

Геннадий Серов

ЛИСТАЯ ПРОЙДЕННЫЕ МИЛИ



Геннадий Николаевич Серов

Листая пройденные мили

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=38270145

ISBN 9785449326928

Аннотация

Я считаю, что мне повезло в жизни. Как и все мальчишки я мечтал быть лётчиком или моряком. Часто ездил в аэропорт и смотрел, как взлетают и садятся самолёты. После техникума отслужил в армии, демобилизовавшись поступил и окончил ЛВИМУ им С. О. Макарова. Так свою жизнь я связал с морем и побывал во всех океанах, за исключением воздушного. Сейчас я продолжаю «топтать» палубы кораблей на верфи. В этой книге ничего не придумано, просто записаны разные случаи из моей жизни, куда бросала меня судьба.

Содержание

Макаровцы	5
Первый рейс	27
Конец ознакомительного фрагмента.	57

Листая пройденные мили

**Геннадий
Николаевич Серов**

Корректор Сергей Барханов

© Геннадий Николаевич Серов, 2018

ISBN 978-5-4493-2692-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Макаровцы

Кто скажет, какие самые счастливые, беззаботные годы? У каждого наверняка они свои.

У меня, как и у многих таких же, только пришедших из армии и поступивших в училища и институты, это курсантские и студенческие годы. В нашей роте на радиотехническом факультете Ленинградского высшего инженерно-морского училища имени адмирала С. О. Макарова (ЛВИМУ) таких набралось целых двадцать пять человек, а это уже треть роты. После сдачи экзаменов осенью 1970 года, как и все, в основном первокурсники, мы работали в совхозе. Нас направили в совхоз «Серебрянка», что под Лугой в Ленинградской области.

Замечательное было время: тёплая осень, экзамены позади, впереди – свершившаяся мечта, а главное – море. К этому времени мы все уже перезнакомились. В совхозе я попал в плотницкую бригаду, а предстояло нам ремонтировать свинарники, заменять изгрызенные и истоптанные хрюшками доски – короче, «интеллектуальная работа», но довольно-таки нечистая.

Вокруг свинарников практически было болото. Дорогу покрывала жижа по щиколотку, канавы со стоками были далеко и давно уже не работали, так как были завалены навозом. Свиной на время ремонта одного свинарника переселя-

ли в другие методом уплотнения. Утром перед работой трактор «Беларусь» привозил в свинарник бочку, в которую водитель откачивал жижу с «палубы». По утрам водила почему-то всегда был навеселе, и это было очень даже заметно. В нашей бригаде был такой парень – Коля, он демобилизовался старшиной, в армии служил на хозяйственных складах. Он очень следил за своей внешностью, безмерно любил свой чуб, всегда носил с собой зеркальце и расчёску, проверял положение своего чуба на голове при каждом удобном случае.

В одно прекрасное утро подъехала бочка с весёлым водителем, который стал настраивать шланг, чтобы отсосать жидкость. Наш Коля стоял в проходе между загонами, одной рукой держал зеркальце на уровне головы, а другой поправлял чуб большой расчёской. На тракторе работал мотор, который был переключён на насос бочки. Водила взял шланг и переключил задвижку бочки на работу. Только он «немного» перепутал: вместо всасывания переключил на вытяжку из бочки. Давление в бочке было уже создано, и из шланга вырвалась струя с отходами, откачанными из свинарников. Шланг начал метаться, как змея, и водила от неожиданности сразу не смог с ним справиться. Он держал шланг, который таскал его со стороны в сторону, обливая всё, что попадало под руку. Наш Коля как раз и попал под эту бешеную струю. Он стал рыжим с ног до головы, немного досталось и нам, но мы успели отскочить. После того как мы все вместе справились

со шлангом, а водила выключил насос, все «подкрашенные» готовы были утопить его в этой жиже. Водила убежал, мы остыли, пошли мыться, а Коля – стираться к колонке. Этот эпизод всегда вспоминается с улыбкой на наших факультетских встречах.

После работы в совхозе рота прибыла в Питер, в экипаж, или просто общежитие, но с военным уставом и порядками. Экипаж располагался на Васильевском острове, на 21-й линии. На занятия ходили строем на Косую линию, мимо сталепрокатного завода, мимо фабрики-кухни «Балтика». Лекции и самоподготовка проходили в учебном корпусе, а вечером мы возвращались в экипаж.

По выходным, естественно, ходили в увольнение, ну и, как везде, иногда бегали в самоволку. Стипендии катастрофически не хватало, треть роты были серьёзные люди, отслужившие в армии, кое-кто уже поработал на флоте.

Первый курс пролетел за партой. На втором курсе мы начали по вечерам подрабатывать. Устраивались где могли, часа на четыре-пять. За забором нашего училища, на Косой линии, была фабрика по изготовлению линейек.

Разные делали линейки, в том числе и логарифмические. Мы с друзьями – всего нас было четыре человека – устроились на эту фабрику.

Кажется, линейка лёгкая, работа тоже должна быть лёгкой, но не тут-то было. В нашу задачу входила загрузка и разгрузка сушильных печей. Выбранную древесину для произ-

водства линеек сначала тщательно сушили при температуре около шестидесяти градусов. В основном на производство шла груша. Вот мы и складывали на стеллажи подготовленную древесину. Самой трудной работой была выемка заготовок из ещё не остывших печей, потели жутко. За четыре часа работы получали неплохую копейку, а работали мы два-три дня в неделю, когда включали печи.

Так текло наше курсантское время, работали в основном зимой. Весной начиналась практика. При хорошей погоде ходили на ялах по Неве. Напротив Горного института стоял на приколе наш учебный парусник «Сириус». Всего было три таких барка: «Вега», «Кодор» и «Сириус». Два других были приписаны к мореходным училищам Риги и Таллинна. Около «Сириуса» были ошвартованы наши ялы, на паруснике постоянно несли вахту.

Курсанты судоводительского факультета выходили на паруснике в море, где осваивали морскую навигацию. Впоследствии «Сириус» списали, переименовали его в «Кронверк» и поставили около Петропавловской крепости, а ещё позже из него сделали ресторан.

Не одно поколение получило хорошую морскую практику на этом паруснике, есть о чём вспомнить.



Парусник «Сириус»

«Сириус», старик, стоишь на приколе.
Летом иногда выходил ты в море,
И играл с тобой ветер шальный.
Всё-таки хороший ты был малый.

Вспомни-ка походы, море штормовое,
Ураган припомни, приносил он горе.
Паруса трещали, трос-бедняга лопал,
Мачты расшатались, словно в драке побыл.

Старикашка милый, службу отслуживший,
Воевавший в море с волнами не раз,
Не жалел ты воду, как врагов народа,
Бил её ты с хода, метил прямо «в глаз».

Отзвенело время, отошли все сроки,
Отстучали годы гомоном сороки,
И стоишь печально, списанный на берег,
Гордый и несломленный, в талисман свой веря.

Чувствуешь ты слабость, веришь в ветер буйный,
Может, заберёт он в свой поток разгульный?
Слабым не в пример ты, не понять им моря,
Посмотри ж в глаза всем вестникам от горя.

Горе одинаково, везде оно одно.
Вот и я обиженный. Кем? Не всё ль равно.

Мы с тобой похожи, брат ты мой морской,
Просто судьбы схожи – х о л о с т о й.

Да, в те времена мы практически все были холосты. Эта болезнь под названием «женитьба» начала поражать нашу роту на четвёртом курсе. Пока же мы были все свободны.

Ходили на танцы в «Камень» – это Дворец культуры имени С. М. Кирова, что на Большом проспекте Васильевского острова.



Во все великие праздники – 1 мая, 7 ноября – наше училище всегда принимало участие в демонстрациях. Мы не просто ходили строем с флагами, но и изображали разные фигуры. Младшие курсы были задействованы практически все. Начиная с третьего курса наш факультет и факультет судово-

дителей перешли учиться на Охту, на Заневский проспект, 5, который находится сразу за мостом Александра Невского. Экипаж и учебный корпус были здесь в одном дворе.



Напротив нашего училища располагались курсы повышения квалификации офицеров ВМФ, а перед нашим зданием находилось здание, где жили врачи, которые приехали повышать свою квалификацию со всех концов нашей необъятной Родины. Во дворе нашего небольшого морского оазиса, обнесённого по периметру двухметровым каменным забором, курсанты проходили строевую подготовку. В основном это были мальчишки, которые не служили в армии, и те, кто на-

хватал нарядов.

Организаторы празднования Первомая на Дворцовой площади поручили нашему училищу изготовить, отрепетировать и показать перед трибунами на Дворцовой десять пирамид. Чтобы над каждой пирамидой возвышалась одна буква, а в комплексе получились слова «СЛАВА ТРУДУ». Мы как раз были на третьем курсе, нас и задействовали в изготовлении этих пирамид. Были сделаны круглые щиты: первый щит держали человек тридцать, на него становились десять человек и держали щит поменьше, на котором, в свою очередь, стояли четыре человека и держали маленький щит с одним человеком, а уже он должен был держать одну букву. Буквы были вырезаны из пенопласта, но большие, и все вместе эти пирамиды перед трибунами на Дворцовой площади должны были составить плакат «СЛАВА ТРУДУ».



Задействована на это мероприятие была уйма народа со всех факультетов, приезжали на тренировки и ребята с Васильевского острова. Тренировки начались за месяц и проводились регулярно под присмотром и командой офицеров. Это, конечно, жутко надоедало всем. При хорошей погоде можно было расслабиться, но когда дул ветер и моросил дождь, эти операции были небезопасны.



Тренировки на стадионе

Вот один раз мы и подшутили над командиром. Под большой щит положили старые х/б брюки, в которых трениро-

вались, часть брючин торчала из-под щита, к брюкам прикрепили ботинки. Командир увидел это и сначала не понял, но ему объяснили, что пирамида рухнула, а Серёга не успел выбежать из-под неё. Мы все стояли со скорбными лицами и в руках держали снятые фуражки.

Когда до командира дошло, он стал кричать и командовать: одного послал в санчасть за доктором, всем остальным приказал быстро освободить пострадавшего. Когда подняли щит и он увидел нашу проделку, у него фуражка сама сползла на затылок. Он долго плевался, но наказывать было некого.

Да, на Первое мая у нас всё получилось, хотя погода и не баловала. Для нас самым опасным врагом был ветер.

Первомай

Что за чудная погода,
Настроению всё в такт.
Улыбается природа,
Заклучай-ка с ней контракт.

Наберу корзинку счастья,
Соберу лучи с небес.
Ко всему влечёт участие,
Поселился во мне бес.

Утром солнце, блик бросая,
На волне Невы блеснит,
И скворец, не умолкая,
Что-то там нам говорит.

Эти звуки, отголоски...
Чайки вышли из ума,
А на нас одни полоски,
Крикнем дружно мы: «Ура!»

Май всё ближе, дни шальные
Не идут, летят стрелой.
Мы пройдем в рядах, литые,
По дворцовой мостовой.

В июне начиналась сессия – время, которое нужно пережить. После сдачи экзаменов все разъезжались по домам в отпуск, кроме тех, кто завалил какие-то предметы. Провинившиеся попадали в штрафной батальон, или попросту в «дурдом», как его величали. Они участвовали в хозработах при училище и учили заваленные предметы, потом их пересдавали.

После того как мы побывали дома, нас такая же сила тянула в училище, как и после экзаменов домой. Каждый год сентябрь был желанным месяцем, месяцем встреч и воспоминаний.

Осень

Пасмурно, пасмурно, пасмурно,
Небо нахмурилось вновь.
Листья шевелятся заспанно,
И слёзы роняет дождь.

Тропинки водою смочены.
Влагой пропитанный лес.
Тучи сосредоточены
Низко сейчас до небес.

Речка, почти что не движется,
Водная гладь не блестит.
Поверхность вся её пыжится,
Дождик её всё бомбит.

Дождик несильный осенью —
Капает, а не льёт.
Солнце не светит россыпью,
Время от время блеснёт.

Вот проскочил прожектором
Лучик его с-под небес.
Туча стала директором:
«Светить – не светить на лес».

Многим, может, не нравятся
Осенние чудеса.
Зря, потом будут каяться.

Ну посмотри в небеса!

Быстро летит время. И вот осень после четвёртого курса, нас отправляют на военно-морскую стажировку. Наше училище закрытого типа. Большую роль в учебном процессе играла военно-морская кафедра.

Руководил кафедрой капитан первого ранга Броневицкий (родной брат Броневицкого, основателя вокально-инструментального ансамбля «Дружба»). Каждый факультет готовился по своему профилю. Из нас должны были получиться командиры БЧ-4, начальники РТС дизельных подводных лодок. Начиная с первого курса мы постигали эту науку. Занимались на кафедре, конспекты выносить запрещалось, самоподготовка также проводилась на кафедре. Ещё от старшекурсников мы слышали, что радиотехнику мы познаем благодаря военно-морской подготовке (ВМП).

Эту науку нам преподавал замечательный, интересный человек – капитан второго ранга Юдин. Он интересно читал свой предмет и заставлял нас понять, как работают все детали того или иного прибора. На каждом курсе держали экзамен по этому предмету. Госэкзамен по ВМП должен состояться после прохождения практики на кораблях ВМФ. Провал на этих экзаменах был равносителен исключению из училища. Вот осенью 1974 года наша рота и поехала в город Лиепаю, в Латвию, где стояла дивизия подводных лодок. Попали мы в двадцать вторую бригаду. Распределили нас по эки-

пажам, выделили кубрики, надели мы погоны, причём те, кто был после армии, сохранили свои звания. Так я стал старшиной первой статьи, хотя в армии был сержантом.

Началась знакомая армейская жизнь. Мы жили отдельно, и нами командовали старшины нашей роты. В каждой роте был старшина, командиры отделений, помощники командиров отделений, которых назначали из ребят, прошедших армейскую службу. Потекло армейское время, утром подъём, зарядка, ну и так далее. Я по натуре жаворонок, встаю полшестого, когда рота ещё спит, и бегу за территорию, в лес, вообще я любитель побегать – заряжаешься капитально. В отличие от армейских, у нас распорядок был более свободный.

Рабочие дни шли по расписанию: учили «матчасть», на лодках делали уборки, помогали командирам в оформлении разных пособий. Один раз участвовали в учениях, вышли в море, приняли крещение (заставили выпить плафон от лампы забортной воды на глубине двадцать метров). Было нас на лодке четырнадцать человек за штатом, то есть ненужных членов экипажа.

Приказ был простой: никуда не ходить, ничего не трогать. Кормили от пуза, были и тарань, и сухое вино, и шоколад, но всё это не лезло в глотку, так как была проблема с туалетом. Нам разрешали сбегать по нужде только при всплытии, что было не так часто. Учения продлились трое суток, но мне этого хватило на всю оставшуюся жизнь.

После учений мы продолжали помогать командирам

в оформлении красных уголков, подготовке документации, расписывали плакаты. Взяв на себя повышенные обязательства, мы, трое служивых годков, договорились с командиром сделать грязную работу, за которую он нас отпустит пораньше на недельку с практики.

«Вылизав» и выкрасив отведённый нам отсек, мы сдали нашу работу старпому, который принял её с оценкой «отлично». Он подготовил на нас характеристики и отзывы о практике.

Получив нужные документы, мы завершили практику и на недельку вырвались по домам.

В декабре нам предстояло новое плавание, нас ждала шестимесячная практика на учебно-производственном судне «Зенит». После этой практики были защита диплома, распределение и работа, которая началась на судах с 1975 года.





На практике на базе подводных лодок в Лиепае, 1975 год



Военные сборы

Отдан приказ, сборы недолги,
И поезд, шпалы уминая,
Летит вперёд. На верхней полке
Я тоже с ротой уезжаю.

Всё это было так недавно,
И вот на месте: плац, казармы...
Из кубрика окно открою,
Смотрю, люблюсь, вам не скрою.

Проходит месяц, осень дышит,
Гуляет ветер злой по крыше.
Желтеет лист, дождь льёт и льёт.
Скорей домой, «старик», вперёд!

Служивые годки на взводе,
Готово всё, кто-то в походе,
Быть может, он в последний раз
С морями так, с глазу на глаз.

Ещё немножко, ещё чуть-чуть,
Пусть только листья опадут.
Октябрь пройдёт лохматый, мрачный,
Придёт ноябрь, он удачный.

Вновь будут полки, полустанки,
«Не остановят даже танки».
«Стрела», «Экспресс» – не всё ль равно,

Стучал бы ветер к нам в окно.
В застолье вспомним про походы,
Про «птюхи»¹ с маслом, вездеходы,
Про тех, кто служит на флотах,
Про земляков, что на постах.

Пока же только в назиданье
Мы морю скажем: «До свиданья!»
А через месяц снова, вновь
Оно вольёт нам в жилы кровь!

¹ Птюха – батон белого хлеба, разрезанный вдоль пополам и намазанный маслом или сгущёнкой

Первый рейс

Скоро мы будем отмечать сорокалетие окончания нашего Ленинградского высшего инженерного морского училища (ЛВИМУ) имени адмирала С. О. Макарова.

Раньше каждый год кто мог собирались на факультетский вечер, который всегда проходил 7 мая. Этот день отмечался как День радио. На Заневском проспекте, в доме номер 5,

в актовом зале собирались выпускники разных лет. Была торжественная часть, встреча с преподавателями, курсантская самодеятельность, затем предыдущие выпуски распозвались по аудиториям или уходили во двор, благо в мае практически всегда хорошая погода.

Прошли, пролетели замечательные годы учёбы. Мы сняли форму в 1975 году. Я спрятал подальше гюйс, на котором остался автограф Эдуарда Асадова. Он выступал в концертном зале у Финляндского вокзала в 1972 году. Концерт вела его жена, а после выступления он раздавал автографы. Под рукой у меня ничего не было, и я подsunул ему гюйс – так появилась его роспись на моём «морском воротничке». Когда жена ему сказала, на чём он расписывается, он пожал мне руку. После того вечера я не мыл её, наверное, дня два.

Лето в разгаре, шёл 1975 год. По распределению я попал в Черноморское морское пароходство, в легендарный город Одессу. Не дожидаясь осени, поехал сразу устраиваться

на работу.

Время юности – молодой, холостой, впереди ждала любимая работа и Чёрное море.

Пароходство в Одессе разбросано по всему побережью – от Куяльника с востока и до Аркадии на западе. Наша гостиница моряков располагалась на проспекте Шевченко, около Аркадии. Место замечательное, я «жаворонок», поэтому всегда вставал рано, когда все ещё спят, и бежал на берег. Берег за гостиницей круто спускался к дикому пляжу, который ласкало Чёрное море. Сделав зарядку и искупавшись, бежал в гостиницу искать завтрак, так я жил больше месяца, пока оформлялся. Необходимо было пройти все инструктажи, познакомиться со своей службой, получить направление на теплоход.

И, надо сказать, я не спешил – стояло лето, самое курортное время года. Как и все в таком положении, я бичевал, то есть бездельничал и ждал направления на судно. Всё оплачивало пароходство, но денег, как всегда, не хватало, хотя было весело. Моряки, списывающиеся с рейсов, помогали, угощали засидевшихся бичей. Нас было несколько человек, здесь были и вновь устраивающиеся моряки и те, кто ждал свой пароход, когда отгулы и отпуска уже закончились.

Иногда мы устраивали променаж на «Привоз» – ну кто не знает знаменитый одесский базар, он расположен рядом с железнодорожным вокзалом. Пройдясь по рядам и попробовав всякой всячины по чуть-чуть, ты становишься очень

даже сытым. А иногда, когда какой-то моряк с дальнего рейса, расслабившись и взяв нас «под крыло» водил в «Гамбринус», что на Дерибасовской, – это был настоящий праздник. «Гамбринус» – это знаменитый пивной бар, где в подвале на больших бочках в виде столов подавали пиво и тарань.

В конце концов я получил направление на теплоход Баймак. Таких теплоходов на букву «Б» было несколько: «Баймак», «Балашиха», «Бакуриани», «Бежица».

За время бичевания съездил к корешу Володе с нашей группы училища – он отдыхал с женой под Николаевом. Пароходство в выходные не работало, и это время приходилось как-то переживать. В училище в нашей роте было 75 человек, из них 25 человек после армии, в том числе и я. К пятому курсу пятая часть роты пережилась, вот жена Владимира и достала путёвку в кемпинг под Николаевом, куда я завалился и «прокайфовал» одни выходные.

В другой раз, когда были какие-то праздники и большие выходные в Одессе, смотался в Феодосию, к знакомой тётушке. Я живу в Корчмино, бывшем имении Василия Дмитриевича Корчмина, сподвижника Петра Первого, на берегу Невы.

Напротив нашего дома в финском домике жил дядя Ваня Панасовский с семьёй. Где-то в 1950 году он переехал в Феодосию, потому что начал болеть и врачи посоветовали ему сменить климат. Дядя Ваня был военным моряком во время войны, воевал на Балтике, как и мой отец, и наши семьи

дружили.

Железная дорога в Феодосии идёт вдоль берега, минуя Золотой, Серебряный и простой городские пляжи.

Городской пляж расположен прямо у железной дороги, за высоким, метра три, парапетом. Сам пляж покрыт мелкой галькой вперемешку с песком и камнями, в море через несколько шагов сразу начинается углубление до метра, а далее отмель по щиколотку и снова углубление.

Серебряный пляж почти за городом, усыпан галькой, и нет камней, а на Золотом, где становятся на рейде танкеры, вообще один «золотой» песок.

Напротив вокзала в городе через дорогу стоит дом музей Ивана Константиновича Айвазовского (1817—1900) с большим балконом, на котором величайший художник-маринист писал свои картины. Слева от музея Айвазовского, если идти вверх по улице, находится дом музей Александра Грина. На третьем курсе мы с другом оставили там на стенде значки нашего училища и вымпел.

Там многие что-то оставляли на память. Каждый мечтал о своём корвете с алыми парусами.

«Солнце красно поутру
Моряку не по нутру.
Солнце красно вечером —
Нам бояться нечего», —
Говорят так старики
Всем прогнозам вопреки.

Закат был алый – благодать,
На море зыби не видать.
Лентой горизонт в тумане
Захлопнул нас в своём капкане.
Рассыпалась заря над морем.
Душой мы в этой сказке тонем.

Волшебный мир раскрыт над нами,
Он где-то там, за облаками,
Колесницы миражами...
Неспроста же моряками
Родились на свете мы.
Так сбываются мечты.

Мореходы, мореходы —
Далеки наши походы.
Мы спешим вперёд, к восходу.
Тяжело? – Поможем с ходу.
И недаром сочинил
Грея алый парус Грин.

Сам центр Феодосии находится как бы в ковше, горы окружают этот городок с севера, а с юга его омывает Феодосийский залив. У подножья горы расположено городское кладбище, перед которым проходит улица Самариной, где как раз и живёт семья Панасовских.

Если двигаться дальше по этой улице, то выйдем к город-

скому базару, далее снова окажемся у воды, где вдали виднеется маяк, замыкающий полукруг Феодосийского залива.

Побывав у знакомых, я пережил ещё одни выходные.

Оформив все документы, отправился на судно, которое стояло в порту Ильичёвск.

Ильичёвск находится километрах в семи от Одессы, за Аркадией, и до него можно добраться трамваем или автобусом.

Ильичёвск – это крупный торговый порт на Чёрном море, там же находится и большой судоремонтный завод. Впоследствии была налажена паромная переправа между Ильичёвском и Варной. Были специально построены два парома для перевозки железнодорожных вагонов. Паромы назывались «Герои Шипки» и «Герои Севастополя». На Балтике была открыта такая же линия, на которой работали паромы Литовского пароходства, и назывались они «Мукран» и «Вильнюс», а ходили они между портами Клайпеда и Варнемюнде под Ростокom. Эти линии работали вплоть до развала Советского Союза.

Поселился я в каюте второго радиста на борту т/х «Баймак». Теплоход в самом деле оказался очень большим: пять трюмов с твиндеками, 13 кранов, по два крана на каждый трюм перед надстройкой и один кран с трюмом на корме, плюс ещё тяжёлая стрела тяжеловеса посередине между вторым и третьим трюмами. На корме был также большой бассейн. Экипаж состоял из 54 человек. Загрузили нас под за-

ввязку тракторами «Беларусь» и контейнерами. Всего закрепили более 600 тракторов, весь груз направлялся в порты Вьетнама, где недавно закончилась ужасная война. Так мы вышли в рейс. «Баймак» работал на линии Odessa ocean line, бельгийский фрахт, сюда входило большинство крупных портов Европы. Линия связывала Европу с Юго-Восточной Азией. Впоследствии я насчитал на круг до двадцати портов, а круг по времени получался около шести месяцев.

Чёрное море проскочили за одну ночь и вошли в пролив Босфор. Теплоход хотя и был очень большой, но с современными судами его сравнить никак нельзя. В машинном отделении не было ЦПУ (центрального поста управления), всё управление находилось рядом с главным двигателем, шум стоял невероятный. Механики и мотористы ходили в специальных наушниках. Что я запомнил – там было очень жарко. Капитан имел право прохода проливов без лоцмана, поэтому были усилены вахты механиков и штурманов.

Проход проливов требовал повышенного внимания, движение в этом районе очень интенсивное. За проход проливов штурманы и механики получали вознаграждение в виде чеков ВТБ. Раньше мостов через Босфор не было, а бегали паромы, которые мешали судоходству, причём в проливе проходу также мешало сильное течение.

Один одесский теплоход не вписался в крутой поворот пролива и своим баком снёс крышу близлежащего дома, а там как раз играли свадьбу. Этот случай зафиксирован

во всех приказах. Вдоль пролива идёт шоссе, и за ним дома прямо прилеплены к горным массивам.

Миновав Босфор и пройдя Мраморное море, мы вошли в пролив Дарданеллы, за которым расположено Эгейское море. В осенне-зимний период в Эгейском море почти всегда бывают сильные ветра. Пробравшись между островами, мы пересекли Средиземное море и подошли к берегам Египта. Наш маршрут был проложен до Вьетнама, поэтому нам предстоял проход через Суэцкий канал. На рейде Порт-Саида формируются караваны для прохода с севера на юг. После того как мы вошли в шлюз, прибыли портовые власти для оформления документов вместе с лоцманом, с которым нам предстояло пройти половину канала. Смена лоцманов происходит в Солёном озере, где расходятся караваны.

Для расхождения суда становятся на якорь, происходит смена лоцманов.

В шлюзе порта Порт-Саид на борт вместе с официальными властями поднялись и базарные люди (по нашему коробейники), которые расположились на палубе на ковриках для торговли своими поделками. Торговали они разными украшениями, было много чеканки, особенно много «даров подводного царства Нептуна».

С приходом «коробейников» на борт прибавилось работы у боцмана, так как за ними приходилось постоянно следить, чтобы эти любители торговли что-нибудь не открутили и не стащили. Стоит такой торговец на палубе босиком,

а сам пяткой старается открутить

бронзовую заглушку мерной трубки танка, которая находится на палубе. Специально были выделены матросы для контроля «за этим базаром».

Так они следовали до Солёного озера, где пересаживались на суда, идущие в обратном направлении, и возвращались домой. В канале очень чувствовалось горячее дыхание пустыни, кругом до горизонта был виден только белый песок.

На берегу Солёного озера возвышался оазис из пальм – это город Исмаилия, на траверзе этого города происходила смена лоцманов каравана, в городе была лоцманская станция. В караване обычно следовало от пяти до восьми судов.

Суэцкий канал заканчивался шлюзом в порту Суэц, где власти снова оформляли документы, а мы следовали дальше своим маршрутом. Часть зданий в Суэце были разрушены, везде были видны следы закончившейся войны с Израилем. На набережной стояли подбитые танки нашего производства, вдали виднелись проволочные заграждения и различные блокпосты. Красное море нас встретило ветром, что значительно понизило температуру на палубе.





Доты – защита порта Суэц

Следуя Красным морем, прошли на траверзе саудовский порт Джидда. Значительно позже, работая на этой линии, мы как-то в порту Марсель пошли на соседнее судно Дальневосточного пароходства менять фильмы, и оказалось, что оно стоит на линии Джидда – Марсель, возит рога и копыта. В качестве сувенира у меня до сих пор хранится рог буйвола.

С Красного моря через Баб-эль-Мандебский пролив вышли к Аденскому заливу, который открывает выход в Индийский океан, и берега государства Сомали.

Погода в Индийском океане, если сравнивать по временам года, противоположна атлантической. В Атлантическом океане в осенне-зимний период «хулиганят» циклоны и шторма, а в Индийском океане в это время тишь да гладь, но зато штормы нередки

в июле-августе.

Работая на этой линии, наша «морская лошадка» наматывала круги между Европой и Юго-Восточной Азией, и как-то на таком витке мы вошли в Индийский океан в январе. Был сплошной штиль, на небе россыпь звёзд, эфир на УКВ-диапазоне чист, и вдруг мы услышали голос капитана нашего промыслового траулера, который просил ответить суда, находящиеся в этом районе. А оказалось – это наше судно рыбопромысловой разведки. Столицу Сомали Могадишо в те времена можно было назвать «рыбной базой порта Севастополь». Здесь находились и мастерские, и бункеровочная база. Раньше на юге СССР Севастополь был крупнейшей рыболовецкой базой.

Суда этой базы я встречал, работая уже в Латвийском морском пароходстве, и в ЮВА (Юго-Восточной Атлантике, у берегов Намибии и Анголы), и в ЦВА (Центрально-Восточной Атлантике, у берегов Мавритании и Сьерра-Леоне).

На вызов рыбака ответил наш капитан. Был выходной день, а нам по плану необходимо было провести учебную тревогу. Договорившись о встрече с траулером, мы пошли на сближение. Капитан рыбака пообещал специально запустить трал, чтобы угостить нас свежей рыбкой. Погода благоприятствовала, через пару часов на горизонте показался наш рыбачок. Рыбачок оказался большим «Суператлантиком» «гэдээровской» постройки, большим морозильным траулером. На нашем судне сыграли шлюпочную тревогу, спустили шлюпку и на ней направились к траулеру. Улов

у них оказался солидный, шлюпка пришла назад с рыбой и тремя командирами с рыбака. Капитан занялся гостями, а мы – разгрузкой рыбы. Наша шлюпка сделала ещё несколько рейсов.

Рыбу кормовым краном с погрузочной сетки сваливали прямо в бассейн, чтобы потом

перетаскать в подготовленные морозильные камеры в артелке. Так мы ели уху целый рейс, а это большая экономия нашей продовольственной базы. Гости «крепко» отдохнули у капитана и с разными подарками для экипажа, включая сигареты, были доставлены на свой борт. Проведённая тревога была оценена на «отлично» капитаном-наставником, который следовал с нами до Сингапура. Обычно все проверяющие из Одессы следовали до Сингапура и там пересаживались на суда, следующие в обратном направлении. От Одессы до Сингапура при благоприятных условиях рейс по времени составлял 16 суток.

Индийский океан прошли без происшествий, по утрам при обходе теплохода боцман собирал с верхней палубы летающих рыбок, которые залетали к нам, и относил их на камбуз. Так мы вошли в Малаккский пролив, вотчину Мадам Вонг – предводительницы пиратского мира в те времена.

При спуске на воду после постройки корабля, теплохода, парохода о его борт «крёстная мать» разбивает бутылку шампанского, и если бутылка не разбивается с первого раза – это плохая примета для данного корабля. Так произошло

с т/х «Слуцк» Черноморского морского пароходства. Первый раз ему не повезло на рейде Одессы. После длительного рейса он встал на якорь, а когда часть экипажа разъехалась по домам, ночью произошёл пожар. Пострадали груз и личные вещи экипажа. Теплоход был направлен в ремонт. Второй раз, когда он зашёл в порт Келанг в Малаккском проливе и встал на рейде, на него ночью напали пираты. Рейс у него был из Японии на Европу, а вёз он в первом трюме радиоаппаратуру. Пираты знали, где какой груз, экипаж открыл трюм под дулами автоматов, его заставили выгрузить груз на баржи, которые сразу подошли, приняли груз и скрылись в ночной тишине. Власти Малайзии при оформлении документов предупреждали, чтобы экипаж не сопротивлялся в случае нападения вооружённых людей, – так всё и произошло, никто не пострадал, кроме груза. Груз был застрахован.

Выйдя из пролива, мы встали на якорь на рейде Сингапура. В основном в этот порт суда заходят за бункеровкой, за пресной водой, за продовольствием и, конечно, за подарками для семьи.

В те времена моряки в основном жили на валютную часть надбавки к зарплате. На рейде Сингапура обычно скапливалось больше пятидесяти судов. До берега добирались на своих шлюпках, назначалось время сбора у причала, к которому подходила шлюпка. В увольнение ходили тройками, в каждой группе был назначен старший, который отвечал за свою

группу. Были и «стукачки», которые докладывали первому помощнику, кто куда ходил и чего купил. Все дороги от начала начинались с посещения магазинов «Москва», «Ленинград», «Казахстан», и далее дорога шла на «Малай-базар».



«Малай-базар» – это большое пространство с множеством улочек, разных лавочек, тёмных углов, где предлагали разную контрабанду и шёл шустрый обмен всем запрещённым, если кто-то мог такое провезти. Теперь и у нас в городах можно встретить такие торговые базары, занимающие большие площади.

До Сингапура связь постоянно поддерживалась с Одесским радиоцентром.

Работа во всех портах на передачу радиограмм за-

прещена, поэтому при заходе в порт заказывается «блинд» («blind» – «слепой»), то есть приём морзянки в определённое время вслепую быстродействием: пишем на магнитофон на скорости 19 м/с, а затем на меньшей скорости распечатываем радиограммы, предназначенные нам.

Сначала береговой радиоцентр объявляет очерёдность, в какой последовательности будут передаваться радиограммы, обычно наша очередь была между 40-м и 60-м номером, ждать приходилось до полутора часов. В те времена в Черноморском морском пароходстве насчитывалось около 600 судов, в Балтийском морском пароходстве было около 400 судов – тогда мы были настоящей морской державой. С выходом из порта Сингапур переходили на обслуживание Московского радиоцентра, так как Одесса дальше на восток, к сожалению, плохо проходила, связь велась, конечно, только в коротковолновом диапазоне.

При работе на этой линии один раз нас с выхода из Сингапура завернули в Сиамский залив, в порт Бангкок. На рейде этого порта нас с барж загрузили крупным рогатым скотом – короче, буйволами. Наша верхняя палуба стала похожа на скотный двор в деревне. Загрузили нам 300 голов живых быков. Были выделены матросы для кормёжки, также привезли тюки соломы, а доставить этот живой товар мы должны были в Гонконг.

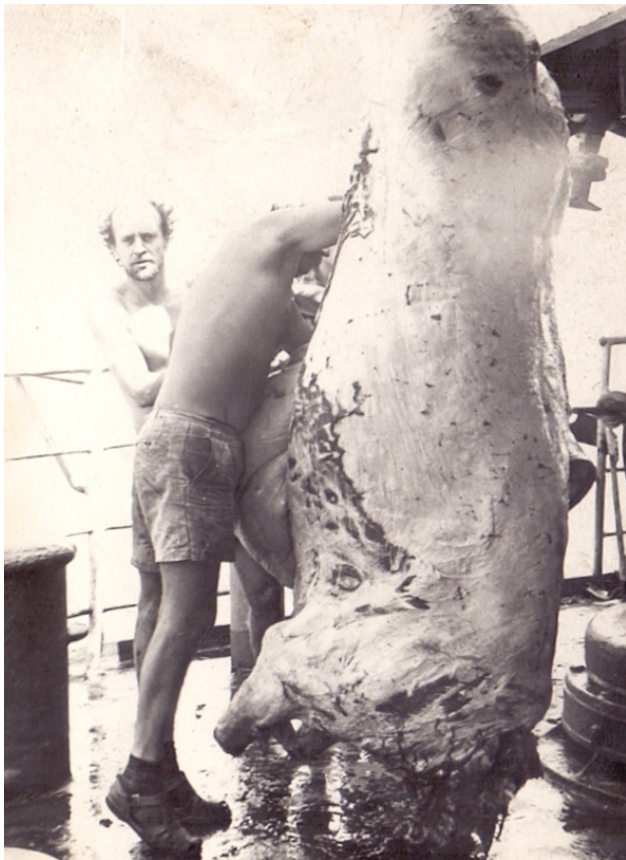
После выхода на просторы Южно-Китайского моря ветер сдул с палубы солому, кое-что удалось отвоевать у ветра,

и это разделили на всё стадо.

Больше всего времени тратилось на подачу питьевой воды скоту. Пресная вода в море – это дефицит; небольшой струёй наполнялись вёдра, а эти огромные быки почти за один глоток выпивали свою пайку. С такими приключениями дошли до Гонконга.







На рейде быков выгружали кранами с помощью грузовых сеток на баржи под охраной автоматчиков. Животные орали, ноги проваливались в ячейки сеток, многим их поломали, картина была жуткая. Грузоотправитель подарил нашему

экипажу трёх буйволов для камбуза. По дороге в Гонконг их надо было забить, но никто на эту операцию не соглашался. По приказу капитана на эту операцию назначили Колю-моториста, самого здорового в нашем экипаже.

Выбрали быка. Все быки были привязаны тонким канатом, пропущенным через кольцо в ноздрях животных. Место бойни было выбрано на корме, бык шёл спокойно, как бы понимая, куда его ведут. Он облизывал морды рядом стоящим «друзьям», они в ответ делали то же самое, как бы прощаясь. Николай долго сопротивлялся, пока капитан не налил ему стакан водки. Взяв в руку кувалду, Николай пошёл в атаку на мирное животное и с размаху промахнулся, попал не в голову, а в рог, который отскочил у бедного быка. Бык рассердился и сам пошёл в атаку на Николая. С верхней палубы мы смотрели на эту гладиаторскую арену. Николай начал бегать от быка вокруг кормового брашпиля и в какой-то момент, подпрыгнув, перелез через леера на верхнюю палубу.

Вопрос встал ребром: как убить быка? Тут на помощь пришёл электромеханик и электричеством обездвигил животное, а дальше было дело техники. Капитан больше быков на растерзание не отдал, за что мы его ещё больше зауважали.

Рейс продолжался, и, пройдя Южно-Китайское море, мы подошли к берегам Вьетнама. Первым портом выгрузки был Хайфон, расположенный на севере страны. Подошли и встали на якорь, на рейде уже стояло более десяти судов. Каж-

дое утро с нашим представителем в порту происходила перекличка в телефонном режиме, где он сообщал дальнейшие действия для каждого теплохода. В это время мы как раз отпраздновали юбилей нашего судна.



Десять лет т/х «Баймак»

В бессильной злобе волны бьются,
Исходят пеной у бортов.
Они шипят и всё дерутся,
На небе тучи – это кров.

А море пашет наш красавец,
Не молодой и не старик.
Он воду режет, как «корсарец»,
Моря пересекает вмиг.

Не вмиг, конечно, а в недели,
Отход, приход – он тут и там...
На вантах капли захмелели.
Фрахт путь указывает сам.

«Баймак» – кусок родной землицы,
Носильщик, труженик морей.
И мы с тобою, словно птицы,
Домой спешим всегда скорей.

Твой день рожденья отмечаю,
Прослеживая славный путь,
Друзей своих не забывая,
Мы оставляем только суть.

Да проживи ещё ты столько!
Удача, улыбнись ему!
Привет я передам здесь только
В Одессе другу моему.

Синее небо, по горизонту возвышались острова с горными хребтами и зелёными склонами, тёмно-синее море – и никакой живности: ни чайки, ни птички, никакого шевеления в воде. Связь из этого района мы уже поддерживали через радиостанцию Владивостока, где ещё со времён войны радисты работали на виброфлексах, полученных от Америки. Главное на этом ключе – выбить тире, а точки пружинистый ключ выбивает сам и всегда их оказывается больше, чем в азбуке Морзе. Пришлось привыкать и к такой связи. Через неделю стоянки на рейде к нам подогнули баржу и ошвартовали к нашему борту. На барже находились вьетнамские докеры, которые начали раскреплять груз на судне. Спали они на циновках. Мы заметили на барже огромных крыс, которые бегали даже по спящим вьетнамцам; открылась охота на крыс, главное было – не допустить их проникновения на борт судна.



Стоим на рейде, пейзаж не меняется

От докеров мы узнали, что акватория была отравлена американцами, селения в горах сожжены напалмом, а в воде плавают только ядовитые водяные змеи. У нас доктор был заядлым рыболовом, поймал такую змеюку и выпустил в ванну в лазарете, а она выползла. Когда он узнал, что она ядовита и её укус смертелен, он три дня не заходил в лазарет; позже мы нашли эту сдохшую змею, из которой он сделал чучело. Змейка небольшая всего сантиметров 40, но у неё два больших ядовитых зуба. Жара стояла невероятная, купаться было запрещено. Но вдоль борта были спущены беседки для его покраски – в тропиках всё быстро ржавеет, и мы по очереди умудрялись окунуться с этих беседок.

Так на рейде мы отстояли больше месяца. После долгой якорной стоянки нас наконец завели в порт, везде виднелись результаты бомбёжек.

Все портовые пространства были заставлены нашими тракторами «Беларусь»,

такова была политика: на рейде должно быть не менее десяти судов, и доставлялся груз с заделом на будущее.

После долгого плавания вечером мы пошли размяться в местный «Интерклуб». Он представлял собой большое одноэтажное здание, наподобие нашей столовой. На стене были развешаны флаги тех стран, суда которых погибли во время войны, также были вывешены спасательные круги с названиями затонувших судов. С собой мы прихватили нашего судового хлеба, здесь же заказали местной рисовой водки.

Моряки из нашего экипажа разместились за четырьмя столиками, рядом сидели моряки с польского судна, подальше находились чехи, немцы, югославы. После нескольких тостов послышалась музыка, кто-то пришёл с гитарой, кто-то заиграл на аккордеоне. Поляки почему-то начали приставать к нашему первому помощнику, они очень не любили комиссаров уже в то время.

Надо было что-то заказать на закуску, и нам принесли какие-то лапки, похожие на куриные. Мясо нежное, белое, но когда мы добрались до костей, то поняли, что это лапки лягушек, – так впервые я попробовал этот деликатес. Назад на пароход нас развозил вьетнамец в кузове грузовика. Ехал он быстро, лавируя между воронок от бомб, бросая нас из стороны в сторону, но мы были довольны такому разнообразию – после длительного рейса потоптаться по земле.

Закончив выгрузку в порту Ханой мы взяли курс на юг – следующим нашим портом был Дананг, который находится как раз на границе Южного и Северного Вьетнама. На рейде здесь отстояли всего неделю, после чего нас поставили к причалу. Порт был разбомблён и взорван отступающими американцами. Четыре судна были затоплены прямо у причалов, из воды торчали мачты и надстройки больших судов. Оставалось одно свободное место, куда нас и втиснули. Порт окружён горами, на вершине которых виднелись спутниковые антенны (параболы диаметром 13 метров), американцы при отступлении не успели их взорвать.

В Дананге находился штаб и подразделение морской пехоты, также здесь располагался самый большой публичный дом Южного Вьетнама. Утром нам предстала следующая картина: на дороге, идущей с гор к городу, работали строители (это мы так думали).

Все в одинаковой синей форме, они ремонтировали дорогу, и было их больше двух сотен, но их почему-то охраняли солдаты с автоматами. Оказались, что это женщины из публичного дома, которые не успели уехать и были оставлены американцами.

Теперь они несли трудовую повинность. Дананг был последним портом, в котором мы окончательно выгрузились. После выгрузки пришло распоряжение следовать на Филиппины.

Филиппины включают в себя более семи тысяч островов.

Любое посещение этих островов начинается с захода в столицу – Манилу. Законы в этом государстве суровые, в столице иногда постреливают. В то время в стране был диктаторский режим, поэтому после оформления документов к нам на борт были поселены два охранника (watchman), которые сопровождали нас в городе, следили за докерами, несли полную охрану судна. С ними мы и отправились бродить по островам, собирая груз для портов Европы. На судне в кают-компании у нас стояло старенькое пианино, один из охранников развлекал нас, играя на нём наши русские мелодии. Оказалось, он давно работает с нашими экипажами, всегда смотрит наши судовые фильмы и поэтому, имея музыкальное образование и способности, здорово импровизировал разные мелодии с кинофильмов.

Выйдя из Манилы, взяли курс на юг, где около острова, покрытого тропическими деревьями, встали на якорь. Нам предстояло загрузиться красным деревом для голландской мебельной фабрики. Погрузка шла медленно, деревья по воде подгоняли к борту, каждое шестиметровое бревно было в диаметре около метра. Филиппинцы бегали по плавающим брёвнам, заводили под них стропы, а наши матросы двумя кранами поднимали бревно на борт и опускали в трюм. Погрузка продолжалась больше недели.

Вся жизнь – сплошное ожиданье,
И ждёшь всегда, даже во сне,

Поступкам ищешь оправданье,
Ждёшь изменения в судьбе.
То ждёшь – отход скорей настал бы,
Прихода ждём всегда, всегда.
Ещё я просто так сказал бы:
В режиме ждущем – все года.
Сейчас бежим и ждём прихода,
Спешим мы письма написать.
Стихия в душах и природа,
После стоянки вдаль опять.
А мозг то спит, то лозунг двинет:
«К мечте, вперёд, мозоли в кровь!»
Морскую душу не покинет
Надежда, Вера и Любовь!



За это время мы на шлюпке сходили на отдалённый маленький остров, где были великолепные пляжи с кокосовыми пальмами. Наломали под водой кораллов, набрали разных раковин, попробовали кокос.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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