресмыкаться даже не перед боссом, а перед его секретаршей.

«Адмирал Нахимов» следовал своей полосой по системе разделения движения. На мостике находился, в нарушение Устава службы, только третий помощник капитана, тогда как при входе в порт, и выходе из порта, капитан должен быть на мостике и лично управлять судном. Но на пассажирских судах на капитана, ко всему, возложена и абсолютно чуждая, весьма оскорбительная для капитана обязанность – ему необходимо исполнять роль дворецкого, мажордома и лакея – ему необходимо устроить прием для пассажиров первого класса, для «элиты»! Вот капитан и кланялся «элите» вместо того, чтобы обеспечивать безопасное движение судна. Кто ввел эти вот «поклоны» в обязанности капитана – Бог весть, но это был враг рода человеческого!

На постоянной связи с «Нахимовым» был и оператор берегового поста СУДС, который, по дурацкой инструкции, и должен был обеспечить безопасный выход судна из порта.

Через три мили после выхода из акватории порта «Адмирал Нахимов» должен был совершить поворот налево, на Сочи, пересекая при этом встречную полосу движения.

В это время на вход в порт Новороссийск следовал балкер «Петр Васев». Для ясности, балкер – судно для перевозки навалочных грузов – зерно, уголь, руда, песок, и так далее.

«Петр Васев» вез зерно, из Канады, для прокорма населения России. Это тема для очень отдельного разговора – как так получилось, что Россия при царе-батюшке кормила хлебом и маслом пол-мира, а при коммунистах сама стала побираться?

Я здесь абсолютно намеренно, и очень даже специально, опускаю термин «Советский Союз». Полно, это нужно оставить в покое. Не было никакого такого Союза, а была – Россия, по своей доброте, по широте русской души, взявшая на себя, почему-то, обязанность кормить и лелеять массу кровососущих присосок и пиявок, всех этих прибалтов, азиатов, а также всю огромную Африку. А еще и приходилось учить эту стаю человекообразных, учить элементарному – аз, буки, веди... А также пользоваться ложкой и белой простыней. И лечить этих чрезвычайно плодовитых зулусов!

Причем отбор студентов в Московский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (прости, Господи!), происходил очень своеобразно – русский паренек подходил к пальме, тряс ее, и тех, кто с пальмы свалился – тех и зачисляли в университет.

Уинстон Черчилль, человек едкий и злобредный, сказал как-то: «Я всегда думал, что умру от старости. Но когда я узнал, что Советский Союз закупает зерно за границей, я понял, что умру от смеха!».

Капитан «Петра Васева» был еще завидно молод, это был его первый капитанский рейс, и, конечно, вчерашний старпом слегка потерял голову. И нет в этом чего-то необычного или зловеще-враждебного, это абсолютно нормально для любого судоводителя, включая автора этих строк. Если человек становится капитаном, исполняется его мечта, и при этом он слегка теряет голову от восторга – значит, это настоящий судоводитель, он – на своем месте, и «нужные книжки он в детстве читал».

Капитану «Петра Васева» ничто человеческое не было чуждо, в результате чего и состоялся роман его с буфетчицей. И здесь тоже нет ничего необычного или сверхъестественного – ну не с боцманом же заводить роман капитану! Все люди, все человеки, а рейс длинный, и ситуация абсолютно узнаваемая и нормальная. Всех блюстителей нравственности и ярких противников служебных романов автор любезно просит отправиться в рейс, на грузовом судне, месяцев примерно на девять. По приходу из рейса вы мне и расскажете – о нравственности, о верности, о морали, и автор с удовольствием послушает ваш косноязычный лепет, пополам с заиканием.

Судно – это стеклянный дом, утаить там ничего невозможно, и очень скоро некий «доброжелатель» (помполит, конечно!), известил о романе капитана с буфетчицей и партком в родном пароходстве, и законную жену капитана. Результатом доноса были ответные радиограммы с берега – партком извещал капитана, что по приходу в порт с него сорвут капитанские погоны, а родная супруга сообщила, что чемодан с вещами капитана уже находится за дверью квартиры, и заявление о разводе уже подано. Эти бодрящие известия сделали капитана «эстонцем», в самом худшем смысле, и мысли теперь «неслись» в его голове со скоростью черепахи Тортилы, разморенной на солнышке.

«Адмиралу Нахимову» уже надо совершать поворот налево, пересекая при этом полосу встречного движения. На море, как и на автомобильной трассе, при совершении левого поворота следует пропустить встречный транспорт – «Петра Васева». Третий помощник на «Нахимове» правила расхождения судов знал хорошо, и хотел бы пропустить следующего контр-курсом «Петра Васева», и это как нельзя лучше соответствовало хорошей морской практике. Однако сидящий в тепле и безопасности на берегу диспетчер СУДС, эта никчемная ветошь, белая мышь и пустое место, скомандовала «Нахимову» все-таки сделать этот поворот, противоречащий правилам, все-таки пересечь курс идущего в порт «Петра Васева», добавив при этом, что с «Васевым» он, диспетчер, договорился, и что «Васев» позволит пересечь ему курс. Он, видите ли, договорился!

И здесь молодость, неопытность и синдром подчиненного лица сыграли злую шутку с третьим помощником капитана. Если бы на мостике «Адмирала Нахимова» был сам капитан, то – автор не сомневается – он послал бы диспетчера по известному адресу, и совершил бы нужный поворот в соответствии с правилами, то есть – по корме «Васева».

Капитан всегда обязан помнить, что за судно отвечает он – и только он! Не диспетчер, не партком, не лоцман, не Центральный комитет феминистов и Союз ботаников – а капитан! И никто, никто не заменит капитана – ни на мостике, ни на скамье подсудимых!

Однако капитан делал галантные телодвижения перед дамами в салоне первого класса, и его третий помощник перед диспетчером спасовал – третий помощник был очень молод, и он не был капитаном., ни по должности, ни по характеру. И он повернул!

Ситуация сразу стала острой, а вечер перестал быть томным. «Петр Васев» с полным грузом зерна теперь шел прямо в правый борт «Адмирала Нахимова». Капитан «Петра Васева», как и его помощники, находился на мостике, и лично управлял судном при входе в порт. Однако, на мостике-то он находился, но судном – не управлял. В этой сложной ситуации он думал вовсе не о входе в порт и швартовке, он думал о том, что еще час, и он уже не капитан и не муж. Он стоял у радара, уткнувшись в экран, но видел он там не обстановку вокруг, а свой собственный чемодан, стоящий

на лестнице. Он видел там не встречное судно, а злорадные физиономии членов Комиссии партийного контроля, которые будут с фанатизмом импотентов и настырностью евнухов выспрашивать у него все подробности грехопадения.

Приходится подчеркнуть, что все это происходило непосредственно у входа в порт, при ясной погоде и великолепной видимости. Надобности в радаре не было никакой, но капитан «Петра Васева» был уже достаточно испорчен, испорчен слепой надеждой на технику, на все эти электронные причиндалы, прибабасы и цацки. Ему нужно было только оторваться от радара, поглядеть вперед невооруженным глазом, и он бы ясно увидел, что тюрьма, как и борт «Адмирала Нахимова», находится уже угрожающе близко.

Но мысли капитана были полностью заняты проблемами мимолетной морской любви, и проблемы судовождения были успешно выброшены из головы.

Третий помощник капитана «Петра Васева» находился здесь же, на мостике, это была его вахта. Видя угрожающую ситуацию, он набрался духу и нарушил Устав службы и неписанные морские законы. Он совершил страшный проступок – он рискнул сделать замечание самому капитану, он указал ему, что «мы идем прямо в борт Адмиралу Нахимову»!

И капитан, неспособный от горестных мыслей о предстоящей экзекуции адекватно реагировать на происходящее, страшно оборвал третьего помощника! Здесь были – и салага, и сопляк, и – не твою собачьего ума дело! – и много чего еще.

Третий помощник абсолютно незаслуженную обиду проглотил, морская дисциплина сидела в нем крепко.

Но ситуация быстро превращалась в катастрофическую, и третий помощник, преодолев обиду, сделал то, что и обязан был сделать – он вторично указал капитану на близкое столкновение. И капитан, так и не оторвавшись от радара, где все равно ничего не видел, вторично, громко, с матами, оборвал своего помощника.

Когда капитан все-таки оторвался от экрана радара и взглянул прямо перед собой – было уже поздно. Бульбообразный форштевень «Петра Васева», полностью груженного, вошел в правый борт «Адмирала Нахимова» легко и просто, почти на мидель-шпангоуте, образовав пробоину в двадцать квадратных метров.

Как на море, так и на автотрассе, действует одно и тоже правило – в столкновении виноват тот, кто получил удар в правый борт – то есть, «Адмирал Нахимов». Но ведь была же, вроде как, как бы, как будто и наверное, договоренность капитана «Петра Васева» – с диспетчером. И вновь и вновь, снова и опять, автору этих строк хочется спросить капитана «Адмирала Нахимова» – кто такой этот диспетчер, кто его видел, кто его знает, эту вшу навозную? Кого ты, капитан, первый после Бога, слушал? Диспетчер этот – просто придаток к собственным тапочкам, а ты – капитан!

Но там и без меня «спрашивающих» было в избытке.

Капитан «Петра Васева» не вышел из своего заторможенного, «эстонского» состояния, даже после удара в борт встречного судна. И как следствие, одно уж к одному, он совершил еще одну ошибку – дал команду «Полный назад!». Если бы «Петр Васев» остался в том положении, в каком очутился после удара, то пробоина в борту «Адмирала Нахимова» была бы закрыта форштевнем «Петра Васева», и порт совсем рядом, и оттуда могла бы подоспеть помощь. Но «Петр Васев» отработал «Полный назад!», и в освободившуюся дыру внутрь корпуса хлынула вода.

Конечно, «Адмирал Нахимов» был уже достаточно старым судном, но это не оправдывает вопиющие нарушения в организации общесудовой службы. В частности, водонепроницаемые переборки, делящие корпус судна на отдельные отсеки, и препятствующие распространению воды в корпусе судна – были не закрыты. Злые языки утверждали, что, де, они и не закрывались никогда. Но как бы то ни было, а тонул «Адмирал Нахимов» считанные минуты. И погода была идеальная, и порт рядом, и пресловутый диспетчер все это наблюдал и на экране радара, и визуально – все было тщетно, и на помощь не пришел никто. Диспетчер, кстати, полностью отрицал свою якобы договоренность с капитаном «Васева», что тот пропустит «Адмирала Нахимова». Да и какой может быть спрос с ничтожества, с «ничего», с грязи подноготной?

Погибло почти пятьсот человек

Капитаны получили по пятнадцать лет, провели на зоне по восемь, вышли по амнистии.

Но кто это вышли? Больные, сломленные люди. И если уж «зреть в корень», как советует Козьма Прутков, то и следует

тут «искать женщину», как советуют французы. Во всем виновата безымянная буфетчица, хотя автор категорически с этим не согласен.

Еще один штрих – отход «Адмирала Нахимова» в круиз задерживался, ждали очень важного пассажира из Москвы, генерала КГБ. Когда ждать уже стало невозможно, судно двинулось в выходу из порта. И тут, на катере, важный пассажир все же догнал судно, и поднялся на борт. Этот важный пассажир был в числе погибших.

НАЗНАЧЕННОЕ ЛИЦО КОМПАНИИ

Именно так именуется моя должность уже много лет, и если из этого наименования убрать первое слово, то титул звучит заманчиво, и даже несколько игриво – «лицо компании», шутка ли. Чулочки, платице, макияж, конечно! «Шпильки», само собой, размер бюста не менее третьего.

Все это издержки нынешнего, непонятного и неприятного преклонения перед всем, что идет к нам с территорий западнее Бреста. В советское время такая должность в любой судоходной компании была, и называлась она – Начальник службы мореплавания. В обязанности этого человека входило обеспечение безопасной эксплуатации судов – от наличия карт и пособий, до аттестации судоводительского состава, от правового обеспечения мореплавания, до конкретных спасательных операций в аварийных случаях, от помощи молодым штурманам, до контроля экипажей и капитанов.

Любой судоводитель, от третьего помощника до капитана, ежегодно сдавал аттестацию, в объеме государственных экзаменов при выпуске из мореходного училища, а это тридцать предметов. И когда моряк сдавал, и сдавал успешно, все дисциплины, он являлся на утверждение к начальнику службы мореплавания.

На заре моей морской карьеры, в Невельске, начальником службы мореплавания был Аркадий Петрович Селегенов. Морячина до мозга костей, он и штурманов всегда держал «в тонусе», и невозможно было явиться к нему, не зная чего-либо по своей специальности.

Настоящий моряк, он был для всех молодых штурманов примером для подражания и образцом моряка.

Когда мы, молодые штурмана, сидели в дружеском застолье, мой друг, Серега Косунов, всегда меня спрашивал, заранее зная мой ответ: «Кела, а когда станешь постарше, кем бы ты хотел быть?», и получал от меня всегда неизменный ответ: «Я хочу быть Селегеновым!»

И давно уже я Селегенов, как и хотелось в молодости, и в подчинении моем капитаны, и молодые, и не очень, и всегда я вспоминаю моих наставников-моряков добрым словом.

А «назначенное лицо компании» – это термин из Конвенции по охране человеческой жизни на море, и означает он – лицо, назначенное отвечать за безопасность мореплавания.

СУДОВОЕ ВРЕМЯ

Очень много, чересчур много уделяется внимания такой вещи, как время. То какое-то летнее, то вдруг – зимнее, то его сдвигают, прибавляют и убавляют по желанию какого-то недоучившегося деятеля с самых верхушек власти.

И при этом все эти манипуляции со стрелками часов преподносятся как нечто очень важное, гораздо важнее, чем обороноспособность страны или способность укрепить эту оборону, или просто – способность к чему-нибудь, кроме размножения.

Высококолобые «ученые» (так и хочется добавить эпитет – «британские»), с очень умным видом объясняют гражданам (разумеется, темным), что же такое произойдет, если стрелки часов перевести на час, вперед или назад – неважно. Послушать этих «ученых», так произойти может все, что угодно – от природной катастрофы (извержение вулкана), до техногенной – сонная Дуся-доярка из деревни Мошонка нажмет не ту кнопку на доильном агрегате, и этот доильный агрегат оторвет вымя у несчастной коровы.

А невыспавшиеся школьники во время диктанта напишут эту самую «корову» с мягким знаком, или, для снятия сонливости, подпалят родную школу!

А неистребимые, словно чесотка, клерки, «офисный планктон», явятся на службу в неадекват, и работать плодотворно уже не смогут. Как будто они вообще – работают!

Машинист тепловоза повернет не на том перекрестке, и приведет поезд напрямик в лагерь террористов, а врач вместо ампутации апендикса, сделает аборт, и даже мужчине!

Конечно, резко сократится производство чугуна на душу населения, и овечки не принесут приплод по двести ягнят на сотню овцематок.

И вот такая вот буря в стакане происходит дважды в год, и невольно вспоминается поговорочка про кота, которому нечего делать.

Наш земной шар поделен на двадцать четыре часовых пояса, по пятнадцать градусов дуги экватора в каждом. За точку отсчета, за нулевой меридиан, принят меридиан Гринвичской обсерватории, близ Лондона. На восток пошли восточные, островые часовые пояса, на запад – вестовые. Меридиан сто восемьдесят градусов, прямо противополож-

ный гривичскому, назван «линия перемены дат», и он, этот меридиан, делит Землю на западное и восточное полушария. Если этот меридиан судно пересекает, следуя в восточном направлении, то одна дата пропускается, то есть, после 19 сентября будет сразу 21 сентября. А если судно следует на запад, то при пересечении линии перемены дат – дата повторяется – после пол-ночи 19 сентября – на судне, и на всей территории полушария будет опять 19 сентября.

Этот эффект времени очень наглядно показан Жюлем Верном, гениальным писателем, который сумел рассказать своим читателям о всем земном шаре, не покидая своего кабинета. Роман называется «Вокруг света за восемьдесят дней». Некий джентльмен из Лондона, Филеас Фогг, поспорил со своими собутыльниками, что обогнет земной шар за восемьдесят дней. Это был девятнадцатый век, и восемьдесят дней на кругосветное путешествие – звучало весьма фантастично. И мистер Фогг двинулся в путь со всей возможной скоростью, и двигался он в восточном направлении. Испытав по пути множество приключений, он все же опоздал прибыть в Лондон ровно на один день. И весь следующий день он предавался горести и унынию – пари проиграно, деньги все уйдут, репутация испорчена навеки, и даже любимая девушка теперь от него отвернется. А уже вечером домой примчался его слуга, весь в мыле, закричав с порога «Сэр, а знаете ли вы, какое сегодня число?»

«Конечно, – усмехнулся Фогг, – сегодня двадцать первое декабря». (Срок, по условиям пари был двадцатое декабря). «Да нет же! – кричал слуга, – Сегодня – двадцатое декабря, и время уже – половина шестого!» (По условиям пари нужно было вернуться в Лондон до шести вечера).

И мистер Филеас Фогг триумфально вернулся в свой клуб ровно в шесть вечера, двадцатого декабря, как и было условлено.

Как такое могло произойти? Мистер Фогг все время двигался на восток, и перек линию перемены дат с запада на восток, и, стало быть, перескочил через одну дату. И вернулся в Лондон даже на один день раньше условленного срока, но в своей печали даже не поинтересовался, а какое же сегодня число.

Судно, следуя по планете, при входе в следующий часовой пояс, переводит стрелки судовых часов ровно на

час, или вперед, или назад, в зависимости от направления движения. Когда оно пересекает Атлантику, от Карибских островов до Гибралтара, то оно за семь суток пересекает семь часовых поясов, соответственно, судовое время сдвигается на семь часов. Стало быть, всего за неделю время на судне меняется почти на противоположное, день и ночь меняются местами.

И, странное дело – все на борту идет своим чередом, вахта за вахтой, крутятся винты, готовится на камбузе обед, поднимается флаг в восемь утра, и спускается с заходом Солнца, и нажимаются именно те кнопочки, какие и нужно нажимать. Никаких разговоров о «биоритмах», «психологических часах» и «астральных оболочках» на борту нет. Отсутствуют всевозможные психологи, психиатры, экстрасенсы, маги и целители, и, как всегда, в семь утра старпом объявляет подъем, а в полдень третий помощник сообщает экипажу количество пройденных за сутки миль. Моряки делают дело.

Чудо? И да, и нет. Это жизнь. Морская жизнь.

И если бы по всей огромной стране перевести стрелки часов потихоньку, ночью, незаметно, без шума и трескотни, то утром и не заметил бы никто. Правда, очень много «ученых», доцентов с кандидатами, потеряли бы работу и смысл жизни.

ЧУДЕС НЕ БЫВАЕТ

Именно так говорил Карпушов Петр Григорьевич, капитан славного СРТ «Невельск», где автор, в качестве третьего помощника, постигал науку добывать. Добывать рыбу. Только не чудесами, а потом и мозолями.

И всю жизнь, автор, слыша о каких-то там «чудесах», непременно и всегда говорит – «Закусывать надо!»

Не будем касаться различных «чудес» в далеком от нас космосе, оставим в покое летающие тарелки, пришельцев и календарь майя. Бегающие по пустыне гранитные глыбы и бегающие по тайге снежные люди тоже остаются за флагом. Буддийские монахи и бурятские шаманы пусть себе стучат в бубны и проводят в нирване по двести лет, усыхая телом, но сохраняя при этом молодую эрекцию.

К тому же автор никогда не обучался в западных университетах (автору крупно повезло!), а значит, и не проходил курс наук по выживанию в зомбоапокалипсисе, как защититься от вампира, и как ловким ударом ноги по первичным половым признакам свалить с ног Годзиллу.

Автор никогда не присутствовал на сеансах последователей Джеффа Питерса и Энди Таккера, ловких мошенников, воспетых талантом О'Тенри. Правда, на просторах великого и могучего Советского Союза этих мошенников величали во все даже Алан Чумак и Анатолий Кашпировский. Именно они гипнотизировали взглядом телекамеру, стол, и крынку с водой на этом столе. И уж они-то творили чудеса не по-детски! У них хромые начинали говорить, а глухие – бегать. У них слепые вручную катали самосвал, а дауны от рождения успешно заканчивали Оксфорд. Впрочем, дауны в Оксфорде, а также и в Кембридже, и сейчас успешно получают диплом.

Во время сеансов этих «чудотворцев», если прислониться голым задом к лику кудесника на экране телевизора, то можно было забеременеть даже столетней бабушке, транссвеститу и Николаю Валуеву.

Но самым большим чудом, по мнению автора, это было просто фантастическое количество идиотов, посещающих сеансы целителей, и, со слюной через губу, беременеющих сквозь экран телевизора.

Особенно умиляют рассказы о «чудесах» на море, и от тех людей, что видели море на полотнах Айвазовского, дважды

два считают на калькуляторе, полагают, что творог добывают из вареников, и при этом заседают в парламенте.

А посему и пишет автор о «чудесах» с точки зрения «тверезого» моряка, с морским стажем, ни много, ни мало – сорок пять лет. Согласитесь, автор таки имеет право.

Очень много всяких страшных и мистических историй о кораблях-призраках. То обнаружат судно, полностью исправное и с достаточными запасами, но абсолютно без экипажа. То найденное судно и исправно-то, как часы, и экипаж-то весь на местах, но – мертвый. А то и вовсе – из всего экипажа – только мертвый боцман, но с вживленным зародышем инопланетянина! Надо полагать, у инопланетян буйно процветает гендерное равенство.

Историю с зародышем отнесем на счет больной фантазии того писака, наверняка имеющего проблемы с противоположным полом, а остальное требует объяснения.

Судно дрейфует по морям, по волнам, на плаву, в целостности и сохранности, но экипажа нет. И горячечная фантазия «исследователей», «британских», конечно, тут же находит множество объяснений этому феномену. А именно – экипаж похитили пришельцы, прибывшие из просторов Вселенной на банном тазике. Или – из пучин моря вылез страшный кракен (спрут, краб, черт, дьявол), и позавтракал несчастными моряками.

Или – моряки живыми вознеслись в Эдем, и сейчас шалят там с гуриями, по десятку гурий на каждого. Конечно, по этим авторам плачет очень отдельная палата, и укол галоперидола, трижды в день, перед приемом пищи.

А если рассуждать трезво, то картина рисуется иная. Каждое судно страхуется, как и груз на нем. И иногда судовладельцу, и грузовладельцу, выгоднее застрахованное судно просто утопить и получить страховку. Существуют на свете так называемые капитаны-убийцы, которые за долю немалую загоняют несчастное судно на камни, и потом пьют коктейли на Багамах. Этим частенько грешат владельцы очень уж стареньких судов, ремонтировать и содержать которые уже невыгодно. А документы на плавающий металлолом, словно на новенькое судно, можно получить у не очень добросовестных инспекторов классификационных (контролирующих) органов. Этим весьма страдал Польский Регистр, пока его не «попросили» из МАКО – Международной Ассо-

циации Классификационных Обществ, организации очень серьезной, и своей репутацией дорожащей.

А судно можно и не загонять на камни, а просто открыть кингстоны в днище, и отправить судно к рыбам. Но тут загвоздка – современное судно так здорово устроено, что утопить его не так-то просто, если не быть капитаном «Титаника». И вот экипаж судна открывает кингстоны, грузится на шлюпки, и отправляется к ближайшей суше, пропивать полученный гонорар за погубленное судно. А судно – не утонуло! Оно себе носится по волнам, рождая легенды о «Летучих голландцах», и пугая слабых барышень с круизных теплоходов.

И еще одна придумка сумасшедших писак об отсутствии экипажа на борту – какие то там ученые (британские?) доказали, что при приближении шторма, впереди циклонического фронта, распространяются некие инфразвуковые, то есть, низкочастотные волны. В доступном слуховом диапазоне слышать их невозможно, что и дает повод называть их, эти волны, «невидимыми убийцами». И будто бы эти волны так разрушительно воздействуют на мозг человека, при его наличии, этого мозга, что человек немедленно сходит с ума, его охватывает необъяснимая (конечно, необъяснимая!) паника, и человек срочно кидается за борт.

Автору только и остается гадать, какие-такие невидимые инфразвуковые волны способны воздействовать на моего боцмана Мишу Нимана, ростом ровно два метра, и с ножкой сорок восьмого размера. А также на моего артельщика, Валеру Быстрова, по кличке «Масера», способного перемножать в уме трехзначные цифры и определяющего недостачу в 200 граммов в мешке сахара. И на моих дорогих моряков, способных ставить и выбирать трал на качающееся палубе, при минус двадцати, да с охотоморским ветерком, баллов так семи, между делом окальвая и швыряя за борт ледяные глыбы с траловой лебедки и надстройки. А после этого пойти в кают-компанию, упороть по миске борща, размером с банный тазик, и потом блаженно рассуждать о новой трактовке балета «Щелкунчик» в постановке Мариинского театра. А по приходу в порт каждый из моих дорогих моряков еще и способен осушить примерно по ведру водки за пару дней – и при этом остаться не только в живых, но и в относительно здравом уме. Вот вы и объясните им, этим морякам, про инфразвуковые волны.

Следующий, очень распространенный вариант «чудесных», «фантастических» и «необъяснимых» явлений на море, а именно – и судно-то в целости и сохранности, и экипаж-то на месте, и даже на постах, но – мертвый.

Сразу же сцену выходят «лучи смерти» от инопланетян, невидимый, неслышимый и неосязаемый газ-убийца из непогашенной печки в древней Атлантиде, и вполне себе возможный взгляд Медузы-Горгоны, который, как известно, убивал и превращал в камень все живое. «Британские ученые» и отечественные уфологии в неистовстве своих фантазий доходят до призраков параллельных миров, которые обожают питаться грешными душами моряков. И тут же находятся «очевидцы», получившие отгул в «желтом доме», которые своими глазами наблюдали процесс поглощения указанных душ, и даже сумели вырвать перо из хвоста у одной потусторонней субстанции. И триумфально демонстрируют это пресловутое перо в различных западных университетах, в цирках, и тому подобных ярмарочных балаганах! И куча «экспертов» в бородах и космах до плеч азартно брызжет слюной с экранов телевизоров, обвиняя меня в невежестве, потому что я ничего подобного в морях не наблюдал.

Мне остается только еще раз сказать этим «очевидцам» и «экспертам»: «Закусывать надо!».

А объяснение феномена мертвого экипажа сразу же приходит одно, на зато самое вероятное: на всех судах флота (азербайджанские суда не в счет!), существует колпит – коллективное питание. Пища готовится в одном котле, и для всего экипажа. Только принимают пищу – комсостав – в кают-компании, а рядовой состав – в столовой команды.

И частенько, особенно на судах небогатых, или уж скуповатых компаний, в котел идут «дары моря», выловленные экипажем – различная рыба и морепродукты.

А после многочисленных, известных и неизвестных испытаний ужасных видов оружия (Хиросима отдыхает!), в морской живности могут быть такие «витамины», что летальный исход для всего экипажа будет обеспечен уверенно и неотвратно.

И опять и опять вспоминается капитан Петр Григорьевич Карпушов: «Чудес не бывает!».

ПАРОХОДЫ

Множество, великое множество существует на свете судов. Именно так – судно, и называется «инженерное сооружение, предназначенное для целей торгового мореплавания». Именно так гласит КТМ – Кодекс Торгового Мореплавания, в соответствии с которым и работает коммерческий флот. Не судно, а – судно! А судно – это под койкой у больного в госпитале, и предназначено это судно для совсем других целей.

Есть и еще одно, достаточно неофициальное, но точное и емкое определение: «Судно – это концентрат передовой техники, ограниченный минимальным пространством».

Слово «пароход» уже не обозначает «судно с паровым котлом, движимое силой сжатого пара». Паровые суда благополучно ушли в прошлое, и последний из действительно пароходов, да еще и пассажирский, был дилетантски утоплен на рейде Новороссийска.

Это был пассажирский ПАРХОД, да еще и двухтрубный, «Адмирал Нахимов», унесший почти пятьсот жизней.

А по типу двигателей суда, в основном, теплоходы. Это судно, где в качестве двигателя работает дизель. Да-да, тот самый «камазовский» двигатель, на солярке. Конечно, судовой двигатель несколько отличается от «камазовского» размерами и мощностью – но суть одна, это тот же дизель. Судовые дизеля могут быть мощностью от нескольких сот лошадиных сил (на малых судах, и в качестве вспомогательных), до десятков тысяч лошадиных сил – крупные танкера, контейнеровозы, рудовозы, ледоколы.

А на малых судах с успехом применяется именно «камазовский» двигатель, очень удачного исполнения. Их ставят парно, и через понижающий редуктор оборотов они исправно вращают гребной винт.

На ледоколах, и на судах с ледовым классом (возможность работы во льдах), применяется дизель-электрический способ движения. Это значит, что несколько дизелей (до четырех), вращают не гребной вал, а через него – и гребной винт, а генератор большой мощности, который уже и передает вращательное усилие на гребной винт, обеспечивая движение судна.

Эти дизеля могут работать как все четыре разом, так и по отдельности, даже в одиночку. На длинных переходах, кста-

ти, в «схеме» (в работе), и действуют два-три дизеля, давая возможность механикам провести текущий ремонт, осмотр, профилактику неработающих дизелей.

Зачем выбран такой, достаточно сложный способ движения? Дело в том, что у дизеля, как у двигателя внутреннего сгорания, существуют так называемые «критические обороты» – определенное минимальное количество оборотов вращения коленчатого вала, ниже которых двигатель просто не может работать, и глохнет. А при движении во льдах требуется иногда дать обороты и ниже минимума, ниже критических. И здесь дизель-электроход на высоте – генератору можно задать какое угодно количество оборотов, хоть – один в минуту.

Мой «Художник Врубель» как раз и был дизель-электроходом. Он имел четыре дизеля, по тысяче восемьсот лошадей каждый, и суммарной мощностью – семь тысяч двести.

Очень сложный способ движения, так еще и расход топлива был весьма солидным. Мой сухопутный папа, когда узнал, что суточный расход топлива «Художника Врубеля» – двадцать две тонны солярки, сказал – «Вы растратчики, вас стрелять надо!»

Сухопутные граждане частенько употребляют термин «корабль», но это совсем уж из другой оперы. Корабль – это единица военно-морского флота, и к торговому флоту отношения не имеет. Хотя нет, имеет. Моряки торгового флота частенько говорят: «В море бойся рыбака, и военного моряка!» И бояться-таки следует! Рыбак – он азартный добытчик, он имеет денежку только от «хвоста», от вылова, и ему глубоко плевать на какие-то там Международные Правила Предупреждения Столкновения Судов – МППСС-72, выдуманные полоумными клерками в каком-то там Лондоне. А посему – раздайся, море, дерьмо плавает!

А если чуть посерьезнее – рыбаки прекрасные судоводители, но они работают не «по законам», а «по понятиям». Рыбаку нужно поймать рыбу – и все! Остальное – от лукавого! Не до правил тут! Обычно добывающий флот работает в большой и плотной группе, и соблюдать здесь правило двух миль (опасное сближение!) – практически невозможно, суда просто очень стараются не столкнуться, и все!

Военно-морской флот – это совсем-совсем другое. И командир корабля, и вахтенные офицеры – это вовсе не судоводители, а, как правило, артиллеристы или ракетчики.

Навигация для них – это тайные знания индейцев майя, китайская грамота, или уж вовсе – откровения пришельцев. А потому и ведут себя военно-морские вояки в точности, как блондинки на дорогах. И единственный совет автора (отчетливого судоводителя) всем морякам – держитесь подальше от любой посуды шарового (серого) цвета, и вы не узнаете вкуса тюремной пайки.

Судоводители, особенно молодые, имеют свою, невинную, но серьезную слабость – гордиться своим судном, и это очень правильно, и очень похвально. Ибо судно для моряка – не просто место работы, этакий «родной завод», но и дом родной, где моряк проводит гораздо более продолжительную жизнь, чем в родной Хацепетовке, Мухосранске, или в поселке Кривая Траншея. Судно – это символ морской жизни, карьеры, да и просто – жизни. Желанная пристань, когда идешь по ночному Владивостоку, а небеса поливают тебя ливнем, от очередного тайфуна, с красивым женским именем. Адмирал Спиридов, бывало, когда-то ездил по ночному Кронштадту, и не брезгуя, подбирал упившихся моряков флота российского. При этом, если бедолага лежал головой в направлении порта, а, значит, и родного судна, никакого наказания ему не полагалось – как же, стремился ведь на судно, но не смог, одолела проклятая сивуха! А вот если морячок лежал головой в противоположную от порта сторону – тут уж порки ему не избежать! Что это за моряк – родное судно ему не нужно!

Моряк приходит на новое судно – все чужое и незнакомое. Мало-помалу осваивается, сходится с экипажем, и сам не замечает тот момент, когда судно становится ему родным, и, конечно, самым лучшим. Тем более, что всегда, на любом судне, находится нечто, некая «изюминка», которой нет более ни на каком пароходе. То ли это необыкновенная «лопата» – приспособление для укладки невода, то ли какой-то трофейный катер, красивый и быстроходный, то, как на «Художнике Врубеле», легендарно скупой и свирепый боцман, настоящий «дракон», и тому подобное.

Моряк всем сердцем ощущает себя частью этого, теперь уже родного судна, и потом, уже списавшись с этого судна, все равно чувствует нечто теплое в левой стороне груди при виде родного имени.

Именно так – имени. Морское судно – это единственное промышленное изделие на свете, имеющее имя собственное.

Даже космические корабли бороздят просторы Вселенной просто под номерами, а судно несет на борту собственное имя. Имя это занесено в соответствующие реестры, соответствующего классификационного общества, и будет судно нести это имя до своего списания, или продажи другому судовладельцу. В этом случае судно меняет имя, это обязательно. Более того, имена судов становятся знаковыми, обозначают уже некое понятие, или даже целую эпоху – всем знакомо выражение «судьба Титаника», или «выстрел Авроры».

После мореходки я начинал свою морскую биографию на Сахалине, в славном городе Невельске (бывший Ямамото). Невельская База тралового флота (НБТФ) – это добывающий флот, состоящий из СРТ (средний рыболовный траулер), и нескольких плавбаз. Потом, в семидесятых, стали подходить суда типа СТ (сейнер-траулер), это уже был определенный прогресс, и где-то даже цивилизация.

Ну, а СРТ – это тридцать два метра от форштевня до ахтерштевня, на корме – надстройка, с кают-компанией, каютами, камбузом и рулевой рубкой. Гальюн, пардон, туалет, один, и он расположен в кормовой надстройке. А каюты для матросов расположены, наоборот, в носовой надстройке, и между ними и гальюном – двадцать пять метров палубы, иногда под слоем льда, иногда под слоем рыбы, и всегда – заливаемая шальными волнами Тихого океана. И матросик, которому приспичило, вынужден для посещения гальюна одеваться по-штормовому, конечно, сапоги до аппендицита, выгадывать паузу между волнами – и лупить во все лопатки по палубе, при этом боковым зрением фиксируя очередную волну.

Океанские волны непредсказуемы, как чихание, и очень часто волна нежно накрывает матросика с его энурезом непосредственно у входной двери в надстройку.

В гальюн уже не хочется, хочется поскорее просушить одежку, убрать соплю с носа, по-возможности – выпить чаю. А поспать? А на берегу!

А тут уже и выходить на смену. Рабочий график на «рыбаках» прост до чрезвычайности – восемь часов на палубе, восемь часов отдыхаешь, потом опять восемь часов на палубе – и так восемь месяцев.

Вспомнился рейс на БМРТ – большом морозильном рыболовном траулере «Пионер Украины», в 1972 году. Это была

производственная практика, после второго курса, выходили мы из Риги. Экипаж был разбит на две рабочие смены, восемь часов через восемь. И пересмена была в четыре часа утра. И запомнилось на всю жизнь, когда бригадир сменяемой смены открывал дверь в каюту и говорил: «Орлы, доброе утро! Подъем!»

Перейдя на торговый флот я искренне не понимал первое время (примерно с полгода), за что мне платят деньги. Прекрасная каюта (одноместная!), персональный душ и галльон (эх, где ж та пробежка по палубе!), чинные обеды в кают-компании на фарфоровой посуде, и, конечно, никаких рыбьих кишок! Я выходил на мостик в белой рубашке, проводил астрономические наблюдения, ловя секстаном свои любимые звезды, мимоходом обменивался приветствием со встречными судами (под всеми флагами мира!), и удалялся в кондиционированную тишину каюты. Я занимался своим любимым делом, по сути – своим хобби, да еще и деньги получал. Это было здорово, но похоже, ценил это только я, бывший рыбак. После рыбацкого труда работа на торговом судне – это просто круиз. Человек, с честью прошедший школу добывающего флота, может свысока разговаривать с представителем любой другой профессии, включая пресловутых шахтеров, и никто не осмелится заикнуться, что его работа тяжелее.

А уж самой элитой, самыми крутыми мореманами считались кочегары на твердом топливе, и автор таковых еще застал в славном Невельске. Суда-то были примерно те же самые, типа РТ – рыболовный траулер, но вместо флотского соляра использовали в своих котлах каменный уголь. Попробуйте представить, каково это – за вахту, за четыре часа, нужно тачкой доставить из бункера несколько тонн уголька (десять – двенадцать), потом эти тонны перекидать в топку, а потом эти же тонны, но уже шлака, той же тачкой, доставить в вырезу в борту, и все той же лопатой переправить за борт. Судно при этом исполняет на волнах пяску святого Витта, палуба то и дело уходит из-под ног, а тачка определенно кажется ожившей и зловредной тварью. А потому и руки у кочегаров были похожи на те самые лопаты, физиономии их были независимы, а свалить их спиртным было решительно невозможно, как невозможно свалить причальный кнехт.

На торговом флоте свои нюансы, фишки и закавыки. Где-то еще в семидесятые годы какой-то шелкопер-журналист писал репортаж о хлеборобах Кубани и Краснодара, примерно так: «И вот герои хлебных полей, как моряки, не бывают дома по целой неделе!» Сукин ты сын, а полгода не хочешь? А год?! Если судно находится в «трамповом» рейсе?

«Трамп» по-английски – бродяга. Судно приходит в какой-нибудь порт, сдает свой груз, и ему поступает предложение от агентирующей фирмы – есть такой-то груз на такой-то порт. Возьмете? Капитан (это было раньше), а сейчас коммерческий отдел компании, просчитывает все расходы и возможные прибыли, и «дает добро». Судно принимает груз, следует в порт назначения, а там еще предложение, и опять идем туда, куда нас гонят судовладелец и грузоотправитель. А в следующем порту опять выгодный фрахт, и мы снова и снова пашем океаны гребными винтами и разглядываем нашу планету в бинокли.

И снова и снова убеждаемся – она очень маленькая, наша планета.

Но «трамп» хорош для моряков молодых, любознательных, и, конечно, холостых.

И это прекрасная возможность, великолепный шанс для молодого человека – получить все сразу, и в одном флаконе – тебя кормят и поят, показывают мир, безо всяких заморочек с билетами, визами, отелями и прочей дребеденью за очень немалые деньги, которые должен платить ты! Нет, здесь деньги платят тебе, и ты возвращаешься на берег с серьезной суммой и тропическим загаром. А далее следует тест на умственные способности – Хабаровск. Необходимое пояснение – не очень умные моряки, с деньгами в кармане, следуя в отпуск, добираются только до Хабаровска (там пересадка). В Хабаровске они благополучно оставляют деньги, часть гардероба, очень часто – и часть лучших передних зубов – и все! Летит телеграмма в отдел кадров – вышлите денег на дорогу. Возвращается моряк во Владивосток – и снова уходит в долгий «трамповый» рейс. И так может длиться годами. И если уж моряк преодолел этот психологический барьер – Хабаровск, и улетел-таки на «материк» – значит под прической он кое-что все-таки имеет.

Для сведения – у дальневосточников «материк» – это все, что не Дальний Восток.

Для моряков женатых, тех, что постарше, лучше, конечно, линейные суда. Линейное судоходство – это движение судов по расписанию, какое и объявляется во всех средствах массовой информации дважды в год. Суда уходят и приходят строго по графику, и о такой судоходной компании говорят «Она (компания) «держит линию» Владивосток – Сингапур, или Владивосток – Токио, или уж Владивосток – Рио-де-Жанейро. И если у вас не учащается пульс от одних только названий этих линий – значит, вы – счетовод в колхозе «Красный лапоть» Забытовского района Поллитровской области.

Как правило, судоходные линии »держат» две идентичные компании, одна – из Владивостока, другая – из Сингапура. Суда выставляются на линию примерно одинаковые, сопоставимые по тоннажу, по скорости, для обеспечения паритета. И курсируют суда между портами, абсолютно соответствуя движению троллейбусов по городу, со своим графиком. А «трамповые» пароходы – это таксисты с привокзальной площади. Кто зафрахтует, куда, и надолго ли – Бог весть.

Кстати, принцип линейного судоходства очень точно показан семейным дуэтом Никитиных – есть такие исполнители. И в отличие от очень многих – да почти всех исполнителей, очень уверенно несущих с эстрады похмельную бессмыслицу, Никитины, словно в учебном пособии, описали работу «линейщиков»-

*Из ливерпульской гавани
Всегда по четвергам,
Суда уходят в плаванье
К далеким берегам.*

*Плывут они в Бразилию,
В Бразилию мою...и т.д.*

И далее
*«Только «Дон» и «Магдалина
Ходят по морю туда».*

Пожалуйста:
– Откуда? – из Ливерпуля!

- Куда? – в Бразилию!
- Когда? – по четвергам!
- Кто? – «Дон» и «Магдалина»!

Но, повторяюсь, Никитины – это исключение, всех остальных «певцов», да и сочинителей, можно смело помещать в дом яркого желтого цвета, с симпатичными решетками на окнах, а на десерт, вместо компота, вкалывать галоперидол, а из одежды – полотняный мундир, у которого рукава так ловко завязываются за спиной.

А для ума хотелось бы еще прибавить годков пять каждому на строительстве какого-нибудь канала, за идеологическую диверсию и хроническое тунеядство.

И приходится говорить туда, в экран телевизора: «Ну, если вот это – певец, тогда я – румын!»

И тут нельзя пропустить очень удобный случай пнуть этих «певцов», этих безголовых гешефтмахеров хотя бы виртуально (жаль, нельзя физически!)

Видно, не случайно, развелось на эстраде много «стасиков» – тут тебе и Стас Михайлов, и Стас Пьеха. Последний даже не постеснялся взять в качестве псевдонима фамилию очень известной, и очень достойной бабушки, прикрыть ее славой свою собственную артистическую импотенцию. Это ж до какой степени надо быть не мужиком и не человеком! Тут-то я и говорю – а на флоте «стасиками» называют тараканов! А все флотские выражения очень точны.

И еще о линейщиках, о женатых моряках. Опытные люди советуют женатому моряку, вернувшемуся из долгого рейса, проходя с чемоданом мимо бабушек на скамеечке у подъезда, громко назвать их, этих бабушек, словом «кобель» женского рода. И вся правда о поведении вашей жены во время разлуки будет разложена перед вами на асфальте!

Хотя умудренные жизнью моряцкие жены следуют советам других опытных людей, и встречают судно с родным мужем в порту следующим образом: «Стоят на краешке причала, носки туфелек нависают над водой. В высоко поднятой правой руке – бутылка водки. В высоко поднятой левой руке – огурец. Подол – в зубах!»

Моряки заграничания любят одни типы судов, и не любят другие типы судов. Любят, к примеру, сухогрузы, а не любят – танкера и контейнеровозы. Причина – продолжительность стоянки. Судно с генеральным (штучным) грузом

обрабатывается в порту достаточно долго – вагоны, грузчики, складские помещения – это все создает проблемы, и моряк успеваеет сбежать в город даже несколько раз, измерив ногами, обутыми в бареточки, колоссальные территории портов Сингапура или Токио (такси – дорого).

Другое дело – танкер. Соединили шланги – несколько часов, и – вира икорь!.

Некогда, некогда морячку сбежать в любимую лавку, «к дяде Мише», к примеру, это в Кобе, где за советскую шапку (меховую, конечно), радостный моряк получал кусок клеенки, носящий гордое наименование – плащ »болонья», а за чистошерстяной свитер – журнал с голыми девками.

Кстати, о журналах. Когда судно бывало в Новой Зеландии, то наилучшим подарком для подруги, жены, или бухгалтерши-ревизора, кроме «недельки» – набора из семи трусиков, был журнал мод! Толстенный, как «Война и мир», пестрый, словно демонстрация гомосексуалистов, и безотказный, как отмычка к любой двери.

Советские женщины, озлобленные показом мод из Житомира и Бердичева, а иногда и из Урюпинска, готовы были даже на должностные преступления ради этого журнала. Не заметить недочет, небольшую, конечно, не увидеть непорядок на камбузе или в трюме, не обратить внимания на поврежденную тару – всему этому и способствовал самый обыкновенный журнал мод. Но – из Новой Зеландии!

Два судна ошвартованы бортами в открытом океане – передача грузов, или продукции, или бункера – не важно. Работа окончена, команда стоит по швартовому расписанию, пора расходиться. Оба судна дают «самый малый вперед», суда очень медленно разворачиваются носом на ветер. Из швартовых концов остались только по одному продольному с носа и кормы. Суда выходят носом на ветер, следует команда: «Отдать кормовой! Будет чисто – доложить!». Второй помощник докладывает «На корме – чисто!»

Тут же команда: «Отдать носовой!», и в машину: «Малый вперед!». Оба судна какое-то время, очень медленно, идут параллельно друг другу, потом начинают постепенно ложиться на расходящиеся курсы. И в этот момент на обоих судах начинают гудеть тифоны – судовые гудки, на низкой, басовой ноте, три гудка, троекратное прощание. Суда прощаются, расходятся навсегда – и есть в этом что-то необыкновенное, и неземное.

ВЕРБОТА

Именно так называли тех особей женского пола, которых злая судьбина и хитрый вербовщик доставляли на Дальний Восток. Рыбная путина – дело сезонное, содержать всю эту ораву круглый год – дело накладное. Вот и ехали, перед сезоном, по городам и весям необъятного тогда Советского Союза хитрые дяденьки, и сбивали глупеньких, молоденьких девушек, или уж прожженных обитательниц подпольных борделей ехать на Дальний Восток, на сезон, на путину.

Обещания, конечно, были с пирамиду Хеопса – и сумасшедшие деньги, и японские тряпки, и уж, конечно, и все непременно – муж-капитан. А молоденькие девушки и сами были рады обманываться («Ах, обмануть меня так просто – я сам обманываться рад!» А.Пушкин). А те, что поопытнее, те, конечно, на мифического мужа-капитана не клевали, они-то понимали, что капитан – товар штучный, и капитанов на всех не напасешься.

А просто в родном Заколдобье, Лаптевке, Кизяковке, или уж в Рубцовске, с Аягузом вместе – ловить было абсолютно нечего. О похождениях провинциальных Мессалин и Магдалин знала каждая собака, благочестивые жены плевали им вслед, и даже самый занюханный любитель стекломойки презрительно кривился, хотя сам более всего походил на использованный памперс или верблюжью отрыжку.

И тогда эти женщины рвали швартовы, расклепывали якорь-цепи, и устремлялись на Дальний Восток, как на прощальную гастроль – или пан, или пропал. И попадали они на плавзавод, или уж на береговой рыбокомбинат, где-нибудь на Курилах. Чаще всего, конечно, на «остров Любви», на Шикотан. Здесь их ставили к конвейеру, и они по двенадцать часов в сутки запихивали в баночки «солнечную» сайру, плоскую, как шутки Комеди-клуб, камбалу, или уж дальнюю родственницу динозавров – макруруса.

Через какое-то время девушки (и не очень девушки!), убеждались, что заработки весьма скромные, кормежка – обычная, лагерная, а капитан все не приходит и не приходит.

Вместо капитана приходило озарение – надули, если не сказать более точно!

И девушки решались на побег. Но какой может быть побег с острова, да еще и этот остров – погранзона – Япония,

знаете ли, рядышком. А судно, которое и могло бы доставить их во Владивосток, будет только глубокой осенью, почти зимой, после окончания путины.

А к маме же хочется.

И приходят рыбообработчицы на подошедший из Владивостока ТР – транспортный рефрижератор – и падают на колени перед старпомом – возьмите меня отсюда – согласны на любые условия! Старпом, конечно, официально взять их на борт не может, но в положение входит, и дает понять, что он-то не против, если только девушка сама договорится с кем-либо из моряков о месте в каюте. Конечно, мои моряки моментально распределяют девушек по каютам, ну, а я делаю вид, что не замечаю, когда мои моряки, мои надежные и умелые руки, тащат в каюту чашки с борщом для своих попутчиц. Это мои моряки, и этим все сказано. Это жизнь, и она прекрасна.

По прибытию во Владивосток бывшая рыбобработчица еще какое-то время мельтешит в отделе кадров, в профкоме, на причале, а потом – хоп – и она уже в роддоме. А что вы хотите – остров Любви, Шикотан, свое дело знает, и против природы не попрешь.

А посему и уезжает вербота назад, в свое Заболотье, с махоньким дальневосточником на руках. Круг замкнулся, мама, принимай внука!

ЛОЦМАН

Рассказ папы из далеких пятидесятих годов прошлого столетия. Село Шубинка, Алтайский край. Начало зимы, выпал первый серьезный снег. И по первопутку, по снегу, в город Рубцовск, отправляется санный обоз, везет хлеб на элеватор. Все как полагается, длинный обоз, на головных санях кумачовый плакат «Хлеб – Родине!» А еще на головных санях – командующий этим обозом – колхозник из колхоза «Большевик», с говорящей фамилией – Никулин. Да, дядя Костя Никулин.

Обоз движется в глубокой снежной колее, колея всего одна, и разъехаться двум саням решительно невозможно. И вдруг навстречу сани, всего с одним седоком. А седок этот – очень даже непростой перец, а целый уполномоченный райкома Коммунистической партии. Была такая должность в те времена – партия направляла в колхозы своих надсмотрщиков – следить, чтобы колхозы, не дай Боже, не утаили хоть зернышко в своих амбарах. Все должно быть у государства. А то, что это государство кормило золотым алтайским хлебом полмира, включая и африканских людоедов – то было дело десятое, и не вашего собачьего ума вовсе!

И вот они встретились – обоз с хлебом и уполномоченный с портфелем. И кому-то надо свернуть в глубокий снег, и пропустить встречного.

Уполномоченный кричит: «Да знаешь ли ты, сучий потрох, кто я такой? Я – уполномоченный райкома!»

А с головных саней обоза дядя Костя Никулин отвечает еще более конкретно и гораздо более матерно: «А знаешь ли ты, кто я? Я – лоцман! Сворачивай немедленно!»

И «лоцман» победил, уполномоченный вынужден был свернуть, и пропустить обоз.

Много-много лет спустя я спросил уже очень старенького дядю Костю, а кто ж такой этот «лоцман»?

И дядя Костя честно отвечал мне: «По сей день не знаю. А только слово очень уж грозное!»

А я-то уж много-много времени спустя сообразил, почему же дяде Косте, да и уполномоченному, показалось слово «лоцман» таким уж грозным. Все очень просто – потому что в те годы все начальники, от председателя сельсовета, до прокурора и начальника ГПУ, носили фамилии отнюдь

не Иванов-Петров-Сидоров! А вовсе даже Кацман-Боцман, Ватман-Кульман, Дизайнер-Эльман, Фирман-Шлагбаум, или уж – Рабинович.

И скандалящим посреди заснеженного поля противникам показалось, что объявился в округе еще какой-то хрен с горы, с бородкой, в песне, и с указанной фамилией, а они этот факт проморгали!

А лоцман – это проводник, этакий Иван Сусанин в каждом порту. Только, в отличие от Сусанина, он не ведет судно на верную гибель, а наоборот, является советником капитана по безопасному входу и выходу судна из порта.

Обычно лоцман – это старый, опытный капитан, уже не уходящий в дальние рейсы, а работающий в родном порту. Или уж капитан, у кого семейные обстоятельства не позволяют надолго уходить в моря. Но в любом случае – это очень и очень опытный судоводитель, способный буквально за минуты приспособиться, приноровиться к новому, абсолютно незнакомому судну. Ведь любой судоводитель познает свое судно, его особенности и норы, годами. А лоцман обязан сделать это за минуты.

Основная цель лоцманской проводки – безопасность. Безопасность судна, безопасность портовых сооружений и окружающей среды. Слишком уж дорого обходятся аварии судов в портах, да еще и с разливом нефти. А посему – когда прибывает на судно лоцман, его нужно принять на высшем уровне, с предоставлением каюты (если проводка достаточно долгая), и конечно, питания.

Вторая же цель, не особенно афишируемая, но все-таки главная – это доход государства. Предоставление лоцмана – услуга платная, и очень даже неплохо платная. А посему и указывается в лоциях, что лоцманская проводка в данном порту является обязательной, и судовладельцу, или фрахтователю приходится раскошелиться. Нет, ничего личного, это общепринятая международная практика.

По окончании лоцманской проводки капитан подписывает лоцманскую квитанцию, которая и предъявляется потом к оплате.

Между островами Японского архипелага Хонсю, Сикоку и Кюсю находится обширное водное пространство, так называемое Внутреннее Японское море. Береговая черта этого Внутреннего моря являет собой бесконечную череду горо-

дов, городишек, деревень и прочих поселков. И движение в этом Внутреннем море больше всего напоминает людской круговорот у стадиона «Динамо» в день большого футбола, или толпу свихнувшихся людей на распродаже в торговом центре.

Плавсредства самого разного тоннажа, от супертанкера до кавасаки, движутся во всех мыслимых и даже немыслимых направлениях (в немыслимых направлениях движутся яхты и яхточки с туристами). И конечно, лоцманская проводка в этом морском муравейнике является обязательной.

Капитаном теплохода «Яна», где служил я старшим помощником, был одним из двух капитанов Управления «Востокрыбхолодфлот», которым, по причине богатейшего морского опыта, был разрешен безоцманский проход по всем японским водам.

Юрий Арсеньевич Тюрнев был тем самым капитаном-наставником, который попадаетеся моряку один раз в жизни, и это он сделал меня капитаном, честь ему и хвала!

Опыт передавал он очень своеобразно, и очень эффективно.

Капитану, как и любому человеку, тоже требуется отдых, и Юрий Арсеньевич, по прошествии некоторого времени, стал оставлять старпома, то есть, меня, одного на мостике, мотивируя это тем, что мне нужно набираться опыта. То есть, щенка просто бросали в воду! Захочешь жить – выплывешь!

И я выплывал, и выплыл, за что бесконечно благодарен Юрию Арсеньевичу, который дал мне возможность почувствовать судно, как свое собственное тело, раз и навсегда отучил меня от комплекса ученика, школьника, от комплекса старпома, и привил мне главный комплекс жизни – капитанский. Капитанскую манеру поведения, и на судне, и в жизни.

Чего это стоило мне – каждый может догадаться.

При входе из Японского моря во Внутреннее Японское море судно проходит проливом Симоносеки. А через этот пролив перекинут вантовый мост, наподобие моста «Европа – Азия» в Стамбуле. И когда я впервые самостоятельно прошел этим проливом, и благополучно стал на якорь на рейде порта Комацусима, Юрий Арсеньевич, поднявшись на мостик, осведомился – как мне понравился мост в Симоносе-

ки? Мост? Какой мост? Я не заметил там никакого моста, мне нужно было безопасно провести судно сквозь сутолоку сумасшедшего движения, и я не заметил там не только моста, но и сам себя осознавал не полностью!

«Ничего, – утешил меня Тюрнев, – я и сам разглядел его только на третий или четвертый раз».

Вот за эту безоцманскую проводку во внутреннем Японском море, которая сэкономила массу валютных средств советского государства, оно, государство, и выплачивало капитану премию – десять процентов от сэкономленной суммы. Деньги эти были только капитана, и ничьи больше. Но Юрий Арсеньевич делил эти свои деньги со своими подчиненными – старпом, второй и третий помощники, три матроса-рулевых, и боцман. Раздача денег происходила весьма своеобразно: Юрий Арсеньевич забирал себе ровно половину суммы, а вторую половину отдавал старпому – мне. Я также забирал половину оставшейся суммы, а остаток передавал второму помощнику. Второй забирал половину остатка – остальное передавал третьему. Третий помощник забирал половину, а то, что оставалось – делили поровну между собой рулевые и боцман. И все были довольны!

Кстати, об уже упомянутом мосте «Европа–Азия». В 1983 году, во время кругосветного рейса, мне пришлось проходить проливами Дарданеллы и Босфор, следуя в Черное море.

А лоцманская станция расположена в порту Чанаккале, аккуратно на траверзе древней Трои.

И на борт прибыл лоцман – мистер Хасан, старейший лоцман Босфора, как он отрекомендовался. Было ему на тот момент шестьдесят шесть лет. Флотское гостеприимство обязывает, и в моей каюте был накрыт стол. Стол такой, какой надо – и «Столичная», и коньяк, и даже грузинское вино – присутствовали. И мистер Хасан немножко не рассчитал свои силы, да это и было ясно с самого начала. Ему шестьдесят шесть, а мне – тридцать. Он – турок, а я – природный русак. Ну где уж ему!

И когда судно подошло к самому узкому, и самому интересному месту Босфора, к самому мосту «Европа–Азия», выяснилось, что мистер Хасан являет собой бесчувственное тело, и не в состоянии даже мычать. Словом, остаток пути до выхода из Босфора, автору и пришлось осуществлять самую настоящую безоцманскую проводку.

Очень своеобразной является лоцманская проводка в Суэцком канале. В Порт-Саиде на борт прибывает великое множество грязных и мерзко пахнущих арабов. Это торговцы, осветители, притащившие с собой огромный прожектор (среди белого дня!), какие-то непонятные мошенники, и лоцман. Я-то думал, что опасаться следует как раз-таки мошенников и торговцев, пронырливых, как хорьки, и способных, кажется, украсть даже брашпиль. Ан нет, самой опасной особью среди этой черномазой толпы оказался лоцман.

Когда судно следовало нешироким каналом в составе каравана, этому лоцману приспичило творить намаз (молитву) – время, видите ли, подошло. Лоцман расстелил в углу рубки подвернувшуюся тряпку (списанный флаг), принял позу «рака» – и забыл о существовании канала, меня, теплохода «Тарханск», и, похоже, самого себя. И пока он общался с Аллахом, у меня опять был период безлоцманской проводки. И тоже с молитвой, только преобладали в той молитве все больше выражения непроизносимые.

И стало предельно ясно, почему во время пятидневной войны в 1967 году, израильтяне (1 миллион), в хвост и гриву гоняли по пустыне арабов – 150 миллионов. Арабам надо в атаку идти – броня крепка, и танки наши быстры – а у них – намаз! Ну, и огревали обрезанные по полной, и, что забавно, от таких же обрезанных!

Образцом лоцмана, как служивого, государственного человека, автор считает лоцманов Японии – в Токио, и, особенно, в Иокогаме. Одетые по форме, наглаженные и аккуратные, они прибывают на судно минута в минуту. При их проводке даже английский знать не обязательно – любая команда сопровождается жестом, таким понятным, что лоцману можно быть и вовсе немым. Лоцманскую квитанцию он передает капитану сразу по прибытии на борт, и просит заполнить ее заранее. Как только судно становится к причалу, лоцман немедленно покидает его – это Япония, и время здесь ценится.

Последний, завершающий штрих к облику лоцманов – всегда, по прибытии на борт, они привозят свежие местные газеты. Читать японские иероглифы, или арабскую вязь, советским морякам было несколько затруднительно, но свежая газета от лоцмана – это неписанный, но свято соблюдаемый обычай во всех портах мира. Во всех, кроме

советских. Нигде – ни во Владивостоке, ни в Находке, ни в Керчи, Севастополе или в Калининградже с Клайпедой – нигде и никогда наши советские лоцмана ни разу не привезли мне свежую газету.

БИЧИ

Бич – англ. (beach) – это берег. И так же называют людей, по каким-то причинам не ушедших в море, в очередной рейс, а оказавшихся на берегу. Причина может быть какой угодно – не прошел медицинскую комиссию, загулял в самый неподходящий момент, отстал от судна. И вот уже человек (бывший!) превращается в бича.

Какое-то время (очень недолгое) еще можно как-то пошалакалить на судах, пришедших из рейса, где-то там переночевать, где-то перекусить, где-то перехватить пару копеек. Ведь люди, вернувшиеся из долгого рейса, как правило, добры и широки, словно само море.

И в пивных тоже можно какое-то время перехватывать кружечку пивка.

Но все проходит (Экклезиаст). И наступает момент, когда уже решительно некому помочь несчастному бичу. И ждет его голодная ночевка под ворохом старых списанных сетей на причале порта. Но жить как-то надо. Вернее, выживать. Вот и изощраются бичи, в поисках куска хлеба.

Получить деньги для убывающего в отпуск – это задача только для человека с физическими данными циклопа. Помещение кассы – маленькое, и набивается в него, это помещение, сотни людей. И каждому надо пробиться к заветному окошку, получить свои кровные, заработанные, и отвалить. Нелегкая задача. Частенько дело доходит до мордобоя, а рыбаки – люди серьезные, случаются и увечья. Вот тут и появляются на сцене жизни бичи, делать которым по целым дням абсолютно нечего. Они уже с раннего утра занимают очередь в эту кассу, а потом продают свою очередь рыбакам за небольшое вознаграждение, как правило – «три рубли».

Точно так же торгуют бичи и очередями в городскую поликлинику, где рыбак должен пройти медицинскую комиссию перед рейсом. Конечно, бич, ночующий в подвале этой же поликлиники, будет утром в очереди первым, и продаст эту очередь желающему за те же самые «три рубли».

И вот откуда пошло это самое «три рубли». Вернувшемуся из рейса рыбаку, да еще и с неплохим карманом, кажется, что Охотское море – по колено, а Земля вращается лично для него. Тратит он свой заработок легко и непри-

нужденно, накупая себе всяческие вещи, и нужные, а чаще – и вовсе ненужные. К примеру, пальто-болонья (в разгар лета), или транзисторный приемник (Спидола, конечно), или костюм-тройку (а самому и ночевать негде). Но это пока есть денежки. Но они, денежки, имеют противное свойство быстро заканчиваться. И тогда обнищавший рыбак тащит свои покупки на базар, к торговцам – корейцам. А у тех одна цена за любую вещь – «три рубли!» Хоть костюм, хоть электробритва, хоть часы – «три рубли». Не хошь – отвали. А бутылочка водочки, « чеховской», стоила 2 рубля 87 копеек, так что – пойдет!

И, кстати, если уж каким-то чудом у бича появлялись денежки, то тогда он непременно приобретал спиртик, как вещь, гораздо более серьезную, чем просто водка. В семидесятых года в магазинах Сахалина и Курил еще продавался «Спирт питьевой», по цене 9 рублей 09 копеек за поллитра. Но это уже была роскошь.

А денежки у бича могли появиться после получения им, бичом, направления на судно. В таком случае бичу выдавалась так называемая «Арматурная книжка», на человеческом языке – книжка для получения спецодежды. Бич спешил на склад, где и получал по «арматурке» полную экипировку – два рабочих хлопчато-бумажных костюма, две пары китайского белья («Дружба»), портянки свитер, шапку, носки, и даже носовые платки. Здесь же – две пары сапог, клеенчатый штормовой костюм («проолифенку») оранжевого цвета.

Все это богатство немедленно тащилось перекупщикам на базар, на сцене появлялись неизменные «три рубли», и жизнь продолжалась.

Так и влачили свое нетрезвое и незавидное существование бичи, иногда еще дававшие свое толкование аббревиатуры БИЧ – бывший интеллигентный человек. Да так оно и было, среди этого люда можно было встретить кого угодно, от артиста до генерала, и путь этот, на дно, к бичам, был как-то удивительно легкий.

Учился вместе со мной Володя Здравоненко. Фамилии своей соответствовал полностью, этакий гарный хлопец, новое, и улучшенное издание Остапа, старшего сына Тараса Бульбы. Он и учился отлично, и поведение его было очень уж правильным. Частенько, поздним вечером, в углу кубрика

кучковались курсанты. Тут тебе и анекдоты, и картишки, а иногда и пузырек-другой «Белого крепкого», любимого напитка курсантской братии, ввиду его финансовой доступности и эффективного воздействия. И происходили эти небольшие междусобойчики как правило, после отбоя, после двадцати трех часов.

И Вова Здоровенко всегда «наезжал» на нарушителей тишины, и успешно разгонял шатию-братию, потому что «завтра мне учиться, и я должен выспаться!». Паренек был правильный.

И он, вместе с автором, прибыл в Невельск, и карьера его шла успешно, он уже был вторым помощником. И вдруг, вернувшись из отпуска, узнаю – Вова Здоровенко – спился!

И где-то, как-то – пропал! Никто из однокашников не знал – где он, и что он.

Как-то поразительно легко и быстро, в один момент, мой однокашник стал бичом.

Но бывает, наступает в жизни бича какое-то просветление, может, это страх близкой гибели, но бывший бич берет себя в руки, и получает в отделе кадров направление на судно.

Вот приходит он на судно, стоящее у причала в порту. По одежде – полный бродяга, руки – очень независимо упряваны в карманы, потому что нести в этих руках абсолютно нечего, изо всех вещей – только направление кадров. Если на судне уже запущен камбуз, то это означает, что хотя бы один бич уже спасен от голодной смерти, и это – не преувеличение. И больше всех ждут этого запуска и работы камбуза именно бичи и судовые собаки. И для тех, и для других это конец затянувшегося поста.

Но зато в море эти вчерашние бичи работают так, что понятно: этим отступить уже некуда, позади – Москва, а вернее, голод и холод бичевской жизни на берегу, где любимой поговоркой сахалинских бичей была следующая: «Скорей бы весна, чтоб помойки оттаяли!»

Самый счастливый день для бездомных моряков, вчерашних бичей – это день получения продуктов на судно. Когда судно стоит в ремонте, камбуз не работает, и продуктов на борту нет. Но вот заканчивается ремонт, и экипаж уже сформирован, и до выхода в рейс остаются считанные дни, и наконец-то заработал камбуз. Второй помощник,

вместе с несколькими матросами, привозит со склада продукты. Мешки с мукой, ящики с макаронами, крупы, приправы, картошка (обычно примороженная), конечно – мясо. Это несколько коровьих полутуш, несколько туш свиньи, несколько баранчиков.

Чтобы разместить туши в холодильниках, их приходится рубить на части, а вот это и есть та самая изюминка, которую так ждут бичи и судовые собаки. Туши рубят прямо на деревянной палубе, рубщики не шибко профессиональные, и потому образуется множество обрезков, обрубков, кусочков, остатков, и тех мослов, что не поддаются топору. Все эти остатки собирают, и заваривают огромный – суп не суп, бульон не бульон, а просто огромное варево, кастрюля ведра на четыре. В кают-компанин происходит пир на весь мир, и это есть самая радостная весть – кончилось голодное береговое время, судно уходит в рейс, бичи и собаки будут сыты.

ПЕРВЫЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА

У капитана на судне три помощника, старший, второй и третий. На более солидных судах, а также на плавбазах и плавзаводах, есть еще и четвертый помощник, нечто вроде стажера, который не имеет собственной вахты, и стоит ее вместе со старшим помощником, набираясь ума-разума. Эти помощники капитана – судоводители, и сами будущие капитаны, и с ними все понятно.

Но был на советских судах, в период советской власти, и еще один помощник, называемый – первый помощник, он же – комиссар, он же – помполит, он же – трепло и... аналогичное, но непроизносимое слово. Непроизносимое, конечно, в парламенте, на приеме у королевы и при женщинах. А в судовой курилке, на палубе, или в трюме – так очень даже произносимое.

Первый помощник капитана – это политработник, посланец ведущей и руководящей партии – Коммунистической партии Советского Союза. Они, эти представители партии, стремились, и довольно успешно, контролировать абсолютно все стороны жизни человека, на работе, в быту, и даже в постели. А уж держать под контролем экипаж судна, ходящего, страшно сказать – за границу! – это было святое дело.

А зачем «держат под контролем» экипаж? А как же!

А вдруг, да и взбредет что-нибудь в голову беспутному мореману, и он возьмет, да и продаст какой-нибудь секрет Родины! Что продаст, как продаст, кому продаст – не суть важно. А возьмет да и продаст! Или уж того лучше – останется на жительство за границей. А ведь это такой ущерб Родине, и удар по ее престижу.

Да, кстати, о птичках! В одесском зоопарке есть бегемот, так у него вот такая попа, на ней – ни одного перышка, но, говорят, летает! Кстати – именно этим словом начинал свою очередную байку старшина Дима Элькин. Что? Да-да, он был именно той национальности, о которой вы подумали.

Так вот, в шестидесяти годах прошлого столетия выкаблучивался на балетной сцене такой танцор – Вацлав Нижинский. Дамы пенсионного возраста и недоумки из Министерства культуры млели. Наверное, от невеликого ума. Так вот, был этот Нижинский к тому же еще и геем (народное название этой должности известно всем!).

И как-то раз, во время очередных гастролей, он остался где-то там в Европе, попросил политического убежища, ну, и все остальное. Так сколько же было (и остается по сей день!) воплей – ах-ах, мы потеряли народное достояние, уж такую ценность потеряли, что впору стреляться! Как будто был «потерян» Альберт Эйнштейн, Сергей Королев или Дмитрий Менделеев! Полно, граждане, очухайтесь, страна избавилась просто от обыкновенной трясогузки, вдобавок от гея, «голубого», мужеложца, содомита, и – много еще эпитетов можно подобрать.

А страна сразу стала чище.

Читатель, какой секрет Родины мог продать моряк? Рецепт борща? Раэмер обуви жены?

Место хранения «зачки»? Нет ответа.

А первые помощники были. И они обязаны были блюсти нравственность и патриотизм наших граждан при посещении иностранных портов .

В большинстве своем комиссары были, что называется, «от сохи», отставные военные и бывшие комсомольские работники. К морю и морской профессии отношения никакого не имели, да и не это было главное в их деятельности. А самое главное было – это наличие партбилета, и полное отсутствие того, что именуется совестью. То есть, не хочешь работать – иди в помполиты. И это не преувеличение – на моем «Художнике Врубеле» был такой электрик – Сахно. Нормальный такой электрик, но работать стало ему в тягость – это раз, и побольше захотелось ему денежек – это два. И вот окончил он какие-то смешные двухнедельные курсы, и он уже помполит, и опять-таки на «Врубеле». Так это же синекура – никаких вахт, авралов и замен лампочек в женском гальюне. А вот что в приходе – каюта вровень со старпомовской, зарплата – одинаковая с тем же старпомом, и при этом – абсолютно никакой ответственности, в отличие от старпома.

Ну и потому не было отбоя от желающих стать помполитом. И плевать, что моряки смеются в лицо, что за глаза, и даже в глаза, называют бездельником (слово это страшное на флоте!), плевать на презрение капитанов. Они, эти помполиты, после каждого рейса, составляли характеристики на всех членов экипажа, включая капитана. И вчерашний отставной майор, а может, и целый подполковник, мог написать такой пасквиль, что не поздоровилось бы никому.

Очень точно отношения между капитаном и помполитом показаны в известном фильме «Чапаев». Там Василий Иванович говорит своему комиссару, Диме Фурману (не Фурманову, а Фурману!) – «Ну кто ты такое здесь есть? К славе моей примазаться хочешь?! Ну, кто хозяин в дивизии, я или ты?»

Дима отвечает: «Ты, Василий Иванович! И я!»

Наличие на судне помполита грубо нарушало принцип единоначалия, который является самым действенным способом обеспечить безопасность судна и экипажа, поддержания необходимой дисциплины и эффективной работы судна. «Если на судне два капитана – это судно никуда не придет», – говорят англичане. Но Советскую власть эти аспекты волновали весьма мало, для нее, этой власти, гораздо важнее была преданность людей власти.

Единственной возможностью создать и сохранить на судне мало-мальски рабочую атмосферу, было сохранение хотя бы относительно мирных отношений между капитаном и помполитом. А это было трудно. Еще если помполит сознавал свою ущербность, ненужность и ничтожность рядом с капитаном, то рейс проходил в пределах нормы. Но если вчерашний электрик, матрос, комсомольский или профсоюзный работник вдруг решал, что он стал равен капитану – быть беде. По приходу в порт кто-то из них должен был покинуть судно. Но надо отдать должное Советской власти – в подавляющем большинстве уходило приходилось помполиту. При все своей упертости, коммунистические власти осознавали, что капитана надо делать годами, а помполита можно сделать пальцем, и буквально за неделю. Все-таки какое-то зерно рациональной мысли у коммунистов присутствовало.

В заграничном рейсе на судно приходит великое множество самых разных бумаг, в том числе – и зашифрованных. По инструкции, такие шифровки должны были расшифровываться, и прочитываться обязательно двумя человеками, капитаном, и – правильно, помполитом. Нет, старпом тоже имел допуск к таким шифровкам, но – только после гибели капитана и перехода командования судном к нему. Каково было высокообразованному и многоопытному капитану терпеть рядом с собой вчерашнего колхозника, комсомольского или профсоюзного бездельника!

Частенько в бумагах с берега были различные указания, по части поведения экипажа в заграничье, и указания эти были всегда вредные и глупые.

Понятно, что увольнение в порту было только до восемнадцати часов, и уже в пять минут седьмого трап поднимали до уровня верхней палубы.

Естественно, выходить в город можно было только группами, не менее трех человек, во главе со старшим группы, из числа комсостава. Очень мудро – два человека всегда могут сговориться, да и продать Родину, а троим это сделать значительно сложнее. Ну и взаимная слежка была не лишней, мало ли что мог прикупить моряк во вражеском порту, к примеру, гаубицу. Или пулемет «Максим». На наши-то гроши!

А помполит, в соответствии с получаемыми с берега циркулярами, и должен был осуществлять контроль за покупками экипажа, то есть, досмотр сумок и пакетов моряков, вернувшихся из увольнения. Причем, здесь же должны были присутствовать и командиры. Я – старший помощник, отказался сразу. Причина проста: ведь этот экипаж – это мой экипаж. И я буду заделывать пробоину в трюме, спускать шлюпку, или окальвать лед вместе с моими людьми, отнюдь не с помполитом. И это вместе с ними мне придется идти в огонь и дым при пожаре, и заводить буксир на аварийном судне. Это они кричали мне с палубы при удачном тралении: «Василич, быть тебе капитаном!». И это они, встречая меня на улице, говорили: «А давайте еще рейс с нами, с вами мы подзаработаем!»

И слова эти дорогого стоят.

КУРСАНТЫ

Курсанты – именно так назывались учащиеся мореходных училищ в Советском Союзе.

Опять и опять приходится вспоминать капитана Х.Б.Врунгеля, с его «как вы яхту назовете, так она и поплывет!»

Пришли иные времена, и названия, знаковые названия, стали вдруг неуютными, отстойными, и даже неполиткорректными. «Мореходное» – ясно, что учат здесь будущих мореходов. Не клоунов, не гинекологов, не осеменителей, а именно мореходов. «Училище» – вполне понятно, это заведение, где учат. Почему-то это название стало недостаточно громко звучащим, и его повсеместно заменили на более благозвучное и громкое и значимое – академия, университет. Но позвольте, в этих самых академиях и университетах учатся безалаберные, полудикие раздолбаи – студенты, в рваных джинсах и с татуированными задницами! А в училище – курсанты, которым будут доверены, после выпуска, огромной ценности пароходы, грузы, и – самое главное – человеческие жизни!

И еще о термине «училище». Просто для сведения – самое престижное, самое известное в СССР, и в мире, учебное заведение называлось МВТУ – Московское Высшее Техническое Училище имени Баумана. Училище!

Необходимо тут же сказать и о форме одежды. Курсанты мореходных училищ носили (и с гордостью носили!) форму русских моряков, форму, покрытую славой – брюки-клевш с флотским ремнем, форменка, тельняшка и гюйс – воротник цвета моря, с тремя белыми полосками, словно морская пена.

Однако, под напором любителей однополых браков из Европы, форму эту убрали, якобы она, видите ли, слишком милитаризована, слишком напоминает о войне, и это неполиткорректно.

Да, она напоминает всем забывчивым о победах русского флота, и плохого здесь ничего нет, нам есть, чем гордиться. Но вазелиновые, каучуковые, презервативные власти России, правящие в девяностые годы, форму все-таки убрали, заменив ее на какие-то цивильные лапсердаки и брюки а-ля «стиляга из Москвы».

Мореходные училища были заведениями закрытого типа, курсанты и учились, и проживали здесь же, на территории училища. За забором стояли корпуса: учебный, и жилые, называемые экипажами. Спальные помещения – кубрики, были довольно населенными, до тридцати и сорока человек в одном. Двухъярусные кровати, строгая чистота и порядок. В учебное время, с 08.00 и до 17.00 находиться в кубрике строго запрещено, за исключением дневальных.

Подъем в 07.00, зарядка во дворе училища, умывание, завтрак. Подъем подавался сигналом трубы, трубачом был курсант нашей первой роты – Черчик. И поднимали его на десять минут раньше, чем всех, чем и был он широко недоволен все годы учебы.

Утренний развод, на котором зачитывали наряд на следующие сутки, проверка внешнего вида, и – строем, в учебный корпус, на учебу.

Дисциплина, конечно, на первом месте, и это глубоко верно, основа основ безопасности морского судна – это дисциплина. Далеко не все молодые люди готовы были понять и принять этот факт, забыть домашнюю свободу, и принять строгий уклад мореходки.

Учился со мной Коля Бачинский, очень приличный парень, и учился он отлично. Но вот постоянно у него была одна песня: «Ну почему, блин, я обязательно должен вставать вместе со всеми, и так рано? Почему на занятия строем? А в столовой не успеешь поесть, как старшина орет: «Встать, выходи строиться!». А вечером опять на учебу, так называемую «самоподготовку». А я хочу телевизор!»

Пришлось Коле отчислиться после первого уже семестра, понял он, что море – не для него. Но хоть вовремя понял. В отличие от Коли, другой мой однокашник, Саша Роговский, и окончил учебу, и диплом получил, и даже какое-то время где-то там работал.

Но все равно, все-таки он резко изменил свою судьбу, и сейчас он – пилот гражданской авиации, и, говорят, успешный пилот.

Учили строго, в день пять пар, а вечером обязательная самоподготовка. Так же строем, в те же самые аудитории, что и днем, и до двадцати двух часов шла такая же учеба, только что без преподавателя. Хотя мореходную астрономию преподавал у нас довольно пожилой моряк, по фами-

лии Свиридов, а курсантская братия звала его, конечно, дед Свирид.

Был он из той породы моряков, что были преданны морю без оглядки и на всю жизнь.

По вечерам он приходил в училище, и проводил для всех желающих лекцию по астрономии прямо во дворе. Наглядное пособие, звездное небо – вот оно, перед вами, и толпа курсантов вокруг Свиридова состояла не только из будущих капитанов, много было и будущих рефрижераторных механиков, и электромехаников. Все стояли, разинув рты, и слушали лекцию о склонениях, высотах и часовых углах, о которых так захватывающе рассказывал дед Свирид.

А с астрономией у меня чуть было не вышла очень неприятная история. К началу второго семестра я вдруг обнаружил, что на занятиях по мореходной астрономии я чувствую себя немножко из другого мира. Мои товарищи что-то там писали, говорили и рассуждали, я же при этом почти ничего не понимал. Хорош будущий капитан!

Надо было срочно что-то предпринимать, и под воздействием стресса четко сработал инстинкт самосохранения. Были далеко заброшены и танцы по субботам, и посиделки с гитарой по вечерам, и я сам стал просить старшину назначать меня в наряд на выходные, чтобы иметь время на учебу. Ночью, а особенно в пустом учебном корпусе, наука хорошо усваивалась. И как же потом помогли мне уроки деда Свирида, и свои собственные ночные бдения под звездным небом. При следовании судна в открытом море, а тем паче в океане, нет у судоводителя никакой иной возможности определить место судна, кроме как астрономическим способом. Днем – Солнышко, ночью – звезды. Вечные и неизменные, неподверженные никакому, ни природному, ни техногенному воздействию, они, только они и ведут моряка к цели.

Мой папа всегда с пристрастием допрашивал меня:

– Ну ведь нету же в океане дорог и трасс?

– Нету, папа!

– И указателей никаких нету? И ГАИ нету, чтобы спросить дорогу?

– Нету!

– И населенных пунктов никаких ведь нету?

– Нету!

– И вы все-таки умудряетесь находить дорогу? И приходите в порт? Ну, молодцы!

И высшей для меня наградой было вот это папино восхищение капитанами!

Даже знаменитый своей мудростью царь Соломон говорил: «Хоть и говорят про меня, что я знаю все на свете, но все-таки есть четыре вещи, недоступные моему пониманию – путь змеи на скале, путь орла в небе, путь корабля в море, и путь мужчины к сердцу женщины».

Приятно осознавать, что одно из понятий, недоступных Соломону, доступно моряку, судоводителю – путь корабля в море. А по трезвому размышлению, и еще одно понятие тоже не составляет такой уж великой тайны для моряка. Я – о женщине!

Переодетые в строгую форму, втиснутые в рамки режима и дисциплины, вчерашние мальчики довольно скоро становились курсантами. Кто не становился – сама жизнь заставляла покидать стены училища. Учили строго, потому как обучение шло на казенные деньги. И в те годы это понятие – казенные деньги, воспринималось несколько иначе, чем, к примеру, теперь. И за свои потраченные деньги государство желало – и совершенно законно – получить знающего специалиста, моряка, а не сисадмина (системного администратора), или менеджера (менеджера всех мастей), а также франчайзера, мерчандайзера и девелопера, прости, Господи!

Большинство, и даже подавляющее большинство, шли в мореходку по зову сердца, как ни пафосно это звучит. Море входило в наши души, влекло к себе – и из курсантов получались моряки.

Попадались и случайные ребята, и те, кто не желал идти в армию, и те, кому было абсолютно все равно, где учиться.

Курсантская жизнь очень успешно учила молодых людей таким базовым понятиям, как дружба, взаимовыручка и мужское братство. Маменькиным сынкам, хилым «ботаникам» и, особенно, лентяям – в мореходке делать было нечего.

В 1970 году приключилась в Одессе холера, были всеческие мероприятия по недопущению эпидемии, и по этой причине учебный год для нас начался не 1 сентября, как положено, а 1 октября. А это мой день рождения, и мне 17 лет. И как раз в этот день я угодил в наряд, да не куда-нибудь, а на училищный галльон, на пятьдесят посадочных мест.

И вот мои однокашники сели за парты, а я до блеска мыл галлюн. Только уже вечером вызвал меня командир роты, Бышкин Михаил Николаевич, сказал только: «Что ж ты молчал о дне рождения? Я бы тебя заменил». Нет, все было правильно. Карьера моя началась не только снизу, как это и полагается, а с самого низу. Это и дает право капитану командовать затем подчиненными – то, что и сам начал с самых низов. И я ни о чем не жалею!

Учеба занимала почти все время, особо заниматься глупостями было некогда, но молодость есть молодость, сил – в избытке, вот и творили иногда нечто необычное. То прикатят в училище тракторную тележку, которая стояла в одном из переулков Молдаванки для сбора мусора, то притащат в кубрик бетонный «пасынок» от телеграфного столба, да еще и положат его на спящего старшину Сашу Коломийца.

А уж после сдачи государственных экзаменов, на выпускном вечере, ритуальным действием было перемещение гарпунной пушки и якоря. Это они стояли перед парадным входом в главный корпус училища. И каждый год выпускники непременно вытаскивали эти неподъемные железяки на улицу, за ворота училища, демонстрируя долгожданную свободу.

Дважды в год, на 1 Мая и 7 Ноября, училище торжественным маршем, под оркестр, выходило на улицы родной Одессы. Можно как угодно относиться к этим датам, но то, что это были действительно праздники – сомнений нет. Училище выстраивалось длинной колонной, в голове – оркестр. И когда этот оркестр грянет «Прощание славянки», и колонна дружно «даст ножку», и с тобой рядом – твои товарищи, ты чувствуешь, что все делается правильно.

УЧЕБНАЯ ПРАКТИКА

В мае заканчивался учебный год, и курсанты отправлялись на практику. Рефмеханики и электромеханики проходили первую практику здесь же, в училище, в мастерских. А судоводители ехали в Херсон, там находился отряд учебных судов. Это были старенькие СРТ – средние рыболовные траулеры немецкой постройки, переоборудованные под учебное судно. Названия их – «Георгий Седов», «Метеор» и «Руслан». И это были первые суда в жизни молодого курсанта, будущего морского волка. Подразумевалось, что на судне будет проходить некий учебный процесс, но весь учебный процесс заключался в доведении чистоты на судне до чего-то совершенно невыносимого. А как же иначе – на борту сорок молодых, шустрых и предприимчивых парней, и они отнюдь не пай-мальчишки! Вот чтобы в их бедовых головах не рождались всякие ненужные идеи, вроде самоволок или нескольких бутылочек «Белого крепкого», нас и старались занять флотской чистотой. Несколько приборок в течение дня – это само собой, это как восход и заход. Но уж в субботу, вот уж в субботу – это была кульминация, бал чистоты на палубе и помутнения в головах.

Сначала палубу окатывали из пожарных шлангов забортной водой. Затем посыпали песочком, и вот этот песочек яростно терли кирпичами. Самыми обыкновенными, красно-коричневыми. Причем у каждого курсанта был свой, строго отмеренный участок палубы, в полтора-два квадратных метра. Потом песок, вместе с кирпичной кашицей, смывали за борт. А палубу посыпали уже хлорной известью, и терли ее повторно, но уже резиновыми швабрами, и торцами – деревянными обрубками в форме того же кирпича. Затем все смывали, очень большим количеством воды. Потом уже, на «Художнике Врубеле», я услышал поговорку: «Моряк со шлангом или кистью в руках – звереет!». И это святая правда – все, что нельзя заливать водой или закрашивать, моряк обязательно зальет или закрасит. А уж курсанту – и сам Бог велит.

Но зато уж после субботней большой приборки можно было валяться на палубе в одних трусах, и после этого ложиться в койку – ни одной пылинки на курсанте не было.

Боцман Виктор Стратиенко обучал нас премудростям такеджных работ. Для сухопутных читателей – это работа с

тросами, канатами, или уж по-колхозному – с веревками. А на морском языке – с концами. Ибо на судне любая веревка – это конец. И самая короткий конец – это рындабулина – веревка, привязанная к языку судового колокола – рынды, и самый длинный конец – это язык боцмана.

Виктор обучал нас самым флотским, и самым действенным способом – делай как я. Причем он вовсе не принуждал, заставляя, или уж как-то давил. Видимо, природная мудрость подсказала ему, что кому это надо – будет учиться. Кому не надо – и на здоровье. Мне это было шибко интересно, и я таки перенял у Виктора его умение обращаться с концами (веревками, веревками!). Здесь автор отдает себе отчет, что отнюдь не все его читатели будут из стаи морских волков, и потому делает необходимую скидку. И как же пригодились мне это умение потом, на добывающем флоте. Быстренько сделать сплесень (соединение лопнувшего конца), или гашу (петлю на стальном конце), или огон (такую же петлю, только на капроновом конце), и так далее.

И еще в одном аспекте очень пригодилось мне умение обращаться с тросами. В славном городе Владивостоке я имел гараж, в гаражном кооперативе, и даже рядом с домом, что для Владивостока почти невероятно. В гараже стоял супер-автомобиль, по тем временам, конечно, ЛАДА шестой модели, в просторечии «шестерка». И я каждый день навещал свою любимицу, даже зимой, когда езда по дальневосточным сопкам превращалась в опасный аттракцион.

И когда я видел у какого-нибудь соседа по гаражу безобразный клубок троса вместо красивого и безопасного буксира, я предлагал этому соседу быстренько прогуляться до ближайшего «Гастронома», а сам тем временем на практике применял уроки боцмана Стратиенко, и вручал автовладельцу новенький и профессионально сделанный буксирный трос. Гонорар мы выпивали вместе с хозяином.

Судно наше, «Георгий Седов», делало пробежки из Херсона и в Ялту, и в Севастополь, и в Новороссийск, Сочи и Туапсе. В Ялте могли стоять по несколько дней, хотя большую часть времени проводили все же в Херсоне. Экипаж был херсонский, этим все сказано.

А на переходе между портами капитан иногда устраивал для курсантов праздник – купание в открытом море. Судно ложилось в дрейф, подавалась команда: «Экипажу– купать»

ся!», и мы выстраивались вдоль борта, обязательно в обуви. Зачем – вполне понятно. Курсанты после купания вылезали на палубу и обувались. Если какая-то пара обуви оставалась невостребованной – все было ясно, хозяин обуви ушел к Нептуну. К счастью, этого ни разу не было. Но купаться, ощущая под собой двухкилометровую глубину Черного моря – в этом что-то было.

Возвращались мы с первой практики уже почти настоящими мореманами, и задница вся в ракушках. Так говорил наш командир роты – Бышкин Михаил Николаевич, и добавлял всегда: «Но я вам эти ракушки зачищу!»

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРАКТИКА

После второго курса мы шли на практику уже не курсантами, почти туристами, а полноправными матросами. В конце апреля, после сдачи годовой сессии, мы направились в Ригу. Почему из портовой Одессы нас направили на практику за тридевять земель, да еще и в чухонию, не знаю. Но факт есть факт, и мы оказались на Балтике.

Сразу следует сказать – не понравилось страшно. Низкое и вечно дождливое небо, песчаные дюны с редкими соснами, и бледные спирохеты на улицах вместо веселых и загорелых одесситок.

И потом, уже взрослым, приходилось бывать мне на Балтике – и в Риге, и в Калининграде, и в Клайпеде. Везде было ощущение, что ты здесь – чужой. Нет, никто меня не обзывал, никто не плевался мне вслед и не заставлял говорить на местном наречии, но все равно – чужой. К примеру, попав впервые в Ростов-на-Дону, Астрахань, Керчь или в Ялту, я сразу понимал – о, это мое, я свой, я дома. И ко мне даже обращались приезжие из зоны Нечерноземья России с просьбой показать дорогу куда-либо. А это значит, что и посторонние люди принимали меня на местного, аборигена, с соседней улицы.

Особенно приятно, когда с просьбой объяснить дорогу ко мне обращаются в Санкт-Петербурге. Быть своим в городе Петра – это что-то значит.

А в Прибалтике – нет, мы чужие, отличия на генетическом уровне, и Киплинг давно уже сказал: «Запад есть Запад, Восток есть Восток, и вместе им не сойтись!»

Направление мы, одиннадцать курсантов, получили на БМРТ – большой морозильный рыболовный траулер «Пионер Украины», Рижской базы тралового флота – РБТФ.

Судно стояло на ремонте, в Мангалском судоремонтном заводе, довольно далеко от Риги. Ремонт уже подходил к завершению, и, к счастью, камбуз уже работал. Конечно, и в родной мореходке никто нас голодом не морил, но здесь, здесь был полный и благословенный рай. Еда готовилась в расчете на весь экипаж, но почти все местные моряки на ночь, конечно, уезжали домой, и мы были полными хозяевами кастрюль с борщом и листов с жареной рыбой. И если поговорка «Кто силен за столом – тот вообще силен» верна, то мы, все одиннадцать, были не менее, как Ильи Муромцы.

Еще в первый день судовые дневальные, наши кормилицы, пожаловались нам, что очень уж много еды остается, и ее приходится выбрасывать за борт. Но уже на второй день нашего пребывания на судне проблема была полностью снята, и дневальные после ужина находили чистые и до блеска вылизанные кастрюли и листы, а чайки, раньше питавшиеся остатками ужина, могли себе спокойно парить в вышине на голодный желудок.

Здесь зуб на зуб не попадал,

Не грела телогреечка.

Здесь я доподлинно узнал,

Почем она, копеечка!»

Поэт был прав, и здесь, на борту славного «Пионера Украины», мы впервые в жизни узнали, что такое труд моряка. График обычный – восемь часов через восемь, и рыба, рыба, рыба! Нет, в промежутках была еще рыбная мука. Это порошок ядовито-красного цвета, и с парфюмом – компиляцией запахов тухлых яиц, морга и портянки.

Эту мучицу варили из рыбьих останков, кишочек и хребтов, или уж из рыбы, которую не успели вовремя обработать, и она, конечно, протухла. Хотя на флоте была в ходу поговорка: «Москвичи не свиньи, все съедят», и иной раз в заморозку пускалась рыбка и не совсем кондиционная.

А останки рыбы сначала перекручивались на фарш в огромной мясорубке, называемой «шнек». Потом этот фарш отправлялся в муковарку – особую печь, которая и выдавала на-гора рыбную муку. Периодически этот самый шнек заглатывал слишком большую порцию рыбьих кишок, вращаться отказывался, и тогда нужно было лезть туда, в чрево шнека, и ручками освобождать его лопасти от, мягко выражаясь, навоза.

Несколько выше я писал, что свой семнадцатый день рождения я встречал в училищном гальюне, на пятьдесят посадочных мест. Так вот, тот гальюн в сравнении со шнеком – это земля обетованная, потому что в гальюне все же светло, и все-таки можно было открыть окна.

Чередуются вахты, восемь через восемь, и еще раз – восемь через восемь, и еще!

И вот уже трюма забиты мороженой продукцией, и «Пионер Украины» швартуется к борту транспортного рефрижератора, прибывшего из далекого порта. Цех по обработке

рыбы временно останавливается, и мы спускаемся в холодные трюмы. Ящик мороженой рыбы, в картонной упаковке, весит тридцать килограммов. Правда, потом, уже в семидесятые, мудрые деятели из Минрыбхоза «открыли Америку» – оказывается, вес рыбы в ящике можно увеличить до тридцати трех килограммов! Это ж какая экономия картонной тары! Правда, картонный ящик при этом почти стопроцентно разваливался, еще в трюме, и никогда не добирался до магазина в целостности и сохранности, но кого это интересовало? Рапорт об экономии тары уже ушел наверх, и можно было успокоиться.

Ящик мороженой рыбы нужно было взять из штабеля, взвалить на плечо, донести до грузовой площадки – «парашюта», и аккуратно уложить в стопочку. Старые, опытные моряки подсказывали нам, что ящик обязательно нужно взваливать на плечо. Но молодость заставляла пропускать эти слова мимо ушей, и мы просто несли эти ящики перед собой, на сгибах локтей. Результат объявился тут же, после первой смены – руки до локтей страшно распухли, это был один сплошной синяк, и я остался голодным перед выходом на следующую смену – просто ложка не держалась в пальцах рук, она вываливалась, а хлебать прямо из чашки было невыносимо.

Отработав рейс, судно двинулось домой. Вернуться в родной порт надлежало при параде, и потому рыбцех сначала выдраили до блеска, а потом его нужно было и покрасить. Красить было приказано ночью, днем в цеху шла работа по ремонту оборудования. Для ночной работы были выбраны автор, и мой друг-приятель, Вася Денисюк. И мы, вдвоем с Васей, за ночь «задули», с помощью краскопульты, весь рыбцех – довольно солидное помещение, краской. И после запаха рыбьих кишок запах краски прямо-таки ласкал обоняние.

Перед самым приходом было судовое собрание, подведение итогов рейса, и нам с Васей вручили «Почетные Грамоты» – «За самоотверженный труд в океане» – так было сказано в той Грамоте. Горжусь до сих пор, потому что на флоте самое страшное слово – лентяй.

После этой практики получили мы удостоверение матроса 1 класса, мы стали большенькими и самостоятельными .

РЫБА

Рыба – это тот самый дар Божий, та самая манна небесная, описанная в Библии. Судите сами – рыбу, морскую и океаническую, не нужно разводить, ее не нужно пасти, кормить и лечить, рыбе не нужны загоны, скотные дворы и кошары. Рыбе не нужна плодородная земля, удобрения, полив и уход. Рыбе не нужны тысячи и тысячи работников – опаленных солнцем пейзажей и пропахших навозом чабанов. Не нужно покупать рассаду, колупаться в земле и строить овощехранилища, а уже потом не нужно отправлять в эти овощехранилища изнеженную интеллигенцию, чтобы выбросить из овощехранилища те отбросы, что еще остались после «хранения».

Для сбора этой манны небесной нужно только судно, снасти и экипаж. По выходу в рейс на БМРТ «Пионер Украины», как и всегда, было собрание, и мы, курсанты, задали вопрос капитан-директору, Николаю Ивановичу Митрофанову – за какой срок окупается рыбопромысловое судно, хотя бы наш «Пионер Украины»?

Николай Иванович отвечал: «Судно делает один рейс! После этого его уже можно утопить, вместе с экипажем!»

За один рейс судно полностью окупало свою стоимость, а все последующие годы и десятилетия оно приносило только чистую прибыль. Такой вот урок экономики получили мы на своей производственной практике.

Рыбы очень много, и почти вся она полезная, то есть, ее можно есть. И только одна рыба, ошибка природы и исчадие ада, не только не полезна, но вредна, словно концерт Бориса Моисеева. Рыба эта – скат, хотя мы его всегда называли скот. В природе вроде бы нет ничего негодного, любая тварь создана для чего-то, но только не скат. Он абсолютно и безнадежно бесполезен. Ската нельзя есть, его нельзя переработать на муку, потому что он состоит из множества хрящей и костей, и его не может перемолоть даже всемогущий шнек мукомолки. Ската можно только выбросить за борт. На добывающем флоте всякие ненужности отправляются за борт легко и непринужденно – открываются полупортики – отверстия в фальшборте, на палубу подается напор воды, и вся дрянь оказывается за бортом. Но только не скат!

Скат являет собой расплющенный Господом Богом блин, гладкий и белый со стороны брюха, и до невозможности ко-

рявый и шипастый со стороны спины. Диаметр этого блина колеблется от диаметра блина (настоящего блина!) – до бесконечности! Автору доводилось видеть и проклинать ската диаметром примерно два метра. Когда этот «блин» лежит на палубе своим белым и гладким брюхом, то это еще полбеды. Можно подтолкнуть его багром, шваброй, или уж от души пнуть его сапогом – и он заскользит за борт за милую душу. Но если скат лежит на палубе спиной – все пропало. Спихнуть его с места невозможно, и приходится брать эту тварь за хвост (каждую!), и, размахнувшись от души, швырять его за борт. А за одно траление судно может поднять и до двадцати тонн этой гадости. А средний вес ската – восемь-десять килограммов, и к концу швыряния слов у моряка уже нет. Произносимых, конечно, слов.

Более того, даже оказавшись за бортом, зловредный скат продолжит гадить и вредить рыбакам. Как? Очень просто –дохлый скат опускается на дно, там гниет, отравляя места скопления рыбы, и рыбная банка пустеет, рыба уходит с этого места.

Однако, справедливости ради, автор обязан отметить, что и человек недалеко ушел от ската по степени вредности для природы.

В далекие семидесятые были открыты новые, очень рыбные районы лова – южная часть Индийского океана, окрестности острова Кергелен. Наши рыбаки надьбали там абсолютно новые объекты промысла – пристипому и нототению. Попутно стоит отметить, что видя в магазинах Советского Союза ценники на эту рыбу, автор должен сказать, что ни разу, ни в одном городе, я не видел названия рыбы, написанного правильно. Обычно на ценнике была написана какая-то похабщина, особенно в отношении к пристипоме. Конечно, продавцы и товароведы в СССР были грамотными не шибко, потому что они и писали слова из лексикона Ги де Мопассана, французского альфонса, по какому-то недоразумению именуемого писателем.

Было этой рыбы немеряно, как предполагали мудрецы из Совмина, но ведь нет ничего невозможного, особенно для дураков. Рыбную муку тогда еще делать не научились, и потому все рыбы кишки и потроха выкидывали за борт тут же, в районе лова. Эти потроха плотным слоем устлали дно района промысла, очень успешно сгнили, и рыба с не-

приличным названием покинула этот район в неизвестном направлении, а я потерял повод посмеяться, глядя на ценники.

Точно такая же история была и в Бристольском заливе, Северная Америка. Тогда еще не было таких понятий, как «особая экономическая зона», шириной в двести миль, самым американцам рыба эта была не шибко нужна. И тралили наши доблестные рыбаки-дальневосточники прямо вдоль «забора» – двенадцатимильной границы территориальных вод. Рыбьи потроха, конечно, веселым водопадом шли за борт. И через какое-то, очень недолгое время, тем же веселым водопадом выплескивались на пляжи Бристольского залива. Крику было много.

Мой брат говорил: «Я всю жизнь думал, что селедка плавает в море уже соленой». И правда, этот стереотип так вошел в сознание наших людей, что действительно, почти невозможно представить себе селедку свежей и живой. Селедку, главную, и самую родную рыбу советских людей, ловят и в Атлантике, и в Тихом океане. Ловят, в основном, тралами, хотя еще совсем недавно ее ловили и дрейфтерным способом, то есть, ставными сетями. Но способ этот настолько трудоемкий, что решили от него отказаться, тем более, что траление дает гораздо лучший результат, и намного быстрее.

Траление особенно удачно в предутреннее время, от четырех до шести часов. В это время селедка держится плотными косяками, что и требуется для удачной рыбалки. Потом, с восходом Солнца, селедка рассасывается в толще воды, и рыбалка замирает. Селедку нужно обрабатывать очень быстро, иначе, полежав на жаре, она лопается по брюху, и становится годна только на муку.

Летом селедка хорошо попадалась в районе Магадана. Траление – и тридцать-сорок тонн ее на палубе. А плавбаза, призванная обрабатывать улов, завалена рыбой, и нужно ждать своей очереди на сдачу. А очередь продвигается медленно, и улов успевает пропасть прямо на палубе. Проблем нет, открываем полу-портики в фальшборте, шланги с напором воды в руки, и бывший улов уже за бортом. Тут же отходим в сторонку, короткое траление – и опять сорок тонн селедки на палубе. А очередь и опять может не подойти вовремя, и этот улов опять приходилось сплавать за борт. А чего там – селедки много! Было много.

Когда мой папа слушал мои рассказы о сельдевой путине, он говорил только – «Вредители!», и еще – «Стрелять вас надо!»

Чем хорош промысел селедки, так это ее несравненные вкусовые качества, и не только соленой. Самая-то вкусная селедка, к счастью, почти недоступна сухопутным людям – это запеченная селедка, в просторечии – «жучки». А почему – к счастью, недоступная?

А все на свете хорошо в свое время, и в подходящем месте. Хочешь попробовать «жучков»? Да ради Бога, только сначала выйди в море на траулере, отмолоди рейс, да хотя бы одну восьмичасовую смену на палубе, промокни, заморзни, помашаи ломиком и лопатой, погрей руки в кипятке, обдери шкуру с отмороженных ушей и сними соплю с носа – тогда «жучки» будут втрое слаще. А пока что «кандей» (кок на рыбацком судне), каждую селедину натирает смесью из соли с перцем, перекладывает лавровым листом и горошинами черного перца, и заворачивает каждую по отдельности в пергамент, или в плотную бумагу. Плотными рядами укладывает эти свертки в железный противень и ставит в духовку. Полчаса – и «жучки» готовы! Только нужно очень осторожно разворачивать пергамент, потому что аромат, рвущийся на свободу, способен заставить рыбака продать свое первородство, подобно Иосифу, за похлебку. И начинается пир, и пир это не может иметь финала, потому что «жучки» можно есть и есть, не боясь никаких последствий. А так как рыбаки за столом, да еще и после смены – это очень серьезно, то и исчезает запеченная селедка моментально.

Кружка чая «сахалинца» – и рыбак готов к новым трудовым подвигам. Для сведения – чай «сахалинец» – это горсть заварки на кружку кипятка. Только чай обязательно должен быть индийским, черным и байховым. На берегу эту микстуру можно успешно использовать как покрытие деревянных поверхностей против гниения, а в кают-компании траулера эта жидкость – как прелюдия к морским историям и байкам.

Много раз я честно пытался понять вкус зеленого чая. Я стоически хлебал эту бурду с запахом прелого сена, но снова и снова я приходил к выводу, что зеленый чай может быть использован только для химической кастрации педофилов.

В далекие уже семидесятые годы весьма успешно добывали и морского окуня. Читатель постарше наверняка пом-

нит его внешний вид – ярко-красного цвета, и с глазами, выпученными, словно у Киркорова. Уловы были очень неплохие на Северных Курилах, вокруг островов Парамушир и Онекотан. Но трал – орудие лова – это губитель всего живого, и тралами морское дно в районе лова окуня было выглажено, словно футбольное поле. Были уничтожены каменные гряды и коралловые заросли, где и обитал этот бедный окунь. Результат – полное отсутствие окуня в природе.

Та же участь постигла и сельдь-иваси. Была такая сестренка селедки – не очень крупная, но очень вкусная рыбка. Она появлялась как будто из ниоткуда, далеко не каждый год, а затем также необъяснимо исчезала в никуда. Так называемые «ученые», очень успешно подсчитавшие количество ног у сороконожки и икринок во время нереста у голотурии (морского огурца), так и не выяснили до сих пор, а куда же, собственно, девается сельдь-иваси. Эти лохматые и бородатые «ученые», все эти доктора, аспиранты, кандидаты и ассистенты, вся эта свора бумагомарателей, баклушебойщиков и грушеоколачивателей уже подсчитали количество кратеров на обратной стороне Луны и количество бородавок на средней жабе, они измерили глубину марсианских впадин и глубину ануса у динозавров юрского периода, радиус планеты Плутон и радиус детородного органа малярийного комара.

Эти производители шума из ничего, помноженного на ноль, эти пожиратели бюджета, так и не могут ответить на очень актуальный вопрос – где иваси?

Камбала и минтай пока еще являются промысловыми видами, но их звезда уверенно движется к закату.

То что рыба – это манна небесная, поняли уже все на свете, кроме руководителей рыбной отрасли России. Они готовы покупать за золотишко инкубаторную семгу из Норвегии – и закапывать бульдозерами в песок нерестовую кету на Сахалине. Они готовы за бешеные деньги покупать мальков какой-то непонятной форели – и заливать соляжкой собственные нерестовые речки Камчатки. Враги? Диверсанты? Саботажники и вредители?

Ответ мог бы дать, скорый и ясный, только Лаврентий Павлович Берия.

КАСАТКИ

Судно с тралом идет медленно, три-четыре узла. Море синее, с белыми барашками от свеженького ветерка от норд-веста, на острове Онекотан кое-где еще лежит снег.

У борта резвится стая котиков, здесь и взрослые, и совсем маленькие.

Почему стая держится вблизи судна, стновится ясно сразу же. За кормой, примерно в сотне метров, воду неспешно рассекают огромные спинные плавники, просвечивают туши в черно-белой камуфляжной раскраске. Это касатки, гроза морей, абсолютное оружие океана, единственное существо, не имеющее естественных врагов.

Проходит час-другой, и уже пора выбирать трал. Котики плавают у самого борта. Вот трал выбран, судно дает ход, идет на поиск рыбы. Котики какое-то время еще пытаются не отстать, держаться вровень с судном, но силы слишком неравны. Первыми начинают отставать малыши, и это сразу вызывает активность касаток. Они медленно, но верно приближаются, вызывая панику у котиков. Мамаши пытаются громким ревом подбодрить детей, чтобы те ускорили движение, но сил уже нет. Невольно и взрослые животные тоже замедляют ход, пытаются держаться между малышами и приближающимися касатками.

Касатки уже рядом, и поведение их резко меняется. Они врезаются в стаю котиков с разных сторон, котики пытаются спастись, но морские убийцы натренированы и беспощадны. Удар мордой, котик, кувыркаясь, подлетает высоко в воздух, а приводниться уже не получается, огромная пасть ловит его прямо на лету. Столбы брызг, взлетающие тушки котиков – и страшный предсмертный рев погибающих животных. Синее море становится бурым, очень много крови пролилось буквально за минуты, и она, эта кровь, просто не успевает расходиться, и в это кровавое пятно добавляется и добавляется новая кровь.

Несколько минут – и все кончено. От стаи котиков не остается ничего, только исчезающее кровавое пятно на синей воде. Касатки, их четыре, догоняют судно, и идут попарно с обоих бортов, параллельным курсом. Касатки идут прямо по поверхности воды, и внимательно разглядывают меня, стоящего на палубе.

СУДОВЫЕ СОБАКИ

Рейсы у рыбаков долгие, из развлечений – только крученые-перекрученные фильмы, ненавидимые мною нарды, и всё. Почему нарды ненавидимые? Мне всегда было не по себе, когда я видел, как взрослые, серьезные мужики, далеко не самые глупые на этой планете, мастера своего дела, вдруг начинают подбрасывать кубики, и передвигать фишки. Это уровень младшей группы детского сада, да еще и в зоне Чернобыля, или уж казахского Актау. Там тоже радиоактивность – будь здоров, и это хоть как-то может оправдывать этот шеш-беш, игру недоумков.

Чтобы окончательно не позабыть береговой уклад, а где-то и далекое детство, и берут рыбаки с собой в море собачку, а то и две. Сразу следует сказать, что собачке, попавшей на борт, это было страшным везением, это был выигрышный билет в жизненной лотерее, это была гарантия счастливой и сытой жизни, да еще и в атмосфере всеобщей любви.

Судовая собака – это и есть тот самый психолог в замкнутом пространстве корабля, хоть морского, хоть космического.

В каком-то фантастическом романе описывался очень длительный, и очень опасный полет, в какие-то запредельные космические дали. Полет действительно предполагался длительный, и чтобы поддерживать нормальную, дружескую атмосферу на борту, в состав экипажа был включен профессиональный психолог, какой-то там профессор и академик, специалист мирового уровня. И был этот профессор таким уж откровенным «ботаником», что дальше уж некуда. Абсолютно неприспособленный к жизни, он то и дело попадал в нелепые и смешные ситуации, над ним потешался весь экипаж, но профессор не обижался. Его учили и поучали, советовали и насмехались, а он с готовностью принимал советы и помощь, а уже на завтра он опять был героем какой-то смешной истории.

Полет прошел успешно, экипаж вернулся домой жив-здоров, и здесь выяснилось, что чудаковатый профессор-«ботаник», оказывается, вовсе не профессор, а профессиональный клоун, и действительно, мирового уровня.

Собачек балуют, дрессируют, и пользуются собаки на борту почти неограниченной свободой – вход для них везде

свободен – от капитанской каюты до промысловой палубы и машинного отделения, не говоря уж о матросских каютах. Единственное помещение, куда собакам вход строго-на-строго заказан – это кают-компания. И собаки на удивление быстро это воспринимают, и, пролетев легким галопом коридор, смиренно укладываются перед дверью кают-компании. Укладываются с таким расчетом, чтобы буфетчик, подающий тарелки с едой обедающим в кают-компанию, как можно больше спотыкался через них, матерился, грозился, но самое главное – побыстрее накормил. А уж герои-рыбаки, каждый по отдельности, непременно угостят вкусной косточкой после обеда.

Собака-моряк легко и проворно взлетает по почти вертикальному трапу, непринужденно, и с удовольствием открывает дверь в любую каюту, и даже пьет водичку из крана, хотя для этого нужно лапой нажать клапан сбоку от крана. Собачка на слух отличает натужный звук траловой лебедки, когда трал полон, от того легкого напева, когда трал пуст. И тогда собачка на палубу не спешит.

На «Рубцовске», где я матросом зарабатывал плавательский ценз, у нас был Жучок, черный и лохматый. Он, как и я, не переносил запаха табака. Когда трал был поставлен, и на палубе делать было нечего, а моряки курили в кают-компани и забивали «козла», я забирался в сушилку, устроенную в судовой трубе. Здесь были сделаны деревянные нары, я возлегал на присутствующие здесь же остатки рыбацких роб, и ко мне приходил Жучок, лохматый и теплый. Он приваливался к моему боку, а прямо над нарами вялилась рыбка – и камбала, и корюшка, и терпуг. Я жевал рыбку, гладил Жучка – и мечтал о будущем капитанстве, пока звонки громкого боя не звали на палубу, выбирать трал.

Бывало, что собачка прямо в море приносила приплод, результат скоротечной береговой любви. И никогда этих морских щенков не швыряли за борт, если бы на этот акт и осмелился кто-то, то и сам незамедлительно последовал бы за щенками. На добывающем флоте, конечно, работают не ангелы, а вовсе даже – и бичи, и пьяницы, и даже – о, ужас! – алиментчики и судимые. Все так. Но не звери.

Щенков этих, немного подросших, раздавали на суда экспедиции, и собачка продолжала свою морскую карьеру. Когда судно снималось в порт, и уже было известно, что суд-

но становится в ремонт, то собачку передавали на другое судно, потому что на берегу эту собачку ждали голод и холод. На ремонтируемом судне камбуз выводят из эксплуатации, моряки переходят на подножный корм, и собачке прокормиться становится почти невозможно. Из песни слова не выкинешь, и рыбаки на берегу, почти поголовно, очень хорошо и плотно, прямо-таки серьезно, выпивали (что очень мягко сказано).

И если для загулявшего рыбака был вполне себе достаточен один селедочный хвост в сутки, то для собачки этот рацион был губителен. Вот и переходила морская собака с одного судна на другое, и могла достигнуть достаточно взрослого собачьего возраста, так и не увидев берега.

Да и на берегу прием был не всегда гостеприимным. Наш СРТ «Невельск» зашел как-то в зачуханную дыру на Курилах, порт-пункт Северо-Курильск, для небольшого ремонта – старший помощник, по прозвищу Рыло (и он соответствовал своей кличке!), «зевнул» как-то на своей вечерней вахте. Может, он думал о бассейне с пивом, а может, и о гареме султана, но только проходящее вплотную судно очень аккуратно оттяпало одну лапу у нашего правого якоря. Это попахивало лишением диплома для старпома, и выговором для капитана. Решено было потихоньку зайти в Северо-Курильск, и под покровом ночи похитить якорь на каком-нибудь судне, стоящем в ремонте. Мы эту операцию проделали с блеском, а я, для своего оправдания, и тогда, и сейчас, все повторяю поговорку, на латыни: «Гомо гомини люпус эст», что, как читатель, конечно же, знает: «Человек человеку – волк».

На другой день, выйдя прогуляться за забор порта, вместе с собачкой, мы ее не уберегли. Никогда не бывавший на берегу, и не видевший в своей жизни машин, наш собакин сходу попал под бронетранспортер, на которых передвигается тамошняя милиция. Нет, террористы тут ни при чем, просто высота снежного покрова в Северо-Курильске достигает высоты в половину телеграфного столба, и заменить бронетранспортер может только вертолет.

КОКИ

В свое время Виктор Викторович Конецкий писал – если поговорить с любым судовым коком, на любом судне, то обязательно выяснится, что ранее этот кок работал, как минимум, в московском «Метрополе». Я это постулат проверяю всю свою жизнь, и в подавляющем большинстве случаев именно так и происходит – все судовые коки – из «Метрополя», «Арагви», или уж из шашлычной «Голубой Дунай».

Кок – очень важная фигура на любом судне, а на рыбацком – особенно. Долгий рейс, тяжелая, изматывающая работа, разлука с близкими, отсутствие новых впечатлений и замкнутое пространство судна – все это весьма влияет на психику.

Чуть ли не единственным фактором хорошего и работоспособного настроения экипажа становится еда. И не следует тут принимать во внимание шибко возвышенные высказывания эфирных барышень и латентных гомосексуалистов – фи, еда, как низко, как не романтично! Я вся парю, я вся в эмпириях – а тут вы, со своим борщом!

Да, с борщом! А также – с котлетами, с жареной рыбой, кусками хлеба и огромными луковицами! И обязательно – чай-чифир!

Голодный человек на палубе не нужен, здесь нужен здоровый и сильный рыбак, способный выбрать вручную грунт-троп трала, а потом, уже на берегу, обнять ту самую, эфирную барышню так, чтобы ее глаза влипли в стекла ее же очков!

Судно – это мужской мир, с бородами, сапогами до аппендицита и ножами на поясе, мир сильных мужчин. Возможно, судно – это последний мужской мир на этой планете, затопленной лавиной, нет, цунами различных, но всегда мерзких сисадминов, франчайзеров, мерчандайзеров, девелоперов, стилистов, визажистов, и – бедствием рода человеческого – менеджерами. Последних можно сравнить только с царем гуннов – Атилой, которого современники величали – Бич Божий. Чуть было не забыл указать еще одного яркого представителя вышеуказанного списка выкидышей матушки-природы – кутюрье!

Мир сошел с ума, не иначе. И уже примером для подражания молодежи является не академик, не герой, не море-

плаватель, не плотник, нет, а невнятная фигура среднего рода, которая делает на эстраде гнусные телодвижения и блеет козлом.

Повторюсь, кок на судне фигура архиважная, и еда становится одним из факторов удачного рейса. Только официальных трапез на рыбацком судне шесть, через каждые четыре часа. И коку приходится трудиться так, как и не снилось ни одному из его береговых братьев из пресловутых ресторанов. На борту двадцать-тридцать здоровых, словно ящеры, и словно ящеры, голодных мужиков, и их нужно кормить. Еда на судне не шибко изысканная, но всегда вкусная и сытная. Борщи, супы, котлеты, рыба во всех видах – судовой кок должен быть универсалом, и уметь готовить все вышеуказанное. А самое главная обязанность кока – это выпечка хлеба. Судовой хлеб – самый вкусный хлеб на свете. И в какой бы порт я не пришел на своей «Яне», «Художнике Врубеле», «Тарханске» – всегда и обязательно на судно прибывают представители посольства или консульства нашей великой державы – СССР. И всегда с одной целью – урвать нашего судового хлеба.

И никогда, никогда, не привозили на судно, для экипажа, хоть-что-нибудь – свежие газеты, несколько книжек, ящик фруктов, вообще ничего. Хлеба им, конечно, всегда давали, флотское гостепримство обязывает, но свое мнение о сотрудниках посольства выражали всегда нецензурно. Но разговор о сотрудниках посольств еще будет.

На торговом флоте и облик, и манера поведения коков несколько иная. В основном, это женщины, и им приходится на судне весьма несладко. Качка, почти постоянная, выматывает любого, даже самого морского из морских волков. И никогда не надо верить таким уж сильно морякам (из Хачепетовки, Рубцовска и Мухосранска!), которые говорят: «А мне качка по душе, я ее обожаю!»

Вранье! Качка не нравится никому – что хорошего, когда по каюте разлетаются незакрепленные вещи, когда варенье из разбитых банок превращают вашу каюту в сладкое озеро, когда невозможно спать, когда все части судна расшатываются и разбалтываются, грозя поступлением забортной воды в трюма и порчей груза.

А хуже всех приходится нашим кокам – кастрюли с борщом ерзают по всей плите, даже будучи закрепленными

штатными креплениями и нештатными веревками. Даже если крышка на кастрюле крепко завязана капроновым фалом, все равно из-под нее плещется горячий, жирный борщ. На раскаленной плите это борщ превращается в удушающий пар, камбуз превращается в филиал газовой камеры Освенцима, а наши коки превращаются в тараканов после санобработки. А иллюминаторы открыть нельзя – шальная волна, выше сельсовета в родной деревне, вмиг смоев все кастрюльки, кандейки и чеплашки, вместе с коками. Особенно приятной обстановка на камбузе становится, когда плохо закрепленную кастрюлю таки сбрасывает с плиты. А еще если эта кастрюля была с соусом – то палуца в помещении камбуза сразу становится катком, по этому катку в разных, но всегда непредсказуемых направлениях катаются коки, кастрюли, мешки с картошкой, и – обязательно – поварские колпаки, еще минуту назад бывшие белыми и крахмальными.

Заболеть на судне может любой член экипажа, но не кок! Оставить голодным экипаж – это, знаете ли, чревато... А посему и не бывает у судовых коков ничего – ни «вот здесь ломит», ни «вот там стреляет», ни «в поясницу вступило», не бывает даже критических дней. Они, конечно, бывают, но – без ущерба для работы. Один мой знакомый старший помощник даже вел график критических дней у своих женщин, и всегда мог вывести на «чистую воду» какую-либо повариху или пекаря, захотевшую немножко «закоптить» от работы.

Нету, нету на суде лишних людей, и твою работу никто за тебя не сделает, а уж слово «пассажир» является на флоте словом ругательным, и очень нелюбимым мною лично. Когда слышишь в салоне самолета: «Граждане пассажиры, пристегните привязные ремни!», сразу становится ясно, что ты здесь – никто, и зовут тебя – никак, и ситуация уже никоим образом тобой не контролируется, что для капитана противно и неприемлемо.

Хорошие коки ценятся, они хорошо известны, за ними охотятся капитаны, а иногда помогает и счастливый случай. К Юрию Арсеньевичу Тюрневу пришла женщина, только что приехавшая с «материка», и попросилась на работу. Тюрнев, будучи в сильном подпитии, вызвал старпома (меня), и задал женщине только один вопрос: «Вы готовить умеете?», и

получив утвердительный ответ, сказал мне: «Чиф, оформляй ее». Поварского удостоверения нет, рекомендаций никаких нет, никто ее знает – но приказ я написал. И это был тот самый счастливый случай – Лидия Ивановна Петухова кормила нас действительно по-царски. Все эти бывшие ресторанные повара не годились нашей Лидии Ивановне даже в подмастерья, а она, к тому же, не имела ни дома, ни семьи, жила прямо на судне, и заботилась о моряках, как о собственных детях.

На учебном судне «Георгий Седов» был у нас кок Боря. Он был татарин, и наверняка его имя звучало как Борат, но не столь важно. У него было два способа досута – залить за воротник, и после этого сигать в воду с верхушки фок-мачты. Труссы его при вхождении в воду оставались на поверхности.

Боря готовит борщ для экипажа, надо борщ посолить. Боря берет разорванную пополам пачку соли, трусит ее, трусит над кастрюлей, и когда в пачке все-таки остается еще порядочно соли, резко вытряхивает ее всю в кастрюлю. Поварята (курсанты в камбузном наряде), возмущенно орут: «Боря, что ты делаешь!»

Боря невозмутимо отвечает: «Ни черта, сожрете!» – и идет прыгать с мачты.

И ведь сжирали!

БУФЕТЧИЦА

Буфетчица на судне – это фигура заметная. И она должна быть заметной, как минимум, симпатичной, а желательно – красивой. Буфетчица – это то самое «лицо компании» в любой компании. Она кормит командный состав в кают-компании, она обслуживает различные мероприятия в каюте капитана, ежели таковые бывают, она прибирает каюты капитана и старшего помощника.

Красавица-буфетчица органично вписывается в самую обстановку кают –компании, когда длинный стол покрыт белой скатертью, красивая сервировка, чинно сидят командиры, в тишине проходит обед. И она – вся из себя, в красивом платье, в передничке, в наколочке, обязательно – на высоких каблучках. Когда эти каблучки стучат по палубе, как-то отходят на второй план проблемы с погрузкой, свежая погода и слишком долгие месяцы впереди. Кроме того, красивая и правильно воспитанная буфетчица – это почти полная гарантия отсутствия проблем с портовыми властями, многочисленными проверяющими и инспекторами. Стоит только буфетчице правильно и многообещающе улыбнуться (уловив мое подмигивание), и любой проверяющий, не глядя, подмахивает необходимые бумаги. После чего уходит, вроде как сильно спешит по делам, спросив предварительно, где каюта буфетчицы. Назад он обычно не возвращается, а сияющая буфетчица впархивает в каюту и докладывает: «Я его отшила!»

И отход оформлен, или груз сдан, или судно вышло из ремонта!

Случаются, конечно, казусы, камуфлеты, и иные, не смертельные, но неприятные ситуации. На «Художнике Врубеле» наша красавица Надя Козик ушла в отпуск, и нам отдел кадров, не знаю, за какие грехи, прислал буфетчицу, более всего похожую на невесту графа Дракулы. У нее от буфетчицы была только табличка на двери каюты. Ростом – метр в прыжке, с лицом сдобной булки, где изюминками смотрелись – нет, не глазки, а гяделки. Вместо прически – некая дулька на затылке, вместо талии – шестидесятый размер халата, вместо каблучков – расплющенные тапочки. Она была страшна в своей незамужности и невостробованности. Холодная постель сделала ее дубликатом Снежной королевы. Тарелки на

стол она не ставила, а швыряла, и начинала приборку кают-компаний, когда командиры еще торопливо швыркали ложками по остаткам борща. Вместо «приятного аппетита» из ее тонких и бледных, словно капустный лист, губ, слышалось нечто, подозрительно похожее на «Чтоб вы подавились!»

Одно только созерцание ее фигуры наводило на мысли о принятии обета безбрачия, или о добровольном переходе в евнухи, и обед превращался в наказание.

Наш начальник радиостанции, будучи годками постарше всех нас, и поопытнее, подсказал: «Надо ей подсунуть какого-нибудь дурака». Конечно, дурака, и желательно, беспросветного, только где ж его взять. И – о, радость, на судно пришел новый матрос, Алеша Лазарев. И он-таки действительно, был «алеша» и «лазарь», тот самый, блаженный. Чистое, незамутненное создание, не испорченное интеллектом и разумом – это было то, что надо. Начальник радиостанции быстренько провел с ним работу, внушив, что буфетчица спит и видит его рядом, днем и ночью, сегодня и всегда. И Алеша обрел свое счастье с буфетчицей, а мы все обрели покой, чистые тарелки, улыбку буфетчицы, и даже тапочки она сменила на очень советские «танкетки».

По неписанному закону, а они на флоте гораздо сильнее законов писанных, каждая из немногочисленных судовых женщин должна быть «чьей-то». Дело житейское, многие моряки холостые, а женатые моряки вовсе не сделаны из дерева, а жены за горизонтом, а рейсы долгие. И как бы ни пытались помполиты, они же комиссары, искоренить «основной инстинкт» у советских моряков, природа, к счастью, брала свое. Еще до выхода в рейс женщины негласно, но твердо распределялись по судовым командирам, и личная симпатия, или антипатия совсем не имели значения. Распределение шло в соответствии с обычаями, не нами придуманными, и, согласно этим обычаям, прачка, например, там, где она была, доставалась третьему механику. Нет, водой, паром и канализацией заведует четвертый механик, но, по молодости лет, ему доставалось только неискреннее сочувствие сослуживцев. Кок и пекарь обычно были во владении второго и старшего механиков, людей, уже несколько постарше и посolidнее.

Второму и третьему помощнику не доставался обычно никто, считалось, что им надо делать карьеру, становиться

капитанами, а для этого репутация и характеристика должны быть незапятнанными.

Буфетчица, по всем законам и канонам – была для капитана. Да и то сказать, буфетчица была к капитану ближе всех в экипаже. Она убирала его каюту, стирала его рубашки, знала содержимое его холодильника, и содержимое его карманов, когда гладила его форму. Никто в экипаже и подумать ничего не мог о чем-то там забавном в отношении буфетчицы. Его бы просто не поняли – ни капитан, ни его товарищи, ни сама буфетчица – не по Сеньке шапка! А вот если капитан был очень уж примерным семьянином, или трусливым членом партии, или приближался к возрасту Мафусаила, то здесь же, рядом, был его старший помощник, который с успехом заменял капитана. Но ведь и в Уставе сказано – старший помощник должен быть готов в любой момент заменить капитана. Во всем! И таки заменял! Во всем!

На суровом добывающем флоте женщин не полагается, и потому буфетчиц звали – Иван, Петруха, или уж Вовка. Буфетчик кормит экипаж, убирает и моет посуду, стирает постельное белье, убирает кают-компанию и каюты капитана, старпома и старшего механика. Кроме того, он обязан выпекать из муки все то, что полагается выпекать из муки – пирожки, лепешки, коржики, булочки, и так далее. Все, что выпекается из муки, на флоте именуется очень поэтично и презентабельно – «тошнотики». Вот эти «тошнотики» и должны постоянно присутствовать в банном тазике, поставленном на буфете в кают-компании. Ну а на промысле очень важной обязанностью буфетчика является приготовление жареной рыбы. Эта рыба должна стоять в таком же гигантском тазике, и еще в противне, и еще на тарелках, здесь же, в кают-компании. Жареная рыба на траулере должна быть как воздух, то есть – всегда.

А экипаж – это двадцать-тридцать здоровых мужиков, не язвенников, не ботаников, не вегетарианцев, и они только что скололи с палубы и выкинули за борт двадцать тонн льда, или сдали на плавбазу сорок тонн рыбы, или закончили рабочую смену, и на их движении к столу лучше было поперек не становиться. Жареная рыба испарялась мгновенно, и потому буфетчику на добывающем судне спать было некогда.

А ведь и ночью были две официальные трапезы – в ноль часов, и в четыре утра, и всю ночь одна сплошная трапеза, неофициальная. Заходи в кают-компанию, и все к твоим услугам – и чай, и сахар, и масло с хлебом. И жареная рыба должна быть всегда.

С этой жареной рыбой тоже было довольно нелепое положение, как и многое в советской стране. С команды, из зарплаты рыбаков, высчитывали стоимость съеденной рыбы. Рыбы, которую эти же рыбаки и ловили! А нечего жрать, понимаешь, социалистическую собственность, ловить-лови, а пожарить – не смей! Много, много было такого, что и на голову не натянешь. Но – никто пути пройденного у нас не отберет, все это было, было.

Если в рейсе выпадал Международный женский день – 8 Марта, то и кок, и буфетчик, должны были весь день ходить в женских платочках. Развлечений на траулере нет, и героев моря можно понять.

КАК ЛОВЯТ РЫБУ

Добывающий флот (в просторечии «тюлькин флот»), подразделяется на дрейтеры, траулеры и сейнеры, в зависимости от вида лова. Но, как правило, рыбацкое судно – это универсал, этакий мастер на все руки, и способен добывать рыбу всеми указанными способами.

Основную массу добывающего флота составляли суда типа СРТ – средний рыболовный траулер. Добавлялась буква «М» значит, траулер был и «морозильщик», то есть, был способен добытую рыбу замораживать.

С шестидесятых годов прошлого столетия на флот стали приходиться и очень солидные суда, типа БМРТ – большой морозильный рыболовный траулер, типа РТМ – рыболовный траулер-морозильщик, они были двух типов – «Тропик» и «Атлантик», потом – БАТМ – большой автономный траулер-морозильщик.

Эти суда – настоящие плавучие, действительно автономные и независимые, плавучие заводы по производству рыбной продукции, а посему и капитан на этих судах называется не просто капитан, а капитан – директор, потому что он одновременно директор завода.

Рыбу добывают тремя способами – дрейтерный, кошельковый, траловый. Дрейтерный – от английского слова «дрейф». Судно не имеет активного движения, а, выметав сети, дрейфует по морям по волнам, под воздействием ветра и волн. Сетной «порядок» – это множество сетей, прикрепленных к одному достаточно серьезному стальному канату, именуемому «вожаком». Судно выставляет «порядок» в двести, и более, сетей. Длина каждой сети – сто восемьдесят метров, так что общую длину «порядка» читатель может легко посчитать.

Когда, по расчетам, рыбы в сети набилось достаточно много, начинается выборка «порядка». И нет работы на флоте тяжелее, чем дрейтерный лов!

Стальной вожак наматывается на «турачку» (барабан) шпиля (вертикальной лебедки).

Здесь нужно быть очень и очень внимательным, чтобы на вращающийся барабан, вместе с тросом, не намотало бы и руку рыбака. Такие случаи бывали, руку вырывало «с корнем», жизнь человека была кончена. Потому и было стро-

го-настрога запрещено стоять у шпилья в перчатках, только в рукавицах. Суть – если барабан и захватит руку, то из рукавицы можно очень быстро руку выдернуть, а из перчатки – нет.

Сетное полотно, набитое рыбой, втягивалось на палубу. А здесь герои моря, доблестные рыбаки становились по обеим сторонам сети, по четыре человека, и эту сеть трясли. Да, трясли, чтобы вытряхнуть рыбу! И так – все четыре километра сетного «порядка»!

Наконец, весь порядок на борту, но это только начало. Сети укладываются для нового замета, а добытая рыба пускается в работу. Из трюма достают пустую бочку, соль, обруча, шканты (затычки). На палубе установлен засольный стол из длинных досок, и здесь вступает в дело засольный мастер. На стол зюльгами (лопата из сетного полотна), подается рыба, и одновременно соль. Засольный мастер вручную! – смешивает рыбу с солью, и сгребает ее в бочки. На бочку тут же набивают обруча, в отверстия верхнего донца загоняют шканты, и полную бочку отправляют в трюм. И так все десять-двадцать тонн улова. А судно тем временем движется к плавбазе, для сдачи улова. Швартуемся к борту плавбазы и работа пошла в обратном порядке – из трюма достают бочки с рыбой, накатывают их на поданный с плавбазы «парашют» – сетку из стальных тросов, и бочки отправляются на плавбазу. Наконец, улов сдан, но и это – только начало. Нужно получить с плавбазы пустую бочку, соль, снабжение, продукты, топливо и воду. Когда все это получено и уложено, судно отходит от плавбазы и следует в поиск, нужен косяк для нового замета. Косяк найден – и начинается постановка «порядка», и это опять километры сетей. Поставили «порядок» – нужно приготовить палубу для обработки нового улова. Но и это – только начало! Впереди еще полгода рейса, сентябрь – а там и май!

Какие там шахтеры, бетонщики, колхозники и официантки! Лишь тот, кто «отмолотил» сельдяную путину на дрейфтере, имеет полной и абсолютное право назвать свою работу тяжелой.

На траулере техника лова абсолютно иная, намного легче, и когда судно в рейсе переходит с дрейфтерного лова на траловый, у рыбаков самый настоящий праздник.

Трал – это огромный мешок из сетного полотна, который буксирует судно на двух длинных стальных тросах – ваерах.

Тралы различают донные и пелагические. Как уже видно из названия, донный трал волочится прямо по дну моря, загребая в свою пасть все, что попадает на пути, и хорошее, и плохое. Хорошее – это, конечно, рыба. Плоские, обиженные матушкой-природой, камбала и палтус, с глазами на затылке, окунь-терпуг, макрурус, навага, да и минтай с треской.

Бывает и плохое – обломок скалы, например. На практике, в 1972 году, наше судно работало в самом, наверное, оживленном месте добычи – Большая Ньюфаундлендская банка, в Северной Атлантике. Район лова тесноватый, суда с тралами идут почти вплотную друг за другом, и бывает, что в очередном поднятом трале и обнаруживается этакий «камешек» тонны в три-четыре. Глядь-поглядь, а на нем надпись эмалью, несмываемой краской – «Долбались мы – долбитесь вы!». Это с идущего впереди судна шлют «подарочек» всем соседям по промыслу. Наши матросики, конечно, с шутками-прибаутками и веселыми матерками, добавляют свои слова, не самые парламентские, и камешек отправляется за борт. Его, этот «камешек», подцепляет следующее судно, добавляют свои слова, всяко разные, но всегда веселые, и могут попадаться «камешки», сплошь исписанные блестящими рыбаками, и на разных языках, этокое пособие для лингвистов.

А можно подцепить тралом и нечто, гораздо более забавное, чем расписной «камешек». Мину, например, или глубинную бомбу, или невзорвавшуюся торпеду.

Много еще этого «наследия войны» скрывается в глубинах моря, и особенное внимание нужно судоводителю, когда судно следует проливом Лаперуза. За войну наши узкоглазые соседи, подданные микадо, много чего нашвыряли в этих водах, а вот где именно, и чего именно – по сей день тайна.

Полным ходом траулер режет морскую гладь, идет поиск рыбы. Эхолот «шупает» толщу моря, и вдруг на ленте самописца пошла жирная, черная запись. Косяк! Траулер «забегает» от от косяка подальше, на пару миль, чтобы в процессе постановки трал лег именно на косяк.

Стоп машина, траулер разворачивается рабочим бортом «на ветер», кутец (мешок) трала, с криками «ура» выкидывают через фальшборт за борт. Ветром траулер несет с приличной скоростью, а потому трал сходит за борт со свистом,

и зевать здесь не могли, а то можно в один момент оказаться за бортом. Вслед за тралом пошли кабели, соединяющие трал с траловыми досками. Траловая доска – железная копия воздушного змея, только змей этот действует не в воздушном эфире, а глубоко в воде, но принцип действия абсолютно одинаковый – под напором воды траловые доски расходятся в стороны, обеспечивая тем самым горизонтальное раскрытие трала. А вертикальное раскрытие обеспечивают тяжелый грунт-роп на нижней подборе трала, и ряд пластмассовых поплавков (кухтылей) на верхней подборе. Траулер с готовым к спуску тралом описывает циркуляцию, выходя на предполагаемый курс траления, следуя малым ходом. Когда до курса траления остается тридцать градусов, даем полный ход. Судно летит по волнам, и следует команда вниз, на палубу: «Пошел трал!». Ваера стремительно уходит в воду, и когда до нужной длины ваеров остается сто метров, тралмастер с палубы кричит в рубку: «Малый ход!».

Судно замедляет ход, ложится на курс траления, ваера закрепляются цепным стопором, теперь они уходят под воду из одной точки, и если они смотрятся в виде угла – то все в порядке, трал раскрылся как положено. Судно дает средний зод, и траление началось.

Мало что может сравниться по азарту с процессом постановки трала, и это иногда создавало несколько неудобные ситуации. Когда находишься дома, в отпуске, а утром мама говорит тебе, осторожно и конфузливо: «Сынок, ты уж как-нибудь потише, ты уж не ругайся во сне так громко! Ты ведь уже дома, не на промысле! Так что ставь трал как-нибудь уж потише!».

Судно идет с тралом полтора-два часа, а если косяк рыбы очень уж плотный, то и меньше.

Потом выборка. Траловая лебедка затягивает свою песню, и по ее звуку сразу можно сказать – есть улов или нет – идет «пустырь». Судовые собаки очень четко предсказывают результат траления по одному только вою лебедки, если их хвосты виляют – рыба есть. Когда остается выбрать последнюю сотню метров ваеров, лебедку стопорят, судно дает ход и описывает циркуляцию. Она имеет двоякую цель – развернуть судно рабочим бортом на ветер, чтобы ветром судно относило от трала, а еще – этой резкой, на среднем ходу, циркуляцией, судно отрывает полный и тяжелый трал

ото дна, заставляя его всплыть, и тем самым облегчить работу лебедки. Полная аналогия с чудачком, который, чтобы вскинуть тяжелый мешок на спину, резко крутит его вокруг себя, одновременно с отрывом мешка от земли. Экипаж всматривается в волны, примерно за сотню метров от борта судна. Вода, сначала синяя и темно-зеленая, начинает светлеть, потом белеть, и вот уже с шумом и прямо-таки китовым выдохом на поверхность воды резко выпрыгивает траловый кутец – длинный мешок, наполненный рыбой. Кутец именно выпрыгивает – и из-за инерции, приданной ему циркуляцией, и от раздувшихся плавательных пузырей рыб, от резко изменившегося давления. Всплывший кутец удивительно напоминает гигантского крокодила, потому что стальная пожилина, идущая по боку кутца, от нагрузки принимает волнообразную форму, точь-в-точь, как как на спине у крокодила.

С палубы слышны радостные крики твоего экипажа, и ради этих минут стоит жить на свете.

Уходящим в прошлое способом лова является лов кошельковым неводом, или «кошельком». Уходящим потому, что нет уже тех гигантских косяков рыбы, на которые и рассчитан этот способ лова. Нету рыбы вообще, а дальневосточной скумбрии – в особенности. Совсем недавно, в Японии, из-за аварии на атомной станции Фукусима произошла авария, и радиоактивная вода, а вместе с ней – и различная гадость с разрушенных заводов и фабрик, вышла в залив Исиномаки, где и был главный район лова скумбрии. Сельдь-иваси, как уже было мной сказано, исчезла, а куда – Бог весть.

На корме у судна-«кошелькиста» устроена ровная кошельковая площадка, на которой и уложен кошельковый невод – сеть, длиной пару километров, и «стенкой» – до трехсот метров. «Стенка» -высота сети.

Найдя косяк, судно сбрасывает на воду небольшой мотобот, в качестве плавучего якоря. Затем дает полный ход, и описав идеальную окружность, швартуется к своему мотоботу.

С мотобота на судно передают стяжной конец – стальной трос, пропущенный через стальные кольца на нижнем краю сетной «стенки». Этот стяжной конец берут на барабан лебедки, и натяжением стяжного нижний край «стенки» стягивается в одну точку, и сетное полотно образует огромную

чашу, самый настоящий сетной котел для рыбы, тот самый «кошелек». При удачном замете в «кошельке» может быть до пяти тысяч тонн рыбы. Тогда к судну, стоящему «в замете», швартуется плавзвод, и этот плавзвод целую неделю работает на рыбе с одного-единственного замета. Сеть постепенно выбирают на площадку, котел все уменьшается, и из этого котла огромным сачком-«каплером», черпают рыбу, словно суп из кастрюли.

Судно может и самостоятельно выйти на косяк, но в большинстве случаев на косяк наводит самолет. Самолет командует судном, выводит его в точку отдачи невода, помогает описать циркуляцию – и все, шансов на спасение у рыбы никаких нет.

Рыбы в океане тоже уже нет.

В океанских просторах ловят тунца, макрель, рыбу-меч – на ярус. Ярус – это по-сухопутному, по-деревенски, по-простому – просто перемет. Длинный коренной конец, к нему крепится множество поводцов – тонких и прочных тросиков, с устрашающими крючьями на концах. На крючья надевают наживку – мелкую салаку, и ярус со свистом уходит в пучину с кормы идущего полным ходом тунцелова. Промысел очень опасен, у тунцелова ход – до двадцати узлов, и насаживать наживку на стремительно летящие крючки следует чуть-чуть побыстрее, чем хлебаешь борщ или чешешь в затылке. Тугодумам, поэтам, ботаникам, а также прибалтам, этим пресловутым «эстонцам», на тунцелове делать нечего. В лучшем случае крючком вырвет часть руки, или ноги, или глаза, а в худшем случае – сам станешь наживкой на крючке, большой, красивой наживкой.

Добытого тунца сдают на плавбазы, находящиеся здесь же, в районе лова, где и делают из них различные деликатесы.

На южных Курилах, в районе знаменитого острова Любви – Шикотана, ловят сайру – «ночную жемчужину», как пишут московские поэты. Действительно, сайру ловят ночью, и ловят самым простым способом – на свет. Судно ложится в дрейф, и включает множество сильных, так называемых «сайровых» ламп. Этими лампами судно обвешано вкруговую, и их яркий свет и приманивает сайру, заставляя ее сбиваться в плотный косяк прямо у борта. Затем, постепенно, лампы начинают по порядку гасить, начиная с носовых

левого борта. Затем – кормовые левого борта, затем – кормовые правого борта. И косяк сайры постепенно смещается на середину правого борта, прямо под каплер-черпак. И здесь все яркие лампы ослепительного белого света выключаются – и включаются лампы ярко-красного цвета. Сайра в полном смысле слова сходит с ума, теряет всякую ориентацию в пространстве, и прямо-таки кипит у борта. Вот тут-то ее и черпают каплером прямо из моря. Выливают в устроенный на палубе лоток, и по этому лотку она и льется прямо в стоящий у другого борта мотобот с плавзавода, который и повезет «ночную жемчужину», прямо в баночки с надписью «Сайра дальневосточная в масле».

Так и работают мои дорогие рыбаки:

*То жаркий день, то ночь без края –
Свидетель нашего труда.
Гремит окраина земная,
Пересоленная вода.»*

А когда же будет конец, когда же отдых?

А отдых будет по приходу в порт, осталось только полгода, или немножко больше, отдых на полную катушку, со всевозможными «разворотами» и «проворотами», с ящиками шампанского и полной ванной пива!

И у кого повернется язык осудить этих работяг? У менеджеров, стилистов и кутюрье?

Ну откуда, откуда и почему повывезали все эти славы зайцевы и сережи зверевы, и почему они правят бал?

Нет ответа.

НА «ГВОЗДИ»

Судно служит достаточно долго, теоретически оно не имеет срока годности, это не колбаса. Если за судном ухаживать, вовремя и в полном объеме делать ему ремонт, и благополучно сдавать судно строгим инспекторам контролирующего органа – Классификационного общества, то судно может служить как угодно долго. И в Севастополе есть судно – плавучая мастерская, которому уже более ста лет, и оно все еще в строю.

Но все же годы делают свое разрушительное дело, и судно, как бы за ним ни ухаживали, все же стареет. Конечно, рачительный хозяин всячески старается продлить срок службы своего судна – меняет ему детали судового набора, изношенные листы обшивки, заменяет детали и механизмы, но все же приходит тот момент, когда уже латать – не за что хватать! И приходит день, тот черный день, когда выясняется, что очередной ремонт может обойтись дороже самой остаточной стоимости судна, и тогда старичку и ветерану выносится приговор – «на гвозди»! Проще говоря – на металлолом.

Судно, приговоренное к «гвоздям», буксиры ведут в последний путь – на судоремонтный завод, где и разрежут океанского бродягу на куски, из которых будут построены новые бродяги.

В 1976 году я вернулся из очередного рейса, попал случайно на причал, где разделявали суда. И вдруг увидел, что начали резать СРТ «Невельск», мое первое судно, где я начал свою штурманскую карьеру третьим помощником капитана. Последовало быстрое общение со сварщиками, и они, за пару бутылочек, срезали мне на память штурвал, который я столько покрутил, ставя и выбирая трал. Штурвал этот по сей день висит на переборке в моей гостиной.

Наша «Яна», совершавшая челночные рейсы на Японию, попутно таскала на буксире и списанные суда, снабжая металлом судостроительную отрасль Японии.

Много удивительного и феноменального присутствует в Японии, непостижимой и загадочной. И одна из загадок – как может быть чуть ли не лучшее судостроение в мире у страны, в которой для этого самого судостроения нет абсолютно ничего – нет месторождений руды, нем месторожде-

ний каменного угля и нефти, нет леса, нет территории, наконец? Ведь Япония – это не что иное, как кучка каменных кочек, полузатопленных соленой океанской водой. Нет обычной, простой, питьевой воды – ее доставляют танкерами из Австралии.

«Яна» грузилась во Владивостоке обычным грузом для Японии – немного, полторы-две тысячи тонн мороженого китового мяса, брусничное варенье в бочках. Так, мелочь, всего до двух тысяч тонн. И на буксире волочила за собой какого-нибудь списанного бедолагу, на японский судостроительный завод, на металл. Это давало серьезную прибавку к зарплате, и даже по двум позициям сразу. Во-первых, за дополнительную нагрузку на экипаж, а во-вторых – вот это «во-вторых» было бы правильнее поставить «во-первых».

Судно, следующее в заграничный рейс, получает валюту, «подфлажные», с момента выхода в рейс, и до момента прихода в родной порт. А посему для экипажа нужно как можно дольше находиться «под флагом», и болтающееся за кормой на буксире судно давало прекрасный повод следовать к месту назначения с минимальной скоростью, буквально «черепашьим шагом». И за каждые сутки в пути – «капает» валюта.

Для увеличения ходового времени в «Судовом журнале» указывались погодные условия прямо-таки немислимые – и ветер 100 метров в секунду, и волна выше сельсовета, и как итог – скорость судна – скорость разморенной на солнышке черепахи, черепахи-инвалида, парализованной черепахи.

Не следует осуждать капитана – зарплата моряков, законная зарплата, была вровень с береговой, и если бы не «подфлажные», если бы не торговля потихонечку «колониальными товарами», то и вовсе положение было бы плачевным, иные береговые «работяги», офисный планктон», получали больше.

Как-то раз, завершив свои дела в конторе Управления (девятиэтажное здание на Березовой), я, моряк, красивый сам собою, размышлял – вот я сейчас сяду в свой собственный автомобиль, и поеду с свой собственный дом. И вдруг я увидел, что стоянка возле Управлени битком набита машинами офисных клерков. Для меня это стало некоторым шоком, и как-то открылись глаза – у них у всех есть точно такие же машины, и у них у всех есть жилье, и ни в какие

моря они не ходят! Они сидят по теплым кабинетам, пьют пиво, когда хотят, и после работы едут к женам, и к своим, и к чужим! Жизнь показалась мне не очень справедливой.

Списанные суда мы брали во Владивостоке, буксиры подводили его к борту, и мы снимались в рейс. А как-то раз поступило распоряжение взять списанное судно в Невельске, городе моей рыбацкой молодости. И на рейд нам вывели СРТР «Лаву», родное судно, где я из второго помощника прямо в рейсе стал старшим помощником, где у меня были такие славные уловы, и где мои моряки с палубы кричали мне на мостик: «Василич, быть тебе капитаном!» И теперь я сам должен отвести «Лаву» на слом!

Чувства мои не были радостными.

Пока мы потихонечку топаем до японского порта (а денежки капают!), наши предприимчивые механики решили как-нибудь поживиться на списанном судне. Они высадились туда прямо-таки пиратским абордажем, благо суда ошвартованы «борт о борт», и шурудили там полдня. В итоге они поснимали кучу нужных и ненужных деталей, в основном, из бронзы и латуни. Потом, в свободное время, из этих металлических штучек можно было наделать нужные и полезные в хозяйстве вещи, например, блесны для зимней рыбалки.

В порту Мацуяма, где мы сдавали судно, по судну забежали прибывшие японцы, до невозможности похожие на антарктических пингвинов Адель – маленькие, шустренькие, и в черно-белых комбинезонах. И спустя короткое время эти «пингвины» представили акт-требование, где на двух языках потребовали вернуть на место снятые нашими умельцами детали (принцип – «все-как было»).

Об этом же принципе – «все как было» рассказывал начальник радиостанции Савинов Эрик Карлович. После окончания войны с японцами, в 1945 году, нужно было возвращать американцам технику, взятую по ленд-лизу – автомобили, тягачи, и так далее. И вот в порту приемщики с американской стороны требовали, чтобы на «студебеккерах», прошедших страшные бои в Порт-Артуре и Дальнем, все присутствовало, до последнего винтика. Наши, конечно, разбивались в лепешку, восстанавливая израненные машины, чтобы «все как было». А когда полностью восстановленную машину передавали американцам, то они, тут же,

в порту, ставили машину под пресс, делая из нее плоский блин. «Блин» удобнее было перевозить в трюме судна.

В Мацуяме нас поставили к причалу. И подошедшие буксиры отвели судно, предназначенное «на гвозди», к соседнему причалу. А вернувшись из города к восемнадцати часам, мы уже не нашли и следа СРТ «Лава», ее полностью порезали за один день. «Сик транзит gloria мунди» – так проходит слава земная.

СТРАШНЕЕ КОШКИ ЗВЕРЯ НЕТ

«Жалует царь, да не жалует псарь», – как и все русские поговорки, эта очень точно показывает суть дела.

В 1983 году, осенью, мой «Тарханск» готовился к длительному кругосветному рейсу. Из Владивостока грузились снабжением для экспедиции в ЮВТО – Юго-Восточная часть Тихого океана. Приняли на борт пустую консервную баночку, оливковое масло, перец, лавровый лист, соль, конечно. Аромат в трюме ласкал обоняние, грузчики чихали и ругались – украсть было абсолютно нечего. Груз очень дорогой – а украсть нечего. Ну не мешок же перца-горошка, и куда его потом девать?

Рейс был ответственным и сам по себе, а тут еще и прибавило головной боли начальство, московское, конечно. С какого там перепугу, то история умалчивает, а только возжелал тогдашний министр рыбного хозяйства аж целого Советского Союза, Ишков его звали, попасть на какие-то там посиделки в Японии именно на моем «Тарханске». Может, его в самолете укачивало, может, ему захотелось банкета посреди Японского моря, но, скорее всего министру сказали – вот, мол, есть на свете такая штука – море, и министр захотел просто посмотреть море. Ну должен же министр рыбного хозяйства хоть раз в жизни увидеть море! Имеет право!

И вот на судне получился целый аврал – на борт везли и везли какие-то немислимые постельные принадлежности, какие-то небывалые и морякам категорически неизвестные продукты. По судовым коридорам шныряли какие-то личности, с многозначительными физиономиями, и серыми – одинаково серыми глазами и костюмами. В мою каюту принесли в картонных ящиках невероятный, чуть ли не золотой, сервиз. Я потерял аппетит.

Масла в огонь подливало свое, владивостокское начальство. Полушепотом и с придыханием, словно цыганка Аза, они внушали мне, что «рейс на контроле у Москвы», что «Приморский крайком КПСС работает в чрезвычайном режиме», и что «следует ожидать провокаций со стороны определенных спецслужб»!

Вся эта круговерть тянулась неделю, я неделю не сходил на берег – а как же, в каюте у меня лежит сервиз, стоимостью в два «Тарханска, с экипажами вместе!

И как всегда и бывает, отход выпал на пятницу, ну это такая флотская заморочка – отход почему-то всегда приходится оформлять в пятницу вечером.

А когда хватились – на судне нет мяса, кормить экипаж в длительном рейсе нечем. Нет, конечно, мы это дело не «протабанили», нет, а просто весь экипаж был так занят и заморочен приемом батистовых наволочек и золоченых унитадов для высокого пассажира, что презренной жратвой для какого-то там экипажа заняться было недосуг.

И мои матросики смогли поехать за мясом на склад только после обеда, да еще и в пятницу. Пока туда-сюда – время пятнадцать часов. А пятница же – стало быть, укороченный рабочий день, и склад работает только до пятнадцати часов.

А заведующая складом – этакая былинная русская баба, условная «тетя Дуся», прошедшая трех мужей-алкоголиков и пару общежитий, чьи габариты напоминали бочку – баррель нефти, а голос – голос моего «Тарханска». По богатству и сочности ее лексикон превосходил лексикон трех боцманов и одного тралмастера вместе, а боевой дух позволил бы ей взять Бастилию в одиночку.

И мои морячки начали что-то там робко лепетать о том, что – рейс срочный и ответственный, что на борту – высокое лицо, что выход судна – на контроле у Москвы, а нам бы немножко мяса, а?

И «тетя Дуся», закатив душераздирающую паузу, очень подробно и душевно разъяснила морякам, кто они есть, до «скольких у нее рабочий день», где она видала московское начальство, с Москвой вместе – и сколько раз, а также – куда, следует пойти Приморскому крайкому КПСС, с подробным указанием адреса. И не забыть при этом призвать с собой «высокое лицо»!

Были прыжки и ужимки начальства, и моего, потом и крайкома, были звонки из Москвы – но это все было «сотрясение воздуха».

Срочность выхода в рейс моментально отменилась сама собой, и мы благополучно достояли у причала до понедельника, и получили мясо на складе, и вышли в рейс, правда, без «высокого лица», его, с полуинсультом, увезли с судна еще ночью.

А я еще раз порадовался за наших женщин, и тому, что золотой сервиз из моей каюты тоже забрали ребята с серыми глазами.

РУССКИЕ ИДУТ

Иокогама – красивейший японский город и порт. Токио, конечно, столица, и Кобе – «город-герой», любимец советских моряков, по причине феноменальной дешевизны «колониальных товаров» в его бесчисленных лавках.

Но вот как-то Иокогама больше всех похожа на Лисс или Зурбаган из книг Александра Грина, настоящий, можно сказать, образцовый порт.

А советскому моряку не до красот, у него деньги греют душу, и ту же самую душу у моряка вынимает список покупок, составленных женой, и попробуй этот список не исполни!

И выходят в увольнение советские моряки, в боевом строю, группами по три, и – держись, Япония! А огромный торговый центр – вот он, рядом с портом. Центр этот – бесконечные ряды лавок, под одной общей крышей, и ряды эти – бесконечны. Впечатление такое, что эти ряды тянутся через весь остров Хонсю.

Двери всех лавок гостеприимно раскрыты, хозяин, а чаще, хозяйка, поджидает покупателя внутри. Перед каждой дверью стоит пласмассовая корзина, а в ней – свернутые в трубочку различные красочные, и нами невиданные, рекламные плакаты, календари, фотографии музыкальных звезд, настоящая дребедень, но, повторяю, нами невиданная.

Тут задумка японских торговцев такова: вот идет себе потенциальный покупатель, взял из корзинки плакат, посмотрел его – да и зашел в лавочку чего-нибудь купить. Но наши моряки непредсказуемы для законопослушных японских торговцев, две группы моряков, одна по правому ряду лавок, другая по левому ряду, следуют по торговому центру и сгребают все плакаты и календари изо все корзинок подряд. В охапку – и в свою торбу! Позади нас – выжженная земля!

И на второй день – та же самая земля. А уже на третий день – ша! Заслышав великий и могучий русский язык на входе в торговый центр, японские торговки, словно ошпаренные, выскакивают из своих стеклянных лавок, и прямо-таки выхватывают календари из корзинок, почти что из загребушик рук советских моряков.

Квохтая что-то там по-своему, проклятые самурайки даже улыбаться забывают.

А советским морякам и сам черт не брат, и, весело мажтюгнувшись: «Мы вам еще Порт-Артур припомним!», герои моря следуют дальше.

ЯПОНСКАЯ БАНЯ

Кусиро – небольшой порт на самом северном острове Японского архипелага – Хоккайдо.

И в сорок пятом году только самурайская богиня Ама-терасу спасла этот самый Хоккайдо от советского десанта. Нет, конечно, никакая такая богиня не спасла бы своих косоглазых подданных, просто у Иосифа Виссарионовича, надо полагать, были свои соображения, нам неизвестные. И потому-то, и только потому, этот остров до сих пор японский, а жаль, он бы прекрасно смотрелся бы в паре с Сахалином.

Небольшой порт, он обслуживает, в основном, рыбаков, а большой, серьезный коммерческий порт на Хоккайдо – это Хакодате, но речь сейчас не о нем.

В Кусиро мою «Яну» занесло совсем случайно, просто небольшая партия мороженого китового мяса, что была на борту «Яны», была переадресована фирмой-получателем.

Городишко небольшой, советскими судами посещался нечасто, торговых рядов, базаров и развалов нет, и по большому счету делать в городе абсолютно нечего. И на прогулку по городу я и пошел-то только по одной причине – в мою каюту поутру прибыли судовые женщины, в полном составе, все восемь, и попросили, очень попросили вывести их в город, за покупками, конечно.

Я и тогда подозревал, и сейчас думаю так же – это была идеологическая диверсия кого-то из моих дорогих моряков – отправить женщин в пешую прогулку, по якобы баснословно дешевым местным магазинам. Какие дешевые магазины могут быть в маленьком городишке, почти деревне?

Но переубеждать судовых женщин – дело бесполезное, я даже и не пробовал, а просто пошел с ними в город. Иначе нельзя – я старший помощник капитана, и по всем Уставам на свете, я их начальник, и все равно ни с кем из командиров мои женщины бы не пошли.

Торговый центр (базар) – самый обыкновенный, полудеревенский, цены – самые обычные, и уже самые ярые из моих женщин (даже доктор!) запросились домой.

И мы всем табором легли на обратный курс, на судно.

И на выходе из базара, из последней лавки (конечно!), меня окликнули: «Эй, русска!».

Мне, тридцатилетнему, японец показался ну очень уж стареньким, хотя ему было лет шестьдесят пять. Сгорбленный и седой, он поманил меня поближе, и, когда я подошел, заговорил. Заговорил на русском. Возможно, его речь и не была похожа на речь блестящего адвоката Плевако, или на речь тети Песи с Привоза, которая торгует бычками, однако, его речь была гораздо приличнее, чем речь очень многих депутатов парламента, Думы, Рады, и других скопищ полуидиотов (спортсменов).

Для начала японец предложил хлопнуть по бутылочке «Сантори-виски», шкалик, конечно, двести пятьдесят грамм, а когда я отказался (ах, что вы, что вы, я советский гражданин, облико морале!), он объяснил суть.

В сорок пятом году, он, солдат Квантунской армии, попал в плен к советским солдатам, за что и благодарен им по сей день. Кто его знает, как могло повернуться, а в боях можно было и голову сложить.

И его, вместе с другими пленными, отправили в глубь страны, в город Рубцовск, Алтайского края. И там он, пленный солдат, построил баню.

А нашей семье, в составе очень беспокойных папы и мамы, а также двоих сыновей, довелось прожить в этом самом Рубцовске целый 1962 год, когда я еще учился во втором классе. И жили мы буквально в ста метрах от бани, которую все называли «японской» (баня эта благополучно стоит до сих пор). И по субботам, всей семьей, мы отправлялись на помывку в эту самую «японскую» баню!

Я растолковал все это старому солдату – и были слезы. А потом – и «Сантори-виски».

И про это братание с японцем никто на судне так и не узнал – мои дорогие женщины были за меня, потому что всегда я их жалел и берег, этих тружениц моря.

ОХОТА НА ПАРАМУШИРЕ

В 1974 году я был третьим помощником капитана на СРТ – среднем рыболовном траулере «Невельск», и порт приписки судна тоже был Невельск. Зима была в Охотском море суровой (а там она всегда суровая), и при работе во льдах погнули мы лопасть винта – бронза, что вы хотите. А посему поступила команда от руководства минтаевой экспедиции зайти в порт-пункт Северо-Курильск, для замены винта. Поселочек стоит себе на берегу Второго Курильского пролива, между островами Шумшу и Парамушир. Достопримечательность только одна – над поселком возвышается абсолютно круглая сопка, которая и носит романтическое наименование – Дунькин пуп.

Довольно серьезную известность (даже сняли художественный фильм), Северо-Курильску принес один, в общем-то, неприглядный случай. В начале шестидесятых годов от причала Северо-Курильска, во время тайфуна, оторвало и унесло в океан баржу. Самую обыкновенную малую десантную баржу, а на ней – четверо солдат, во главе с сержантом Зиганшиным (это важно). Почему оторвало, как оторвало, где была вахтенная служба, как это вообще могло произойти – это были очень интересные вопросы в тот момент, и следствие очень бы хотело получить ответы на эти немудрящие вопросы. И вот эту четверку носило по Тихому океану, словно дерьмо по Енисею, целых сорок девять дней (фильм так и называется «Сорок девять дней»).

Во время этого вояжа славные воины, из-за отсутствия продовольствия, вынуждены были сожрать и сапоги, и форменные ремни, и даже гармошку. В конце концов их выловили американцы, какой-то там авианосец, и это было для разгильдяев великим счастьем. Если бы только их спасли бы наши – однозначно трибунал, и какой-нибудь штрафбат. А американцы представили их всему свету, как героев, и нашим властям, для легализации легенды, приходилось изо всех сил эту героическую версию поддерживать, оказывать раздолблям всяческие почести, и даже дать им звания Героев Советского Союза, хотя по ним плакал, прямо-таки рыдал, трибунал.

После этого случая МДБ – малая десантная баржа, по всему Советскому Союзу стала неофициально именоваться «зиганшин».

Винта в наличии не оказалось, приходилось какое-то время подождать, пока слесари местной портовой мастерской перестанут разглядывать доньшки стаканов, и найдут-таки время для ремонта нашего, родного винта.

А я перед выходом в рейс исполнил свою давнишнюю мечту, и на свой двадцать первый день рождения сделал себе царский подарок – охотничье ружье, ИЖ-27, с вертикальным расположением стволов (оно и сейчас у меня, замечательная вещь).

И пока весь экипаж моего «Невельска» стремился не отстать от слесарей в погоне за «белочкой», я решил ходить на охоту. Остров Парамушир – огромный, всяческих птиц – полно, и я надеялся быть с добычей.

Рядом с портом располагалась пограничная застава, где в промежутках между распитием «Спирта питьевого» старательно изображали службу совсем уж забудыжные и полуодичавшие представители славных пограничников. Что вы хотите, Северо-Курильск – страшная дыра, и чтобы не сойти здесь с ума, каждому мужчине требовалось от трех до двадцати стаканов в день.

Порядок был таков – при намерении выйти за границы поселка требовалось отметить на заставе, потому как – погранзона. И я отметился у начальника, капитана с доброжелательным взором и с пустой кобурой на ремне.

Береговая линия острова изрыта линиями траншей, много прекрасно сохранившихся блиндажей. ДОТы – долговременные огневые точки – никак не повреждены. Только вымести мусор, надутый ветрами за много лет – и уже можно устанавливать орудия и пулеметы. Располагаясь на сопочках вдоль берега, эти ДОТы прекрасно могут простреливать любую бухточку, пригодную для высадки десанта. Времени у японцев для подготовки к обороне было навалом, и пока советские воины драли, как сидоровых коз, фрицев и гансов, сначала под Москвой, а потом – и на крылечке рейхстага, японцы отливали себе бетонные блиндажи, со стенами в метр толщиной.

Здесь, за пулеметами и орудиями, самураи, с высоким самурайским духом, и готовились устроить харакири нашим воинам, успешно отучившим немцев дразнить русского ведмедя. Если самурайский дух был у кого-то недостаточно высок, то того недостойного сына богини Аматерасу попро-

сту приковывали к пулемету, чуть ли не якорной цепочкой. А для ума! И жирную точку в карьере этого самурая ставил советский трехгранный штык!

Примерно на уровне двести метров над морем, располагается огромное поле, ровное от природы, да еще и отутюженное бульдозерами. Военный японский аэродром, в целостности и сохранности. Ангары и капониры – хоть сейчас закатывай сюда боевые самолеты, и держи в страхе судорожные Курильские проливы, и оба побережья Камчатки, западное – вплоть до Магадана, и восточное – вместе с Петропавловском-Камчатским, Вилючинском, Анадырем, и другими интересными и нужными местами.

Аэродром окружен цепью траншей, и опять-таки, ДОТа-ми и ДЗОТа-ми, полностью исправными и готовыми к приему вооружения и личного состава. Нынешнему руководству России на заметку – на Парамушире не надо «изобретать велосипед», и строить какие-то там базы – все уже построено, дай только ума. Единственное неудобство – амбразуры во всех укрепленных точках расположены низковато – подданные микадо низкорослы. Но вонючи.

Охота была забыта – я бродил и бродил вокруг аэродрома, все представлял, как шли на штурм этих устрашающих укреплений наши рядовые пехотные «вани», и как ложились они здесь, на краю географии, в курильскую землю.

Начало темнеть, и я вынужден был скорым аллюром двинуть на заставу, чтобы отметить у начальника свое возвращение.

Когда я начал ему рассказывать про аэродром и блиндажи, он вдруг чего-то обеспокоился, и потребовал показать на карте мой маршрут.

После чего «обрадовал» меня – я весь день бродил по минным полям.

МИНТРАНС

Будучи еще третьеклассником, довелось мне лететь в Москву вместе с папой, и он сказал мне: «Я всегда думал, что на самолетах летают такие люди! Очень непростые люди! А тут полюбуйся!» Я полюбовался – в наш самолет грузился цыганский табор.

Когда-то, уже очень давно, капитан теплохода «Яна» Юрий Арсеньевич Тюрнев говорил мне, своему старшему помощнику: «Чиф, ты что думаешь, в Управлении нашей конторы «Востоккрыбхолодфлот» сидят суперспециалисты – гениальные финансисты, умнейшие механики и экономисты, и совсем уж запредельные судоводители? Наоборот, в высоких кабинетах сидят лентяи и неудачники – те, у которых карьера на флоте не пошла. На судне надо шевелить и мозгами и бедрами, а эти, сидящие здесь – трутни. Так и смотри на них».

И в 1992 году взяли меня на службу в Министерство транспорта аж целой Республики Казахстан. Суверенной и независимой, разумеется. Тогда здесь по полной программе осуществлялась та русская хохма: «Куда люди добрые, туда и Марья крива».

У всех стран (суверенных и независимых) есть Министерство транспорта – и у нас оно будет! Министерство-то уже было, но это было такое плохонькое министерство, всего-то Казахской Советской Социалистической республики, в составе великого и могучего Советского Союза, во главе с городом-героем Москвой. И вся работа этого смешного «министерства» сводилась к выполнению (плохому выполнению!), указаний из Москвы.

Но мы сами с усами!

И было организовано свое министерство, родное, очень суверенное министерство. Личный состав министерства, наверное специально, собирали из прихлебателей, неудачников, откровенных неучей, племянников, ленивцев, скрытых подхалимов и открытых лизоблюдов. И главной задачей личного состава этого «ведомства» была не работа, а дотянуть ежедневно до 18.00, и бегом покинуть здание, пока еще звенит звонок, возвещающий конец рабочего дня. И во время звучания этого звонка лучше было на лестнице не стоять – катящаяся вниз отара министерских служащих запросто могла втоптать вас в мрамор ступеней.

А во время рабочего дня, входя в любой кабинет, вы прямо-таки физически ощущали необходимость воткнуть спички-распорки между веками глаз. Полная иллюзия лондонской опиекурильни, мастерски описанной Артуром Конан-Дойлем. Тягучая и сонная атмосфера наркопритона, расслабляющие и умиротворенные разговоры, всё очень неспешно, всё как под водой – замедленно. Здесь не говорят – а вещают и изрекают, здесь не ходят, а шествуют и ступают, как по облакам, и я, быстро шагающий между кабинетами, вызываю у коллег аллергию, нервную сыпь и отторжение, словно неудачно пришитая рука.

Я воспринимаюсь окружающими как соринка в глазу, как чирей на заднице, как третий в постели, как звонок среди ночи, как молоко с огурцом.

Здесь слышится в пространстве коридора аромат маковой соломки, или запах ядреной конопли-марихуаны, или уж усыпляющий аромат эфира, которым «отключают» больного перед ампутацией конечности.

Здесь все действительно были больны «офисной болезнью»: «До обеда хочется есть, после обеда хочется спать. И все время кажется, что мало платят».

Даже мухи, легкие и злобные у меня дома, здесь похожи не на мух, а на членов парламента – такие же неторопливые и с надутыми щеками.

Сидящие по кабинетам дубликаты статуи Будды медитируют и переносятся в иное измерение двадцать девять дней в месяц. Однако в день подучки – это уже не статуи Будды, а сперматозоиды, юркие, шустрые и проворные. Мангуст Рикки-Тики-Тавви – просто черепаха, рядом с клерком Минтранса, несущимся в кассу. Галстук и тазобедренный сустав – набок, глаза навылупку, ноги отбивают бодрый галоп, и в этот момент его можно прострелить навывлет – он не сойдет с дистанции.

И как генералиссимус Суворов создал свою «Науку побеждать», так и в помещениях Минтранса была создана своя «Наука засыпать». И я, пришедший в эти коридоры и кабинеты абсолютно со стороны, «с улицы», от живого дела, должен был эту «сонную» науку освоить. Я не хотел.

Приходит какое-то письмо, неважно какое именно, но оно требует ответа. Через полчаса ответ у меня готов, и я несу его на подпись своему начальству. Оторвавшись от

воспоминаний о лете, начальство, это округлое вместилище плова и бешбармака, напоминающее дирижабль, страшно удивляется, пытается прочесть мое письмо (а оно на морскую тему, и потому непонятно для начальства, словно послание марсиан), и в конце концов, оставив попытки, очень дружески советует зайти с этим письмом через недельку. И объясняет, что письмо, словно крошка, должно «настояться». А там, глядишь, и надобность в нем отпадет.

Как-то раз пришлось намекнуть, очень откровенно, одному из заместителей министра, что он, по своим знаниям, словно затычка от бутылки – пробка. Как тут заблеяли и закружились вокруг меня коллеги – министерские работники со стажем работы от двадцати до ста лет: «Ах, ах, Николай Васильевич, да это же целый заместитель министра!». А когда я задал вопрос: «А что, этого заместителя зовут Зевс, Юпитер или Иегова?» – легко и изящно, в пируэте, скользнули в сторону, в полной уверенности, что к концу дня меня непременно отправят на гильотину. И были весьма удивлены, увидев меня на следующее утро живым и здоровым.

Много, много раз я вспоминал слова Юрия Арсеньевича о том, что в кабинетах сидят отнюдь не самые лучшие спецы и профессионалы. И у меня сложилось стойкое впечатление, что для работы в министерствах и ведомствах проводят некий кастинг, отбор, селекцию, для выявления особо некомпетентных, особо нерасторопных, особо ленивых особей, и заполняют ими кабинеты, многочисленные и бессмысленные, словно шаманские заклинания. И сидят по этим кабинетам умельцы – вы не поверите – умеющие спать с открытыми глазами!

А также умеющие вовремя, и на нужный угол, наклонить туловище, пожать протянутые два пальца начальства, изящным движением открыть ему дверь, и заорать его лично водителю: «Да подавай же ж уже машину!»

В разговоре с сослуживцем громко сказать, твердо зная, что начальство тебя слышит: «А так приказал Кельдым Пельдыевич!»

Ненавязчиво донести до кабинета портфель, якобы забытый Кельдым Пельдыевичем в зале заседаний.

Передать привет супруге Кельдым Пельдыевичем, вместе с которой он провел свой выходной на базаре, подтаскивая мешки с продуктами к служебной машине начальства.

Громко сказать, зайдя в кабинет к коллегам: «А у внука Кельдым Пельдыевича сегодня юбилей – годик. И я прошу всех пойти в кабинет к начальству, и поздравить его! А вы, Николай Васильевич, разве не пойдете?» – и страшно удивиться, услышав мое «нет».

Я понял – здесь не нужны мои знания, мой опыт, здесь нужно наклонять туловище, а я его наклоняю только в церкви.

Я выдержал в этом могильнике одиннадцать месяцев, и быстренько уволился, когда почувствовал, что сонная болезнь Минтранса переходчива, она может проникнуть и в мое тело, и я тоже могу превратиться в такой же мешок с отходами, из которых и состоит Минтранс.

ЗАСТЕНЧИВОСТЬ ЛЕЧИТСЯ

Добираться на Сахалин, где я провел после мореходки пять прекрасных молодых лет, приходится через Хабаровск. Эта такая клоака, такой сливной бачок для всего Дальнего Востока. Куда бы вы не летели, от Приморья до Камчатки, все равно лететь непременно через Хабаровск. И мы, с моим другом, Серегой Косуновым, вывели такую формулу: даже если вам лететь к такой-то матери – все-равно через Хабаровск.

Я летел на Сахалин, и конечно, при пересадке в Хабаровске, пришлось ждать своего рейса. Вместе со мной ожидали этот же рейс трое командированных из Москвы. Мне они казались очень уж в возрасте (им было лет по сорок, а мне-то всего двадцать). Москвичи трудились в какой-то, наверное, серьезной организации, подозреваю, что они на работе пересчитывали ножки у сороканожки. Или измеряли диаметр ануса у комара. Или изучали проблемы импотенции у аргентинских кроликов, или проблемы двух петухов в одном курятнике. Рядом с этими высокоучеными столичными деятелями я смотрелся довольно скромно – третий помощник капитана. И чтобы скрасить ожидание, уже в вечерних сумерках, мы все вместе пошли в скверик напротив аэропорта.

Выпивка у нас была, один из командированных сбегал, и мы на скамеечке стали раскладывать закуску. О, это было нечто! Из своих изящных кожаных портфелей москвичи стали доставать, внимание – бутерброды! Это были тонкие и звонкие, словно талия балерины, бутерброды. Тоненький ломтик хлеба, прогибающийся от собственного веса, покрывал кусочек колбаски, сквозь который очень хорошо было бы наблюдать солнечное затмение, другой такой же невесомый ломтик хлеба увенчивала почтовая марка – нет, это был все-таки кусочек сыра, по размерам и толщине неотличимый от марки.

Очень изящные салфетки.

А мой чемодан при отъезде из отпуска собирала мама. О, эта святая мамина забота! Она конечно, положила любимому сыну, герою моря, и жареную курочку, и кусочек сала, величиной с болонку, и пару килограммов чеснока. Но все это великолепие она уложила на самое дно неподъемно-

го чемодана. А вот сверху она положила очень увесистый сверток, со складнями. Складень – старинная еда, очень простая, и, как все простое, беспроегрышная. На круглую тонкую лепешку выкладывается слой мелко порезанного лука, и лепешка складывается вдвое – отсюда и складень. Потом вся эта благодать запекается в духовке, и на выходе мы имеем великолепный пирог с луком, румяный, истекающий маслом, и с ароматом убойной силы.

Вот так и приобретается столь нужный и ценный жизненный опыт. И на фоне московских бутербродов-невидимок, мои добытые из бездн чемодана складни смотрелись как десантник среди бледненьких и тщедушненьких студентов-ботаников.

Стеснялся я, конечно стеснялся, теперь уже, по прошествии десятилетий, можно об этом говорить. Очень уж не московская, не столичная была моя еда. Но она была от мамы!

И когда мои попутчики, эти рафинированные москвичи-эстеты, эти знатоки пестиков и тычинок, эти ботаники в квадрате, увидели мамины складни, и вдохнули их аромат, столичные бутерброды сразу же были забыты, засохли и имели бледный вид. Пошел процесс большой жратвы. В этот момент очень опасно было протянуть руку над столом – она, эта рука, могла быть втянута в мощные молотилки москвичей, расположенные между носом и подбородком. Слов не было – было мычание, но и то довольно редкое. Даже стопочки наполнить было некогда. Некогда было москвичам отвлекаться от процесса уничтожения маминых складней, и процесс этот был очень коротким.

Мне не досталось ни одного пирога.

Правда, москвичи поинтересовались, а нет ли, случайно, таких пирогов еще?

Нет, пирогов не осталось.

Не осталось и у меня ненужной и излишней стеснительности.

МОРСКОЙ ПРОТЕСТ

Море, к счастью, не подвластно человеку. Человек, если уж верить различным «ученым», имеющим диплом ПТУ города Задова, и даже красный, уже покорила космос, и продолжает покорять его все ширше и шибче. А море не по зубам, и слава Богу.

И моряки признают этот факт – что мы еще не властны над океаном, и от осознания этого факта и возник такой уникальный документ, как морской протест.

Морской протест, если упрощенно, и учитывая, что большинство читателей все-же сухопутны – это жалоба капитана судна на океан.

Судно с грузом прибывает в порт назначения. На переходе судно испытывало всяко-разные неблагоприятные условия, а потому всегда имеется подозрение, что грузу в трюмах мог быть причинен какой-либо ущерб – повреждение, подмочка, порча, и тому подобное.

И чтобы защитить интересы судна и судовладельца, капитан и подает Заявление о морском протесте.

По приходу в порт капитан, второй помощник капитана (грузовой), и пятеро свидетелей из числа экипажа следуют к местному нотариусу. Если нет нотариуса, то в местную администрацию, хотя довольно сложно представить себе портовый город – и без нотариуса.

Ему и подается Заявление о морском протесте, такого примерно содержания:

«Я, имярек, капитан теплохода «Тарханск», прибыл в порт такого числа, из порта погрузки такого-то, имея на борту 12000 тонн такого-то груза. Во время перехода судно попало в неблагоприятные погодные условия, а именно – ветер от норд-веста достигал 10 баллов, высота волны 6-8 метров. Волны заливали верхнюю палубу и крышки грузовых люков. Судно испытывало бортовую, килевую и вертикальную качку, и явление слеминга – удары корпуса о встречную волну.

Мною, капитаном, были приняты соответствующие меры для избежания возможного повреждения судна и груза: ход сбавлен до среднего, судно следовало курсом вразрез волны, удары волн принимались скуловой частью корпуса судна. Проводились ежечасные осмотры крышек грузовых трюмов, и замеры льяльных вод. Периодически проводились контрольные откачки.

Однако, опасаясь возможного повреждения судна и ущерба грузу, я, капитан, заявляю протест против возможных претензий кого-либо к судну и судовладельцу.

Заявление сделано до открытия трюмов и начала грузовых работ».

Нотариус принимает данное заявление, опрашивает свидетелей – членов экипажа, которые полностью подтверждают слова капитана, и оформляет Морской протест, оригинал которого выдается капитану, а копия остается в конторе нотариуса.

Самой главной сутью Морского протеста является подчеркнутая позиция капитана, что капитан во время шторма не являлся «американским наблюдателем», не глядел безучастно, как волны разрушают его судно, с грузом вместе, а принимал меры – курс, скорость, и так далее.

Капитан – действовал. А вот теперь, если уж груз и имеет какие-то повреждения, то капитан не виноват, виноват океан, и все претензии к нему, то есть, к страховой компании, где и был застрахован груз.

Значит, Морской протест – это наше признание, что мы еще находимся во власти моря, что человек еще не всемогущ, и Морской протест хоть и защищает капитана и судовладельца от всевозможных претензий, но все-таки – относиться к морю с почтением.

МОРСКИЕ ДЕЛИКАТЕСЫ

Молодая жена приехала ко мне во Владивосток через пару месяцев после свадьбы – нужно было время, чтобы оформить ей вызов в закрытый тогда город-крепость Владивосток. Какие такие секреты хранила тогдашняя советская власть от вероятного противника – Бог весть. Какие секреты возможно было утаить от спутника, если он, спутник, с орбиты читает газету – непонятно, но оно, это непонятное, было. И жена смогла приехать ко мне уже перед самой зимой, и буквально на следующий день мы вышли с ней в город на прогулку. На улице холодно, вот-вот пойдет снег, и вдруг – нас опажнуло ароматом свежих огурцов, тех самых, зелененьких и в пупырышках. Зимой!

Мы поглядели друг на друга, и я быстренько догнал прошедшего мимо нас чудака, в полушубке, и с ящиком на спине. Двух слов хватило для объяснения ситуации, чудака разувьбался, и достал из ящика пару корюшек, небольшой, но очень вкусной рыбки, которую и ловят как раз зимой, и пахнет она действительно свежим огурцом. Моя молодая жена познакомилась с морским деликатесом. Потом были и крабы, и креветки, и трепанги, и кальмары, и надо отдать должное, жена моя все это приняла, ей понравилось (и нравится по сей день). Если кто-то подумает, что это естественно, что так и должно быть – тот таки ошибается, и далеко не всякий решится поесть вареные ножки чудовища с десятью лапами и устрашающими клешнями. К примеру, папа жены, мой тесть, категорически отказался отведать «этих тараканов» – креветок, не говоря уж об осьминоге!

Судно работает на Большой Ньюфаундендской банке, Северная Атлантика. Здесь добывают хека, двоюродного брата минтая и внучатого племянника трески. Чистое песчаное дно – здесь вотчина хека, и одновременно – место обитания и кормления омара – морского рака. Размеры разные – от размера обычного речного рака, до роста автора этих строк – почти шесть футов. Как только трал подцепил косяк хека – значит здесь же, в трале, обязательно будут и омары. Они всегда попадают парами – два, четыре, шесть, и так далее. Такая уж у них супружеская верность – обязательно будет омар-мужчина, и омар-женщина. Первых отличает от вторых более солидный размер, отсутствие

икры в подбрюшье, и обязательно – правая боевая клешня, очень серьезного размера, и не менее серьезного вида.

У омара, как и у речного рака, едят шейку (туловище), и лапки с клешнями. Только «лапки» – толщиной в большой палец и длиной в полметра, а клешни и шейка – это три солидных куска очень нежного мяса, цвета бедра испуганной нимфы. Все эти ножки и клешни кидают в бочку-стодвадцатку, в забортную воду, и туда же подведен шланг с острым паром. Несколько минут, клешни «застыдились» (покраснели), и пожалуйста к столу. Каждый своим ножом вскрывает панцирь клешней, в нос ударяет пахучий пар – и наступает «праздник живота».

Точно таким же образом поступают и с крабом дальневосточным, чей вкус ничуть не уступает вкусу атлантического омара. Различают три вида дальневосточного краба – камчатский краб, самый рослый и здоровенный, краб-стригун, поджарый, словно бегун на длинные дистанции, и королевский, который живо напоминает физиономию бича – такая же небритость по всему телу.

Обращение с крабом без излишнего пиетета – краба переворачивают на спину, сапогом прижимают к палубе, пять его лап – в одной руке, другие пять лап – в другой руке, резкий рывок, и лапки летят в бочку с кипящей водой – а панцирь – назад, в родную стихию, за борт.

А нож у героев-рыбаков всегда за поясом, и мои морячки славно «заморят червячка» перед обедом! Нет, обед, конечно, само собой, а крабы – это просто пустяк и «не считова»!

Приехали как-то ко мне в гости папа с мамой, и в магазине «Океан» на Светланской улице Владивостока, я у своей подружки-продавщицы купил потихоньку, из-под прилавка, целую авоську уже сваренных лап камчатского краба. И мы идем по Светланской, и встречные спрашивают меня, где я купил краба. И я всем отвечаю: «В «Океане! В «Океане!». А потом авоську с крабом взялся нести папа, и когда его спросили, где он купил краба, он забылся, и гордо ответил: «В море!»

Очень достойным деликатесом является кальмар, тот самый легендарный спрут, ужасный кракен, который утаскивает в бездну целые теплоходы, запросто рвет якорь-цепи и отламывает гребные винты. Правда, все эти штуки кальмар проделывает непременно в романах «писателей-марини-

стов» из Крыжополя, Бердичева, Кзыл-Орды и поселка Кривая Траншея, Старомордовской области.

А обычный, ходовой размер кальмара – в пределах человеческого роста, и поменьше. И вот этих особей еще можно есть. А когда они становятся совсем уж маленькими, то в пищу уже не пригодны – кому охота жевать камазовскую шину!

Кальмара варят – и уже можно подавать на стол, поставив рядом посудину с разведенным уксусом. А можно и продолжить приготовление – нарезать сваренного кальмара в виде лапши, и поджарить на сковородке, на сливочном масле. Слюни до колен у вас, и обмороки от аромата у соседей – гарантированы.

Весьма и весьма приветствуется на столе и осьминог. Много их попадалось (в прошедшем времени), при работе на Северных Курилах, остров Онекотан, остров Атласова (вулкан Алаид), и остров Парамушир. Здесь когда-то много было морского окуня (красного и пучеглазого), и окуня-терпуга, полосатого, словно тигр. Эти окуни ютились в камнях и расщелинах, и здесь же промышляли разбоем восьминогие головорукое – именно так классифицируются осьминоги. Очень уж удобно их есть – сваренное щупальце со свистом протягиваешь через пальцы, снимая шкурку – и готово. В руках у вас кусок мяса, живо напоминающий отрезок садового шланга, но мягкий и вкусный. И опять-таки нужен разведенный уксус.

А гребешку даже и уксус не нужен. Прямо с палубы поднимаешь свежепопавшегося гребешка, а створки раковины у него чуть приоткрыты. И вот в эту щель между створками нужно быстренько вставить лезвие ножа. Створки, конечно, тут же захлопываются, но уже поздно. Движением ножа перерезаешь мускул гребешка, и вот уже перед тобой сырой, еще подрагивающий, кусочек мяса, та самая легендарная «вустрица». На кончике ножа промоешь забортной водой из шланга – и в рот. Иногда они плачут.

Морские деликатесы – они, конечно, прекрасны. Но и у них есть-таки минус, и весьма серьезный. Очень уж эти деликатесы укрепляюще действуют на мужскую сущность героев-рыбаков, на самую суть мужчины, а женщин на добывающем флоте не полагается.

ХИТРОУМНЫЙ ОДИССЕЙ

Долгих десять лет осаждало объединенное войско греков крепость Трои, или Илион, как ее именуют иногда. И много лет спустя, ученые всего просвещенного мира спорили, а был ли мальчик? То есть, все описанное в «Илиаде» и «Одиссее» – это-таки хроника давно ушедших времен, или выдумка поэта, пусть даже Гомера?

И нашелся один решительный малый, по имени Генрих Шлиман, который взял, да и раскопал этот древний город, и как-раз таки именно там, где и указывал поэт. Все сошлось – Троя существовала, и город был уничтожен штурмом войск и большим пожаром. И приходится в очередной раз констатировать, что людям, жившим в древности, не было нужды что-там выдумывать – они, не мудрствуя лукаво, просто фиксировали письменно то, что наблюдали, а посему – все разговоры о том, являются ли герои Троянской войны реальными лицами, или это досужие вымыслы – отпали сами собой. Эти люди – жили.

Десять лет греческое войско не могло взять Трои. В составе войска был и самый могущественный греческий царь – Агамемнон, и храбрый воин – Ахиллес, и самый сильный среди греков – Аякс. Но Троию взял Одиссей, царь небольшого острова – Итаки, который носил титул – хитроумный. Не могущество, не храбрость, не сила – ум одолел царство Приама, царя Трои.

В голливудском фильме «Троя», в финале фильма, закадровый голос говорит о героях троянской войны: «Да, эти люди жили во времена Гектора, они жили во времена Ахиллеса». И невдомек этому голливудскому режиссеру, что все эти цари и герои, все эти агамемноны, менелаи, гекторы и ахиллесы, так и не смогли взять Троию в течение десяти лет. Троию взял хитроумный Одиссей, и все эти персонажи той войны и прославились-то только благодаря Одиссею. Так что можно смело говорить, что все вышеупомянутые герои «жили во времена Одиссея»!

Произошло это событие 24 апреля 1184 года до н.э., и сейчас, проходя проливом Дарданеллы, на траверзе турецкого города Чанаккале, можно видеть древнюю Троию, на холме, который называется Гиссарлык.

А потом для Одиссея были долгие десять лет скитаний при возвращении на Родину, и во время этих скитаний Одиссей

и совершил первое в мире кругосветное путешествие. Да, именно так и описывает его путешествие Гомер – и незаходящее Солнце среди белых гор (Арктика), и страшную жару (тропики), и бесконечный океан (Атлантика и Тихий), и много чего еще.

Так что Одиссея можно смело отнести к числу родоначальников племени моряков – таких же смелых и хитроумных. А потом его именем назвали прекрасный южный город, родину автора, но это уже будет другая история.

МАТРОС-АРТЕЛЬЩИК

На судах флота, и торгового, и рыболовецкого, существует так называемый колпит – коллективное питание. Это значит, что второй или старший помощник капитана, получают на судно все необходимые продукты питания. Потом судовые коки, на камбузе, в одном котле, готовят еду для всего экипажа, абсолютно одинаковую. Только прием пищи происходит в разных помещениях, комсостав обедает в кают-компании, а рядовые члены экипажа – в столовой команды.

Когда автор употребляет слова – судно, экипаж, команда, и, уж тем более – моряки – это-таки относится к морякам, а вовсе не к кавказским туркам, которые по какому-то недоразумению, по какому-то сбюю в природе, называются азербайджанцы. Нет такой национальности на свете, нет и не было никогда такой страны – Азербайджан. Какая-то часть – от Ирана, какая-то часть – от Кавказа. Вот это лохотное одеяло и назвали Азербайджаном, а его обитателей, соответственно, азербайджанцами. Почему именно так – да потому, что слово «турок» у русских людей вызывает аллергию и тошноту на генном уровне, помнит русский человек и турецкие набеги, и турецкую жестокость, и их звериную тупость.

Есть такая притча: спрашивает турок у русского Ивана – а вот есть ли в России то-то и то-то? Иван отвечает – да, есть. Турок опять спрашивает – а есть ли в России то-то и то-то? – Да, есть, – отвечает Иван. Тогда турок спрашивает – А вот есть ли в России турки? Иван отвечает: – Да, есть. Мы дураков турками называем!

А потому и словосочетание «азербайджанские моряки» вызывает сначала улыбку, потом смех, а потом – глубокое недоумение. Ну как же так – окучивать помидоры и продавать их на базарах – да, топтать виноград пятками – да, лепить лепешки на коленке – да, самозабвенно накручивать хвосты ишакам, и иногда баловаться с козочкой за сараем – да. Да!

Но управлять судном, но познать высокое искусство судовождения – пардон, вас тут не стояло! Азербайджанский моряк – это такой же нонсенс, как белый негр, как горячий лед, как красивая голландская женщина!

Потому и экипаж азербайджанского судна – сельско-крестьянский, аульный сброд, а какова квалификация – такова и оплата – мизерная. А потому и нет на азербайджанских (прости, Господи!) судах никакого колпита. А те скудные грошки на пропитание, которые полагаются, и выдают азербайджанским морякам (еще раз прости, Господи!) на руки. И каждый член (экипажа, экипажа!), готовит себе еду на электроплитке, в каюте. На нефтяном танкере.!

Давно, давно уже доктор Геббельс вывел эту универсальную формулу на все времена: «Каждому – свое»

А потому и нет на этих плавучих персидских сельскохозяйственных общинах такой должности – матрос-артельщик.

Считается, что должность эта – артельщик – общественная и выборная. На самом-то деле, в отделе кадров любой судоходной компании давным-давно уже определена особая кучка моряков, которых и «выбирают» потом на судовом собрании, по выходу в рейс.

Матрос-артельщик – это посредник между командиром (старшим помощником), и экипажем. Именно артельщик и выдает продукты на камбуз, для приготовления колпита. Считается, что так осуществляется контроль экипажа за расходом продуктов, за их ассортиментом и вообще за наличием оных на борту.

Продуктами артельщик занимается в дополнение к своим матросским обязанностям. Но это в море. А на берегу некогда артельщику таскать швартовые концы и красить судно. Его обязанность – продукты, и вот здесь-то от артельщика требуются прямо-таки хитрость брата Лиса, изворотливость кобры Нага, пронырливость мангуста Рикки-Тики-Тавви и устойчивость к спиртному водолаза Запрягайло, из Северо-Курильска. Того свалить с ног можно было только хорошей кувалдой, а вовсе не спиртом, и подходить к нему с кувалдой нужно было только сзади.

При стоянке судна в порту старшему помощнику некогда заниматься еще и презренной едой, других дел полным полно, и вот здесь-то очень важен на судне хороший матрос-артельщик. Он и на складах имеет своих подружек, и с машиной для доставки продуктов сговорится, и крановщик в порту бросит всё, и перекинет наши продукты на палубу. Конечно, все указанные категории трудяг и работаг тоже

поймеют от моего артельщика свой кусочек колбаски, или пару банок тушенки, или уж – из капитанских, представительских продуктов – немыслимый дефицит, знак престижа и предмет лютой зависти окружающих – аж целую баночку, аж целого растворимого кофе!

Мелко измельченный и поджаренный носок – именно этот аромат и был присущ растворимому кофе тех времен. Сейчас – тот же носок, но измельченный крупно, и с добавлением солдатской портянки.

Растворимым кофе советских времен вполне можно было проводить химическую кастрацию педофилов, или ликвидацию нежелательной беременности, но! Весь мир пьет и хвалит – и мы тоже будем пить и хвалить! Морщиться, плевать – но пить и хвалить!

Эта ситуация живо напоминает ситуацию с классической музыкой, или с фильмами Тарковского, или уж Сокурова! Все вокруг видят – вот эта вот симфония, опус номер 1001 – дрянь, какофония, набор бессмысленных звуков, или уж набор бессмысленных кадров, мухи мрут.

И если уж указанные личности – режиссеры, и даже – таланты, то я – румын. Но нет – хвалят. Через силу, сквозь зубы – но хвалят. Спят в консерваториях на концертах – но хвалят. И хвалятся – так, как бы между прочим: «Да вот, были вчера на концерте Васисуалия Пупкина (Эммануила Рашкина, или Семы Пушкинзона), симфония ре-минор, в скрипичном до-мажор ключе. Это колоссально, столько удовольствия!» Конечно, удовольствия – он весь долгий концерт прохрапел на плече собственной жены, и его храпа опасались даже мухи. Но никак нельзя показаться некультурным, надо посещать эти консерватории и храпеть на исполнении опусов. И никак не найдется того самого маленького мальчика, который бы сказал: «А король-то – голый!»

И как тут не вспомнить «художника» Малевича, с его «Черным квадратом»! Обратите внимание – не Иванова, Петрова или Сидорова, а – Малевича! И ведь уже много лет весь цвет нашего искусства, вся «элита», все эти «искусствоведы» и «эксперты», все никак не признаются, что их «кинул» ловкий мошенник, достойный пера О'Тенри. А они все разглядывают испачканный черной краской кусок тряпки, а они все выискивают и выискивают в этой тряпке какой-то «высокий смысл»!

И вполне понятно, что никто из так называемой «элиты» ни за что не признается, что стали объектом насмешки, ведь насмешки боится любой, даже тот, кто уже ничего не боится.

Нравы всех служивых людей в те времена всеобщего дефицита были достаточно патриархальны, без особых запросов и выкрутасов. Нужна подпись пожарного инспектора, или докторши из санэпидстанции, в белом халате и боевой индейской раскраске, или уж представителя портнадзора – таки нет проблем. Немножко мяса, кусочек колбаски, пачка чая «со слоном» – и судно благополучно выходит в рейс.

Один звонок артельщику – и тот, если он соответствует этому высокому званию, тут же организует, упакует и доставит в каюту сумочку, нужного объема и веса.

Конечно, всегда и непременно, и к ловким рукам артельщика кое-что «прилипало», но кто будет к этому присматриваться, если продуктов на рейс полно, и они хорошего качества.

Если мои моряки будут сыты – это самое главное, ведь нету в долгих рейсах никакого разнообразия, и еда становится залогом благополучия на борту.

Не зря, ох, не зря говорил великий Суворов: «Воюй не пушками, а кашей».

УПРАВЛЕНИЕ ТЕПЛОВОЗОМ

Любят, любят всякоразные шелкоперы из пишущей братии сравнивать с моряками всех, кто только на ум взбредет. То это «кубанские хлеборобы, как моряки, по целой неделе дома не бывают», то это «романтики дальних дорог и открыватели новых земель – машинисты», то все прочие, включая и тех, кто два раза в год ездит на дачу.

Шелкоперы пытаются сравнивать несравнимое.

По молодости лет и я ведь представлял – вот из Москвы, с Ярославского вокзала, вылетает экспресс «Москва – Владивосток», и все семь суток пути его ведут и ведут, сменяя друг друга, машинист и его помощник. Они делают зверское лицо, они героически смотрят вдаль, прикладывая ладонь «козырьком» к глазам. Они решают сложнейшие задачи по выбору оптимального пути, сквозь туманы, поддерживая связь с собственным диспетчером, с Международной Космической Станцией, и уж для комплекта, со штаб-квартирой Всемирной лиги сексуальных реформ.

Ну, в общем, почти что моряки.

Писаки-шелкоперы действительно позволяют себе сравнивать моряков с машинистами – этакий журналистский штамп: машинист – капитан поезда, и если этот машинист провел состав весом три тысячи тонн, то его немедленно зачисляют в герои, с установкой бюста на родине героя. Но не зная при этом (да и не желая знать!), что судно грузоподъемностью три тысячи тонн и судном-то даже не считается – так, баржа.

Но как-то раз, довелось мне проехать один перегон на Транссибирской магистрали, между Сковородино и станцией Могочи. Три часа в кабине тепловоза, и глаза мои открылись...

Никаких таких семи суток пути – каждая бригада, машинист и помощник, имеют свой строго отмеренный участок пути – двести-триста верст рельсов, и вот этот крохотный отрезок, этот смешной перегон, они и мусолят всю свою жизнь, словно законную жену.

В кабине перед машинистом всего одна ручка – вперед и стоп. Более того, на постоянной связи с ним диспетчер, который и командует машинисту: «Вася, вперед! Вася, стоп!» Машинист послушно исполняет эти команды, и что? И все!

Из дорожных знаков машинисту полагается знать всего три – правый поворот, левый поворот, и самый умильный знак – буква «С» на круглом поле – «Свисток», здесь нужно гуднуть, подать свисток. Все!

Не надо рулить, рельсы сами ведут туда, куда надо. Нет никаких встречных, нет никаких перекрестков, регулируемых и нерегулируемых. Нет пересечения с главными и второстепенными дорогами, нет пешеходных переходов и тротуаров, нет обгонов, объездов и выездов на встречную полосу движения.

Их в кабине тепловоза целых два попугая, и если машинист еще как-то держится за упомянутую ручку, то его помощник может держаться только за собственные первичные половые признаки.

Этим попугаям нужно просидеть в своих креслах до ближайшей станции, всего-то два-три часа, но они все же умудряются, бедняги, и на таком коротком отрезке пути спать.

Спать, словно пожарные лошади, словно ведмедь зимой, словно столетние старухи на печи.

Начальство, зная этот грех (сами такие!), придумало – над головой у доблестных водителей тепловозов разместило некий приборчик, который и издает пронзительный писк каждые две минуты. Чтобы выключить этот мерзкий писк, нужно обязательно оторвать задницу от кресла, встать, и нажать на кнопчку в потолке. Не спать, значит.

Но эти приделки к механизмам, эти чумазные помазки, эти «романтики дальних дорог», и эдесь нашли выход. Чтобы пищалка не беспокоила их каждые две минуты – швабра. Ручкой швабры они подпирают кнопчку в потолке – и спят. Спят до столкновения, до аварии, до тюрьмы, до собственной могилки!

И вот этих держателей за ручку (а также – за собственные тестикулы!), учат несколько лет, потом много-много лет они ездят помощниками машинистов (основная обязанность – начищать до блеска колеса локомотива), а уж опосля – машинист.

Когда борода уже седая, колени не гнутся, а на женщин смотрит, словно на ту самую швабру, он – машинист, король стальных магистралей, и особа, приближенная к императору.

Автор, прикинув трезво и рассудительно, позволяет себе заявить – да, машинистом можно стать, вместе с обедами,

перекурами, послеобеденной сиестой и двумя выходными – примерно за три дня. Да-да, разумеется, машинистом экстра-класса, иначе нет смысла так долго учиться!

И подпираться шваброй кнопочку я таки не буду.

И при сравнении машинистов с моряками – ребята, будьте скромнее, и постарайтесь хотя бы, для начала, припомнить таблицу умножения, если получится.

ГИБЕЛЬ «ОБУХОВА»

Владивосток, бухта Золотой Рог, май 1982 года. Здесь, кормой к причалу, стоял на швартовых плавзавод «Александр Обухов». Он готовился выйти в очередной рейс, экипаж был полностью укомплектован. И укомплектован «верботой» – это молодые девушки и женщины из «культурных центров» Сибири, Зауралья и Западной Украины, из всех этих Косолапинсков, Медвежьегорсков, Загуляйсков и деревни Кривосучки, Заболотинского района. Все они были оторваны от своих подойников, коровников и сенокосилок ловкими речами говорливых вербовщиков. Эти ушлые ребята мотались по самым глухим и Богом забытым местам Советского Союза, и сбивали простодушных молодок призывами ехать на Дальний Восток, работать рыбообработчицами. Кроме сумасшедших денег (хватит и на дом, и на корову!), им всем непременно обещали и мужа-капитана (чтоб все умерли от зависти в родной Пеньковке!).

Всю эту дикую орду, помесь племени Мумбо-Юмбо и гамбургского борделя, и провожали в рейс многочисленные друзья, подруги и гражданские мужья (не капитаны, конечно, но это – пока!)

В этот день на стояночной вахте были четвертый помощник капитана, а в машине – четвертый механик. Это уже само по себе является грубейшим нарушением всех на свете Уставов, наставлений и инструкций. Четвертый помощник капитана является всего лишь штурманским учеником, самостоятельной вахты нести не может, а только совместно со старшим помощником, и под его присмотром. Это же касается и механика. Существует на флоте правило – если на палубе несет вахту наименее опытный помощник, то механик, наоборот, должен быть самым опытным.

Танки судна, и топливные, и водяные, были абсолютно пусты, но никаких проблем с остойчивостью это не создавало. Суда типа «Александра Обухова» были столь удачно спроектированы и построены ленинградскими корабелями, что даже в порожнем состоянии, без груза и запасов – они имели положительную остойчивость, то есть опрокинуться никак не могли – этакая «поправка на дурака».

Но наличие положительной осточивости вовсе не является помехой для наших, отечественных, дятлов. И четвертый

механик, ни с кем не согласовав, начал прием дизельного топлива с подошедшего танкера. А четвертый помощник, также никому не доложив, не согласовав свои действия с механиком, тоже начал прием – пресной воды, и на тот же борт, куда уже принималось топливо. Через короткое время, порожнее судно, весьма чувствительное в этом состоянии к каждой принятой тонне, получило незначительный крен на левый борт. Оба четвертых, и штурман, и механик, не выяснив причин крена, и опять-таки, не согласовав своих действий, бросились выравнивать крен, топливом и водой, принимая их одновременно уже на другой борт. Судно получило еще больший крен, теперь уже на правый борт.

Оба раздолбая, вместо того, чтобы полностью прекратить бункеровку и заняться выяснением причин крена – правильно, они одновременно, но не зная об этом, срочно взялись равнять крен перекачкой и топлива, и воды на противоположный борт.

И огромное судно, только чуть помнее пресловутого «Титаника», легло на левый борт, перегородив половину бухты Золотой Рог.

Все иллюминаторы левого борта были открыты, и потоки воды хлынули в каюты. Что в этот момент чувствовали новоиспеченные морячки – нам не понять.

Вчерашние колхозницы, умевшие хорошо дергать коров за вымя, они абсолютно не представляли себе, что нужно делать, куда бежать и как спастись. Вертикально вставшая палуба, мгновенно погасшее освещение, полное отсутствие каких-либо команд и действий со стороны командиров плавбазы – у всех обитателей кают по левому борту шансов на спасение не было никаких. Все эти обитатели так и остались в своих каютах. Официально озвучивалась цифра погибших – в пределах десяти человек. Однако, основываясь на собственном опыте, можно предположить эту цифру чуть поболее – не десяток утонувших молодых женщин, которым бы еще рожать и рожать, а несколько сотен, и даже – ближе к тысяче.

Откуда такая уверенность? Не забывайте, это был плавзавод, у него штатный-то экипаж – полторы тысячи, а тут еще и провожающие. И все эти люди находились на борту – они все были приезжие, «вербота», жили на судне. Жили, да так и остались на судне навсегда. В общем, долго, не-

сколько месяцев после трагедии, водолазы еще извлекали из затопленных кают тела рыбообработчиц. После окончания спасательной операции немало водолазов почему-то накупили себе квартиры и машины. А на извлеченных телах почему-то не было ни колечек, ни сережек.

Отдельного разговора заслуживает капитан-директор плавбазы. Вернее, два капитана-директора. Дело в том, что именно в этот злополучный день капитан-директор сменился, на судно пришел новый. И примерно в восемнадцать часов они сделали передаточную запись в Судовом журнале – один капитан судно сдал, а второй – принял. И принявший судно капитан-директор убыл домой – попрощаться с семьей перед долгим рейсом. И капитан-директором плавбазы он пробыл всего несколько часов, и в одночасье стал арестантом.

Судили уже нового капитана.

К чему это автор? Да вот к чему. В Казахстане, разумеется суверенном и независимом, назначают нового министра. Неважно, какого ведомства – сельского хозяйства, по производству трусов или попкорона, или уж вовсе – министра кислых щей (есть, есть и такие «миистерства» в суверенном и независимом!). Через некоторое время видят, что дела в этом «министерстве» не идут никак, и естественно, требуют ответа у «министра».

И этот деятель, на голубом глазу, заявляет – я-де, граждане-товарищи, в своей должности министерской, всего-то девять месяцев, еще не полностью вошел в курс дела, так что извиняйте! Занавес!

Автор, как и всегда, пишет согласно Правилам ведения «Судового журнала»: «Что наблюдаем – то и пишем. Чего не наблюдаем – того не пишем».

РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ В МОРЕ

Судно может быть или на ходу, или на стоянке, что определяется моментом отдачи якоря. Выбрали якорь (подняли якорь – это для сухопутных читателей!) – судно на ходу, отдали якорь (отдали, а не бросили!) – судно на стоянке. Ох уж, эти «бросатели якорей», эти «морские волки» из Кызыл-Орды, Аягуза и аула Коровья лепешка, эти моряки из Целинограда и Чимкента! Пароходы у них – все «ездиют и ездют», а якоря они все «бросают и бросают», и жаргон этот исправлению не поддается.

Судно находится в порту, у причальной стенки. Неважно, судно под обработкой (погрузка или выгрузка), в ремонте, или еще по какой причине. Но оно на стоянке – значит, и жизнь на судне идет стояночная.

В восемь утра, вместе с подъемом флага, на суточную вахту заступают вахтенный помощник капитана и вахтенный механик. Последующие двадцать четыре часа именно они будут обеспечивать всю жизнедеятельность судна, во всех ее проявлениях: обеспечить погрузку-выгрузку, прием топлива, воды, продуктов и снабжения, безопасную стоянку судна, и, самое главное, безопасность людей на борту. Вахтенный помощник капитана весь день на ногах, улаживает и утрясает все текущие проблемы, и только поздно ночью он имеет право прилечь отдохнуть, не раздеваясь, и только сняв обувь.

Но перед этим он обязан собрать и проинструктировать «пожарную вахту». «Пожарная вахта» составляется из членов экипажа, находящихся на борту в ночное время. Они обязаны, сменяя друг друга, патрулировать спящее судно ночью, по часу каждый.

В канун праздников, для большей безопасности, на судне обязан, кроме вахтенного помощника капитана, находиться и так называемый «обеспечивающий» – или капитан, или старший помощник.

У трапа стоит вахтенный матрос, с красно-белой повязкой на руке. Его обязанность – контроль за приходящими на судно и безопасность самого трапа – чистые ото льда и снега балясины (ступени), правильное крепление трапа, и наличие страховочной подтрапной сетки, чтобы загулявший мореман, при потере остойчивости, не нырнул в океан

между бортом и причалом, а легко и нежно приземлялся в растянутую сетку.

Все остальные члены экипажа, при нахождении судна в порту, имеют обычный рабочий день, с восьми утра и до семнадцати, после чего к разбегались к семьям, к женам, своим и чужим, или уж в родные для моряка, стоящего в торговом порту Владивостока рестораны – «Арагви» и «Золотой Рог», а для судов, стоящих в рыбном порту – не менее родной «Утес». Много-много лет моряк, сидящий на втором этаже «Золотого Рога», что на пересечении улиц Светланской и Алеутской (Ленинской и 25 Октября), мог в окошко лицезреть собственное судно, стоящее у причала. Но большевики поломали и этот устоявшийся уклад, и на площади напротив ресторана возвели свой, местный «Эмпайр Стейт Билдинг», огромную, многоэтажную домину, где и разместился Краевой Комитет Коммунистической партии Советского Союза, не к ночи будь помянута. И моряк, вместо любования бухтой Золотой Рог и собственным судном, стал любоваться змеятником, битком набитым партийными деятелями и их референтами, в «ми-мо-юбка», и с рекордными бюстами.

Здесь же разместились и стоянка для автомобилей-«членовозов», для всей этой партийной братии. Разумеется, въезд на эту стоянку для народа (электората) был строго запрещен. А когда грянуло 19 августа 1991 года, переворот, ГКЧП с трясущими руками, и Коммунистическая партия ушла в небытие, то я, владелец шикарного по тем временам автомобиля – Лада-«шестерка, ну никак не смог отказать себе в маленьком удовольствии. Проезжая мимо комитета КПСС, я демонстративно заехал на эту запретную стоянку, и демонстративно простоял там пять минут. Делать мне здесь было абсолютно нечего, но удовольствие какое-никакое получил. Удовольствие от того, что мент, стоящий на входе на стоянку, наблюдал-наблюдал за мной, но подойти так и не решился. Деньки были лихие, народ был в эйфории, и менты в славном городе Владивостоке «получали в бубен» частенько и регулярно, и очень даже регулярно «погибали на боевом посту». А потому и следует отметить, что нигде и никогда автор не встречал более милых и вежливых «гаишников», чем во Владивостоке в те посвежевшие дни.

Судно снимается в рейс, и вахты становятся ходовыми. Штурманский состав и механики несут четырехчасовые

вахты, дважды в сутки. Точно так же стоят на вахте и матросы-рулевые – на мостике, и мотористы – в машине. Рабочая палубная команда, во главе с боцманом, имеют обычный рабочий день, с восьми и до семнадцати.

На судне находящемся в море, нет, конечно, никаких праздничных и выходных дней – это море. Просто все праздничные и выходные дни суммируются, как отгулы, и потом, при уходе в отпуск, моряк вдобавок получает еще и отгулы, иногда довольно значительное количество, превышающее и сам отпуск.

На обычном грузовом судне, следующем в длительном океанском переходе, работа экипажа не является каким-то очень уж обременительным и тяжким трудом.

Обычно это малярные работы, и так уж не особо тяжкие, а при прохождении тропиков – и вовсе в щадящем режиме. К примеру, в полуденное время никто не гонит моряков на открытую палубу, под прямые солнечные лучи. Работу в это время стараются проводить где-нибудь в тенечке. Да и всегда в тропических рейсах на палубе устанавливают разборный бассейн. Туда подается забортная вода, и любой морской волк имеет возможность в любой момент окунуться в этот бассейн.

А вечером каждому члену экипажа полагается стакан красного сухого вина, да еще и кильватерная струя за кормой, и две Луны одновременно – в небесах, и отраженная в океане, и впереди Сингапур, и, честное слово – жизнь удалась.

ТАЙМ-ШИТ

Этот очень важный в коммерческом судоходстве документ в Советском Союзе назывался несколько иначе – Акт учета стояночного времени. Это в рамках всеобщей борьбы с низкопоклонством перед Западом. Между прочим, не все было так уж плохо при Союзе, как нам пытаются представить сейчас очень уж русские люди с фамилиями, извините, хакамада, чубайс, либерзоны и прочие абрамовичи.

Судно приходит в порт, становится на якорь, и с этого-то момента и «открывается» тайм-шит. На стандартном бланке серьезного размера, с точностью до пяти минут, и отмечаются все действия судна в данном порту.

Для примера:

07.00. Встали на якорь на внешнем рейде Владивостока, точка 15, ожидание портовых властей для оформления прихода.

08.00. Встали к причалу N51 Владивостокского рыбного порта.

08.30. Начали выгрузку рыбной продукции из трюма N3.

09.20. Прекратили выгрузку из-за дождя (справка капитана порта о непогоде прилагается)

10.30. Продолжили выгрузку продукции из трюма N3.

12.40. Прекратили выгрузку, произвели перетяжку судна к причалу N52.

12.50. Продолжили выгрузку из трюма N3.

И так далее,

Вплоть до финальной записи:

18.00. Выгрузка окончена, оформление грузовых документов.

Акт учета стояночного времени ведется в двух экземплярах – на судне его ведет второй (грузовой) помощник капитана, а на берегу – стивидор грузового района порта. И один раз в сутки стивидор обязан прибыть на судно для сверки тайм-шитов – своего и судового. Никаких разногласий во времени быть не должно.

«Время – деньги», и на примере тайм-шита очень точно виден весь смысл этой поговорки.

Есть такое понятие в коммерческом судоходстве – сталийное время. Сталийное время – это время, потребное для обработки судна согласно норм порта. То есть, морской порт, исходя из своих технических, климатических, и иных условий, устанавливает для себя и для приходящих судов, количество груза, которое может быть погружено на судно или выгружено с судна за одни сутки. К примеру, в порту Актау норма погрузки на судно металлолома (обычный для порта груз) – одна тысяча тонн в сутки. И если грузится судно дедвейтом (грузоподъемностью) пять тысяч тонн, то его сталийное время будет – пять суток. То есть, пять суток – это то время, за которое порт обязуется погрузить данный груз, что и называется – сталийное время, и по окончании сталийного времени судно должно выйти в рейс.

Если же по каким-то причинам, по своей вине, порт не укладывается в сталийное время, то судно оказывается на простое, который называется контрсталийное время, и за этот простой порт обязан выплатить судовладельцу штраф, который называется демередж, и величина этого штрафа – в размере суточного содержания судна. В это суточное содержание судна входит стоимость топлива, воды, провизии, зарплата экипажу.

Обычно в договоре указывается величина контрсталийного времени – как правило, два-три дня.

Однако, если же, по окончании контрсталийного времени, порт все еще не закончил обработку судна, то судно оказывается в простое, который называется сверхконтрсталийное время, и порт оплачивает судовладельцу штраф, называемый детеншен, уже в двойном размере суточного содержания.

Когда же докеры порта, вдохновленные призывом Коммунистической партии, или уж обещанием вкусной премии, напрягаются, и обрабатывают судно досрочно, вместо положенных пяти суток сталийного времени, к примеру, за четверо суток, то теперь уже судовладелец выплачивает порту премию за досрочную обработку судна, которая называется – диспач, правда, ее размер – только половина суточного содержания судна.

Автор должен отметить, что за свою долгую морскую карьеру он много-много раз бывал на простое – демередже, и ни разу не был на диспаче.

МЕДИЦИНСКАЯ КОМИССИЯ

Один раз в год советский моряк обязан был пройти медицинскую комиссию на предмет годности к работе в море. Плохого здесь ничего нет, и в море действительно должен идти полностью здоровый моряк, действительно здоровый.

Конечно, на суда идущие в заграничье, еще давали «доктора», но это были обычные фельдшерицы, слабоумные еще от рождения, а к своим полста годам – хорошо еще, если помнящие, что нужно делать, зайдя в туалет. Получить от них хоть какую-то медицинскую помощь – это были просто влажные мечты. А на суда каботажные доктора и вовсе не полагалось – еще чего, баловство это, и шабаш!

На судах добывающего флота докторов не было никогда, а вот на плавбазах и плавзаводах врачи были, и очень приличные.

А на судах торгового флота, в длительном трамповом рейсе, надеялись только на железное здоровье своих моряков, и потому медицинская комиссия перед выходом в рейс имела принципиальное значение.

Самой большой проблемой при прохождении комиссии являлись зубы – при малейшем дефекте врача (докторица, клизьма), безжалостно гнала бедолагу на лечение. А ведь и верно – зубная боль у человека на борту судна, где нет никакого доктора, или он есть, но в виде полусумасшедшей фельдшерицы, способна свести человека с ума.

Ну и финальным аккордом, последним барьером медкомиссии было прохождение терапевта – контроль давления. Во время стоянки судна в порту, ясен пень, мои морячки вовсе не ограничивают себя в потреблении горячительных напитков вовнутрь. Снятие стрессов, встреча старого корефана, удачный рейс, или неудачный рейс – всё является поводом.

А следствием всего этого и будет столбик тонометра, показывающий уже не артериальное давление вот этого матроса (или моториста, или обработчика – неважно), а вовсе даже сумасшедшую цифру, которая наглухо перекрывает мореману путь в «моря».

Находили какие-то чудодейственные растворы, какие-то таблетки, «колеса», якобы снижающие давление, но мало кому приходил в голову простейший выход – а не установить ли себе «сухой закон» хотя бы на недельку?

Но мы не ищем легких путей.

БАНЯ

Ученое латинское слово «квази» означает – как бы. Так вот, для квазипросвещенной Европы, мы, несомненно, являемся варварами. А все из-за бани, той самой, русской бани, где граждане одной шестой части света раздеваются догола (какой ужас!), хлещут себя метелками (ну точно – варвары!), а потом еще и смывают с себя божественные чакры, надраивая при этом мочалкой и не менее божественную карму, что пониже поясицы.

Сами же европейцы при этом моются под еле морозящим душиком, или под садовой лейкой, или под романтичным парижским дождиком, или уж при помощи салфеток, смоченных стекломоем.

Не зря же славные мушкетеры, д'Артаньян со-товарищи, носили столь широкополые шляпы – на улицах просвещенного Парижа, светоча цивилизации, прохожий запросто мог получить себе на голову содержимое ночного горшка.

Ботфорты с отворотами до аппендицита – из той же оперы – по улицам Парижа текли реки из содержимого септиков и выгребных ям.

Читателя тут, кстати, прошу вспомнить персонажа культового сериала про гардемарин, кавалера де'Брильи, в исполнении главного мушкетера Советского Союза – Миши Боярского. Его там собственный слуга вздумал помыть в бане – видимо, смердел кавалер не по-детски. Так тот слуга едва не поплатился жизнью за доброе, в общем-то, дело.

От грязи и от чумы вымирала почти напрочь «продвинутая» Европа, а варвары – русские, вместе с их банями, почему-то той чумы не знали. Да и любят русские мужики почему-то не мужиков, как это и полагается в Европе, а женщин. Ну да, наших жен зовут Таня, Маня и Дуня, а все не Джон, Бен или Гарри. Ну и кто после этого русские? Варвары, конечно!

Мимходом стоит упомянуть и до невозможности «культурных» японцев, моющихся один раз в год, в день рождения микадо, и всем кагалом в одной и той же бочке воды, по очереди. Духи, помада, белила и румяна с успехом заменяют и баню, и душ. Но культура так и прет через край.

И пристегнем сюда уж, до кучи, и страшно культурных корейцев, вовсе не знающих мытья, и за которых некоторые неумные русские мамы готовы отдать своих дочек.

Но мы – варвары, нам нужна баня, и мнение Европы при этом для нас глубоко фиолетово.

На добывающем флоте, ввиду дефицита пресной воды, баня устраивается один раз в десять дней, и несколько своеобразно. Рядом с гальюном был такой закуточек – вроде кладовки, и вот в этот пенал был выведен кран с пресной водой, и шланг с острым паром.

Технология помывки чрезвычайно проста – нацеживаешь в тазик воды, потом суешь туда же шланг с паром. И быстренько, минут за семь (а стальная палуба под ногами – ледяная), получаешь тазик почти что горячей воды. Пока она не остыла, нужно максимально быстро помыть как можно большую площадь своего тела, а также три рубашки, трусы, и еще майку, и комплект теплого китайского белья «Дружба». Потом – следующий тазик, и еще один.

А там уже и стучит в дверочку чуланчика очередной помывщик, да и подошвы ног готовы уже примерзнуть к палубе. В общем, баня – окончена.

Перейдя же на торговый флот, я получил в свое распоряжение каюту, величиной с половину траулера, и в каюте той – душ! Сказать, что я был рад – так это очень негромко. Если бы была возможность принимать пищу, читать и спать в том душе – я бы это проделывал, вылезая из него только на вахту. Эйфория длилась с полгода, потом, как и в любой любви, наступило привыкание.

Но душ – это все-таки не баня. А потом в Управление «Востокрыбхолодфлот» стали поступать танкера финской постройки, типа «Усть-Кут», и это стало кошмаром для капитанов тех танкеров. Сам-то танкеришка – ничего особенного, пятитысячник, но на нам была – внимание! – сауна! финская! И это стало проклятием для экипажа, и особенно для капитана.

Все эти секретари райкомов, обкомов и крайкомов, все эти адепты Коммунистической партии и Советской власти, эти «слуги народа», словно бабочки на огонь, словно моряки в бордель, лезли и лезли на несчастный танкер, чтобы посидеть в настоящей финской сауне. Они приезжали на судно вместе помощниками, секретаршами и референтками, и «парились» до утра. Заодно, наверное, и мылись.

Капитаны, получавшие новенький танкер, вначале радовались, а потом просто зверели. Стоянка в родном пор-

ту у танкеров и так-то очень короткая, и капитан, вместо пребывания в кругу семьи, был вынужден обслуживать «боссов», вчерашних уроженцев колхоза «Красный лапотъ», но правильно понимающих «политику партии».

Кстати, банкеты во время таких «банных дней» оплачивал тоже капитан. Для партийных боссов это было ниже своего достоинства, и я лично знал капитанов, которые уходили с этих новеньких пароходов, на какое-нибудь судно попроще, но без коммунистических банщиков.

Приходили мы, в конце концов, с рейса, и вот тут-то и наступал для нас настоящий банный праздник. А если в это же время в «бич-холле», гостинице для моряков, был кто-то из однокашников – то день этот был праздничным по-настоящему, даже если это и был понедельник. Никаких дел в этот день не могло быть по определению, у нас была баня. Покупали по веннику каждому парильщику, и по две трехлитровых банки пива на лицо. Разливное пиво из бочки на колесах – «коровы», у него и запах-то был пива, а не ацетона с земляничным мылом, как у теперешнего из баночки. Из гнусной трехсотграммовой баночки! А вот когда подносишь к устам трехлитровый баллон, и пиво льется в тебя через рот, а пена через нос – то жить на свете хорошо.

Мы залезали в парную, и все остальные граждане быстренько из нее выметались. На Сахалине народ понимал – эти ребятки пришли с моря, и пощады в парилке не будет никому, включая и самих моряков. Мы нахлестывались венниками до полного состояния сваренной сосиски, мы обливались холодной водой, и снова лезли на верхнюю полку, и венник мой был бедным.

И когда от веников и пива оставались только запахи – банный день плавно переходил в небольшой вечерний банкет по случаю прихода, и приходило, наконец, понимание, что рейс – окончен, что дела на судне – сданы, и впереди у тебя – отпуск. Не вахта, не сдача рыбы, не околка льда, а отпуск. Внутренняя пружина, сжатая весь рейс (шесть-восемь-одиннадцать месяцев), плавно ослабевала – я на берегу.

Это чувство исполненного долга, с блеском исполненного, никоим образом не знакомо менеджерам, стилистам, визажистам, дизайнерам, франчайзерам, и прочей мрази.

Случилось как-то пожить мне в гостинице Санкт-Петербурга, на Старой Охте. И висела там такая уж реклама фин-

ской сауны, что не удержался я – пошел. Анфилада помещений – и прихожая, и раздевалка, и столовая, и массажная, и спальня – а как же, а для чего ж тогда баня! И мыльное отделение, и парная, само собой.

В парной тепло, не жарко – тепло. Посидел-посидел на лавочке – делать абсолютно нечего. Поддавать на каменку нельзя, по причине отсутствия оной, веника – не полагается, да и что им делать, при обычной комнатной температуре. Посидел еще – скучно, сполоснулся в душе – и на выход. И после такой, с позволения сказать, бани, даже пива не хотелось. Просто хотелось в баню.

Варвары мы, конечно.

Еще немного о финской сауне. Давненько уже, в восьмидесятых годах, читал газетное интервью самого главного чухонского (финского) банщика, не то министра, не то директора. Так вот он искренне удивлялся – откуда есть пошло вот это выражение – «финская баня-сауна»? «Да нет же никакой «финской сауны!» Мы переняли идею бани с парилкой у русских!»

СОТРУДНИКИ ПОСОЛЬСТВ

Судно приходит в иностранный порт, у него масса дел – приход-отход, погрузка-выгрузка, увольнение моряков (прогулка по магазинам), возможно, прием топлива и воды.

И в самый разгар суеты, деловой суеты, здоровой и нужной суеты, на судно заявляются они – сотрудники посольства, или консульства.

Они носят довольно громкие титулы – тут тебе и сотрудники консульского отдела, и помощник военного атташе, и восьмые секретари посольства (по боковой линии), и иные сотрудники дипломатического представительства – ассистенты, референты, секретари и писари, копировальщики, подносчики подносов и вытиральщики обуви посла.

Вся эта орда, а также – кодла, шобла, шайка и банда, и конечно, кагал, состоит, непременно и обязательно, из сынков, дочек, само собой племянников, тех деятелей, что давно и прочно окопались в высотке на Смоленской площади города-героя Москвы, в нашем славном МИДе.

Сами по себе они представляли собой самый обычный генетический мусор, человеческие отбросы, но по воле «высоких» папаш пробравшиеся в «глубоко враждебные нам капиталистические страны», и здесь они «гнили» годами, и выковырнуть их отсюда мог бы только направленный взрыв.

Они с большим успехом ничего не делали в посольствах СССР по всему миру, пользуясь всеми благами западной цивилизации, не забывая при этом поливать грязью (на публику!) страну пребывания, а также глубоко презирать всех граждан того же Советского Союза за их «лапотность». Сейчас этот термин звучит как «совок».

Эти «избранные» пили керосин с мылом, пополам с «Тройным» одеколоном, который называется «виски», и могли запросто поджечь приют для престарелых, и также ограбить слепого нищего и избить собственную маму – лишь бы только просидеть еще год в посольстве.

На судно они приезжали, словно шакалы на падаль, с одной единственной целью – урвать пару булок судового хлеба.

Когда я в Токио привел в советское посольство заболевшую буфетчицу, то мне навстречу вышел врач-армянин! В русском посольстве!

Конечно, в Советском Союзе вроде бы был «интернационал», но для сухопутных читателей могу сообщить следу-

ющее – на моем судне, на сорок два члена экипажа было почти сорок национальностей. Но – всегда и везде, в любом порту мира, нас называли «русские моряки», и «русское судно». И автор глубоко убежден – уж для посольства-то можно было бы подобрать русский персонал!

Интересно, сколько и кому «дал на лапу» этот армянский «эскулап», чтобы пролезть в посольство?

Тем более, этот «доктор», с чудовищным акцентом сообщил автору этих строк, что он уже в Токио давно, что практики тут никакой нет, а потому он и забыл свою специальность почти напрочь.

Автор сильно сомневается в том, что он ее и знал когда-то.

Получив в подарок пару буханок судового хлеба, очень хорошего хлеба, эти «работники», «сотрудники», «дипломаты», и прочая грязь и мерзость советского государства с борта судна исчезала, и забывала про наше судно – от слова «совсем».

При стоянке в чужом порту может возникнуть масса ситуаций, когда очень нужна поддержка советского представительства здесь, в этой стране. Это – сдать больного в местный госпиталь, выручить из портовой «ментовки» угонивших туда по недоразумению матросиков, договориться с властями и отвезти на экскурсию моих моряков, ускорить обработку судна, которая под угрозой срыва из-за местного Праздника кукурузы, нанять негров для погрузки, да мало ли что еще! И никогда, никогда судно не получало никакой поддержки от нашего, вроде бы родного посольства, консульства или торгового представительства. Вся эта мерзость, с мармеладной внешностью и с поведением крысы Шушары, всячески демонстрировала советским морякам, как они им надоели и как им противно общаться с «этими» грубыми и неотесанными моряками.

Следует заметить, что и мои морячки (и я!) тоже не пылали страстью к этим «дочкам и сыночкам», и мой верный, хоть и вороватый артельщик Масера не раз предлагал мне «зарядить» касторкой те булки судового хлеба, которые мы презентовали сотрудникам посольства. Ни разу я не позволил сделать это, о чем сейчас искренне сожалею.

КОНЕЦ ЭПОХИ ЗАСТОЯ

Это уже потом шустрые и держащие нос по ветру ребята назовут годы правления Генерального секретаря, «дорогого товарища» Леонида Ильича Брежнева вот так – эпоха «застоя». Какого такого застоя – никто толком не объяснил тогда, и не может объяснить теперь. Но речь не об этом, а об Иосифе Виссарионовиче Сталине.

Я пришел тогда во Владивосток на дизель-электроходе «Василий Перов», и после выгрузки судно встало в завод, предстоял ремонт. Экипаж уже жил по стояночному расписанию, то есть, на судне был обыкновенный рабочий день, до семнадцати часов.

И 10 ноября 1982 года был нормальный рабочий день, конечно, пасмурный, как и полагается в Приморье в ноябре.

Половина пятого, и мои морячки уже были готовы сойти с судна, в предвкушении береговых соблазнов. Но тут к борту подошел катер портофлота, «жучок» (у них бортовые номера были «Ж-150», «Ж-155», и так далее). Он подошел к борту, гуднул, привлекая внимание, и я вышел с ним на связь на канале УКВ.

С катера какой-то «индивиду» (как говорил мой командир роты) абсолютно загробным голосом произнес: «Включить все средства связи, все приемники, телевизоры! Слушать! Будет важное правительственное сообщение!» И голос такой, что Юрий Левитан отдыхает.

А на мостике уже собирался мой экипаж, уже одетые по береговому, по выходному.

Они очень внимательно прислушивались к моему диалогу с катером. Я попробовал было выяснить – а в чем, собственно, дело?

Но капитан катера, видимо, осознавая всю важность своей миссии, продолжал изображать из себя глухаря на току, ничего не слышащего вокруг во время исполнения любовной песни, и продолжал вещать: «Включить все средства связи! Слушать важное правительственное сообщение!»

Моему экипажу (и мне!) пришло на ум только одно, но самое страшное – война!

Я опять обратился к катеру и нарушил «Правила ведения радиотелефонных переговоров» – я заговорил с ним, используя обычный жаргон рыбаков славного добывающего

флота, жаргон простой и доходчивый, и если отбросить все эпитеты и междометия, то мой вопрос звучал примерно так: «Будьте добры, скажите пожалуйста, в чем суть столь важного правительственного сообщения? Это не война?»

Мой экипаж напрягся.

Капитан катера, после паузы, хватающей за сердце, еще более потусторонним голосом произнес: «Нет, не война. Умер Леонид Ильич Брежнев».

Это был водопад, цунами и тайфун! Мой экипаж (и я!) произносили слова, несовместимые с моральным обликом советского моряка заграничного плавания, недостойные строителей коммунизма и верных сынов партии. Помполит куда-то тихо исчез, видимо, засомневался в целостности своей физиономии. Народ продолжал изощряться в ненормативной лексике.

А к чему же здесь Иосиф Виссарионович Сталин?

Да к тому, что тогда, в марте 1953 года, народ великой страны плакал.

ПЕВЦЫ

С улицы донесся вопль. Он легко проник через три двери и достиг ушей дремавшей кошки Люськи. Она тут же покинула привычное, но уж больно беспокойное место на холодильнике и стремительно заняла более прочную позицию в духовке. Вопль не походил ни на что – это был просто вопль, он мог принадлежать той же Люське, которой прищемили хвост, дерущимся тиграм или современному Маугли. Не пытайтесь угадать – это пришла из школы моя дочка Алена.

Впервые этот крик я услышал в недалеком еще 1992 году. Тетечка из роддома спросила меня:

– Папаша, вы певец?

– Нет, я моряк.

– Тоже подходяще. Вот послушай дочь.

Трубку не надо было держать возле уха – ее можно было положить на стол и отойти от этого стола в пределах участка в шесть соток – все нюансы прекрасно прослушивались. Когда Алену везли домой, все прохожие останавливались и осуждающе качали головой. По их лицам можно было понять, что они против такого издевательства над поросятами, ибо крыша у «Волги» поднималась именно от поросычьего визга.

Я был уверен, что человек, хотя и маленький, может издавать такие звуки только в двух случаях: когда хочет кушать, или когда у него болит животик. Причину первую мама периодически устраняла, со второй было сложнее – говорить Алена не умела, но это было хорошо, мы пока что наслаждались только мелодией, и жутко было представить себе еще и слова.

К вечеру прибыл сосед, Федя, и заявил, что детей он обожает, но он человек импульсивный и переносит звук только в его слышимых пределах, но уж никак не ультразвук. А так как он состоит на учете в поликлинике, то он настоятельно просил бы поместить нашу дочку в звуконепроницаемую среду, лучше всего – запаять ее в банку из-под томата.

Это были цветочки. Кстати, о цветочках. Когда я выносил этот магнитофон в пленках в сад на прогулку, все цветочки и лютики в нашем саду (и в двух соседских) начинали немедленно искать пятый угол, но за невозможностью покинуть родную грядку, просто прятали свои лепестки под

листья лопуха. Урожай на вишню и черешню в этом году уцелел весь, до последней ягодки, потому что грачи, скворцы, синицы, грифы и кондоры совершали свои набеги не ближе одного километра от нашего сада. Сороки, эти умнейшие птицы, способные отличить ружье от палки в руках человека, со второй прогулки поняли, что ружье в моих руках гораздо более безопасно, чем перевязанный алой лентой сверток. Во время челночных рейсов по саду с Аленой на руках я пришел к выводу, что осенью сбор урожая яблок и груш не представит для меня никакого труда – просто разверну Алену под деревом, и на землю обрушится град плодов, настолько мощным было звуковое излучение.

Пожилой дворовый пес Цезарь, меня обожавший, подошел к стоящей коляске и заглянул в нее. Стоять в таком положении он долго не смог, коляска раскачивалась, и верх ее опустить было невозможно, он поднимался сам собой, это Алена озвучивала одну из причин – кушать или животик. Не взглянув на меня, Цезарь удалился под крыльцо, и вылезал теперь из-под него только тогда, когда Алена отбывала в гости к бабушке.

Меня повстречал глуховатый дядя Ваня Орлов с соседней улицы, и спросил, когда у нас кончится свадьба, а когда я ему объяснил, что моя свадьба была в прошлом году, то заинтересовался почему мы не доим корову, и если я не умею, то могу позвать его, и он облегчит страдания бедного животного.

Я не стал объяснять ему, что это не корова, это Алена мама, и ее мычание, конечно, можно принять за коровье, но это уж слишком. Разговаривать членораздельно мама еще могла, хотя и мало. Постоянное общение с Аленой сделало совершенно ненужной ее речь, она могла объясняться со мной и окружающим миром только на пальцах, и с успехом заменила бы диктора-переводчика для глухонемых на телеэкране. По ночам, когда знаков видно не было, она объяснялась со мной тычками в бок, и самое удивительное – я научился их понимать. Особенно энергичный был толчок в том случае, когда Алене меняли пеленку, и эта пеленка оставалась чистой ровно одну минуту.

Кстати, о пеленках. Если уж на то пошло, то менять пеленки, и почаще, неплохо было бы нам с Таней. Из-за недостатка времени на приготовление еды, рацион наш был

чистый и безгрешный, словно у святых отшельников. Те питались сушеными кузнечиками и диким медом, а мы – персиками. Ведро персиков в день, вернее – в ночь, ибо вахта наша была в основном, ночной. За те пару месяцев, что был персиковый сезон, я съел их в пределах урожая Коста-Рики года за три. С тех пор персики не люблю.

Не помогало ничего. В Чилике, где мы жили, стали отмечаться случаи обращения граждан к невропатологу, и, что еще более грозно, к психотерапевту. Это в Чилике-то, где любой гражданин мог запросто спать при канонаде Курской битвы. Надо было что-то делать, и я запел. Я всегда считал, что могу петь примерно так же, как ворона под дождем, или как садовая калитка, или как Кристина Орбакайте, но я запел. Но не «Кольбельную», и даже не «Рябинушку», а «Варяга». Да-да, тот самый «Варяг», который «врагу не сдается». Я брал Алену на плечо, словно ополченец винтовку, и шагал по дому, саду и прилегающей местности мерным шагом флотского экипажа – восемьдесят шагов в минуту. Горизонтально расположенная Алена удивленно помалкивала. Неизвестно, что она думала в этот момент, но ее мама могла немного подремать. Дремать мне было невозможно. Едва я замедлял маршировку, возле уха раздавалось кряхтение, аналогичное предупреждающему ворчанию тигра. И я подхватывал «Варяга» с новой силой. Если раньше я, слыша эту песню, от души жалел героев-моряков, гибнущих в волнах, то теперь я так же от души жалел себя.

Быстренько промелькнули три месяца. Певческий талант Алены пошел на убыль, и я уже мог иногда увильнуть от ночной строевой подготовки. Мы опять научилась говорить по-русски, а не на языке дикторши для глухонемых, граждане с соседних улиц перестали покупать снотворное и водку, Цезарь занял свое законное место у порога.

Я иногда слышу «Варяга» в разном исполнении, и соло, и хором, хорошем или плохом, но я все же убежден, что никто еще так душевно не исполнял «Варяга, как я сам, маршируя с любимой дочкой Аленкой на плече.

ТАЛИЯ ЗЕМЛИ

Земля-матушка, Родина-мать, праматерь Ева, и, наконец, Одесса-мама – это все женщины, по сути своей. Любая женщина имеет, или должна иметь, талию. И не надо меня убивать, требуя указать талию у Одессы-мамы. Несмотря на двадцать семь попыток переименовать ее, эту талию, она и посейчас носит первозданное наименование – Дерibasовская. Это имя неподвластно переменам, равно как и название талии Земли – экватор.

Невидимая и мистическая черта – экватор, не только разделяет два полушария Земли, но и делит племя моряков на настоящих и, так скажем, не совсем. И можно всю жизнь распикивать форштевнем льдины в Северном Ледовитом океане, голыми руками трогать Северный полюс и прикуривать «беломорину» непосредственно от северного сияния, но если ты не побывал ниже талии Земли, ты не являешься моряком, как в аналогичной ситуации жених не становится мужем.

Широта – ноль, в полдень Солнышко вбивает свои лучи точно в центр твоей панамки, и невозможно определить стороны света по тени, ибо отсутствует сама тень. Плюс пятьдесят, и это особенно приятно, если вспомнить, что всего лишь семь ходовых суток назад, во Владивостоке, ты упорно давил в себе насморк попеременно то аспирином, то «Перцовкой». Сейчас на палубе невозможно стоять, и центром общественной жизни на судне становится бассейн, сооруженный между вторым и третьим трюмом, на двадцать метров впереди, и на пятнадцать метров ниже ходового мостика. Здесь постоянно толпятся свободные от вахты моряки, и даже было предложение здесь проводить и политинформации, сурово отвергнутое нашим негибачимым помполитом. Купальщички меня интересуют мало, и на процесс судовождения влияния не оказывают. До тех пор, пока после обеда около бассейна не появляются наши судовые женщины, и среди них буфетчица – Надя Козик. Слава Богу, силикон еще не вошел в наш обиход, и Надя, имея талию диаметром с чайное блюдце из своего буфета, гордо несет бюст размером с суповую миску из того же буфета. У меня на вахте два курсанта из владивостокской мореходки, и при включенном авторулевом их единственной

обязанностью остается следить за горизонтом. Но они рвут друг у друга бинокль, и пристально следят не за абстрактным горизонтом, а за «суповой миской» Нади. Мои увещевания и окрики действуют на них слабо, и я просто вынужден включить на палубу громкую трансляцию и сказать: «Надя, покинь, пожалуйста, палубу, ты вредно воздействуешь на безопасность мореплавания». Надя прикрывается руками и убегает в надстройку, курсанты машут руками и горестно канючат: «Ну, Василеч, ну зачем вы так...». После ухода Нади их интерес к биноклю пропадает напрочь.

Утром вошли в Яванское море, или Змеиное, как зовут его моряки всех флотов мира. Имя это, как и все названия на флоте, точное. Пока судно на ходу, никаких змей не видно, но стоило только встать на якорь, как стали видны они, гады. Очень красивы, и очень ядовиты, кобры перед ними – просто паиньки. На судне об этом знают все, разговоры о змеях холодят пятки.

Вода в бассейн подается пожарным насосом из-за борта, и вчера, когда в нем плеселись наши женщины, плотник Лабутин бросил в бассейн отрезок капронового канта и заорал: «Змея!» Шеф-повар Марковна едва не выскочила из своего бикини, которым запросто можно было укрыть лебедку. Когда к ней вернулся голос, она пообещала Лабутину лишить его первичных половых признаков. Сцена у фонтана скрашивает вахту, довольно скучную, когда стоишь на якоре посреди моря. Змеиное море мелкое, и на якорь мы встали с единственной целью – добыть грязи со дна. Этой грязи якорь приносит тонны полторы, ее собирают и тщательно перемешивают вместе с мазутом в большом корыте. По соседству стоит бадья, в которой можно искупать Геракла, наполненная чернью, замечательной черной краской, которой так приятно покрывать якорь-цепь. Это готовится «чистилище» для новичков на экваторе. К новичкам принадлежу и я, второй помощник капитана транспортного рефрижератора «Художник Врубель».

Ближе к обеду, когда зной становится совсем уж нестерпимым, с бака доносится грохот, то есть музыка, в исполнении «чертей». Они составляют авангард процессии, которая следует по палубе к бассейну. «Чертям» весело, потому что еще час назад артельщик утащил им двадцатилитровую бутыл тропического вина. Винцо – дрянь, какая-то болгар-

ская «кровь», не то «Бычья», не то «Медвежья», но здесь количество легко переходит в качество.

За «чертями» важно шествует Нептун – старший помощник капитана Виктор Андреевич Граф. Рост и борода, корона и трезубец, само собой – фамилия, и особенно – брюхо, этакая «подушка безопасности» – всё внушает уважение. Он степенно усаживается под балдахином, наполовину прикрыв бородой «русалку» – электрика Андрея, который по комплекции и по писклявости является дубликатом Преснякова-младшего. Свита располагается полукругом: «брадобрей» с деревянной «бритвой» – отрезок горбыля, «звездочет» в остроконечном колпаке, «доктор» с «клизьмой» – запасной баллон от противогаза, «глашатай» со списком новичков, и, наконец, второе после Нептуна лицо в этом таборе – «виночерпий». У него в руках бочонок все с тем же противозачаточным тропическим вином. Виночерпий – продувной артельщик Боря – уже в полсвиста. Ему завидуют нехорошей завистью.

Стукнув трезубцем в палубу, Нептун провозглашает: «А подать сюда капитана этого судна!» Капитан в парадной форме предстает перед владыкой морей. Он уже тысячу раз пересекал экватор, но все равно оказывает Нептуну подobaющие знаки почтения, и ответив на все вопросы божества, передает ему свой дар капитана флота российского – бутылку коньяка. Она исчезает под бородой Нептуна. А глашатай уже зачитывает список новичков, впервые пересекающих экватор. «Черти» выхватывают новичка из толпы, бросают его на колени перед Нептуном. Брадобрей огромной мочальной кистью мылит ему голову, звездочет определяет по звездам, что грешен, ох, грешен моряк сей! Там-тамы безумствуют, заглушая вопли и мольбы грешника. Его пищают головой вперед в «чистилище» – длинный ящик, где с потолка свисают растрепанные канаты, веревки и мочалки, щедро пропитанные невероятной смесью из донной грязи, отработанного масла и черной краски, а сквозь щели в потолке грешника обильно поливают жиденьким мазутом. Когда «очистившийся» грешник появляется на выходе из «чистилища», он уже неотличим от окружающих его «чертей». Но это еще не всё – «черти» хватают его за конечности, и раскачав, швыряют в бассейн. Брызги во все стороны. Когда в бассейн швырнули Марковну, из него выплеснулась

половина воды, и волной едва не смыло дубликат Преснякова-младшего – «русалку».

Очередного «грешника» вылавливают из бассейна, и один из «чертей» проворно сдернув с него плавки, от души шлепает ему на «казенную» часть печать с ведерное доньшко. На печати – трезубец, словно грешник принят в ряды ОУН – Организацию Украинских Националистов. «Грешник» похож на «ежик» для прочистки керосиновых ламп, и чтобы компенсировать ему душевные страдания, виночерпий наливает ему громадную посудину вина. Но громадная она только снаружи, внутри же мошеннически вставлен обыкновенный стакан, граненый, конечно.

Прошедшему все испытания бывшему новичку, а отныне – полноправному моряку, Нептун вручает «Охранную грамоту», которая и должна хранить этого моряка во всех его скитаниях по морям-океанам, а при повторном пересечении экватора – и от прохождения бодрящей процедуры «крещения». Шутка? Возможно. Но все знают, что «вначале было слово», и что слово – штука материальная, им и убить можно.

Не дай Бог забыть эту «Охранную грамоту» в следующем рейсе – тут уж «черти» устроят двойную процедуру «крещения» – за непочтение к Нептуну. Можно, конечно, и откупиться – бутылкой водки, но бутылка водки на российском судне, да еще в длительном рейсе – это из разряда ненаучной фантастики, а «черти» так коварны, что даже получив взятку, исполняют свой долг до конца.

Докторша, Нелли Эмильевна, дама, приятная во всех отношениях, полагала, что ей-то уж не придется познакомиться с «чистилищем», а ее попе – с резиной печатью. Она пришла к бассейну при полном параде – кримпленовое платье, шиньон, множество золотых цацок на пальчиках, ушках и шейке, макияж – как у любимой жены Чингачука. Два обстоятельства должны были сохранить все это в неприкосновенности – литр казенного спирта в медицинской колбе и неформальные отношения с Нептуном, в миру – старшим помощником капитана В.А.Графом. Восторженный рев «чертей» раздался дважды – когда докторша вручила им колбу со спиртом, и когда резиновая печать смачно шлепнула ее по корме, лишенной даже клочка бикини. Нептун, коварный, как само море, отвернулся в этот момент. Но! До

конца рейса В.А. Граф был лишен обеденной стопки спирта, и вечерней любви докторши. Никогда не знаешь, где найдешь, где потеряешь.

А широкая морская душа требовала «продолжения банкета». Опечаленный старший помощник распорядился выдать команде по паре стаканов вина, в ход пошли тщательно хранимые «зачачки», плотник Лабутин утащил у Марковны какое-то растирание для поясницы, и даже не болел после него, и скоро трезвыми были только капитан – Лопатин Виктор Александрович, по причине каменьев в почках, и автор этих строк – исключительно из духа противоречия.

Талия Земли оказалась теплой и гостеприимной, а Южный Крест манил всё далее и далее к югу, и тропики уже навсегда вошли в мою кровь.

РЫБОВЕРБЛЮД

Для начала – небольшой экскурс в лингвистику: название статьи вовсе не является новоязом, как у большевиков в семнадцатом году (Наркомпрос, пролеткульт, Реввоенсовет, и т.д.). Кстати, Даздраперма –э то вовсе не ругательство, а имя новорожденной девочки – Да здравствует 1 Мая! А Вилен – это Владимир Ильич Ленин.

А уж овцебык – и вовсе благопристойное и почти законное название, и даже принятое в двух областях нашей забавной жизни. Во-первых, это – животное, по внешности бык, но по родству все же ближе к баранам.

А во-вторых – это народное прозвище одной из моделей ныне уже покойной «Волги».

Ну, а рыбоверблюд – это скульптура, но не скандально го Зураба Церетели, а ваятеля, пожелавшего остаться неизвестным. Благоразумное решение, однако. Потому что при взгляде на указанную скульптуру – сросшиеся задницами верблюд и рыба – хочется приставить указательный палец к виску, и повертеть им, этим пальцем.

А установлен этот продукт радиационной мутации в славном местечке, с незатейливым названием Актау (белая гора), бывший Шевченко. О смене названия умолчим, не о том сейчас речь. О статусе этого местечка речи тоже не идет. Контингент, обитающий здесь (он же – электорат, он же – охлос, etc.), называет это место городом. Но по мнению автора и одесского «Привоза», город – это то место, где ходит трамвай.

Верблюды в Актау есть (и даже сидящие в многочисленных офисах!), лошади ходят, а вот с трамваями пока туговато.

Итак, Актау. Чтобы быть кратким, это недоброкачественная опухоль на здоровом теле Каспийского моря. Недоброкачественная, потому что стоит эта опухоль, эта бородавка, аккурат на урановом месторождении, каковое и разрабатывалось активно в годы Советской власти. Для использования добытого сырья был построен МАЭК – Мангышлакский Атомно-Энергетический Комплекс. Этот самый МАЭК активно опреснял морскую воду для сельского хозяйства (это официально), и поставлял сырье для советского ядерного оружия (фактически).

А для обслуживания указанного МАЭКа и был образован вахтовый поселок Шевченко, впоследствии Актау, потому что именно здесь и отбывал солдатчину Тарас, он же – Кобзарь.

Для подвоза комплектующих и стройматериалов, а потом и коммерческих грузов, был построен порт. Маленький, конечно, но все на свете относительно. В качестве примера: два волоска на лысине – это много или мало? Это, конечно, очень мало! А те же самые два волоска, но у вас в чашке с борщом – это много или мало? Очень много!

По глубокому убеждению автора, город Актау проектировала баба (не женщина!). Более того, она была блондинкой. Далее, эта блондинка находилась в состоянии глубокого похмелья по поводу выпуска из дурдома, и создавала этот город (и порт!), левой ногой.

Потому что трудно найти для постройки порта более неподходящее место на каспийском побережье, даже если очень постараться.

Береговая черта представляет собой ровную линию направлением север-юг, без малейшего намека на бухту, залив, губу или фиорд. Для создания хотя бы мало-мальски подходящего ковша для гавани, пришлось насыпать мол и волноломы. При этом волнолом был так ловко спроектирован и построен, что абсолютно не защищает акваторию порта от господствующих здесь ветров от норд-веста. (Блондинка, что вы хотели!).

А посему порт Акту не является портом-убежищем, и при усилении ветра капитан порта вынужден прекращать грузовые операции, и выставлять находящиеся в порту суда на внешний рейд.

Далее, дно в ковше порта – каменная плита, и якоря здесь совершенно не держат, что не добавляет безопасности для стоянки судов. Более того, эта самая каменная плита не позволяет проводить никаких дноуглубительных работ, что лишает порт Актау каких либо перспектив в приеме крупнотоннажных судов.

Вообще-то ситуация с портом Актау очень точно описана русским баснописцем Иваном Крыловым в басне «Мартышка и очки».

Да-да, «мартышке» достались «очки» (порт), а теперь мартышки не могут дать ему ума.

Абсолютное отсутствие пресной воды – это разумеется, это как «здэрастье!». А что вы хотите – пустыня кругом. Атомную станцию-то для опреснения воды благополучно сдали на металлолом (к металлолому мы еще вернемся). Актау является собой железнодорожный тупик – рельсы оканчиваются здесь. И по этим рельсам сюда, в Актау, везут в качестве металлолома выкопанные из земли трубы, отслужившие свой срок в трубопроводах. А трубы эти, ожидающие своей отправки на экспорт, в Иран, страшно «фонят», ибо лежали они в радиоактивной земле, нахватали вредных рентген, и сейчас щедро одаривают радиацией все окружающее пространство. При всех настоящих и выдуманных недостатках Советской власти, она, эта власть, не позволяла людям проживать в Актау на постоянной основе – только вахтами.

А сейчас по улицам, вернее, закоулкам Актау бродит множество дурачков. Или, если угодно, дебилов, даунов, умственно неполноценных. И они, эти неполноценные, все молодого, или даже детского возраста, то есть, родился уже тогда, когда население стало постоянным, а рентгенов хватает на всех. Нельзя, наверное, жить на урановом месторождении, а Хиросима нам не указ.

Кстати, об улицах и закоулках. Улиц в Актау нет. То есть, совсем нет. А есть проезды между микрорайонами, которые пронумерованы, такую же нумерацию имеют и дома в микрорайонах, и на вопрос «Ваш домашний адрес?» – обитатель Актау бодро рапортует: 5-24-71!!! Это – район, дом, квартира. А на вопрос несчастного приезжего объяснить дорогу куда-либо, отвечают примерно так: «Пойдешь в сторону степи, потом повернешь к морю, там стоит дом, на нем панно – верблюжья семья, вот третий дом от этой семьи – и есть твой».

И не дай Бог оказаться приезжему человеку в Актау ночью и одному. Названий улиц нет, потому что нет и самих улиц, есть только хаотично разбросанные дома (помните блондинку?!). Можно, конечно, подойти, и подсветив спичкой, взглянуть на номер дома. Но это возможно только в разумном месте, не стоящем на урановом руднике. А здесь эти самые номера домов, нанесенные краской, имеются, конечно, но вся прелесть в том, что нарисованы они на уровне девятого этажа! И кто меня будет уверять, что урановые рудники не влияют на умственные способности?

Много, много особенностей, присущих местному населению.

К примеру, состояние местных кошелев позволило наводнить закоулочки и переулочки Актау множеством автомобилей. Джипы, конечно. А как иначе, ведь Актау – нефтяная столица суверенного Казахстана. А посему – знай наших! И автовладельцев этих можно понять – сам такой. Ведь хочется ехать. Но некуда. Ехать хочется – но некуда. Из Актау есть только два направления. Нет, не дороги, а направления. Одно – строго на север, сто сорок верст, до поселка Баутино. Другое – так же строго на юг, до поселка Курьк, семьдесят верст. Почему версты, а не километры? Нет, километры – это там, где дороги. А здесь, словно фронтовые рокады, эти направления подстерегают автовладельца вполне себе фронтовыми ямами и колдобинами, живо напоминающими воронки от полковых минометов. Ездить по ним нельзя, но ведь едут! Ехать ведь хочется.

По закоулкам Актау тоже ехать нельзя, автовладельцу, одуревшему от тесноты, хочется на волю, в пампасы, но ехать тут некуда! И мечутся, словно тараканы по кухне, все эти джипы в кишечнике закоулков Актау, давя мимоходом зазевавшихся собак и детишек.

И, кстати, о детишках. Все эти джиповладельцы, купившие джип, но не сумевшие купить приличное образование, и хоть какую-нибудь завалященькую культурку, они где-то, как-то, от кого-то – но узнали, что в европах и америках, оказывается, детишек по утрам возят в школу на автомобилях!

При этом тот факт, что в Америке эта дистанция составляет десяток миль (добропорядочные граждане живут обычно за городом), они, обитатели Актау, не узнали. И перенесли этот обычай к себе, в Актау, где от любого дома до любой школы можно доплюнуть. Но мы же ничем не хуже! И везут детишек по утрам в школу, а потом со школы, на джипах, толкая бамперами друг друга и мусорные контейнеры, иногда очень ловко наезжая на заборы школ и молодую поросль саксаула. Тесно, неудобно, пыльно, но зато – как в Европе.

А потом ведь и в музыкальную школу надо (как в Европе). И везут детишек туда. Но если в Одессе и Тель-Авиве в ворота музыкальной школы входит мальчик с футляром от скрипочки, напоминающим женскую фигуру, весьма

соблазнительную, то в музыкальную школу Актау входит мальчик с футляром, более всего напоминающим тыкву с длинной ручкой.

Еще чуть-чуть об автовладельцах, «джиперах», о крутых пацанах, короче. Любой автовладелец, не имеющий гаража, на ночь вынужден ставить своего «коня» где-нибудь возле дома. И автовладельцы, приобщенные к цивилизации, стараются как-то поставить машину ну хоть немного упорядочено: вдоль бордюра, или поперек, или вдоль линии тротуара, или задним бампером вдоль проезжей части. Словом, хоть как-то культурно. И безопасно – чтобы машину не ударили, не поцарапали, чтобы на нее не выпрыгнул с балкона какой-нибудь чудака от чужой жены. Но нет! В Актавка-Сити как подъехал к дому – так и бросил машину, хоть боком, хоть раком.

Словосочетание «культура вождения» явно не прописано в местечке на краю пустыни.

И еще одно наблюдение, опять об автомобилях. Должен сказать, что в Актавке до сих пор первобытное представление об этом средстве передвижения. Здесь все еще меряются, у кого «крузак» круче, у кого «мафон», в натуре, громче, а стекла затонированны до состояния асфальта. Трудно поверить, что в наше время, где-нибудь, кроме племени Мумбо-Юмбо, могут обожествлять автомобиль, и искренне верить в это, словно папуасы.

И только папуасы могут привязывать к заднему бамперу автомобиля красные женские трусы. Наверное, для красоты и потенции мотора.

Местные особи мужского пола (мужчинами мог бы назвать их только слепой поэт Гомер), очень своеобразно проводят промежутки времени между отдыхом и ничегонеделанием. Они садятся вкруговую, в позу дефекации, желательно где-нибудь посреди привокзальной площади, или прямо на тротуаре, или на входе в магазин. То есть там, где их сидячий клуб будет мешать прохожим как можно больше. Садятся – и плюют в центр круга. Это такое времяпрепровождение. Смысл сидения и плеванья прост – кто плюнет побольше и посмачнее, тот – батыр. Подавляющее большинство этих особей жуют насвай – мерзкую смесь из табака-самосада, гашеной извести, куриного помета, и чего-то еще, неизвестного, но очень-таки для запаха. Только

для запаха – дури и своей в избытке. А потому и плевки в центре круга, да и по всей привокзальной площади, сами являются собой устрашающую площадь, величиной с хорошую тарелку. Дромадеры и бактрианы с Великого Шелкового пути просто отдыхают.

А привокзальная площадь Алма-Аты-Первой напоминает минное поле, по которому нужно передвигаться, хорошо глядя под ноги, и при этом высоко поднимая эти ноги.

Если читатель воображает, что плевание развито исключительно в отдаленных аулах и глухих выселках, то он, читатель, к сожалению, ошибается. И в столицах смачное харканье аборигенов стоит на должной высоте, несмотря на наличие лондонских дипломов, галстуков-бабочек, сногсшибательных званий и родословной от Адама. Причем особи, которые в смокингах, отхаркиваются с храпением и присвистом аж от самого аппендицита, от прямой кишки.

Чтобы завершить краткую характеристику местных особей, носящих штаны, следует отметить, что они ленивы, но при этом прожорливы, и хоть и нагловаты, но невежественны, хотя и безграмотны, зато грязны и вонючи.

Заветной мечтой каждого является блаженное безделье и нежелание работать, даже за деньги, даже – за хорошие деньги.

На набережной стоит спортивный комплекс-турник, брусья, еще что-то. Это – дар городу от Всемирной Лиги зоофилов, или от чего-то подобного. На них по утрам трясут бешбармачными животами и баурсачными задницами батыры и батырши.

Стойки этих спортивных снарядов, видимо еще с завода, исписаны «приветами» от фирмы-дарителя, на английском, конечно. А написано на стойках – «Варвары» и «Бездельники». Знали, видимо, дарители, кому именно они дарят свои игрушки. Правда, местных это не смущает.

Есть, есть удивительные моменты в жизни Актау. К примеру, и севернее, и южнее поселка, да и в самом поселке есть множество мест, с чистой водой и относительно чистым берегом, где можно окунуть свои чресла в Каспийское море. Но почему местное население, с упорством маньяков, или уж сибирских чалдонов, настырно стремится влезть на крохотный «пяточок» городского пляжа, так называемого «Солдатского»??

Главной изюминкой этого «пляжа» является то, что он располагается аккуратно в месте впадения в Каспий городской канализации. Запашок от этого «пляжа» бьет по обонянию несчастного приезжего задолго до приближения к этому «пляжу». И оказаться на одной волне, в прямом смысле, здесь можно и с бараньими потрохами, и с отходами абортария, а то и с трупом младенца, или уж просто с трупом. Про прокладки «Олвис», сильно поношенные трусы и почти целые носки я даже не говорю, это само собой. Что притягивает сюда людей? А пресловутое стадное чувство.

Оно, это чувство, позволяет здешним жителям переходить улицу на красный, не включать указатель поворота при езде на автомобиле, а на вопрос «Почему?!» – гордо отвечать: «Что я, лох?»

Автор сильно подозревает, что это же самое стадное чувство заставляет молодых женихов следовать в ЗАГС вместе с друзьями, которые и сопровождают неотлучно жениха вплоть до следующего утра. Наверное, помогают советами.

Помните, у Жванецкого, на вопрос: – А не мешает ли вам радиация? – абориген отвечает: «А мы ее не чувствуем! А мы ее не чувствуем! А мы ее не чувствуем!»

Побывали как-то здесь сыны богини Аматерасу, подданные японского микадо. Но у них, этих сынов, есть скверная привычка – таскать всюду при себе счетчик Гейгера. И когда японцы услышали тот бешеный стук, что выдавали эти счетчики на берегу в Актау, они испарились, наверное, навсегда.

А так жить можно, только если не очень задумываться, а не с натуры ли ваял своего рыбоверблюда неизвестный ваятель?

СОДЕРЖАНИЕ:

Наследники Ноя	4
Капитаны	5
Штурманá (судоводители)	16
Старший помощник	22
Радисты	26
Механики	30
Боцман	32
Матросы	35
Мотористы и электрики	41
Докторши	43
Женщины в море	45
Мокрая приборка	47
Докеры	49
Вахтенный матрос у трапа	51
Флаг	53
Морские пространства	56
На голубых дорогах мира	59
Мореходная астрономия	62
Коносамент	65
Шерше ля фам	67
Назначенное лицо компании	74
Судовое время	75
Чудес не бывает	78
Пароходы	82
Вербота	91
Лоцман	93
Бичи	99
Первый помощник капитана	103
Курсанты	107
Учебная практика	112
Производственная практика	115
Рыба	118
Касатки	123
Судовые собаки	124
Коки	127
Буфетчица	131
Как ловят рыбу	135
На «гвозди»	142
Страшнее кошки зверя нет	146

Русские идут	148
Японская баня	149
Охота на Парамушире	151
Минтранс	154
Застенчивость лечится	158
Морской протест	160
Морские деликатесы	162
Хитроумный одиссей	165
Матрос-артельщик	167
Управление тепловозом	171
Гибель «Обухова»	174
Рабочее время в море	177
Тайм-шит	180
Медицинская комиссия	182
Баня	183
Сотрудники посольств	187
Конец эпохи застоя	189
Певцы	191
Талия земли	194
Рыбоверблюд	199

НИКОЛАЙ БАРАНИХИН

Наследники Ноя

Море и моряки

Верстка и дизайн – ТОО "Седьмая Верста"

Сдано в печать 16 февраля 2017 г. Печать RISO.
Бумага офсетная, 80 гр/м². Тираж – 100 экз.

Отпечатано в типографии "Седьмая Верста".
г. Алма-Ата, ул. Маркова, д. 49, оф. 46
Тел.: 7 (727) 262-10-54. E-mail: 7-versta@mail.ru
www.7versta.kz