

НЕВЫДУМАННЫЕ

МОРСКИЕ ИСТОРИИ



ВИКТОР
БЕЗПАЛОВ

Морские истории и байки

Виктор Безпалов

Невыдуманные морские истории

«ИП Каланов»

2020

Безпалов В. В.

Невыдуманные морские истории / В. В. Безпалов — «ИП Каланов», 2020 — (Морские истории и байки)

«Я совершенно не претендую на литературный шедевр, но мне очень хотелось рассказать о тех годах, которые провел в море. За 51 год на море, и в том числе 38 лет в должности капитана, случалось становиться участником и свидетелем различных ситуаций. Я совершенно не собираюсь убеждать кого-то в опасности морской профессии или тягости морского бытия. Как раз наоборот. Мои реальные истории и порой веселые происшествия, имевшие место быть, могут быть кому-то интересны, кого-то могут развеселить или напомнить о своих морских странствиях. Если это произойдет, я буду очень рад». Капитан дальнего плавания Виктор Безпалов.

© Безпалов В. В., 2020

© ИП Каланов, 2020

Содержание

Проверка на профпригодность	6
Курсантские годы. Воспоминания о бурсе	9
Первый рейс за кордон	13
Первый штурманский рейс	16
Первый капитанский рейс	21
Прощальный банкет	25
Начало пути	26
Черепашка с острова Святой Елены	28
Месть	30
Трагедия в Северном море	32
Акулы и моряки	36
Страх	38
Танкер «Туапсе»	40
Беглецы	42
Африканские страсти	45
Часть 1. Сомалийские зарисовки (лейтенант Ахмед)	45
Часть 2. Мозамбикские приключения (Токае Масанда)	48
Учебная пожарная тревога	51
Учебная тревога «Человек за бортом»	52
Почта Нептуна	53
Ураган в Атлантике	54
Пожар на танкере	56
Фортуна выбирает...	57
Приумножая скорбь	60
Арендные рейсы	62
Конец ознакомительного фрагмента.	64

Виктор Безпалов

Невыдуманные морские истории

© Безпалов Виктор



Проверка на профпригодность

Какой мальчишка в детстве не мечтает стать морским капитаном, бороздить моря и океаны? Некоторые, повзрослев, решают связать свою судьбу с морем, хотя весьма смутно представляют, что это такое. Данный факт хорошо понимало руководство морских училищ. После Октябрьской революции в нашей стране еще не было высших морских учебных заведений, а только средние мореходки. Одним из лучших в стране считалось Одесское мореходное училище. Требования к учащимся были довольно жесткими, а образование – на высоком уровне. Достаточно сказать, что выпускники этого училища впоследствии стали знаменитыми капитанами, начальниками пароходств, главмехами на атомных ледоколах. Это училище закончил и знаменитый подводник Маринеско, именем которого сейчас и называется уже колледж, более известный одесситам как Средняя мореходка. Наша знаменитая «Вышка» появилась в 1944 году. Но сейчас не об этом, а о подборе тех самых знаменитых и всех остальных курсантов.

С первого дня пребывания курсантов в училище руководство преднамеренно убеждало их в монотонности и тяжести морской жизни. Еженощные подъемы по тревоге были частенько, а многочисленные строевые занятия – регулярно. Некоторые традиции были особенно удручающими, особенно роль дневального по коридору, предполагавшая стояние у стула с тумбочкой. Более того, после четырех часов вахты надо было записать в журнале передачу дел: о том, что стул и тумбочку сдал в хорошем состоянии. Дежурный офицер по экипажу делал обход обязательно ночью и ходил при этом очень тихо. Так вот, попавшийся курсант, сидящий на стуле на вахте, имел шанс попасть в черный список. Во всяком случае, фамилию провинившегося обязательно сообщали при построении всей роты. Наряд на хозработы тоже не требовал особого ума. Но как ни странно, примерно раз в два месяца группу или, правильнее сказать, взвод отправляли на камбуз на ночную чистку картошки. На самом деле было даже весело, несмотря на то, что картошки надо было начистить на полторы тысячи человек. В такие ночи кто-то обязательно играл на гитаре, а остальные дружно подпевали.

Занятия начались 1 сентября, но носили ознакомительный характер. Нас предупредили, что скоро нас ждет плавпрактика, и даже перечислили типы парусников: баркентина, барк, бригантина, бриг и т. д. Около недели курсантов учили вязать морские узлы и маты. Да еще и принимали зачеты по этой теме. Наконец объявили, что первокурсники судоводительского факультета направляются на барк «Товарищ».

Конечно, рассказывали, что парусное вооружение на этом барке прямое и косое, т. е. стакселя. Что-то еще говорили о названиях на парусном судне и на флоте, что названия эти в основном из английского, голландского и немецкого языков. Курсанты же что-то записывали и с трудом понимали, что говорят взрослые дяди, поскольку многие до этого и моря-то не видели.

Уже в середине сентября мы вступили на палубу знаменитого барка. А было нас не мало – более 120 человек. Отдать должное команде, экипаж барка принял нас по-дружески, снисходительно. Даже вежливо предложили разместиться по помещениям, а точнее в двух кубриках по 60 мест каждый. Как это часто бывает, кто не успел, тому достались верхние места на двухъярусной койке. То, что скученность была запредельная, нам порекомендовали не брать в голову, ведь это было всего на два месяца. А буквально на следующий день началась муштра и дрессировка. Некоторые даже узнали много слов из нелитературной лексики. Да и удивляться не приходилось. Некогда было.

Дело в том, что за каждой мачтой был закреплен боцман-наставник, а уж экзаменатором потом должен был быть штурман. Количество веревок на паруснике просто ошеломляло, а названия их с трудом запоминались. На внутреннем планшире фальшборта была масса отверстий, откуда торчали какие-то штыри. Как позже выяснилось, они имели свое название – нагель. И на этом нагеле были уложены в бухты какие-то веревки, оттяжки, уходившие вверх к

реям. Пока каждый из нас не понял, что к чему, от нас не отставали. Следующим этапом было освоение высоты и умение лазать по веревочным лестницам или, как их называли моряки, вантам. Правда, каждому из нас выдавали страховый пояс, как у верхолазов, и на первом этапе потребовали взобраться только на нижнюю марсовую площадку. Поднимались с одного борта, а спускались с площадки другого при особом контроле и подстраховке бывалых моряков. Не могу сказать, что многим из нас это понравилось, а ведь предстояло в дальнейшем опробовать большие высоты и потом вылезти на рею, а ведь не каждый способен по вантам вылезти на высоту 10-12-метрового здания. Наконец нам объяснили, что для страховки при работе с парусами на реях существуют две страховочные веревки, называемые пертом. По одной надо передвигаться, а вторая должна быть за спиной, чтобы закрепиться карабином страхового пояса. Короче говоря, дрессировка продолжалась три недели. К этому времени каждый понатирал внушительные мозоли. Пеньковые концы здорово жгли нам руки. Наконец наши бывалые руководители, оценив возможности каждого, расписали нас по каждой мачте и по каждой рее. Это на случай общего аврала. А так всю роту разделили на три равные части согласно морским вахтам, т. е. по четыре часа через восемь. Что характерно, вахта должна была находиться на палубе в любое время суток и при любой погоде. А на дворе был уже октябрь. Ночи были холодными, а дожди были затяжные. На этот случай выдали штормовую робу. На палубе под рострами (так назывался навес) лежал брезент. И вот порядка сорока человек в шторм-робе, укрывшись брезентом, коротали вахту. Хотя и прижимались друг к другу, как солдаты в окопе, согрело это как-то не очень. По первому свистку вахтенного штурмана мы должны были взбираться на реи и либо ставить паруса, либо их убирать. Наши боцманы не раз бывали в море и, как могли, оберегали нас. Даже взять такую мелочь, как ногти. Потребовали от каждого обрезать их до минимума. Как они справедливо заметили, в противном случае можно потерять ногти полностью, когда мокрую парусину будете пытаться уложить на реи. Наконец капитан, проведя несколько генеральных тренировок-авралов, принял решение выходить в море с этими «салажатами». Надо, наверное, быть смелым, мужественным и грамотным мореходом, чтобы с курсантами выходить в море. Одним из его пожеланий нам было «никогда не смотреть вниз при работе на реях. Тот, кто побаивается высоты, пусть берет два страховых пояса!» Вообще-то это резонно, когда перелазил с реи, т. е. с перта, на марсовую площадку или наоборот. А если еще и ночью в дождь и ветер, то риск сорваться вниз довольно большой.

И вот, наконец-то мы вышли в море. Наверное, руководство мореходки все заранее предвидело и рассчитало. Было бы прекрасно плавать по Черному морю летом. Но, увы, был уже ноябрь. Черное море сурово осенью и зимой, особенно в районе Новороссийска, где дует бора. Моряки так и называют этот ветер. Новороссийская бора. Уже в море произошел забавный случай. В кормовой части судна, на юте, возле штурманской рубки и огромного руля стояло кресло. И многие из нас думали, что это кресло капитана, но капитана мы уже знали, а вот в кресле, часто под вечер, восседал седовласый дядечка приятной наружности и курил трубку. Иногда штурман подносил ему чай или кофе. Был он также в морской форме с золотыми галунами на рукавах, но, правда, на одну полоску меньше, чем у капитана. Вроде нашивки, как у старпома, но когда капитан, поднимаясь на ют, беседовал с непонятным дядечкой, то всегда почтительно и на равных. Конечно, у нас была чисто белая зависть к столь шикарной жизни на корабле. Вскоре мы выяснили, что это старший механик, а некоторые из нас решили, что это самая завидная должность на флоте.

Все наше свободное время было занято учебой. Помимо экипажа с нами пошли на практику преподаватели мореходки, и пришлось зазубривать и отрабатывать световую морзянку. В те времена это была единственная ближняя связь с берегом и судами. Требовали от нас знания флажного светофора, знания международного свода сигналов, запоминания кардинальной и латеральной системы ограждения морских опасностей и прочего, что считали наши учителя первостепенным на этом этапе обучения. Все бы ничего, но наш барк периодически покачи-

вало, и при усилении ветра он шел с заметным креном, что характерно для парусников. Не знали мы еще тогда, что на пароходах столкнемся с постоянным шумом и вибрацией в море, которая выматывает не меньше, чем качка. Когда ночью в районе Новороссийска мы попали в сильный шторм и пришлось в качке в соленых брызгах и при дожде убирать верхний парус бом-брамсель на фок-рее, почему-то захотелось стать старшим механиком, а капитана нам было даже жалко. Он двое суток не уходил с мостика, пока погода не улучшилась. Выслушав бывалых моряков о том, что в океане, тем более зимой, бывает гораздо страшнее, всякие сомнения улетучились. После окончания плавпрактики часть наших курсантов написали заявления об отчислении, а другая группа просилась перевести их на судомеханический факультет. Через год курсантов-перебежчиков судомеханического факультета направили на сухогрузные суда для практики кочегарами покидать уголек в топку. И что характерно, в разгар летней жары. Те, кто перевелись с судоводительского факультета, поняли, что где-то есть подвох в этой истории, и понятно, что теперь о возврате на судоводительский факультет не могло быть и речи. И вот выяснилось, что на «Товарище» со стармехом в кресле с чашкой кофе и трубкой во рту был просто спектакль. Там и двигателя толком не было. А дело в том, что на судомеханический факультет был недобор курсантов, ведь все хотели быть капитанами, а руководство мореходки решило проверить новичков на профпригодность.



Курсантские годы. Воспоминания о бурсе

Каждый абитуриент, поступающий в вуз, делает это абсолютно добровольно. Факт, который на сегодняшний день у нас в мечтах практически не совпадает с действительностью.

В сентябре 1961 года радость, связанная с поступлением в Высшую мореходку, еще не успела померкнуть и сияла на наших лицах. Когда мы стояли на плацу в «экипаже» и слушали о своем распределении повзводно, то не догадывались, что впереди долгие годы пребывания в казармах и полувоенный быт. Однако, лица однокурсников, которые уже успели отслужить в армии, были лишены тех самых довольных улыбок. Видимо, знали больше, чем мы. И действительно, наши отцы-командиры очень рьяно приступили к выполнению своих обязанностей. На тот момент прошло лишь 15 лет со дня окончания войны, и многие наши офицеры были бывшими фронтовиками. Поначалу они нас просто замордовали нарядами, хозработами и строевыми занятиями. Правда, спустя месяц отправили в колхоз-«миллионер». Это было не названием, и уж совсем никакого миллиона на счетах колхоза не было. Просто он задолжал один миллион рублей государству. Комбайнов на уборке кукурузы там и в помине не было, поэтому початки кукурузы приходилось убирать вручную и складывать в мешок, который болтался на веревке на плече. Через десять дней руки распухли от непрерывных порезов кукурузными листьями, а на плечах появились кровавые рубцы, оставленные веревкой и мешковиной. Полю же не было видно ни конца, ни края, а горизонт маячил где-то далеко вдаль. Село, в котором нас расположили, называлось почему-то Белолесье. Кто дал ему такое название, неизвестно, но все-таки интересно, так как деревьев там практически не было, а уж леса тем более. В один из дней в поле заехал на своей «Волге» председатель колхоза и предложил разгрузить на станции вагон с цементом. Естественно, на добровольных началах. Разумеется, что спорное выражение «Смена труда – отдых» тогда у меня и сотоварищей не вызвало никакого сомнения. Добровольцы были согласны на любую работу кроме уборки кукурузы.

Вскоре «великолепная семерка» на двух машинах отправилась на железнодорожную станцию, которая находилась в 40 километрах от нашего села. Поздно вечером мы прибыли на станцию и открыли вагон с цементом. Энтузиазм исчез, как только мы увидели, что цемент насыпью. Застелив низ кузова брезентом, мы приступили к работе. Кто-то разумно предложил снять верхнюю одежду. Уже глубокой ночью, загрузив две машины, мы отправились в обратный путь, устроившись в кузове на верху брезента, обдуваемые ветром и цементной пылью. Тем временем вся наша рота обитала и ночевала в большом уютном сарае, где были сколочены деревянные нары и набиты соломой матрасы. Видимо, начальство считало, что именно так надо готовить будущих капитанов дальнего плавания. По-быстрому помывшись в темноте у колодца, мы с радостью завалились спать. Лично я проснулся от хохота однокурсников. Открыв глаза, я увидел одного из нашей «цементной бригады» и тоже от души рассмеялся. Все мы представляли собой дешевую скульптурную группу из парка отдыха трудящихся. Однако вскоре наше веселье закончилось, так как появившийся председатель колхоза снова любезно предложил нашей бригаде разгрузить машины с цементом. В этот раз в качестве вознаграждения предлагалась хорошая баня и сытный обед, а вот бесконечная уборка кукурузы меня достала вконец.

К концу нашей уборочной кампании я совершил еще один авантюрный ход. Собранную кукурузу колхозники на подводах вывозили с тока в амбары, которые находились в селе. В один из дней ездовой на току выпил лишнего и был не в состоянии двигаться. Естественно, стал вопрос, кто же будет управлять лошадьми. К тому времени я лошадей видел редко, да и то пару раз у бабушки в деревне. Откуда у меня хватило наглости и самоуверенности предложить себя в качестве возницы, я до сих пор не могу понять. Можно лишь объяснить это безудержным желанием убраться прочь с кукурузного поля с должным на то основанием. Спасло меня от

позора то, что лошади были умные. Они хорошо знали дорогу с тока до амбара и преспокойно дошли самостоятельно. Правда пару раз та лошадь, что была поумнее, все же поворачивала голову и пристально смотрела на меня. Наконец-то колхозная эпопея закончилась.

Мы вернулись в «экипаж», и начались учебные будни, но наряды и хозяйственные работы по-прежнему не прекращались. Дорога от «экипажа» до учебных корпусов не была близкой, да еще и надо было подниматься на возвышенность по извилистой лестнице. Потом мы возвращались назад в «экипаж» на трапезу и снова топали в «учебку» на самоподготовку. Не зря кто-то из наших назвал нас «бурсаками». Когда эта черная масса бушлатов и шинелей взбиралась по лестнице, то зрелище было весьма грустным, и кто-то из курсантов решил повеселить остальных «бурсаков». Вероятно, ночью на стене лестницы он написал белой краской знаменитые слова классика марксизма: «В науке нет широкой столбовой дороги, и только тот достигнет сияющих ее вершин, кто неустанно карабкается вверх по каменистым ее тропам». По-моему, все же выражение Маркса было написано не до конца: или краски не хватило, или времени. Руководство и замполит шутку не оценили, и вскоре группу курсантов отправили на хозяйственные работы, чтобы закрасить эту надпись. После первой сессии наши рады порешили. Не все видели романтику в солдафонской муштре, высшей математике и дисциплинах высшей школы.

Однако лично мне в то время был преподнесен прекрасный урок человеческой доброты и милосердия. А дело было так. В 1961 году зима была лютой, и наряды, которые приходилось нести на улице, были серьезным испытанием на выносливость.

Однажды я заступил в наряд у ворот учебного корпуса. Холод был собачий. Правда, на такой случай выдавали теплые тулупы, но ноги в ботинках замерзали очень быстро. До сих пор не понимаю, почему в таких условиях не было частой сменяемости вахтенных. Я стоял у ворот, совершенно окаменевший в ожидании, когда меня заменят. В здании учебного корпуса на первом этаже находились буфет и кухня с запахом горячей пищи, сводившим меня с ума. А лет мне тогда было лишь семнадцать. Через окна кухни меня заметила повариха. Приоткрыв дверь, она сказала буквально следующее: «Курсантик, а не хочешь ли ты борща? А то совсем околеешь!» Помню, что я что-то пролепетал типа того, что у меня денег нет, но добрая повариха лишь махнула рукой. Через минуту, обжигая губы, я уже глотал этот борщ. Он казался мне самым вкусным на свете. Доброта и милосердие этой женщины запомнились на всю жизнь.

Вскоре наступила расслабляющая весна. Однажды утром по пути в учебный корпус я сбежал из строя, юркнув в подворотню, как дезертир. Весна манила в свои нежные объятия. Конечно, было стыдно, но радость свободы все затмила. Однако счастье не может быть долгим. Несмотря на мою осмотрительность, все же мне не повезло. На улице Толстого, угол Франца Меринга, в троллейбус, где я удобно расположился на задней площадке, зашел начальник ОРСО ОВИМУ. Было раннее утро, и троллейбус был полупустой, поэтому спрятаться мне не удалось. Когда я делал вид, что внимательно рассматриваю в окно архитектуру города, за спиной я отчетливо услышал свою фамилию и вопрос о причине моего пребывания в троллейбусе. Даже не оборачиваясь, я понял, что приехал. Однако шанс спасти положение еще оставался, и я неуверенно выдавил из себя: «А я не из Вашего училища». Но капитан первого ранга тут же перехватил инициативу и спросил: «А откуда Вы знаете, из какого училища я?» Самое обидное было в том, что немногочисленные пассажиры троллейбуса дружно рассмеялись. В заключение этой сценки начальник ОРСО объявил мне пять нарядов вне очереди и потребовал следовать на занятия. Уже находясь в стенах училища и ожидая звонка на перерыв лекций, я на свою беду решил зайти в туалет. И тут произошла очередная неприятность. Те, кто помнит покрой флотских брюк, меня поймут сразу. Короче говоря, ремень упал вниз, а то, что шлевки (петельки) на брюках были оторваны, я как-то позабыл. Выйдя из туалета, я столкнулся с заместителем начальника ОРСО подполковником Самородовым, и на его вопрос «Что за вид?» я, естественно, промолчал. Хорошо, что он не предлагал мне достать ремень, а лишь приказал

передать командиру моей роты, что я получил от него четыре наряда вне очереди. Однако добрый весенний и солнечный день только начинался. Докладывая командиру роты о своих бедах, я обратил внимание на то, что он внимательно рассматривает мою форменную фуражку.

И тут вдруг он снял с меня головной убор и демонстративно вытащил из него упругую веточку, которой мы, курсанты, заменяли металлическую пружину. Плавсостав, в отличие от военных моряков, пружины в фуражках не носил, что весьма правильно, так как в море фуражку с пружинной сдуло бы за борт. В заключение беседы со мной командир роты что-то посчитал в уме и лишь подытожил вслух: «В общем, от меня будет только один, а в сумме – десять нарядов вне очереди. За один день, пожалуй, достаточно, а то ты до конца сессии на занятия не попадешь». Уже под вечер вместе с другим проштрафившимся курсантом-второкурсником мы забрасывали уголь в бункерную яму кочегарки. Недалеко стояли начальник ОРСО с заместителем и рассуждали о воспитательной роли труда. В тот день я поклялся себе больше не попадать в неприятности. Так оно и было.

Мы вступали во взрослую жизнь, а в ней была не только радость, но и горькие обиды и несправедливость. Коснулось это и меня. 8 марта 1963 года моя двоюродная сестра принесла мне в училище печальную радиограмму о том, что умерла моя бабушка. Мои родители работали за границей, и я прекрасно осознавал, что кто-то из нашей семьи должен быть на похоронах. Мне нужно было ехать в небольшой украинский городок Гайворон и получить для этого увольнительную. Старшина роты сам не хотел решать этот вопрос и отправил меня за разрешением к командиру роты. Пришлось ждать его до полуночи. Изложив ему суть проблемы, я услышал только короткое «Хорошо». Однако, когда я вернулся с похорон, меня ждала дисциплинарная комиссия. Напрасно я пытался доказывать, что я не был в какой-то самоволке и не гулял, а был на похоронах. Взрослые дяди были непреклонны. Но больше всего меня обидели слова командира: «Что-то я не помню». Выговор я не обжаловал, но запомнил на всю жизнь, что, прежде чем наказывать человека, надо серьезно и справедливо во всем разобраться.

Прошло пять лет, и снова была весна. Манящая весна привела к тому, что я дал снова слабину. Я заступил дежурным по КПП «экипажа». Помощник дежурного разбудил меня около шести утра и доложил, что уборка территории у проходной завершена и все в порядке. Моя задача заключалась в том, чтобы встретить начальника ОРСО и доложить ему обстановку. Все шло, как обычно. В 06:30 начальник ОРСО вышел из трамвая и направился к проходной «экипажа». Он знал меня лично еще с первого курса. Он отличался уникальной памятью на фамилии и лица и знал почти всех курсантов лично. Я был, как говорится, в «полном ажуре». Все было тщательно выглажено от брюк до гюйса. Белый чехол на фуражке поражал белизной. Шесть курсовок на рукаве сверкали золотом на солнце, а обувь была, как с витрины. Тем не менее, каприз, приняв мой доклад и осмотревшись кругом, как-то с грустью сказал: «Ну что ж, придется вам напоследок еще отстоять пять нарядов вне очереди». После этого он медленно прошел через проходную «экипажа». Мы с помощником дежурного переглянулись. Осмотревшись, я увидел такое, что мне самому стало дурно и смешно.

Во времена развитого социализма политические просветители придумывали разную ерунду. Например, в городе на отдельных домах красовались таблички типа «В нашем доме нет второгодников». Надо полагать, что кто-то из курсантов в ночное время снял такую табличку с какого-то дома и повесил чуть выше вывески «Экипаж Одесского Высшего Инженерного Морского училища». К семи утра мы с помощником дежурного сняли эту табличку, но эта хохма быстро разошлась по училищу.

На первом курсе казалось, что никогда не наступит время окончания училища, но годы быстро пробежали. И долгие годы учебы, и длительные рейсы на практике – все ушло в прошлое. Треть из поступивших курсантов по разным причинам не дошла до выпуска. Не всем нравился быт, учеба и особенно морской труд. Лишь каждый пятый стал капитаном. Но с каж-

дым годом кажется, что время, проведенное в бурсе, было самым прекрасным, как у Э. Успенского:

«Память человеческая так устроена,
Что слишком долго хранит хорошее
И слишком мало хранит плохое,
Желая расстаться с тяжелой ношей».

Первый рейс за кордон

Все хорошо в сравнении. Разочарования наступают тогда, когда сверхожидания не совпадают с мечтами, а реальность буднична и черно-серого цвета. Тогда нам казалось, что будущее прекрасно.

Когда мы с другом получили в конторе капитана порта заграничного моряков, то чувство своей значимости и зрелой солидности переполняло нас. Сев на небольшой пассажирский теплоход, идущий в Херсон, мы позволили себе даже расположиться в ресторане. Несмотря на то, что стол был скромненьким, а спиртное вообще отсутствовало, настроение нам все-таки испортили, хоть скандал и не случился. За соседним столиком сидел великовозрастный детина и нагло пялился на нас. Затем он заявил, что, мол, негоже пропивать родительские деньги. Деньги действительно были родительскими, но спорить и ругаться с хамом не имело смысла, тем более что в Херсоне нас ждал теплоход «Флорешты», куда нас направил отдел кадров пароходства на первую заграничную плавпрактику в должности практикантов. Предусматривалось, что мы будем отрабатывать одну должность матроса второго класса.

Ранним утром следующего дня мы уже поднимались по трапу судна. Надо заметить, что период бурного строительства нашего флота еще не наступил, и флот дальнего плавания состоял в основном из трофейных судов типа «Либерти» от американцев и тех немногих судов, что не погибли в войне. Поступление же новых судов носило эпизодический характер. Суда типа «Ф», финской постройки, относились к новостроям. Само собой, что мы, курсанты, основательно интересовались новыми судами, поэтому направление нас с другом на теплоход «Флорешты» очень радовало нас. Только вот радоваться нам пришлось недолго. Как только мы поднялись по трапу на борт, начались флотские приколы.

Возле вахтенного матроса стоял солидный дядечка, в костюме и при галстукке, а на груди его красовался орден «Знак Почета». Выяснилось, что это боцман, и, конечно, не нас он встречал при параде, а ожидал свою семью из Одессы. Тем не менее он поинтересовался у меня:

– Откуда будете? И куда? К нам на палубу или в машину?

Пришлось доложиться, но Дракон, как принято называть боцманов на флоте, не унился:

– А как у вас с математикой?

На что мы ему ответили, что положительно, но беседа продолжалась, хотя скорее это был монолог Дракона.

– Так вот, доложите старпому. Вахтенный помощник вас проводит. Полчаса на расселение, а затем ко мне. Получите по одной рабочей рукавице.

Естественно, поступил вопрос с нашей стороны:

– А почему по одной?

Михальи, вероятно, ждал такого вопроса и, нисколько не смущаясь, молвил:

– Да вот понаехали родственники, а туалеты малость не убраны. Вам для уборки хватит и по одной рукавице.

Казалось, этот день никогда не закончится. Хотя для практикантов время работы как бы ограничено четырьмя часами, но был аврал. По авралу, как известно, время работы не лимитируется. Судно закончило погрузку, и надо было все подготовить «по-походному». Уже глубоким вечером, накладывая специальные шины на брезент трюма, я сказал что-то «радостное» своему товарищу по поводу работы. Вероятно, мое высказывание было кем-то услышано, так как откуда-то сверху прозвучало:

– Ну что, сынок? Не сладко? Привыкай, на море всегда так.

Я поднял голову и обалдел. Сверху надстройки за нами наблюдал наш седовласый капитан. Конечно, мы были «салажатами». За один рейс на паруснике «Товарищ» нас чему-то научили в матросском деле, но до совершенства было еще ой как далеко.

После полуночи прибыл лоцман, и мы начали отходить от причала. Уже после отхода нас вызвали на капитанский мостик и поинтересовались, можем ли мы стоять на руле. Капитан выслушал нас и без лишних слов сказал старпому:

– Не будем рисковать на речке. Еще нарулятся.

Глубокой ночью, приняв душ, мы с трудом добрались до своей каюты, кстати, очень скромненькой с двухъярусной койкой. Вроде не успели еще заснуть, а уже наступило новое трудовое утро на судне. «Флорешты» хоть и было новостроем, но, по сути, было старо в технологическом отношении. Достаточно отметить тот факт, что перекрытие твиндеков и закрытие трюма осуществлялось бимсами и деревянными пятидесятикилограммовыми лючинами. Вероятность «смайнуться» в трюм при закрытии онога была велика. Огромных усилий стоило накрыть трюм тремя слоями брезента и особенно тяжело, если брезент намок. Затем нужно было обтянуть крышку трюма брезентом и расклинить деревянными клиньями, а уж потом наложить шины. Ну и уж в заключение положить стрелы «по-походному». Хорошо, что наше судно было небольшим – всего три трюма. Однако и матросов было мало, поэтому капитаны были рады, когда на судно давали практикантов. Хоть и не квалифицированная сила, но все же лишние руки. Черновой работы на судне хватало всегда.

На следующее утро мы вошли в Босфор. Боцман, как и положено, был на баке. Я тоже крутился там же. Уже трудно и вспомнить, чем именно я был занят. Наверное, что-то убирал или тавотил роульсы, но красоты Босфора меня очаровали. В районе мыса Кавак турецкий буксир раздвинул боновое ограждение, и мы протиснулись в пролив. В начале шестидесятых годов турки еще держали подобное ограждение от советских подлодок. Мне было безумно интересно рассматривать побережье пролива. Наряду со старыми деревянными постройками красовались уже новые дворцы и виллы. Мое созерцание турецкой крепости Румелихисар прервал голос Дракона:

– Юноша, не хрен пялить глаза на берег. Ты не турист на пассажирском судне, а вкалывать за тебя никто не намерен.

И вот интересная деталь. Я никогда, естественно, не был в концлагере и не видел надсмотрщиков, но мне подумалось, что почему-то Михалыч, он же Дракон, мог бы быть идеальным «лагерь-капо».

Потихоньку мы втягивались в судовую жизнь. После Эгейского моря нам разрешили ознакомиться с капитанским мостиком и постоять на руле. Конечно, вспоминая все это сейчас, удивляешься, какое тогда было допотопное оборудование: радары, авторулевые и прочее.

Наконец мы прибыли в порт Катания на Сицилии. Увольнение в первом заграничном порту было для меня интересным, но в итоге разочаровало. Я ожидал увидеть много красивых итальянок, а на поверку выяснилось, что многие из них ходят в черных платьях и черных косынках, как на поминках. Да и в комплекции довольно тучные. Им точно далеко до Джинны Лоллобриджи.

В этом рейсе мы еще зашли в Анкону на Адриатике и Маргеру, пригород Венеции. Площадь Святого Марка и Дворец дождей произвели сильнейшее впечатление, поэтому, несмотря на тягости морского труда, радовало, что первый рейс был в исторически интересную страну, где было что посмотреть. Второй же рейс начался с погрузки цемента в Керчи на Красное море в Порт-Судан. Но начался он не только с погрузки. Суда типа «Ф» в основном ходили на Италию и, как говорилось тогда, с «блатными» экипажами. И действительно, чем плохо быть в Италии в июне месяце? Другое дело, Красное море в августе. Поэтому в Керчи часть команды сменили, и пришли люди «попроще», но для нас в тот период это не имело никакого значения. Нам и Порт-Судан был в диковинку и очень запомнился. Да и как могло быть иначе? Температура

воздуха была за сорок градусов, двери и иллюминаторы были задраены, но цементная пыль была кругом и скрипела даже на зубах. Дышать было очень тяжело. Каюты рядового состава находились ниже главной палубы, а перегородка коридора граничила с машинным отделением, которое мы в шутку называли «негритянским» коридором. Даже вечером перед сном мы не рисковали открывать иллюминаторы в каютах, потому как находились они на уровне причала, а по нему бегали здоровенные крысы и невероятных размеров тараканы. Кругом была дикая нищета. В город, если его можно назвать так, выходить было опасно. Единственное светлое пятно – интерклуб. Местных туда не пускали. Несколько вооруженных полицейских уныло сидели на входе. Там стоял теннисный стол, но не было ракеток и мячиков. Видимо, подразумевалось, что надо приходить со своим инвентарем. Был бар, но он не функционировал. Была католическая молельня, в которую никто не заходил. Самое главное, был большой бассейн у самой границы кораллового рифа и очень голубая (и очень соленая) морская вода. Вот туда-то мы и бегали каждый вечер, чтобы окончательно не двинуться мозгами в этом пекле. На ночь артельщик выдавал по графину холодной воды, и, намочив полотенце, мы пытались дожить до утра. Этот жаркий рейс закончился. Судно вернулось в порт Ильичевск и было одним из первых, если и не первым вошедшим в этот новый порт.



Первый штурманский рейс

Казалось, что долгие годы в училище никогда не закончатся, но прошло почти шесть лет – и последний госэкзамен сдан, и последняя военная стажировка позади. Из-за банальной простуды я не попал на последнюю стажировку на подводную лодку, но пришлось познакомиться с эсминцем «Пламенный» и крейсером «Слава». Если взаимоотношения личного состава на подводной лодке были излишне демократичны, но радовали, то служба на эсминце, и особенно на крейсере, показалась мне эталоном дедовщины и самодурства. Попали мы на крейсер чисто случайно.

Крейсер «Слава» годами стоял на бочках в Севастопольской бухте, а матросов годами не пускали на берег. Но вот грянул 1967 год, год Израильской войны с Египтом, и руководство флота начало готовить крейсер к походу в Средиземное море. Мы, два бывших курсанта ОВИМУ, но уже в звании мичманов, прибыли на крейсер для корректуры карт и пособий. Из воспоминаний о серых буднях упомяну лишь, что в экипаже было больше полутора тысяч человек и один запомнившийся мне мелкий инцидент. Поднявшись из гиропоста на главную палубу на перекур, я буквально обомлел от идиотской картины. Более ста матросов стояли в шеренгу лицом к лицу, а между ними на палубе лежали мешки с картошкой и огромные кастрюли, а юные матросики чистили эту картошку. Воодушевления на лицах при этом не наблюдалось. Рядом проходил дежурный офицер, и я по наивности задал ему вопрос:

– А зачем стоя чистить картошку?

Он осмотрел меня с ног до головы и буднично заявил:

– Я смотрю, Вы здесь новенький, товарищ мичман. Служба не должна казаться медом.

На этом наша непродолжительная беседа закончилась, но я лишний раз убедился, что военно-морская служба – это не мое. Манили дальние страны и тропические моря. Пройдя необходимые проверки и получив рабочий диплом штурмана, я получил назначение на должность четвертого помощника капитана на свое первое судно в офицерском звании. Правда, одна вещь меня насторожила. Уже покидая кабинет кадровика, я услышал вдогонку:

– На «Беловодске» дисциплина, как на галерах. Поэтому будьте повнимательнее. Ну и желаю удачи.

Кадровик был хорошо информирован о положении дел на судне. И действительно, мой коллега, сдающий дела помощник, очень торопился покинуть судно. Лишь перед уходом он сказал, что капитан у нас суровый. Начитавшись Джека Лондона, я догадывался, что капитаны могут быть суровыми, как Ларсон, но не представлял, до какой степени. Наш капитан был человеком крепкого телосложения, уже проживший более полувека и, надо полагать, основную часть жизни – в море. Уже на первой вахте я ощутил на себе всю требовательность вышестоящего начальства. Внезапно за своей спиной я услышал возмущенный крик:

– Вы что, на пляже или корабле?

Поначалу я даже не понял, в чем именно провинился. Я стоял на правом крыле мостика и старался максимально контролировать обстановку. Локтями я уперся в планшир, так как слегка покачивало. Капитан сразу «разъяснил», что он запрещает прикасаться к планширу. Я себя чувствовал униженной собачонкой. И даже поделился своей обидой со старшим помощником. Ну что сказать, был еще молод и наивен. Конечно, старпом не собирался утирать мне сопли или жалеть, тем не менее подбодрил:

– Ну что Вы! И мне тоже запрещено прикасаться к планширу. И вот еще, если Вас вызывают на мостик, когда Вы идете в проливах с лоцманом на борту, то подниматься на мостик нужно одетым по форме и при погонах. Особенно ночью. Это ритуал. Лоцман, поднявшись на мостик, особенно ночью, должен по погонам понять, кто есть кто на мосту. Это не пижонство перед барышнями, а элементы службы.

Постепенно я был вынужден привыкать к морской службе. Если с навигационными приборами и штурманской службой все было более или менее в порядке, то печатание на машинке различных документов поначалу просто убивало. Правда, в первом порту захода этого рейса капитан не сделал мне ни одного замечания и даже отпустил в увольнение. Хотя спустя много лет я думаю, что это было рискованно в вечно беспокойном и стреляющем Бейруте. В районе порта было достаточно много разрушенных зданий. Перебегая от одного до другого магазинчика в этих развалинах, мы слышали автоматные и пулеметные очереди. И спрашивается, нафига нам были нужны какие-то маечки и джинсы? Скорее всего, нами двигала стадность толпы и баранье упорство. Все покупают, и я куплю. Правда, арабские торговцы в знак благодарности за покупки вывели нас в безопасное место. На то это и Бейрут. Война войной, а торговля превыше всего.

После Бейрута потянулись долгие недели океанского перехода, пока мы не добрались до мыса Доброй Надежды. Спустя сутки после прохода мыса Игольный, уже поздно вечером, сработал автоаларм тревоги, свидетельствовавший о выходе из строя гирокомпаса. Рев был таким, что мертвого подымет. Судно продолжило движение, но уже по магнитному компасу и на ручном управлении. Я бросился в гиропост. Как только я увидел воду на палубе и попробовал ее, то понял, что она пресная и, скорее всего, это охлаждающая жидкость гирокомпаса. Вот здесь пригодились знания, полученные в бурсе. Когда-то в училище мне пришлось выполнять большую схему гирокомпаса «Курс-5» для кафедры, поэтому этот прибор я знал хорошо. Вскоре я доложил капитану, что все в порядке и гирокомпас не вышел из меридиана, но был удивлен его ответом:

– Ну Вы даете. Не ожидал.

Конечно, больше были благодарны матросы, так как мы снова перешли на авторулевой.

Прошло еще пять суток. Как ни странно, капитан меня почти не трогал, а вот третьему помощнику доставалось ежедневно. В начале девятого утра капитан поднимался на мостик. Осмотревшись, он брал судовой журнал. На советских судах в то время были журналы специального образца, где треть страницы отводилась для замечаний капитана. Правда, и писали мы журнал по-русски. Так вот, капитан ежедневно записывал замечания третьему помощнику, а мы, помощники, это читали и сочувствовали коллеге, так как порой замечания были несправедливыми. Эта порочная практика замечаний судоводителям сыграла злую шутку на суде, и была отменена после столкновения советского сухогруза «Светлогорск» с греческим танкером «Аквариус» в Персидском заливе. На греческом танкере тогда погиб один матрос. На суде иностранный судья усомнился в компетенции наших офицеров, раз капитан пишет им столько замечаний. Этот прецедент привел к реорганизации судовой отчетности. Теперь запрещено писать замечания в журнал. Бедолага третий помощник пару раз за рейс вызывал меня на мостик и сквозь слезы говорил, что вряд ли дотерпит до конца рейса. Может быть, была и другая причина. Перед рейсом он женился. Но вернемся к событиям, которые произошли спустя пять суток после прохода мыса Игольный. Мы были уже в районе Мадагаскара. С юга из Антарктиды шла тяжелая зыбь. На мостике появился взволнованный Маркони (нач. радики) в поисках капитана. Когда капитан появился на мостике и ознакомился с текстом радиограммы, он вызвал на мостик уже всех штурманов. В нашем районе терпел бедствие мексиканский сухогруз «Калифорния Сан». Приняв сигнал SOS, наш капитан изменил курс, и на повышенных оборотах главного двигателя мы устремились к горящему судну. Вероятно, капитан уже прикинул, что нужно сделать. Нам лишь поступали команды к исполнению. Уж и не знаю, зачем, но Master дал команду третьему помощнику поднять какие-то флаги. Владимир замешкался, и тут на него обрушился водопад брани. Выслушав до конца «пламенную» речь капитана, Владимир довольно громко заявил:

– Уважаемый Всеволод Владимирович, если Вы будете на меня кричать, я выброшусь за борт.

На мостике воцарилась гробовая тишина. Вахтенные матросы мгновенно улизнули на левое крыло мостика. Я склонился над картой-сеткой. Капитан, не сказав ни слова, вообще покинул мостик. Но ненадолго. Вскоре он поднялся и, открыв пачку «Мальборо», улыбаясь, сказал:

– Закуривайте, коллеги.

Повернувшись к матросам, он небрежно бросил:

– Сделайте мне и офицерам по чашечке кофе!

Ни я, ни третий помощник вообще-то не курили, но любезность капитана ошеломила нас, и дрожащими руками мы потянулись к пачке сигарет. Володя при первой же затяжке задохнулся, но капитан дружески похлопал его по спине. На судне ходила такая байка, что наш капитан во время войны за какую-то оплошность выбросил за борт вахтенного штурмана.

В тот день нам не пришлось совершить ничего героического. Вскоре мы получили сообщение от португальского судна, которое прибыло первым к горящему судну. По правилам поисково-спасательных операций, первое судно, подошедшее в район бедствия, назначается старшим, а подошедшие позже суда выполняют его указания. Короче говоря, португалец сообщил буквально следующее: «Судно догорает. Экипаж спасен. Помощь не нужна. Следуйте по назначению».

Лишь дым на горизонте указывал на трагедию в океане.

На следующий день все стало на свои места. Капитан по-прежнему доставал третьего. Досталось и мне. Мы шли уже в тропической зоне, и было довольно жарко. Я опрометчиво сменил брюки на белые шорты. При белой рубашке и белых носках выглядел как английский моряк-офицер торгового флота. Сие не прошло мимо всевидящего ока Mastera. Пристально глядя на меня, он поспешил напомнить, что на советском флоте другая форма. Правда, шум при этом был такой, что старпом сочувствовал мне из-за угла надстройки. Всеволод Владимирович любил иногда прогуливаться по главной палубе. Порой сам, а бывало, прихватывал и старпома, который понуро плелся у него за спиной. Но даже тогда, когда старпом наблюдал за капитаном с крыла мостика, а по палубе разносился лишь бас капитана, многие понимали, что кому-то не повезло. При этом он никогда не делал персональных замечаний. Понаблюдав за работой кого-нибудь из экипажа, Master бушевал в сторону старпома, и не имело значения, на каком расстоянии последний находится от него. Основная фраза была почти одинакова всегда:

– Что этот мудак у Вас делает?

Правда, гулял он только при хорошей погоде и благоприятной навигационной обстановке.

Через неделю мы добрались до Карачи. Вспомнить буквально нечего. В город мы не ходили, но каждое утро начиналось с муштры. Обычно буквально за 5 минут до 08.00 наш капитан выходил на одну из палуб надстройки и с секундомером контролировал поднятие государственных флагов. В данном случае флагов СССР и Пакистана. В 09.00 уже весь судоводительский состав выстраивался в шеренгу на ковре в кабинете капитана. При этом наш капитан не утруждал себя называть нас по фамилиям или должности. Он просто указывал пальцем на очередного офицера и выслушивал доклад, попивая при этом крепкий кофе.

Буднично и однообразно пролетела неделя, и вот мы перешли в Бомбей, где нас поставили в приливной бассейн Александра-Док. Мы стояли у первого причала, а основная проходная «Ред гейт» была буквально у борта нашего судна. За ней начиналась и главная улица Бомбея. Конечно, мы посетили город, но эмоций отрицательных было больше, чем положительных. Грязь и нищета. Дети-калеки, хватающие за руки с просьбой о милостыне. Коровы на проезжей и пешеходной части города. Создавалось впечатление, что в генетической памяти этих животных существовала памятка, что она, Корова, – Священное животное. Во всяком случае, она с независимым видом гордо вышагивала среди машин и пешеходов. В Бомбее мы погрузили на твиндеки под мураты ящики с чаем, лавровым листом и орешками кешью, а также запа-

янные банки с опиумом. Эта погрузка осуществлялась под охраной индийских солдат. Затем мы перешли в залив Беди-Бандер, где при рейдовой погрузке начали прием жмыхов в мешках назначением на Югославию. Радовало лишь то, что судно было новое, построенное в Дании. Оно было очень уютным и надежным.

Спустя месяц мы были уже в Средиземном море и подходили к Югославии. Вот именно на переходе в Атлантике, уже после мыса Доброй Надежды, мы обогнали судно Черноморского пароходства, которое буксировало обгоревшее судно. Четвертый помощник с этого судна оказался моим однокурсником, и мы переговаривались по УКВ. Он поведал мне очередную печальную морскую историю. Несколько месяцев назад в Индийском океане загорелось машинное отделение на югославском судне «Трибинья». Судно дало SOS. Первым к нему подошел норвежский сухогруз. Не обнаружив визуально людей, капитан этого судна дал команду старпому спустить мотобот и попытаться высадиться на судно для поиска людей. Однако при этой попытке старпом ударился головой о корпус, упал в океан и погиб. Не желая рисковать своими людьми, норвежский капитан увел свое судно из зоны бедствия. Вторым судном, которое подошло к горящему «Трибинье», было наше «Мытищи». Видя горящую надстройку судна, наш капитан понимал, что после подачи SOS экипаж либо погиб, либо спасся на шлюпках. Во всяком случае, спасательных шлюпок на штатном месте не было. Капитан принял спорное решение. При сильной зыби он пришвартовался лагом к горящему «югославу» и высадил часть своего экипажа на поврежденное судно. Позже выяснилось, что экипаж «югослава» был обнаружен в океане в шлюпках и спасен каким-то судном, и при этом никто не погиб. На горящем же «Трибинье» сгорела вся надстройка, и дымилось два трюма ближайших к надстройке. Экипажу «Мытищи» удалось за две недели в море погасить горящий хлопок, что стало беспрецедентным случаем в мировой практике. А затем судно «Трибинья» было взято на буксир и приведено на Мадагаскар, в порт Тулеар. Уже на рейде Туле-ара при спуске мотобота был убит размахом лебедки электромеханик Анатолий Пархета. Спустя годы всю эту эпопею раскручивали в разных вариантах: писали в газетах и журналах и сняли фильм «Море моей надежды».

Мы же подходили в Риеку под моросящим дождем с порывами сильного северного ветра. Но и такая погода не портила настроение. Было ясно, что выгрузку не будут начинать, а посему можно отпроситься у капитана в город. Мы с третьим помощником отправились в город, и за нами увязался еще и боцман. После длительного пребывания в океане просто пройтись по берегу было уже радостью. Однако через пару часов, изрядно подмерзнув, кто-то предложил согреться. Возражений не было, и мы зашли в довольно дешевый бар. Заказывал третий помощник. Когда на высокой стойке бара появились три больших бокала золотистого югославского вина, выяснилось, что у Владимира день рождения. К этому моменту я уже осмотрел зал и пришел к выводу, что надо уносить ноги, и чем быстрее, тем лучше. Нас довольно нагло рассматривала припортовая шпана и местные алкаши. Уже на местном маркете мы купили фрукты, какой-то торт и пару бутылок вина. Третий помощник не афишировал на судне свой день рождения, поэтому мы собрались тем же составом в его каюте. Переборка в каюте третьего помощника и капитана была общей. Говорил в этот вечер в основном Владимир, и речи его были полны обид на капитана. Иногда он не выбирал слова, но в какой-то момент он похвалил капитана. В этот же самый момент я случайно посмотрел на входную дверь и обомлел. В дверях стоял наш капитан. Я лишь успел толкнуть стул, на котором восседал Владимир. В наступившей тишине прозвучал зычный голос капитана:

– По какому поводу сборище?

Владимир тихо промямлил:

– Да, вот... День рождения у меня.

Дверь так же неожиданно закрылась, но через минуту капитан зашел с бутылкой вина и молвил:

– Отдыхайте, отдыхайте, товарищи офицеры.

Вскоре Владимира потянуло на песни, а вот утром, когда третий помощник заступил на вахту и встретился с капитаном на мостике, последовал неожиданный вопрос:

– А что за шум у Вас был вчера в каюте?

Владимир несколько замялся, а потом искренне сказал:

– Пел я, Всеволод Владимирович.

– Какой ужас, так Вы еще и поете, – сказал капитан и удалился с мостика. Несмотря на погодные условия, югославы довольно быстро выгрузили наше судно, а под конец загрузили порожние железнодорожные контейнеры советского образца, закрепив их на верхней палубе. Адриатику мы проскочили быстро при сравнительно благоприятной погоде, а вот когда вышли в Ионическое море и направились к Греческому архипелагу, море просто сказилось. Ночью в районе Матапана меня выбросило из койки на палубу. Долго приходить в себя не пришлось. Телефонный звонок быстро вернул в реальность.

– Хватит дрыхнуть, немедленно на мостик! – взревел капитан.

– Ясно. Есть.

Произнес я это как можно уверенней, хотя только два часа назад сдал вахту. На мостике были все судоводители, и понеслось:

– Четвертому – мигом в гиропост. Третий – на прокладке. Второй и старпом с боцманом и плотником – по трюмам. Стармеху – в машину. Будем ходить безопасными галсами, пока не войдем в Эгейское море и не спрячемся за островами.

В дополнение ко всему волны порвали крепежные тросы, и контейнеры отправились в свободное плавание по палубе, создавая жуткую какофонию металлических звуков. Когда в предновогодние дни, уже в Одессе, мы открыли трюмы, то перед очами предстала печальная картина. Весь груз перемешался: орешки с чаем и лавровым листьями. Контейнеры выгружали на баржу плавкраном. Зима была уже в разгаре. Матрос-практикант, как сейчас помню, Славик Решетников, при отстроповке поскользнулся, упал на баржу и сломал позвоночник. С трудом мы перенесли его на причал, а затем погрузили в скорую помощь. На следующий день я сдал дела вернувшемуся из отпуска четвертому помощнику. Радости на его лице я опять не заметил. Перед уходом с судна я зашел к капитану попрощаться. После моего доклада о передаче дел он сообщил, что характеристику и представление на третьего помощника он направит в отдел кадров. И в заключение сказал:

– На любом другом судне пароходства Вам будет работаться легче.

Мне бы, дураку, промолчать, но я сгоряча ляпнул:

– Так точно.

Он внимательно посмотрел на меня, и сказал:

– Вы свободны.

Только в этот момент я обратил внимание, как сильно он сдал за эти дни. Передо мной был усталый старик, который продолжал тянуть тяжелую лямку труженика моря. Он умер спустя два года на капитанском мостике, при выходе судна из Ла-Манша в Северное море.

Уже сойдя по трапу на причал, я посмотрел на корпус судна, обшарпанный волнами двух океанов, и подумал, что когда-то наступит и у меня последний рейс.



Первый капитанский рейс

Самолет из Адлера приземлился в Одесском аэропорту около 11 часов. Уже в здании аэровокзала я обратил внимание на радио-объявление, в котором фигурировала моя фамилия. Приятный женский голос сообщал, что мне необходимо подойти к центральному входу в аэровокзал, где меня ожидают. Теоретически меня не должны были встречать, тем не менее, я направился к выходу и стал рассматривать более внимательно окружающих меня людей. Буквально через несколько минут ко мне подошел мужчина средних лет. Он, вероятно, точно знал, кого он должен встретить. Между прочим, я был одет по форме. Любезно поздоровавшись, незнакомец бросил лишь одну фразу: «Машина ждет Вас, товарищ капитан». Если честно, я просто обалдел от неожиданности, а в душе подумал, как же хорошо быть капитаном. Что и говорить, наивность молодости.

Все началось еще четыре месяца назад. Пройдя многомесячные собеседования с пристрастием, проверки знаний и согласований, мне, наконец, сообщили, что я утвержден капитаном, правда, с оговоркой о годичном испытательном сроке. По существующим тогда правилам через год при положительных результатах капитана приглашали в Москву, в Министерство морского флота в Службу безопасности мореплавания, на две недели для заключительной проверки знаний и собеседования с пристрастием. И это, несмотря на то, что уже было утверждение в должности на бюро обкома партии. Финальный аккорд визита в Москву заключался в представлении на коллегии Министерства морского флота в присутствии министра. При положительном исходе капитану вручалось удостоверение капитана дальнего плавания и нагрудный знак, которым по праву гордились все капитаны, пройдя тернистый путь от матроса до высшей должности на судне.

Вскоре после утверждения в должности на местном уровне меня пригласили в отдел кадров пароходства и весьма огорошили предложенной работой. Я отработал три года в должности старшего помощника и сошел с судна из самой большой (седьмой) группы, а здесь предлагалась должность капитана второй группы, да еще пассажирского судна. Старые моряки помнят эту группу судов пассажирского флота под неофициальным прозвищем «Ай-ай-ай». Дело в том, что названия у них были «Ай-Петри», «Ай-Юдаг», «Ай-Тадор», и особняком стоял «Сарыч». Так вот на этот «Сарыч» мне и предложили отправиться принимать дела. Бывалые кадровики сразу увидели мое замешательство и разочарование. Спустя лишь годы я убедился, как классно они, кадровики, умеют обрабатывать людей, когда им надо. Мне тут же доверительно сообщили, что капитан судна «Сарыч» попал в «щекотливую» ситуацию и его надо срочно заменить, а позже для меня подберут достойное судно, а пока нужно закончить ремонт на «Сарыче», который стоит у причала Второго судоремонтного завода в Одессе. Поверив на слово, не в самом хорошем настроении я направился на судно. Сейчас уже мало кто помнит или знает, что в те времена были разные визы для моряков, а именно: неограниченного плавания, короткая (лишь до Босфора, точнее в Румынию и Болгарию) и никакая, то есть каботаж. Говорят, у рыбаков Севера была еще так называемая нулевая, то есть ловить рыбку в Северной Атлантике, но без права захода в инпорты, то есть в «логово врага» – ни ногой.

Теплоход «Сарыч» был побольше прогулочного катера и плавал по Крымско-Кавказской линии, но чаще Одесса – Севастополь – Ялта и обратно. Экипаж судна во многом состоял из тех, кто зарабатывал характеристику на визу, или тех, кому эту визу временно прикрыли, но с пароходства еще не уволили в надежде на то, что перевоспитание пройдет успешно. Тем не менее, народ трудился и на таких судах в меру своих знаний и способностей. Усмирив свою гордыню, я действительно добросовестно старался выполнить свои обязанности.

После окончания ремонта и ходовых испытаний я прибыл в отдел кадров. Однако, видимо, слишком поздно о себе напомнил. На мой естественный вопрос о замене в кабинете

повисла гробовая тишина. Затем мне популярно объяснили, что сегодня 29 апреля и, конечно, 1 мая меня никто не сменит. А дело в том, что 30 апреля уже с морвокзала на судно должны были прибыть первые пассажиры. Как я ни пытался разъяснить, что я не пассажирский капитан и не имею опыта работы с пассажирами, все разбивалось о наигранное недопонимание. Наконец начальник кадров пассфлота заверил меня, что замена скоро будет, а на мою информацию, что судно уходит на один месяц по Черному морю без заходов в Одессу, отреагировал как-то вяло. Правда, в конце беседы он бодро заявил: «Не волнуйтесь. Все под контролем». А вот я в этом очень засомневался.

Наступило 30 апреля. Судно стало к причалу морвокзала Одесского порта. Экипаж т/х «Сарыч» насчитывал 57 человек. Хорошая половина сего славного экипажа были женщинами, работавшими в сфере обслуживания. Вскоре началась посадка, но я не увидел мужчин и среди пассажиров. Когда же пассажирский помощник принес списки пассажиров, то я понял, что почти не ошибся, лишь трое мужчин изъявили желание провести отпуск на судне, путешествуя по портам Черного моря. Позже выяснилось, что это заядлые преферансисты, и на люди они показывались редко. Между прочим, загрузка была полной на все 98 мест. И были это дамы разных возрастов, и все из славного города, тогда еще Ленинграда.

Вечером 1 мая около 17 часов мы вышли из Одессы на Севастополь. Туристки пока обжились, поэтому вечер и ночь прошли спокойно. В Севастополе все шло по плану согласно экскурсионной программе. А вот вечером, когда вышли из Севастополя, состоялся праздничный ужин с музыкой.

Тут и возникли проблемы. Директор круиза – между прочим, тоже женщина – заявила ко мне с жалобой о том, что на банкете отсутствуют мужчины и дамам не с кем танцевать. Пришлось ей объяснить, что мужчин в экипаже всего 22 человека, и они находятся на работе, на вахтах по-нашему, по-морскому. У меня еще и второй помощник оказалась женщиной. Правда, по ряду причин пришлось провести перестановку и отправить ее на должность пассажирского помощника, что оказалось весьма правильным при наличии 130 женщин на борту. Единственным положительным фактом пребывания на этом судне было то, что судно заходило в порты Крымско-Кавказского побережья без лоцманов и без буксиров. Это дало мне бесценный опыт в дальнейшей работе, а в остальном никакой радости от работы не было.

Что ни день печали множились. При очередном подходе к Сочи я получил срочную радиogramму от начальника кадров ЧМП о замене, чему был безмерно рад. Содержание радиogramмы было необычным во всех отношениях. Во-первых, сообщалось, что мне вылетает замена, и капитан, который должен меня сменить, был одним из моих первых капитанов. Далее предлагался вариант смены, о котором даже спустя много лет неудобно вспоминать, так как он не отвечал требованиям безопасности. Короче говоря, предлагалось взять в аэропорт Адлера судовой журнал и акт приема-передачи дел капитанов и все это оформить там же в аэропорту при встрече. Далее сообщили, что диспетчерская служба порта Сочи предупреждена и выделит машину для поездки в Адлер, а сопровождать меня будет мой второй помощник. При этом необходимо иметь с собой судовую печать. О таком я слышал в первый раз, но приказ есть приказ.

В аэропорту Одессы меня снова встретил водитель на черной «Волге». От радости прибытия домой я даже проигнорировал «весомость своей персоны» и вместо заднего сидения уселся рядом с водителем. Окончательно расслабившись, я сообщил ему, куда меня везти. Водитель удивленно посмотрел на меня, но вежливо сказал:

- Приказано немедленно доставить в «кадры».
- Но я с чемоданом, – как-то неуверенно сказал я.
- Вот именно. Сказали доставить с вещами, – уже как бы между прочим буркнул водитель.

Дорога от аэропорта до отдела кадров уже не радовала, хотя Одесса была в своей майской красе. Предчувствия меня не обманули. Приемная начальника отдела кадров была, как всегда, полна людей, но, несмотря на это, меня тут же проводили в его кабинет. Помимо начальника кадров в кабинете был начкадров пассажирского флота и еще один незнакомый мне человек. Начальник встал из-за стола и, улыбаясь, произнес:

– Наконец-то, а то мы уже хотели задержать отход «Сарыча» из Сочи.

Я вежливо поздоровался и сказал то, что уже вероятно не имело смысла:

– Спасибо за замену. Я рад, что мне предоставили отпуск летом.

Начальство переглянулось и внимательно посмотрело на меня. Говорил только начальник кадров:

– Ну ладно, шутки в сторону. А теперь слушайте внимательно. На рейде Одессы проводит девиацию груженный теплоход «Академик Янгель». Сдающий дела капитан ждет Вас. Капитан-наставник на борту и все Вам расскажет. Сдающий капитан ему все передаст. Ваша задача подписать приемо-сдаточный акт и подписаться в судовом журнале. Катер с комиссией, таможенники и пограничники ждут Вас. Кстати, в отходную роль Вы включены. А сейчас на машине Вас отвезут в контору капитана порта и перепропишут паспорт моряка. Надо полагать, документы у Вас с собой. Большой приказ о Вашем назначении уже подписан всеми, остается только подпись начальника пароходства. Вас подвезут. Если его не застанете, оставьте приказ у секретаря. На все про все Вам дается один час. Ну и счастливого плавания!

Начальство внимательно меня рассматривало, ожидая, что же я скажу в ответ.

Молчание затянулось, и мне пришлось промолвить:

– А нельзя ли заехать домой? И куда судно вообще идет?

Очень спокойно, и улыбаясь на этот раз, заговорил замначальника кадров:

– Домой вам вроде бы не надо. Все знают, что Вы в рейсе на теплоходе «Сарыч». Пройдете Дарданеллы и по телефону скажете родственникам, что идете на Кубу. А в августе вернетесь домой. Впереди шикарный отпуск, масса фруктов, поэтому не стоит печалиться.

Я понял, что разговор закончился, и вежливо откланялся, но лишний раз убедился, что, когда очень надо, дела решаются мгновенно. Дальше все проходило, как в ускоренном кинематографе.

В сумерках мы покинули Одесский рейд. Поздним вечером следующего дня мы вошли в Босфор. Конечно, я не раз проходил Босфор, но будучи старпомом, а капитаном и без лоцмана в ночное время шел впервые. Капитан-наставник пожелал мне удачи и сказал:

– Верь в себя и не волнуйся. Я буду рядом, если понадобится.

Незаметно пробежала неделя плавания, и уже в Атлантическом океане капитан-наставник пересел на другое судно, идущее на Одессу. Было у меня предчувствие, что в августе не придется отдыхать. Так оно и случилось. Не взяли мы никакой сахар на Кубе, а пошли на Штаты, а оттуда – на Сирию, где уже давно было неспокойно. Для того, чтобы выгрузить кукурузу, нам понадобилось более 90 суток. Только в первых числах декабря мы зашли в Одессу, и то только на бункировку. Заглянуть в отдел кадров у меня просто не было никакой возможности. Только через пять месяцев, после длительного и опасного плавания, мы пришли в Ильичевск, но замена мне не пришла.

Опять пришлось встретиться с начальником кадров. На мой вопрос «А где же моя замена?» он ответил, абсолютно не смущаясь:

– Видите ли, Сэр, летом всегда тяжело с кадрами. Да и мы договаривались на август.

Я не смел скандалить, но напомнил:

– Но ведь это было в прошлом году.

Задумавшись, начальник молвил:

– Да уж, бежит время. Кто бы мог подумать, что прошел уже год. Но, пожалуй, Вы правы. Попытаемся найти замену.

Обещание он все же сдержал. И в порту Николаева в конце мая я все-таки ушел наконец-то в свой первый капитанский отпуск. Мой первый капитанский рейс запомнился мне до мелочей и навсегда: так, как помнят первую любовь.



Прощальный банкет

Собственно говоря, банкет назвать банкетом можно было с большой натяжкой. В июне 1967 года мы, уже бывшие курсанты ОВИМУ, вернулись с военных сборов и нам наконец-то выдали дипломы об окончании училища. Считалось, что мы полностью рассчитались и попрощались с училищем. Не знаю почему, но никаких торжеств в актовом зале не было. Да и настроение было какое-то подавленное. Тому было объяснение. Сразу после гос-экзаменов, или даже перед ними, госкомиссия отобрала порядка тридцати человек из нашей роты для службы в вооруженных силах, точнее в Военно-Морском флоте. Они уже ни на какие сборы не ездили, а прощание было «по-английски».

В тот день, когда мы окончательно покинули стены училища, кто-то из наших предложил как-то отметить это дело. Это было решением только нашей небольшой группы друзей. Мы понимали, что расстаемся надолго, а может быть и навсегда. Дело в том, что по распределению мы попадали в разные пароходства, а предстоящее скитание по морям не предусматривало частых встреч.

Был солнечный день, и мы решили отметить прощание в солидном ресторане. Лучшим тогда считался при гостинице «Лондонская». Во внутреннем дворике ресторана было очень уютно и стояло не более пяти столиков. Решено было водку и коньяк не употреблять, а заказать лишь шампанское. Мы удобно расположились в летнем дворике ресторана, сдвинув пару столов, так как нас было человек семь или восемь. Рядом, за соседним столиком, расположилась красивая пара. Присмотревшись к нашим соседям, я узнал в красивой, стройной и миниатюрной женщине киноактрису Жанну Болотову. В саду играла легкая музыка, но никто даже не думал танцевать. Однако я все же решился подойти к ним. Странное дело, но ни ее спутник, ни сама Жанна Болотова не отказали мне в танце. Вероятно, ее тоже удивила и заинтересовала наша компания молодых мужчин, пьющих только шампанское в дневное время. Из разговора с ней я узнал, что она находится в Одессе на киносъемках фильма «Курьер», а ее спутник – болгарский киноактер, который тоже снимается в этом фильме. Теперь наступил ее черед задавать вопросы. Уж больно ее удивил наш мальчишник. В заключение она пожелала нам не стандартное «Счастливого плавания», а как-то необычно сказала: «Желаю вам всегда возвращаться в родную гавань».

Мне очень запомнились ее слова, и, хотя некоторых моих друзей по бурсе я так больше и не увидел в этой жизни, а четверо не вернулись из рейсов, в основном мы благополучно возвращались в родные гавани.



Начало пути

Мой друг Анатолий был добросовестным и исполнительным человеком. Я не буду перечислять все его положительные качества, но, когда его назначили капитаном, я был рад за него. Он действительно этого заслуживал.

Однако начало было не столь радужным. Приняв впервые дела и обязанности четвертого помощника капитана перед отходом из Одессы, Анатолий старался хорошо подготовиться к проходу Босфора. Понятное дело, что он был не самым ответственным за безопасное прохождение Босфора, но честь мундира все-таки обязывала. Это сейчас проход Босфора менее опасен. Все идет конвоями, и встречных судов практически нет, так как турки внимательно за этим следят. Да и лоцманы особенно не придерживаются системы разделения движения, полагаясь в основном на схему течения у мысов и берегов пролива. Но тогда плавание было несколько другим.

Боновое ограждение в северной части Босфора убрали в 60-х годах, систему разделения движения в проливе утвердили. Однако сложность заключалась в другом. Опять же, руководствуясь местными условиями из-за течения в проливе Босфор, турецкие власти установили в северном и южном участках пролива зоны смены направления движения. Другими словами, при следовании с севера на юг судно входило в Босфор, придерживаясь правого берега согласно МППС, затем, пройдя зону смены направления, должно было придерживаться левого берега (по турецким правилам), а в южной части пролива – опять к правому берегу. При этом всегда был встречный поток. Это можно сравнить, как если бы на евротрассе на отдельных участках вступали в силу английские правила движения автомобилей. Конечно, на этих участках нет-нет да и проходили столкновения судов с большими человеческими жертвами, особенно когда сталкивались танкера. Были случаи, когда Босфор закрывали на трое суток, так как горящая нефть текла по проливу.

Усугубляли плавание в проливе погодные условия. При сильных северных ветрах скорость течения в проливе значительно возрастала.

Так вот, в осеннюю ночь судно подошло к проливу Босфор. Согласно турецким правилам, лоцманская проводка в Босфоре была необязательной. Однако по советским правилам без лоцмана мог идти только тот капитан, который сдал экзамен на самостоятельный проход Босфора. Капитан судна в данном случае обладал таким правом и был, как говорят, морским волчарой. Хотя, вероятно, как и все, был предельно внимателен. Расстановка на мостике, в машинном отделении и на баке была соблюдена, руководствуясь правилами и хорошей морской практикой. Весь судоводительский состав был на мостике и обязанности были заранее распределены.

Так вот, в эту ночь и под дождем они вошли в пролив Босфор. Анатолий заранее изучил контрольные расстояния и пеленги на маяки, старался как можно чаще определяться, т. е. ставить точки на карте. Приходилось из штурманской бежать к пеленгатору на крыло мостика. Двери, естественно, были открыты, и сильно сквозило из-за ветра по всей ходовой рубке. Здесь надо помнить, что двери на крыльях мостика были застекленными в верхней части. Кто и когда дал команду прикрыть двери, Анатолий так и не узнал. Когда он в очередной раз из штурманской рубки ринулся на крыло мостика к пеленгатору, из света в темноту, то не заметил закрытую дверь. Удар головой о стекло был настолько сильным, что он невольно осел на палубу. Находясь в полусознании, он увидел на фоне иллюминаторов фигуры капитана и старшего помощника. Но не боль в голове насторожила и обидела, а слова старпома. Боль в голове была ничто по сравнению с услышанной фразой, точнее коротким диалогом капитана и старшего помощника. Капитан, не отрываясь от бинокля и глядя вперед, бросил фразу:

– Ну, что там еще случилось?!

На что стоящий у телеграфа старпом подобострастно сообщил:

– Не отвлекайтесь, Иван Петрович, ничего страшного: четвертый помощник убился.

Кто в темноте помог ему подняться с палубы, Анатолий уже не помнил, но фразу «Капитан на судне второй после Бога» хорошо помнил, хотя был уверен, что это звание надо заслужить у экипажа. И доказал это, когда стал капитаном.



Черепаша с острова Святой Елены

В памятные, уже далекие времена, большая страна, которая называлась Советским Союзом, занималась не только строительством гигантских заводов и сооружений, но и всесторонними исследованиями в различных областях. Государство имело довольно внушительный научно-исследовательский флот. Бывали периоды, когда научный флот имел перерывы в работе, но оставался в бассейне Атлантического океана. Для моряков самым любимым местом захода судна считался остров Святой Елены.

Бывалые моряки и «научники» при заходе в Гибралтар для пополнения судовых запасов на океанскую работу всегда просили заказать и выплатить часть причитающихся им командировочных в английских фунтах стерлингов. Все это было неспроста. Дело в том, что в те времена для захода на остров Святой Елены не требовалось специального запроса, а наших представителей и агентских компаний на острове не было вообще. Для того, чтобы зайти в кафе, бар и местные магазины, надо было иметь валюту, а именно английские фунты стерлингов. Надо сказать, что остров Святой Елены выглядит прекрасно как со стороны океана, так и непосредственно на берегу. Жителями острова являлись в основном бывшие потомки пленных буров и переселенцы из Англии. Их численность составляла более четырех с половиной тысяч. Но наиболее примечательным было то, что женщины были в большинстве. Губернатор этого острова был очень интеллигентным и образованным человеком. Помимо обычных служащих при губернаторе состояло еще несколько полицейских. В большем количестве сотрудников не было никакой необходимости, потому как была там тишь и гладь да Божья благодать.

Поначалу все было прекрасно и ничто не предвещало никаких сюрпризов. Мы радовались искреннему радушию губернатора и местных жителей. Гостеприимство влекло на берег, хоть знатных исторических памятников на острове нет. Первой главной достопримечательностью является дом, где доживал ссыльный Бонапарт. Второй, но не менее важной, была старая черепаха, которая не покидала остров со времен Наполеона по причине своей старости.

Как часто бывает, некоторые наши сограждане, находясь за пределами родины, путают гостеприимство со вседозволенностью. Так вышло и в этот раз. В один прекрасный день на заборах стали появляться неясные для англичан символы ХУ.... После посещения баров отдельные осмелевшие мореплаватели стали приставать к местным барышням, другие кутили с песнями. Финальным же аккордом стало то, что на панцире старой черепахи появилась отчетливая надпись «НИС «Моржавец»».

Поначалу полиция прямо не вмешивалась, но губернатору, вероятно, все-таки доложили. Он, в свою очередь, пригласил к себе капитанов и комиссаров советских судов, стоявших на рейде. Беседа явно отличалась от разноса в парткоме и была нелицеприятной, но не нашла явной конкретики. Однако в заключение беседы губернатор достал листик бумаги и зачитал название судна, обнаруженное на панцире черепахи. У многих присутствующих отлегло от сердца, чего не скажешь о капитане и комиссаре НИС «Моржавец». В свою очередь все капитаны заверили губернатора, что дисциплина будет немедленно налажена. Так бы оно и было, но через сутки губернатор опять пригласил капитанов к себе. Услышанное их шокировало. Как им стало известно, поутру полицейский обнаружил, что группа энтузиастов поймала на пляже старую черепаху. Плотнo удерживая ее, они счищали злополучное название судна с ее панциря. Уже точно неизвестно, кто дал команду и сколько «гвардейцев» ее выполняло.

Губернатор был немногословен. Он попросил в течение 24 часов покинуть территориальные воды Великобритании, т. е., мягко говоря, поднять якоря и убраться с острова. Под конец непродолжительного рандеву он сказал: «В принципе, вы – неплохие парни и можете заходить на остров Святой Елены снова, но только предварительно согласовав заход через Министерство иностранных дел Великобритании. В подтверждение серьезности намерений губернатора

на следующее утро рядом с островом всплыла английская подводная лодка, и вскоре бравые «томми» уже были на берегу. Однако предполагаемая конфронтация не состоялась, если не сказать обратное. Началось «братание». Утром нашего артельщика Васю Рыжего доставили в «разобранном виде» не то с берега, не то с английской подводной лодки. Привезли его на десантном катере к борту нашего судна. Увидев этот «спектакль», наш капитан сказал: «Все, вира канат. Пора прощаться с этим гостеприимным островом».

Если бы старая черепаха знала, что постигло наших мореплавателей, то она бы, скорее всего, простила бы их.



Месть

Месть никогда и ничего не меняла в этой жизни. Она не обладает способностью восстанавливать разрушенное. Однако месть за испытанное унижение может далеко завести человека. После жажды жизни это человеческое желание является самым сильным.

После революции на Кубе наши суда часто ходили к берегам Острова Свободы. В целом моряки этим были довольны. Во-первых, население относилось к «советико» дружелюбно, а отдых, хоть и без денег, был по-своему неповторим. Тогда еще не существовало нигде столь строгих эмиграционных требований. Можно было спускать мотоботы и ездить на них по лагунам, собирать на дне экзотические раковины, наслаждаться прекрасной рыбалкой, подводной охотой и прочей экзотикой. Многим морякам было известно, что на Кубе есть говорящие попугаи лори. Во всем мире вывоз экзотических животных запрещен, но выгодная торговля под названием «ченж» все-таки имела место быть, несмотря на все запреты. К чему это привело, даже трудно выдумать. Как говорится, «уметь» и «смочь» – понятия разные. Но ближе к делу.

В порту Антилья ошвартовался пароход Балтийского пароходства под погрузку сахара-сырца. Груз шел с эстакады. Поэтому экипажу не было необходимости суетиться. Как обычно, после вечернего чая экипаж собрался в столовой команды на просмотр кинофильма, который, в общем-то, знали наизусть, впрочем, как и все другие, имевшиеся в наличии, но третий помощник и третий механик решили отдохнуть иначе. Благо в наличии было еще тропическое довольствие в виде сухого вина. Сколько было бутылок вина, когда родилась идея пойти за попугаями, навсегда останется неизвестным. Однако решение было принято. Покидать судно в вечернее время, да еще без разрешения, как известно, было запрещено, но наших искателей приключений это не останавливало. Расхлябанность славян печально известна всем, да и им самим в том числе. Вахтенному матросу у трапа было приказано держать язык за зубами. Да как он и мог спорить с офицерским составом. Как говорится, себе дороже. Одухотворенные идеей, наши «герои» подались в поселок, так как городом порт Антилья можно было назвать с большой натяжкой. Попугаев в ночное время они не нашли, но кубинцы тут же заметили русских. В 60-е годы на Кубе четко работал строгий закон о стражах революции. Точнее сказать, даже не закон, а просто кубинцы докладывали, куда следует, о всех посторонних на своей улице или квартале. Какой это был день недели, несущественно, но в поселке у кого-то была свадьба. Гостеприимные кубинцы пригласили наших моряков на свой праздник. Сколько кубинского рома было принято на грудь, сказать трудно, но сухое вино и кубинский ром усугубили состояние. Понимая, что русским мореплавателям достаточно, кубинский пограничник решил проводить их на судно. Обстоятельства имеют пакостное свойство меняться. В данном случае безобидная вылазка за попугаями превращалась в большие неприятности, светившие минимум закрытием визы, так как возвращение на судно с кубинским пограничником вряд ли можно было скрыть.

Иногда самые надежные люди выкидывают самые неожиданные фортели. Кому из них пришла в голову идея избавиться от пограничника, сказать трудно. Короче говоря, они его убили, а тело сбросили с причала в воду. Вахтенного еще раз предупредили, что он их не видел. А утром судно закончило погрузку и снялось на догрузку в кубинский порт Гуябаль. Уже после отхода судна тело пограничника всплыло, и властям не трудно было вычислить подозреваемых.

В порту Гуябаль оба были арестованы и доставлены в Гавану. Отдать должное кубинскому руководству – дело это нигде не афишировалось, но суд состоялся и обоих приговорили к 10 годам каторжных работ. Наверное, там и года не выдержишь. Конечно, эта история стала известна советскому руководству. По дипломатическим каналам запросили кубинское руководство вернуть преступников на Родину, с мотивировкой, что наш суд тоже справедливый. Действительно, кубинцы вернули преступников на Родину. Вскоре состоялся суд, который

приговорил обоих к высшей мере наказания. После исполнения приговора проинформировали кубинских товарищей. Когда убивают того, кто зверски убивал, особой тоски и душевного дискомфорта как-то не испытываешь.

К сожалению, эта история имела такое же жестокое продолжение. Через некоторое время в Бухту Нипе, где расположен порт Антилья, прибыло судно Балтийского пароходства и стало на якорь в ожидании погрузки. Время постановки к причалу было весьма туманным. Поэтому капитан разрешил спускать мотобот, и свободные от вахт и работ члены экипажа поехали на пляж. Места там в общем дикие. Пустынные чистейшие пляжи, а вокруг – мангровые заросли. В таких местах иногда кажется, что ты первооткрыватель. Вот народ и разбрелся по побережью. Вечерело, и пора было возвращаться на судно. Однако одного члена экипажа не было. Трудно сказать, кто его видел последний раз. Поиски длились больше часа, и вскоре тело бедолаги было обнаружено. Он был зарезан. А вскоре произошла еще одна трагедия. На этот раз в порту Сьенфуэгос. В марте 1989 года судно Черноморского пароходства «Инженер Пархонюк» стояло в порту под грузовыми операциями. Четыре члена экипажа после работы пошли в город. Возвращались они уже поздно вечером. Недалеко от порта обнаружилось, что отстал один матрос. Капитан принял все меры к поиску пропавшего человека. Были проинформированы агент судна и генконсул СССР в Сьенфуэгосе. На следующий день агент сообщил, что полиция обнаружила в рыбном порту в машинном отделении кубинского нерабочего сейнера труп человека. В погибшем опознали нашего матроса. Подробности здесь ни к чему. Можно только сказать, что по заключению медэкспертизы смерть была насильственной и жестокой. К счастью советского и кубинского руководства все это не имело широкой огласки. А сейчас мало кто об этом вообще знает.

Возмездие – это только красивое слово, которое имеет смысл лишь тогда когда исходит от самой судьбы и может еще чему-то научить провинившегося. Возмездие, исходящее от человека, ввергает людей в порочный круг взаимной расплаты, а мертвые уже ничему не могут научиться, с этой точки зрения, месть – бессмысленна.

Трагедия в Северном море

Телефонный звонок звучал настойчиво, несмотря на то, что было близко к полуночи. Пришлось брать трубку, хотя я был в отпуске и не ожидал каких-то подвохов относительно работы. Но оказалось иначе. Замдиректора компании любезно поинтересовался, чем я занимаюсь среди ночи. Пришлось так же ему отвечать, что, мол, заканчиваю покраску в ванной. Ну а далее разговор был вполне конкретный и не очень приятный. Во всяком случае, это касалось как компании, так и меня. Оказалось, что наше судно в Северном море попало в жестокий шторм и три члена экипажа серьезно ранены. При этом двоих, наиболее пострадавших старпома и боцмана с борта судна снял датский спасательный вертолет. Ситуация для компании, да и для нас, моряков, была особенно неприятна, так как незадолго до этого в Тихом океане у берегов Японии во время тайфуна в ночное время разломился пополам и затонул наш сухогруз. Японцы, правда, через несколько часов спасли часть экипажа. Но пять человек, включая капитана, навсегда остались в океане.

В данном случае меня просто проинформировали, что утром следующего дня я, новый старпом и боцман вылетаем из Одессы на Вену – Амстердам. Документы и инструкции мы получили в аэропорту от представителя компании. В Роттердаме к нам должен был присоединиться еще один представитель компании, который вылетел с Кипра.

Поздним вечером того же дня в гостинице Роттердама мы обсудили с нашим представителем план действий на следующий день по разбору трагедии. Утром следующего дня наша компания взяла в краткосрочную аренду буксир для доставки нас на рейд. Судно ночью подошло к Роттердаму и стало на якорь. Уже на пирсе, ожидая подхода буксира, мы были удивлены оперативностью иностранных контролирующих организаций. Мы, конечно, знали, что на судно прибудет представитель флага, в данном случае Кипра, страховщики из Лондона и ИТФ (профсоюз моряков) для «разбора полетов», но в наши планы как-то не входило совместное пребывание на судне. Пришлось уже на буксире, пока не поднялись на судно, обновить план действия по расследованию происшествия. Надо было хотя бы узнать от капитана, что же произошло на самом деле, прежде чем на него «навалятся наши иностранные друзья». В этом нет ничего необычного. Любая компания, пока идет расследование дела, особенно с человеческими жертвами, будет защищать своих служащих. К этому моменту выяснилось, что датский вертолет, который доставлял наших раненых в госпиталь, не довез их живыми. Защищать капитана и всю систему организации безопасности в компании было необходимо хотя бы для того, чтобы семьи получили достойную денежную компенсацию за погибших. Однако когда мы поднялись на судно и встретились с капитаном, стало ясно, что он морально деморализован. Более того, он сам заявил, что дальше управлять судном не может, и это он заявил на общем сборе экипажа. Создалось такое впечатление, что экипаж тоже не очень доверяет капитану, хотя никто не сказал ни слова. Иногда молчание может быть сильнее каких-либо обвинений. Я ведь поначалу думал, что еду на судно как член комиссии, однако представитель компании велел мне принимать командование судном. Он, видите ли, уже связался с руководством компании, и там подтвердили, кто поведет судно из Роттердама на Китай. Есть такое выражение: «Море не прощает халатности и жестоко за это карает».

Так что же произошло в Северном море и что этому способствовало?!

В феврале месяце в Одессе стояла обычная плохая погода. Не зря по-украински февраль называется лютым. Компании надо было сменить экипаж в порту Вентспилс (Латвия). Самолеты часто не вылетали по расписанию. И тогда было принято решение отправить экипаж из Одессы на Москву, а затем на Ригу поездом. Дорога хоть и длинная, но все же надежная. Никогда не удается собрать полностью весь экипаж, ранее отработавший вместе на одном судне. Так было и в этот раз. Капитан в компании делал первый рейс. До этого, хоть и был в возрасте, он

совершил лишь один капитанский рейс. Со старпомом была тоже, на первый взгляд, небольшая проблема. Он достойно отработал не один год в компании и был на хорошем счету, но за год до этого рейса попал в тяжелую автокатастрофу. Конечно, компания не могла ему отказать в работе после выздоровления, но последствия аварии давали о себе знать.

В процессе разбора случившегося мы пытались выяснить все причины, приведшие к гибели людей. Я запомнил старпома в Кейптауне, он был в составе экипажа, прибывшем нам на смену. Это был энергичный малый. Однако когда пришлось побеседовать с судовым врачом, который с ним работал ранее, выяснилось, что автокатастрофа на него повлияла сильно. Он стал довольно замкнутым и пассивным. Хотя времени на расследование было мало, надо было максимально выяснить все обстоятельства.

Так вот, экипаж убыл на поезде из Одессы в Москву. Не все знали друг друга. В дороге решили по русскому обычаю познакомиться поближе.

В народе бытует мнение, что моряки крепко выпивают. Я категорически с этим не согласен. Не все. Не всегда. Однажды такое вот мнение меня здорово обидело.

Я вылетал из столицы Вьетнама по маршруту Ханой – Бомбей – Минводы – Москва. Пассажиры в основном были наши люди и немного вьетнамцев. Мне «повезло», если так можно сказать. Рядом, в креслах, расположились наши строители. Настроение у них было неважное. Они прибыли во Вьетнам на какую-то грандиозную стройку, но выяснилось, что строительная площадка еще даже не расчищена в джунглях. Пришлось возвращаться в СССР. А, как говорят у нас, «у них с собой было» – на всякий случай. Сразу после взлета ребята приступили к уничтожению спиртного. Конечно, не в буквальном смысле. Во всяком случае, когда самолет приземлился в Шереметьево, то некоторые самостоятельно выйти не смогли. Между прочим, я возвращался из Вьетнама налегке, в тропической хаковой форме и при погонах. В Шереметьево мы прибыли в день закрытия Олимпийских игр. Соответственно нашими властями были усилены меры безопасности. Когда я стоял уже на паспортном контроле, ко мне подошел майор пограничной службы и в довольно бестактной форме поинтересовался, как я мог привести в столицу нашей Родины экипаж судна в таком состоянии. Когда все выяснилось, майор извинился довольно неохотно.

Так вот, возвращаясь к морякам, ехавшим в Москву. Народ слегка-таки приложился к спиртному. Как выяснилось позже, некоторые вообще не прикасались к спиртному, а другие позволили себе в пределах нормы. Исключением был лишь боцман. Он предложил опохмелиться и в поезде Москва – Рига, и по прибытию в Вентспилс. Пытаясь привести себя в норму, он пьянел еще больше. Сказать, что никто этого не видел, будет неправильно. В конце концов, капитан потребовал от компании заменить боцмана. Здесь произошел первый сбой. Компания, вместо справедливого требования капитана, порекомендовала ему прекратить безобразия, а при выходе в море провести с боцманом разъяснительную работу.

Всем известно, что подготовка судна к выходу в море требует от экипажа максимальной добросовестности при выполнении должностных инструкций. Один известный американский капитан Ричард А. Кейхилл сказал: «Незаурядный моряк использует свою незаурядную рассудительность, чтобы избежать ситуаций, требующих его незаурядного мастерства». Но не весь экипаж, судя по всему, был знаком с прописными истинами. В холодный февральский вечер, закончив погрузку удобрений на Китай, судно отошло от причала и взяло курс на Датские проливы. Ни капитана, ни старпома не смутило то, что швартовные концы не были убраны и закреплены «по-походному». Боцман, вероятно, продолжал пребывать в какой-то прострации. Наверное, все же было запланировано крепление имущества «по-походному», но они, возможно, убедили себя в том, что это можно сделать позже. Однако уже к вечеру следующего дня судно начало выходить из проливов.

В далеком детстве мой отец, не очень-то обстоятельно занимавшийся моим воспитанием, все же сказал мне фразу, которую я запомнил на всю жизнь: «Запретить тебе употреблять

спиртное я, наверное, не смогу. Но если захочешь когда-нибудь выпить, то никогда не пей дешевые или неизвестные напитки. Лучше уже выпей что-то подороже, а то из-за жадности потеряешь жизнь». Он был, конечно, прав. Во всяком случае, мне было искренне жаль, когда на флоте произошло несколько групповых смертей моряков из-за отравления спиртом. Справедливости ради, это были эпизодические случаи. Чаще всего подобное происходило из-за того, что спирт приобретался черт знает где.

Я продолжу основную тему повествования. Как показала проверка, радист принял плохой прогноз и доставил метеожурнал на мостик, но ночью на него особенно не обратили внимание. Да и пока шли проливами, не ощущали опасности. Уже на утренней вахте старпома судно вышло в Северное море. Вот тут и началось. Ураган показывал себя в полную силу. Судно било и заливало, волны гуляли по палубе, но почему-то старпом не предупредил капитана, и они продолжали идти, не снижая обороты. Странно, что капитан сам не поднялся на мостик. А вот после шести утра, когда начало светать, старпом увидел картину, которая его привела в чувство. По палубе бака и главной палубе плавали швартовые концы, грозя улететь за борт. Немедленно на мостик был вызван капитан. Надо было что-то делать. Можно было, конечно, ничего не делать. Но в случае потери швартовых концов судно не смогло бы зайти в порт, а закупка новых обошлась бы этак в тысяч десять долларов. Надо полагать, компания в этом случае бонус капитану не выписала бы.

Судя по той информации, которую удалось собрать, ситуация развивалась следующим образом. На мостик был вызван весь штурманский состав и вся палубная команда. Капитан лично провел инструктаж. Решено было отправить группу на бак в составе старшего помощника, боцмана и трех матросов. Запланировали, что на бак они пойдут подпалубным коридором. Другого выхода не было, так как крупная волна гуляла по палубе. Предусмотрели, что все будут в спасательных жилетах и страховых поясах, при выходе на бак постараются натянуть страховую конец и закрепить к нему страховыми поясами. Старпом взял УКВ-станцию для связи с мостиком. Вроде бы все сделали правильно, хотя риск все же оставался. А вот дальше действия капитана не понятны. Почему-то машину не предупредили снизить обороты. Более того, судно не изменило курс и продолжало идти как бы в лобовую атаку. Перед выходом на бак старпом по УКВ запросил добро на начало работ. Он, наверное, полагал, что капитан изменит курс.

Бригада вышла на бак и успела только натянуть страховую конец. Очередная крупная волна разбилась о форштевень и с грохотом обрушилась на бак. Мгновенно все, кто был на баке, оказались под водой. Когда волна схлынула, капитан и вся вахта на мостике увидели, что все, кто был в аварийной бригаде, лежали в неестественных позах и без движений. Вот только тогда капитан принял правильное решение. Судно изменило курс и пошло по волне. В машину срочно вызвали стармеха и начали по ускоренной программе снижать обороты. Были подняты по тревоге оставшиеся члены экипажа. Надо было спасать, судя по всему, раненых, да и, в конце концов, убрать швартовые концы, пока их не смыло за борт и, не дай Бог в этих условиях, не намотало на винт. Вскоре судовой врач, осмотрев пострадавших, констатировал следующее: два матроса, которые были прижаты волной к леерному ограждению, получили незначительные ушибы и немного нахлебались морской воды; третий матрос ударился спиной о кнехты и двигался с трудом; старпома и боцмана волна буквально раздавила о брашпиль. У бедного старпома даже порвало лицо. Врач констатировал, что двум тяжелораненым он уже ничем не поможет. В этих условиях капитан решил все же попытаться спасти раненых и вызвал спасательный вертолет. Правда, этим занимался второй помощник. Капитан с этого момента впал в ступор.

Раненых перенесли на крышу трюма. К сожалению, оба были без сознания. Несмотря на штормовую погоду, минут через 20–25 над судном завис датский спасательный вертолет. Благодаря профессионализму пилота ему удалось безопасно сесть на крышу трюма. Спасатель

с вертолета, осмотрев раненых, высказал сомнение о том, что они выживут. Пришлось даже уговаривать спасателей забрать раненых. Как потом оказалось, они были правы, так как оба пострадавшие умерли в вертолете, и в госпитале им уже ничем не могли помочь.

Закончив уборку швартовых концов, капитан доложил в компанию о случившемся и получил от них указание следовать на рейд Роттердама. Комиссии удалось установить более или менее истинную причину происшествия. Немедленно наказывать капитана цели не было. Не зря говорят: «Не судите, да не судимы будете». Мы все время помнили, что параллельно с нами наши «иностранные друзья» выискивают недостатки. В интересах всех было придать происшествию статус «действие непреодолимой силы», т. е. форс-мажор. А самое главное, раз такое уже случилось, чтобы семьи без задержки получили в полном объеме страховку, т. е. «гробовые».

К вечеру, когда «иностранные друзья» собрались покидать судно вместе с нашим представителем, капитан поинтересовался своей дальнейшей судьбой. При этом, глядя на него, я испытывал какое-то сострадание. Отдать должное председателю комиссии, тот довольно спокойно объяснил капитану, что для иностранных инспекторов он останется капитаном судна. То есть, якобы компания считает действия капитана обоснованными, и что он сойдет с судна только в Суэцком канале и будет достаточно времени на обдумывание. При этом ему нежелательно встречаться с родственниками погибших, и добавил:

– Мы вам не судьи, и решать вашу судьбу будут другие люди. До Суэцкого канала Вам необходимо подготовить все документы по происшествию.

Потом он покинул судно. А мы запросили у портового контроля добро на съемку с якоря и вскоре начали движение к Ла-Маншу. Надо еще было объяснять фрахтователям причину захода в Роттердам и почти суточную стоянку.

На всем переходе до Суэцкого канала я не видел капитана. На мостик он не поднимался, в каюту не заходил, а кушал в кают-компании, когда там уже никого не было. Мы расстались молча. Осунувшийся и сгорбленный человек спустился на агентский катер в Порт-Саиде, и больше я его никогда не видел.

Не дай Бог так заканчивать рейс или даже карьеру. Да и как жить дальше, когда на твоей совести гибель людей? При всем героизме и повышенной ответственности морской профессии бывают отдельные индивидуумы, которые становятся опасными для других в буквальном смысле слова.

Мне всегда помнятся слова знаменитого английского писателя Дж. Конрада, который доказывал, что самые важные для моряка качества – осторожность и неуверенность в безопасности. И в этом нельзя с ним не согласиться. Самое страшное для моряка не штормы, не туман, не рифы, а те мгновения, когда он расслабляется и перестает думать об опасности. В такие мгновения дуновение смерти пролетает над его головой. Моряк, который слишком спокоен за свое судно, немногого стоит. В мире ничто не безопасно.

Акулы и моряки

У моего друга на руке был большой шрам от кисти до локтя. Зная, что Юра в армии не служил и в боевых действиях не участвовал, я как-то спросил его, где же он заработал шрам и не «бандитская пуля» ли это. Юра рассказал мне историю своего шрама.

Как-то в рейсе его судно зашло в Дакар, Сенегал. Местные купцы-торгаши прямо на причале у борта судна развернули свой базар с африканскими сувенирами. На тот момент у Юры не было ни долларов, ни местной валюты. Однако местные торговцы успешно применяли так называемый бартер. За внушительную акулю пасть и кусок доски из красного дерева пришлось отдать духи «Красная Москва» и пять кусков мыла. Сделка показалась удачной, и по выходу из Сенегала Юрий приступил к изготовлению подставки под акулю челюсть.

Уже на подходе к Португальским берегам работа была завершена. Юрий с чувством удовлетворения и гордости демонстрировал свое произведение искусства членам экипажа. Действительно получилось как-то угрожающе красиво. На беду погода стала заметно ухудшаться, и вскоре по судовой трансляции последовало объявление об усилении шторма и требование о креплении имущества в каютах и кладовых «по-штормовому».

Вскоре судно вошло в Бискайский залив, и качка стала невыносимой. Сменившись с вахты, Юрий с трудом добрался до каюты. Переступив порог, он не удержал равновесие и упал на палубу. Страшная боль в руке пронзила все тело. С трудом поднявшись и включив свет, он с ужасом увидел, что правая рука рассечена до кости. Окровавленная акуля челюсть валялась на палубе каюты. Она была абсолютно не повреждена.

Превозмогая боль, Юрий дозвонился до мостика и уже через несколько минут друзья-моряки и судовой врач несли его в медпункт. Дальше все плыло, как в тумане. Выматывающая качка и боль в руке доводили до потери сознания. Судовой врач оказался профессиональным хирургом и провел операцию удачно. Уже в Антверпене, куда судно зашло на выгрузку, в госпитале местные врачи подтвердили правильность действий судового врача. Шрам на Юрийной руке как бы стал вечным напоминанием о том, что даже мертвая акула опасна и может мстить людям.

Моряки всех стран ненавидят акул лютой ненавистью. Хотя в океане хватает и другой гадости опасной для жизни человека. Несмотря на протесты и возражения защитников природы, моряки, наверное, правы в своей ненависти к акулам. Это будто оказаться без оружия в компании львиного прайда где-то в африканской саване. Да и какое может быть у моряка оружие от акул, когда он выбрасывается за борт с тонущего судна с одной лишь целью, чтобы остаться в живых? И неважно, на какой широте произошла трагедия. Акулы живут в мировом океане от экватора до полярных вод. Примеров нападения акул на людей множество, но то, что произошло близ тихоокеанского острова Гуам, беспрецедентно.

Шел июль 1945 года. Война на Тихом океане еще не закончилась. Американский крейсер «Индианаполис» возвращался с базы на Гуаме, куда доставил фрагменты двух атомных бомб. Вряд ли даже командир крейсера знал о характере доставленного груза. Команда точно была в неведении. Однако то, что произошло 6 и 9 августа в Хиросиме и Нагасаки, знает почти каждый. Кара, постигшая обычных, в принципе, невинных американских военных моряков, была жуткой.

В ночь с 29 на 30 июля японская подводная лодка 1-58 обнаружила американский крейсер «Индианаполис» и нанесла по нему торпедный залп. В этот момент на борту крейсера находилось 1196 офицеров и матросов. Крейсер затонул быстро, всего за 12 минут. По мнению комиссии, проводившей расследование, приблизительно пятая часть команды погибла вместе с кораблем, не успев выбраться из отсеков. Гибель же остальных сотен моряков была зверской. Быть может, страшнее смерти сотен тысяч японцев, погибших в пекле взрыва атомной бомбы.

Как ни странно, радисты американского крейсера успели дать в эфир сигнал SOS, но на берегу не придали этому значения. Этот сигнал сочли дезинформацией, и лишь на четвертые сутки американский патрульный самолет обнаружил нефтяное пятно, а затем и незначительное количество шлюпок. Поисковая операция длилась до 8 августа. Результат был плачевный. Из 1196 человек экипажа остались в живых 316 человек. Очень многим из них была необходима серьезная медицинская реабилитация. Почти двое суток огромное количество акул уничтожало находившихся в воде моряков. По свидетельству очевидцев, разъяренные акулы запрыгивали в спасательные шлюпки и разрывали людей.

Почти уверен, что на сегодня эта история уже мало кому известна, в том числе и морякам. Однако ненависть у моряков к акулам почти на генетическом уровне присутствует и сегодня. Хорошо известно, что мясо акул практически никто не употребляет в пищу. Хотя во Вторую мировую войну американцы пытались наладить выпуск консервов из мяса акул. Эта затея провалилась. В восточных ресторанах предлагается суп из акульих плавников, но, скорее всего, это исключение, чем мировая норма. Моряки, забрасывая снасти, чтобы поймать акулу, преследуют совсем иную цель. Они не планируют жарить или варить акул, а просто хотят убить их.

Мне довелось несколько раз наблюдать, как вылавливали крупных экземпляров этих океанских монстров. Однажды произошел нестандартный случай. Мы остановились на несколько часов в Атлантическом океане для мелкого ремонта машины. Энтузиасты тут же соорудили снасти с целью поймать акул. Повар выделил пару кусков мяса из наиболее залежавшегося в морозильных камерах. Как известно, акула не сразу бросается на жертву или приманку. Это ведь не барракуда, которая прет, как танк. Но вот наступил тот самый момент, и одна из акул попала на здоровенный крючок. Вытаскивали ее коллективно с большим трудом и, в конечном счете, ее подняли на палубу судовым краном. Пойманная акула не была причастна к каким-то нападениям на людей, но в данном случае это было неважно. Кто-то притащил багор, другой – кувалду и кусок трубы, а третий – топор. Собралось достаточное количество фотодокументалистов и просто зевак. Спустя несколько часов акула перестала двигаться, и наиболее отважные члены экипажа забирались на акулу и позировали, демонстрируя свою отвагу. Селфи того времени.

Уже под конец «сеанса» на палубе появился повар Вася. Вася деловито раздвинул пасть акулы, засунул туда свою голову и попросил его сфотографировать с разных ракурсов. Вскоре акула всем надоела и народ разошелся. Однако через полчаса вахтенный матрос с крыла мостика увидел, что акула дергается на палубе. Видя все это, капитан предложил пригласить на палубу повара Васю, но ни о чем ему не говорить. Как только Вася увидел дергающуюся акулу, он медленно осел на палубе и потерял сознание. Пришлось бежать за судовым доктором и нашатырем приводить Васю в чувства.

К этому времени ремонт в машине был окончен, и капитан дал команду выбросить акулу за борт. Боцман с матросами порубили акулу на части и выбросили в океан, где ее тут же доели ее собратья. Экипаж с ужасом наблюдал, как акулы у борта судна расправлялись с останками сородича. Вскоре судно дало ход, и место кровавой трапезы осталось за кормой. А вот ужин на судне в тот вечер не состоялся. Повара Васю привели в божеский вид лишь к завтраку следующего дня.

Страх

Основной инстинкт – инстинкт самосохранения. Главное для всего живущего – сохранить себя, свою жизнь. Наверное, это главный инстинкт всего живого. Если и есть в этой жизни что-то вечное, так это – страх. Ни красота, ни любовь: они недолговечны. Вечен только страх.

Люди не особо верят, что именно с ними что-то может случиться. Однако по закону Мерфи «если какая-нибудь неприятность может случиться, она случится». Говорят, что если вы достаточно долго рискуете, рано или поздно вам должно не повезти, даже если риск невелик. Все эти мысли пронеслись в голове, когда был принят сигнал SOS с канадского контейнеровоза.

Дело было в Северо-Западной Атлантике, да еще и зимой. Этот район давно зарекомендовал себя дурной славой. Среди моряков он назывался гнилым районом Атлантики. Здесь сталкивался Гольфстрим с холодным Лабрадорским течением, поэтому туманы здесь – постоянные гости. Да и ураганы здесь проносятся довольно часто, набирая силу у побережья Новой Шотландии и Ньюфаундленда. А еще северное течение приносит айсберги. В условиях тумана встреча с этим убийцей ничего хорошего не предвещает. Канадская служба безопасности на море почти ежедневно сообщает координаты айсбергов, но гарантии, что можно избежать встречи с каким-то из них, нет. Видимо, именно это и произошло с канадским контейнеровозом.

Столкновение произошло ночью в тумане, да еще при минусовых температурах. Капитан дал SOS в эфир, а команда устремилась к спасательным шлюпкам, так как судно начало крениться и появилась угроза, что скоро вообще не будет возможности спустить шлюпки. Уж не знаю, что говорил капитан своей команде, но, к сожалению, от трусов трудно потребовать героизма – они к этому совершенно не готовы. Так вот, капитан остался на судне. Канадские спасатели слишком долго добирались к поврежденному судну. Во всяком случае, когда спустя 5 часов мы подошли в район бедствия, спасатели освободили нас от участия в спасательной операции. К этому моменту судно разломилось пополам, и на плаву была только носовая часть. К чести капитана, он поступил, как настоящий мореплаватель. Он не бросил судно.

Способность бороться за себя в любых условиях дана человеку с первого дня рождения. Как нам потом стало известно, этот случай был широко освещен в прессе, а королева Англии наградила капитана Крестом Мужества. А вот экипаж погиб. Их нашли, но они все замерзли. Иногда задаешься вопросом: а почему у моряков форма черная с золотом? Не вечный ли траур и вечный парад?!

Прошло несколько дней. Мы продолжали работать в Северной Атлантике. Устав требует от моряков точного выполнения своих обязанностей. Нам поступило следующее указание. В наш район должен был подойти другой научный корабль. Нужно было пересадить на него научных работников и передать секретную документацию, связанную с полетами космических кораблей. Капитаны судов оговорили минимальную дистанцию сближения и каналы связи между судами и мотоботом. Мне как старпому поручили безопасно осуществить эту операцию. Вроде бы все было оговорено, но погода оставляла желать лучшего. Видимость была нулевая, а зыбь довольно пологая, но под два-три метра. Для таких путешествий у нас был специальный поисково-спасательный мотобот. Научные работники и команда заняли свои места в мотоботе и начали спуск на воду. Как только коснулись воды, началась болтанка, но терпимая. Пока мотобот был прикрыт корпусом судна, все шло хорошо. Надо было пройти до соседнего судна около мили. Перед тем, как покинуть мостик, я уточнил точное положение другого судна по радару и каким курсом идти на него по шлюпочному магнитному компасу. Но как только мы вышли из-под защиты нашего судна на свободную воду, первая же волна хорошо нас накрыла. Да не просто накрыла так, что промокли насквозь, несмотря на шторм-робу, а беда в том, что остались без станции связи. Переносная станция УКВ была залита мор-

ской водой и вышла из строя. Поначалу показалось, что это не проблема и скоро мы подойдем к своей цели и высадим людей на НИС «Космонавт Владимир Комаров». Но время шло, а судна не было видно. Корабли, конечно, нас наблюдали по радару, но подкорректировать наш курс без связи не могли. Прошло полчаса, и стало ясно, что мы промахнулись и заблудились. Конечно, шлюпочный магнитный компас не дает точного курсового указания, а лишь приблизительное направление. В общем, ситуация складывалась, мягко говоря, безрадостная. При всех обстоятельствах одно остается неизменным в мореплавании: необходимость принимать ответственное решение и действовать в условиях неполной информации о ситуации. Было принято решение остановить двигатель мотобота и по звуку гудков, подаваемых с судов, определить направление движения. К несчастью, в тумане это определить точно довольно трудно. Но другого варианта просто не было.

Наши скитания продолжались около двух часов. Глядя на людей в мотоботе, на их поседевшие лица, я понимал, что холод и страх буквально их парализует. Хотя все молчали. Метод периодической остановки, прислушивания и выбора курса все-таки дал результат. Вскоре из тумана показалась какая-то черная стена. Это был корпус судна, на который мы так долго стремились попасть. Коллеги обогрели нас и снабдили запасной переносной станцией УКВ. Это дало нам возможность благополучно вернуться на свое судно «Космонавт Юрий Гагарин». А вот желание выходить на зимнюю рыбалку или на лед у меня отбило на всю оставшуюся жизнь.

Танкер «Туапсе»

Чем дальше мы уходим от каких-то событий прошлого, тем быстрее они сглаживаются в нашей памяти. Иногда текущие события неожиданно возвращают нас в далекое прошлое.

Шел 1992 год. Наше судно шло на порт Чилунг, что на севере Тайваня. За несколько дней до подхода к порту назначения я получил радиограмму-распоряжение от руководства Черноморского морского пароходства. Распоряжение было весьма нестандартным: мне поручалось принять меры к розыску последнего из членов экипажа танкера «Туапсе», находящегося на Тайване, по фамилии Лопатюк.

Конечно, я вспомнил далекое прошлое. Будучи еще ребенком, я оказался с отцом в небольшом украинском городке. Дело было летом 1954 года. На каникулах у бабушки было всегда хорошо, но в конце июня – начале июля, мой отец стал ежедневно ходить на почту и скупать все центральные газеты. Вот тогда я и узнал от отца и моих близких, что чанкайшисты захватили советский танкер «Туапсе», а капитан этого танкера был другом моего отца. Были понятны переживания отца. О захвате танкера у берегов о. Формоза (Тайвань) много говорили и в Одессе. Тем более что экипаж был, в основном, из Одессы.

Спустя год, в августе 1955 года, на Одесский щ/д вокзал прибыло 29 человек из экипажа т/к «Туапсе» (в экипаже было 49 человек). Тысячи одесситов радостно встречали их после длительного плена. Был и я в этом огромном скоплении народа. Надо полагать, моя мать как жена моряка также переживала за наших моряков и на столь радостную встречу прихватила и меня. Все это плотно отложилось в моей памяти детства. Шли годы, и когда на экраны вышел фильм «Чрезвычайное происшествие», то, наверное, многие подумали, что так оно и было. Потом ходили слухи, что якобы вернулось еще несколько человек, но они были вскоре арестованы за измену Родине.

Спустя 34 года, в 1988 году вернулись из тайваньского плена 3 члена экипажа злополучного танкера. Наивные люди – они привезли подарки родственникам в виде косынок и пары отрезков на костюмы. Они не понимали, что вернулись в другую страну.

Не претендуя на точность изложения дат и фактов, хочу лишь заметить, что все это всплыло в памяти, когда надо было как-то решать вопрос с поиском последнего члена экипажа т/к «Туапсе» на Тайване.

Во избежание ненужных уточнений и вопросов я изложил в письменной форме суть проблемы и вручил это письмо агенту агентирующей компании по приходу в порт Челунг (Тайвань). Не прошло и двух часов, как в мою каюту провели с берега телефонную связь (с мобильными телефонами тогда была еще напряженка). Вскоре на борт судна прибыл агент в сопровождении двух человек в штатском. Сразу выяснилось, что это офицеры Службы безопасности Тайваня. Меня несколько удивило, что они довольно сносно говорили по-русски. Но на то, наверное, и спецслужбы, чтобы иметь подготовленные кадры. Суть беседы, с их стороны, заключалась в том, чтобы выяснить, кто интересуется судьбой Лопатюка и что от него нужно. Выяснив причину, спецполиции успокоились и рассказали, что уже многие годы никто не держит насильно на острове бывших членов экипажа т/к «Туапсе», а интересующий меня человек действительно последний из того экипажа на острове. Меня предупредили, что человек этот имеет семью и в настоящее время очень болен, притом смертельно.

Надо полагать, что представители спецслужбы Тайваня хорошо подготовились к нашей встрече. После довольно дружественной беседы мне сообщили, что бывший матрос с т/к «Туапсе» проживает на юге Тайваня. Далее мне поведали, что с ним состоялась беседа, и он готов поговорить со мной по телефону. Набрал нужный номер, агент передал мне трубку телефона. Я представился и услышал довольно трудно разбираемую речь. Лопатюк, правда, извинился, что ему трудно говорить, так как у него рак горла и лишь спросил, кто конкретно его

разыскивает. На мой ответ, что его хочет видеть его дочь, последовал его ответ после некоторой паузы. Он сказал, что это ему уже ни к чему, что жизнь уже прошла, и он никогда не вернется. Добавил, что за эти годы он уже все выплакал. На этом наш разговор и закончился.

О случившемся я доложил руководству Черноморского пароходства. Никогда не мог предположить, что столь давняя история спустя почти сорок лет как-то меня зацепит. Вроде бы можно было поставить точку. Но прошло еще 25 лет, и в 2017 мне в руки попала книжка под названием «Корабли моей памяти». Автор книги Михаил Пойзнер в одной из глав документально рассказал о том, что было в далеком 1954 году, и о дальнейшей судьбе членов экипажа т/к «Туапсе».

День захвата т/к «Туапсе», 23 июня 1954 года, разделил жизнь для членов экипажа на два периода: до и после плена. Кое-что мне было неясно в книге Михаила Пойзнера, и мне удалось с ним встретиться в 2018 году. Он поведал мне, что бывший матрос т/к «Туапсе» Лопатюк, вероятно, после телефонного разговора со мной все же решил вернуться в Одессу. Уже тяжело больного, в инвалидной коляске, его доставил на Родину бывший тайваньский переводчик господин Ли. Правда, Лопатюк вскоре умер. А когда из жизни уходят последние участники этих событий, то порой трудно восстановить все в точности.

Печально, что три члена экипажа так и остались за рубежом, а прах троих привезли в урнах в 1988 году. Никто из 49 членов экипажа т/к «Туапсе» не мог предположить, что 24 мая 1954 года, покидая рейд Одессы, судно уходит в свой последний рейс.

И большое спасибо Михаилу Пойзнеру, что хоть как-то осветил в памяти судьбы членов экипажа судна. Особая благодарность ему и его единомышленникам за то, что 7 июня 2002 года на Одесском морском вокзале была установлена мемориальная доска в память мужественному экипажу танкера «Туапсе»?

Беглецы

С тех пор, как человечество занялось мореплаванием, с кораблей при заходах в разные порты и в разных странах сбегали моряки. Стоит ли вспоминать о бунтах на кораблях или восстаниях на галерах? Но поводом для этого были, пожалуй, две причины. Невыносимые условия жизни на корабле или элементарное желание поиска счастья на чужбине. Ярчайший тому пример – бунт на «Баунти» или же небезызвестное восстание на броненосце «Князь Потемкин». А вот в советские времена моряки, хоть и не часто, но тоже покидали суда в иностранных портах. С пассажирских судов это чаще всего были женщины. Но бывали случаи побегов и комсостава. Я не собираюсь точно перечислять все эти случаи, но всегда они были неожиданные для экипажа.

Однажды судно Черноморского пароходства стояло на якоре на реке Миссисипи в ожидании постановки под элеватор для погрузки зерна. Вахту на мостике в ночное время нес второй помощник капитана и матрос. В какой-то период вахтенный помощник отослал матроса на обход судна, а сам вызвал по УКВ американский катер к борту судна и незаметно покинул его. Во всяком случае, вахтенный матрос этого не видел. Лишь после четырех утра обнаружили пропажу, когда на свою вахту заступил старший помощник. Его, между прочим, не будили на вахту. Конечно, капитан доложил американским властям об исчезновении второго помощника. Однако вскоре выяснилось, что он запросил политическое убежище. От предложения капитана о встрече он категорически отказался. Капитан обо всем доложил руководству. Судно еще простояло несколько суток в Новом Орлеане, когда уже после погрузки наша консульская служба зондировала этот вопрос. По возвращению судна в Одессу было проведено тщательное расследование с участием компетентных органов. И тут выяснилось, что капитан неправильно, точнее неправдиво, информировал пароходство о побеге второго помощника. Оказалось, что на ночной вахте на мостике был только второй помощник. Он действительно вызвал катер, как потом выяснилось от американцев. А утром того же дня капитан проснулся с рассветом и, взглянув в иллюминатор, обратил внимание, что палубное освещение почему-то не выключено, хотя было уже светло. Не предполагая ничего плохого, он поднялся на мостик и обнаружил, что старпома нет на вахте. Уже после того, как капитан разбудил старпома, начался разбор «полетов». Комиссия не простила капитану ложь, несмотря на его предыдущие заслуги, досталось даже комиссару, который безмятежно спал в ту ночь. Да разве в душу кому-то заглянешь?

Сногсшибательный случай произошел с Балтийским судном в Англии. Пожалуй, это единственный случай в советское время, когда офицер вывез нелегально свою жену за кордон на судне. Вкратце, дело было так. Молодой четвертый помощник работал на судне, которое стояло на регулярной линии Ленинград – Ливерпуль. У его жены были родственники в Англии. Вероятно, все уже было подготовлено к их встрече в Англии. В своей каюте четвертый помощник обнаружил свободное межкоечное пространство, куда и спрятал жену перед отходом судна из Ленинграда. В журнале посетителей судна он, уловив свободный момент, пока его действия не видел вахтенный матрос, отметил время, когда его жена якобы покинула судно. Уже в Ливерпуле, находясь на ночной суточной вахте, он отослал вахтенного у трапа матроса проверить на баке состояние швартовых концов. Путь для отхода жены был свободен. Как показал потом вахтенный матрос, он видел с бака как четвертый помощник сел в какую-то легковую машину, которая стояла недалеко от трапа. Конечно, все эти случаи серьезно прорабатывали наши пограничники, и экипажам судов не становилось легче. Достаточно сказать, что после побега четвертого помощника с женой в Англию, пограничники усилили правила посещения судов родственниками. Теперь пропуска, выписываемые на проходной порта, должны были иметь отметку о времени ухода с судна и сдаваться за 12 часов до предполагаемого вре-

мени отхода. Ужесточились и меры наказания к руководству судна. Ярким примером тому – судьба Героя Социалистического Труда капитана Сергея Ливановича Дондуа.

Долгие годы капитан Дондуа исполнял обязанности капитана турбохода «Максим Горький». Однако это судно вошло в число лидеров по количеству сбежавших.

Руководство ЧМП и ММФ приняли решение расформировать экипаж лайнера. Несмотря на протесты капитана в защиту экипажа, за побег трех членов экипажа в разных заграничных портах в течение одного контракта капитан Дондуа был уволен из ЧМП в декабре 1986 года. В те времена основная масса наших людей негативно относилась к перебежчикам. Да, наверное, во всем мире к ним относятся так же. Конечно, компетентные органы внимательно изучали биографии и причины, побудившие отдельных моряков к побегу. Никто из них не был под следствием или не бежал от правосудия, совершив тяжкое уголовное преступление. В основном это было желание попасть в выдуманный ими «рай». Редко была обида за собственную карьеру моряка. Был и еще один оригинальный случай.

Мой однокурсник по бурсе Владимир Лунев был способным малым. Еще до поступления в ОВИМУ он окончил Бакинское мореходное училище и дослужился до второго помощника капитана на одном из судов на Каспии, но хотел расти выше. Он был способным к изучению языков. Помимо хорошего английского, он владел азербайджанским (т. е. тюркским в основе) и свободно общался с турками. Когда он поступил в ОВИМУ, то ему и таким же, как он, обещали спецгруппу и обучение за три года. Но не сложилось, и ему пришлось учиться шесть лет. Правда, многие ему подобные ушли из ОВИМУ. Неудачно сложился и его первый брак. Спустя годы он дослужился только до старпома. Хотя те, кто были моложе его, уже стали капитанами. И вот, будучи старпомом на т/х «Коммунист», при оформлении карантинных формальностей в Босфоре он спустился на турецкий катер и после этой процедуры на судно не поднялся, а лишь передал портфель с документами вахтенному матросу. Катер вместе с ним ушел к турецкому берегу. Капитану теплохода «Коммунист» можно было только посочувствовать. Все эти люди не имели доступа к секретной информации. А вот капитаны и комиссары за время советской власти никогда не предавали Родину, хотя и владели совершенно секретными данными, в частности шифрованными документами.

Шли годы. Еще перед развалом СССР с судов начали снимать первых помощников. Начала меняться и система увольнения в заграничных портах. Злополучные тройки ушли в историю. Уже после развала СССР и перехода моряков на работу под иностранный флаг не было смысла бежать за границу, но такой случай все же произошел. В начале июня 2000 года мы стояли в американском порту Балтимор в процессе выгрузки. Экипаж неоднократно посещал город, но никаких эксцессов не было. Надо отметить, что в те времена уже изменился состав экипажей по национальности. Граждан других республик бывшего СССР на борту не было, а если и встречались иностранцы по национальности, то были они гражданами Украины. Выгрузка подходила к концу. В одну из последних ночей на вахту у трапа заступил матрос Бальчунас. То, что он прибалтиец, меня мало волновало. В конце концов, его на судно направила компания. Где-то под утро меня разбудил старпом с неприятными известиями. Оказывается, около двух часов ночи вахтенный помощник капитана при обходе судна обнаружил матроса у трапа. Выждав некоторое время, он поднял боцмана для поиска пропавшего. Затем подняли старпома и всех матросов. Наконец доложили капитану. Общий сбор всего экипажа и повторный осмотр судна ничего не дали. Были осмотрены территория вблизи судна и водная акватория. К шести утра вызвали на судно агента. Правда, перед прибытием на судно он заехал в полицию. Поэтому, когда он прибыл на судно, мы узнали от него, что Бальчунас попросил политическое убежище в США. Не скрою, это удивило весь экипаж. Когда же я по телефону доложил о случившемся в компанию, то услышал лишь один вопрос:

– А кто его взял на судно? Это ваш протезе?

Пришлось их разочаровать:

– Ищите доброго дядю в своих рядах, – вынужден был ответить я.

А вот наш «оператор» в Лондоне вообще посоветовал не обращать на это внимание и ни в коем случае не задерживать отход судна, с беглецом не общаться, а лишь с агентом оформить все формальности. Приказом капитана была создана комиссия, которая осмотрела каюту Бальчунаса и составила список всех его вещей для передачи в полицию. Правда, полупустую бутылку рома, обнаруженную в шкафу, в список не внесли. Выписку из судовой роли и перечень всех его документов сдали агенту для передачи в полицию. Без всяких замечаний и проблем мы вышли из Балтимора, о чем доложили судовладельцу и представителю флага. А были мы, точнее наше судно, под флагом Сент-Винсента и Гренадин.

Последняя история имела продолжение. Через две недели после нашего отхода американцы отправили матроса Бальчунаса назад в Украину в город Одессу. Они, американцы, видите ли, посчитали, что ему на Украине ничего не угрожает. По правде говоря, он им был абсолютно не нужен. В наше суровое время к убывающим на ПМЖ гражданам уже другое отношение, чем 20–30 лет назад. Моряки к беглецам и алкашам по-прежнему относятся негативно, и их доводы весьма убедительны. Никто не хочет работать за людей, которым, по правде говоря, на других наплевать. Конечно, к пострадавшим и больным это не относится. Правда, и беглецов с судов не наблюдается в последнее время.

Африканские страсти

Часть 1. Сомалийские зарисовки (лейтенант Ахмед)

Ситуация на Африканском роге и ближайших территориях уже многие годы далека от стабильности. Когда-то здесь хозяйничали итальянцы, и сама территория называлась Итальянским Сомали. Перед Второй мировой войной итальянцы успели повоевать в Абиссинии (ныне Эфиопия). Потеряв много своих солдат и офицеров, особой победы итальянцы в Эфиопии не добились. Но все меняется со временем. Эти государства приобрели независимость и поменяли строй, но жизнь от этого лучше не стала. Полезных ископаемых так и не появилось, и земли плодороднее не стали. Если чего и много, так это песка. Руководители этих стран решили строить социализм. Естественно, полагались на помощь Советского Союза. Особенно интересно это выглядело в Сомали. Президент страны назначил себя Генеральным секретарем партии, своих генералов – членами ЦК, а офицеров и служащих – членами партии.

Несмотря на всю комедийность этой ситуации, наша страна, как могла, оказывала различную помощь Сомали.

Еще в далеком 1969 году мы подошли на рейд столицы Сомали, Могадишо. Со стороны этот город больше напоминал заброшенную провинцию, чем столицу. Единственный порт на всем побережье Сомали со стороны Индийского океана был Могадишо. Итальянцы начали когда-то строить порт, но потом забросили это дело. Зайти в порт из-за малых глубин большие суда не могли. Лишь в зимнее время, когда стихал юго-западный муссон, производилась выгрузка на баржи. Но и в это время года из-за зыби при выгрузке на рейде груз падал за борт и тонул.

Следующий заход нашего судна состоялся в 1977 году. Рейс был специального назначения, поэтому для сохранения секретности нам пришлось огибать всю Африку. Два социалистических государства, Сомали и Эфиопия, начали к этому времени выяснять отношения военной силой. Не знаю, кто именно, но сомалийцам помогли разминировать акваторию порта, углубить фарватер и построить один причал, поэтому мы были почти первыми, кто стал к этому причалу. Правда, это тоже было небезопасно, так как кранцевая защита причала отсутствовала полностью, и оберегать корпус судна приходилось всеми доступными средствами, а именно: старыми автомобильными покрышками, бревнами и списанными швартовыми концами. Надо отметить, что получателями военного груза были, конечно, сомалийцы, а вот указания по работе мы получали из Москвы и от нашего военного представителя.

В один из дней военный представитель прибыл на судно в сопровождении лейтенанта сомалийской армии. Как потом выяснилось, это был сын министра обороны Сомали. Новое задание заключалось в следующем: надо было принять энное количество вооружения и тяжелые машины связи, а затем перебросить в порт Бербера, что в Аденском заливе. Вопрос «хочу или нет» даже не предусматривался, и вскоре приступили к грузовым операциям. Из одних трюмов шла выгрузка, а в другие – погрузка. В завершении погрузки на крышки трюмов поставили тяжелую колесную технику. Правда, это тоже прошло волнительно, так как наши краны, работая в спарке, с трудом подымали этот груз. Наконец все закончилось, и на отход из Могадишо, помимо властей, оформлявших отход, прибыл наш представитель, а вместе с ним уже знакомый лейтенант по имени Ахмед. Тут же выяснилось, что на Берберу Ахмед пойдет с нами в качестве сопровождающего груз.

Ахмеда расселили в отдельной каюте. Удивило большое количество сумок при нем.

Путь до Берберы планировали пройти за четверо суток. Однако уже на вторые сутки пришлось поинтересоваться у старпома, откуда на судне запахи, как в английском пабе. Стар-

пом даже не пытался что-то врать. Просто заявил, что Ахмед угощает всех виски. Пришлось Ахмеда вызывать на ковер. Учитывая, что образование он получил у нас и с крепкими русскими выражениями был знаком, я особенно не церемонился. Ахмед пытался мне объяснить, что труд моряка тяжелый и надо помочь ребятам снять стресс. Но когда он заявил, что мне хотят вручить сомалийский орден и папа сказал ему об этом, то пришел мой черед просить его, чтобы ради бога никто этого не делал. Только этого мне не хватало.

В назначенное время мы прибыли в Берберу. Уже в процессе выгрузки на борт зашли в гости старшие офицеры с наших военных кораблей и командир подводной лодки. Информация, полученная от них, несколько насторожила. Они имели приказ срочно покинуть Берберу. Как известно, наши были и в Эфиопии. Свою политику проводили и кубинцы. Их многочисленный контингент вел боевые действия на границе двух стран.

Через день наши боевые корабли действительно покинули Берберу, а через два дня и мы закончили выгрузку. Вроде было пора и уходить, но военные получатели груза заявили, что отход будет только на следующее утро, а на сегодняшний вечер руководство судна приглашается на банкет.

Глядя на песчаные барханы и глинобитные постройки в тропическом мареве, я не ощущал, что очень уж расположен к веселому вечеру, но и мой отказ мог обернуться неизвестно чем.

Помполит у меня был довольно приличным и храбрым человеком. Между прочим, был он участником штурма Рейхстага. Однако, сидя со мной в джипе, который заехал за нами перед заходом солнца, он как-то невесело заметил, не последний ли это наш вояж. Наконец джип остановился у развалин старинного форта, а охрана предложила нам спуститься по ступенькам вниз. В большом бункере с прекрасным освещением и кондиционером был установлен большой стол с приличной закуской и выпивкой. Несмотря на лейтенантское звание, Ахмед был здесь уважаемым человеком. Присутствовавшие здесь старшие офицеры прекрасно знали, чей он сын.

Несмотря на мусульманские законы, наши сомалийские «братья» не побрезговали виски и водочкой «Столичная». Ахмед со знанием дела заявил, что после захода солнца Аллах этого не видит и что в штабе Северного фронта нас хотели угостить от души.

Единственное, что мы попросили, когда уходили, так это взять с собой восточные сладости. Уж больно был богатый выбор. Утром мы действительно, как и запланировали сомалийцы, покинули Берберу и взяли курс на Могадишо.

Естественно, капитан и экипаж – подневольные люди. Они действуют по указанию с берега и согласно Уставу, а что грузить и куда везти, знают «наверху». В этот раз погрузка оружия осуществлялась назначением на Мозамбик. В этот раз оружие было производства Франции и Англии. В этот же день на судно прибыл наш военный представитель. Судя по всему, настроение у него было печальное, и его даже не смутило, кто является производителем оружия. Неожиданно он обратился ко мне с печальной просьбой, чем удивил меня. Дело было в том, что «военспец» получил указание из Москвы срочно покинуть Сомали. А проблема была в том, что при нем проживал пес-далматинец по кличке Лорд, а взять его с собой при столь срочном отъезде он не мог. Единственный вариант, чтобы не бросить пса, было передать его нам. Поэтому, передав нам Лорда и попрощавшись, он с тоской сошел с судна. А вот дальше произошли интересные дела.

На отход из Могадишо власти привели с собой здорового негра и сообщили, что этот человек – сопровождающий груз на Мозамбик в порт назначения Лоренсу-Маркиш. Такое португальское название было у теперешнего города и порта Мапуту. Сомалийские власти заверили, что все согласовано, и покинули судно. Вскоре прибыл лоцман, и начали отдавать концы. В этот момент кто-то доложил, что от ворот порта к нашему причалу несется машина «Волга». «Военспец» стремительно выскочил из машины и что-то нам кричал, но расстояние между

судном и причалом стремительно увеличивалось. Так я никогда и не узнал, что он хотел сказать, а, вероятно, ему стало кое-что известно в последний момент. В истории часто происходило, что дружественные нам государства вели «свою политику» и случалось, что в дальнейшем обнимались с нашими врагами.

В дополнение ко всему, уже на выходе, буксир без команды отдал конец, который наматывало на винт. Двум членам экипажа пришлось надевать акваланги и, проворачивая валоповоротку, освобождаться от конца. Вскоре появились акулы, но все обошлось. Ребята благополучно поднялись на судно. Так безрадостно начался рейс на Мозамбик. Но это уже другая история.



Часть 2. Мозамбикские приключения (Токае Масанда)

Отойдя от побережья Сомали на безопасное расстояние, я решил уточнить, что за пассажира нам подсунули наши сомалийские друзья. Немало меня удивило то, что, зайдя в каюту, я обратил внимание, что он читает томик Ленина, изданный на английском языке. Да и на русском он мог объясняться. Я спросил у него основные сведения, якобы для заполнения судовой роли на пассажира. В ответ он протянул мне паспорт гражданина ЮАР и поинтересовался, когда мы будем в Мозамбике. Особенно не затягивая время, я вкратце изложил всю эту историю, отправив шифр-телеграмму в Москву. Ответ не заставил себя ждать. Более того, был срочным и с не менее важными указаниями. Суть заключалась в следующем. Наш пассажир Токае Масанда является членом ЦК партии «Африканский национальный конгресс» и военным руководителем Отдела этой партии. Фигура довольно важная, а потому предписывалось уделить максимум внимания и воспрепятствовать выходу на берег в порту Лоренсу-Маркиш. Об этом были проинформированы наши представители в Мозамбике. В адрес агента в порту Лоренсу-Маркиш был своевременно дан нотис о подходе к лоцманской станции. Однако, подойдя к приемному бую, мы никого не обнаружили. Не было ни лоцманского катера, ни судов на якоре, ни выходящих судов из порта – просто никого. Неоднократные вызовы по УКВ ничего не дали. Надо было что-то предпринимать. Город и порт просматривались где-то на горизонте, фарватер с буями тоже был виден. Мы решили на «малом ходу» в маневренном режиме следовать в порт по фарватеру, пока не наступила ночь. Якоря спустили в воду на 8–9 метров, где-то на один-два метра больше нашей осадки, на баке выставили третьего помощника и боцмана и начали медленно пробираться. К счастью, все закончилось благополучно в припортовой акватории, где глубины были безопасными, и мы смогли стать на якорь. Вскоре подошел большой катер с двумя десятками вооруженных до зубов десантников. Вид был у них угрожающим. Увидев в этой толпе гражданина со славянской внешностью, я немного расслабился. Краткое совещание, которое состоялось в каюте капитана, внесло некоторую ясность в сложившуюся ситуацию. Наш полковник-военпред объяснил, почему нас не встретил лоцман. Оказывается, за два дня до нашего подхода был взорван лоцманский катер, и два наших лоцмана, работавших по контракту в Мозамбике, погибли. На собрании был представлен координатор действий по нашему пребыванию в Лоренсу-Маркише – майор генштаба мозамбикской армии, некто Назарио. Этот здоровенный под два метра верзила сносно говорил на русском и заметил, что они уже дали новое название городу и порту: теперь это Мапуту. Меня это как-то мало волновало. Важнее было решить, как осуществить выгрузку «спецгруза» и что делать с важным пассажиром. Майор Назарио, вероятно, не был полностью уполномочен решать эти вопросы, и предложил, несмотря на поздний час, отправиться в Генштаб. По распоряжению майора на борту оставили с десяток десантников, а мы отбыли в Генштаб. Проезжая по плохо освещенным улицам, я не испытывал никакой романтики. Больше тревожила мысль, а правильно ли я поступаю. Но советоваться было не с кем. На удивление, в Генштабе вооруженных сил нас ждали. В просторном конференц-зале было с десяток военных и, вероятно, были они в «больших званиях». Правда, среди присутствующих оказался наш консул. К такому форуму я был не особенно готов, но то ли случайно, то ли благодаря их предусмотрительности, консул и военпред сели по обе стороны от меня. Мой доклад был, в общем-то, коротким. Вкратце изложил о сложности подхода в порт, я ожидал дальнейших указаний. Теперь наступила их очередь, и то, что сказал переводчик, майор Назарио, поставило меня в затруднительное положение. Выгрузка в Мапуту отменяется, Токае Масанда не будет сходить с судна. Выгрузка переадресована в порт Накала. Для уточнения деталей на месте с нами пойдет до порта Накала наш военпред. Между прочим, он хорошо говорил на португальском языке. Но и его высокие военные чины особо не спрашивали. Мне было предложено взять на борт до порта Накала около

двух сотен десантников. Я было открыл рот, чтобы подтвердить согласие оказать братскому народу Мозамбика интернациональную помощь, как почувствовал, что с двух сторон на левую и правую ногу мне наступили. Пришлось срочно выдумывать причину отказа. Как бывает в экстремальных ситуациях, мозг подсказывает оптимальное решение. Я как бы был согласен, но отсутствие спасательных средств не позволяло этого сделать. Время, которое тратилось на переводы, давало шанс все нормально взвесить. Вероятно, я убедил наших мозамбикских друзей, и совещание скоро закончилось. Наш консул одобрительно пожал мне руку, и мы распрощались. С военпредом мы сели в военный джип и поехали в гостиницу, чтобы забрать его вещи на период вояжа до порта Накала.

Стояла тропическая ночь, город был затемнен, а вот легкий ветерок с океана разносил запах цветущих олеандр и других многочисленных благоухающих растений. Ничто не предвещало неприятностей. Тем более что сзади следовал второй джип с вооруженной охраной. К этому времени мы перешли на «ты», и полковник Вадим Раевский вкратце рассказывал о достопримечательностях мозамбикской столицы. Правда, в конце разговора заметил, что, в общем, в городе не очень-то спокойно. Разведка ЮАР и диверсионный спецназ время не теряют. Да и португальцев в столице проживает довольно много. Вскоре мы подъехали к довольно красивой гостинице. Полковник пошел в номер забрать вещи, а я вместе майором Назарио и каким-то особистом в гражданской одежде остался в холле. У входа в гостиницу расположились вооруженные десантники. В холле было довольно много белых. Мы невольно испытывали на себе недружелюбные взгляды. Через несколько минут мы все вышли из гостиницы и поехали в сторону порта.

Вскоре произошло нечто совершенно для меня неожиданное. Я почувствовал резкое торжество, удар в лицо и звук разбивающегося стекла. Затем послышались автоматные очереди. Но это, оказывается, стреляла наша охрана куда-то в темноту и по зарослям вдоль дороги. Вскоре все прекратилось. Я свое лицо не видел, а вот разбитую губу чувствовал. Вадиму поцарапало руку стеклом, и кровь сильно запачкала рубашку, а вот водитель получил пулевое ранение. Но в целом, как мне показалось, мы отделались легким испугом. Когда мы вернулись на судно, то уважаемый Токае Масанда, вероятно, хотел уточнить, когда он попадет на берег. Но увидев нас, у него отпала всякая охота задавать вопросы.

С рассветом, немного придя в себя, мы снялись с якоря и опять же без лоцмана пошли на выход из порта. На вечерней вахте старпом все же полюбопытствовал, что же произошло. Я вкратце поделился с ним случившимся, а ночью неожиданно для этих мест и времени года разразился довольно сильный шторм. Правда, у старпома хватило оптимизма на черный юмор, и он сказал: «Не дай бог судно затонуло бы! Вероятно, спасатели были бы удивлены, что с торгового судна плавают в нагрудниках столько черненьких десантников». Локальный ураган так же быстро закончился, как и начался. Лишь на ленте барографа осталась галочка самописца о прошедшей ночи.

Места на подходе к порту Накала были прекрасные, вода – удивительной прозрачности. А вот новая власть, мягко говоря, плохо организована. Конечно, лоцман нас не встречал. Только на подходе к причалу подошел буксир и помог пришвартоваться. Местные власти с доброжелательными улыбками заявили, что они нас давно ждали. Не хотелось спорить и портить себе и им настроение. Получив свой бакшиш, они покинули судно довольными. Под усиленной охраной спецгруз благополучно выгрузили, и наступил момент прощания с Токасом Масандой. Он отвернул лацкан пиджака, отстегнул какой-то значок и торжественно вручил его мне. На мой немой вопрос последовал ответ: «Когда мы придем в ЮАР к власти, то с этим значком вы сможете спокойно зайти в наш парламент». На том мы и расстались, а вскоре тепло попрощавшись с полковником Вадимом, мы вышли из порта Накала. Спустя годы я не раз бывал в ЮАР, но посещать местный парламент мне даже в голову не приходило.



Учебная пожарная тревога

Григорий был покладистым и немногословным малым. Университетов не кончал, но в люди выibilся. Иногда в кругу близких он выражал обиду за невнимание власти к его персоне. Правда, при этом не конкретизируя, на кого именно обижаются. Обида заключалась в том, что ему не дали медаль «Партизан Великой Отечественной войны». Григорий в партизанах не был, но по его утверждениям, будучи в пионерском возрасте, он поджег в селе немецкий мотоцикл. Может быть, так оно и было, и вид пылающего мотоцикла пробудил в юном Григории желание стать пожарным. Прошли годы, и Григорий стал не только пожарным, а пожарным помощником капитана на пассажирских судах. Следующей ступенью роста стало его назначение на флагман научно-исследовательского флота. Отдать должное, Григорий добросовестно выполнял свои обязанности, а пожарные матросы, находившиеся в его подчинении, никогда не скучали.

Григорий очень стремился достичь прекрасных показателей по пожарной безопасности, поэтому на очередном совещании у капитана он предложил усложнить «вводные» при проведении учебных пожарных тревог. Аргументы его были вполне убедительны. Практика часто подтверждала, что всегда и везде на учениях слишком быстро докладывают об обнаружении очага пожара и еще быстрее о том, что он потушен. Руководители служб, присутствовавшие на совещании при капитане, дружно согласились с убедительностью доклада Григория, не вдаваясь в подробности, о чем впоследствии весьма сожалели.

На судне было 1247 помещений и, естественно, многие из них были нежилыми, а постоянное вахтенное обслуживание в них не проводилось. В этот раз Григорий решил подготовиться к проведению учений основательно. Он взял с камбуза противень, достал промасленную ветошь и надежно припрятал очаг будущего пожара. Об этом он никому не сказал. В день проведения учений Григорий поджег эту адскую смесь. Эффект действительно оказался мощным. Уже не старший помощник, а капитан объявлял пожарную тревогу, и, заметьте, уже совсем не учебную. Черные клубы дыма заволокли надстройку, а судовая вентиляция успешно разносила эту гарь по всем помещениям. Более-менее натренированный экипаж начал действовать по-боевому и обесточивать участки судна, останавливать вентиляцию. Группа разведки безуспешно пыталась найти в темноте очаг пожара. Григорий наконец-то понял, что переборщил, и осмелился доложить капитану о своем инициативном поступке. Диалог в подробностях лучше опустить. Беда заключалась в том, что в темноте и дыму он и сам уже точно не помнил, где положил злополучный противень.

После героических часов борьбы пожарным удалось локализовать, а затем и полностью ликвидировать очаг возгорания. Научно-исследовательское судно было большим и занималось в океане обеспечением безопасности полетов космических кораблей. Творческие эксперименты Григория чуть не привели к срыву очередного сеанса связи с космическим кораблем. Хорошо, что все закончилось благополучно, но на очередном совещании у капитана Григорий уже ничего не предлагал. Инициатива на флоте наказуема, и Григорий это запомнил навсегда.

Учебная тревога «Человек за бортом»

Ливан Григорьевич, как и все капитаны, мечтал иметь свой экипаж. Но с годами становилось понятно, что мечта эта неосуществима. В эпоху развитого социализма за этим внимательно следили уполномоченные органы, судовладельцы развитого капитализма также не стремились, чтобы экипаж был полностью укомплектован людьми капитана, особенно на подфлажных судах. Так, на всякий случай, чтоб чего не вышло. С годами Ливан Григорьевич усвоил эти правила и решил иметь хорошо подготовленный натренированный экипаж из тех, кто есть на борту. И вот для этого подвернулся удобный случай. Просматривая судовую роль, его взгляд остановился на мотористе Саше. В прошлом Саша был не то мастер спорта, не то перворазрядник по плаванию, и у Ливана Григорьевича начал созревать план.

Судно прошло Босфор и следовало в Черном море в Одессу. А, как известно, базовый порт – это не только родные берега и встреча с близкими, но и встреча с различными организациями, которые жаждут проверить судно и найти возможные недостатки. Учитывая, что тревога «Человек за бортом» должна производиться как можно быстрее, в голову Ливана Григорьевича пришла гениальная идея: провести тревогу «по-боевому», в условиях, максимально приближенным к реальным, и наконец-то опробовать на практике тот план, который к этому времени уже полностью созрел.

Всем известно, как быстро и слаженно почти всегда проходят учебные тревоги, чего нельзя сказать про действия экипажа в реальных ситуациях. Поэтому Ливан Григорьевич пригласил к себе в каюту моториста Сашу и, обрисовав ему ситуацию, предложил прыгнуть за борт. Задание не было опасным: погода была прекрасной, летнее Черное море – просто-таки освежающим, солнечный полдень за иллюминатором... «Моряки, увидев за бортом своего друга в открытом море, будут действовать быстро и слаженно. Вот тут-то мы и увидим в реальности, как быстро они спасут человека, упавшего за борт», – уговаривал обалдевшего Сашу Ливан Григорьевич. В заключение Ливан Григорьевич пообещал Саше бутылку отличного армянского коньяка, чтобы не простыл. Капитан был убедителен, а обещанная бутылка отличного армянского коньяка окончательно убедила моториста согласиться на непосредственное участие в эксперименте. Саша приступил к выполнению ответственного задания. Вначале все шло строго по сценарию и укладывалось во временные нормативы, но вытащили заслуженного спортсмена по плаванию еле живым. Придя в себя, моторист Саша поведал свою историю. Уверенно прыгнув с кормы в воду, он сразу начал искать глазами удаляющееся судно. И тут его осенила страшная мысль. А знал ли кто-то еще об идее капитана? Тем временем судно быстро удалялось за горизонт. Судорога свела все тело. Больше он не помнил уже ничего. Даже рук друзей-моряков, втянувших его в спасательную шлюпку.

Как говорится, шило в мешке не утаишь. Ливан Григорьевич уже не смог отделаться одной бутылкой хорошего армянского коньяка. Сколько их там было в тот день, вряд ли кто-то мог вспомнить точно. Но спустя несколько лет вспомнили капитану эту самую тревогу. Кто-то все-таки заложил капитана, но за давностью лет все спустили на тормозах.

Почта Нептуна

Вряд ли еще где-то было такое, чтобы распитие одной бутылки водки, при этом без эксцессов и последствий, рассматривалось на дипломатическом уровне. Но для начала все по порядку.

Бывалые мореходы всегда тщательно собираются в рейс. Они не забывают даже разноцветные нитки и иголки и все, что необходимо в дальнем плавании. Само собой, они всегда прихватывают и пару бутылок горячительных напитков. Несмотря на то, что это запрещалось всегда, но даже бдительная таможенно-пограничная служба смотрела на это сквозь пальцы. Все понимали, что люди уходят в море на долгие месяцы, и дни рождения, праздники, а то и рождение ребенка придется встретить далеко от берега.

На сей раз это тоже было далеко от берега. Судно шло в Индонезийском архипелаге. Уж какой именно праздник и у кого конкретно тогда был, мало кто мог бы и вспомнить. Об этом история умалчивает. Собрались семь молодцев, выпили бутылку водки, и кому-то пришла в голову идея задокументировать это событие. Учитывая, что пол-литра на семерых не такая уж большая доза, все записали грамотно: название судна, время, дату, координаты судна и фамилии участников события. Затем бутылку тщательно закупорили и отправили в океанские странствия. Плавать бы ей десятилетия или навсегда сгинуть в океане. Но на беду утром следующего дня бутылку подняли индонезийские моряки. Не понимая смысла написанного, они бережно доставили сей трофей на берег и сдали местной полиции. Полиция, в свою очередь, разобравшись в датах и координатах, срочно отправила депешу в столицу. Там наконец-то поняли, что текст составлен на русском языке и предположили, что судно нуждается в помощи, а эту запись сделали оставшиеся в живых. Вскоре злополучная записка оказалась в советском посольстве, где к ней отнеслись со всей серьезностью и срочно переслали текст в Министерство иностранных дел Советского Союза. Дальше пошло по нисходящей. Министерство иностранных дел информировало Министерство морского флота, а оно, в свою очередь, выяснив, что судно принадлежит ЧМП, соответственно его начальству. Разбор был коротким: немедленно запросили капитана о состоянии судна и экипажа и, убедившись, что все в порядке, не стали информировать экипаж обо всех подробностях. Начальство предпочло дождаться возвращения судна к родным берегам.

Спустя три месяца судно ошвартовалось у Одесского причала. Великолепная семерка была приятно удивлена, что им предоставляется неожиданный отпуск и что они приглашены в отдел кадров ЧМП. Все оказалось просто до банальности. Великолепная семерка была незамедлительно приглашена на дисциплинарную комиссию и на месяц отправлена в ближайший колхоз «на картошку». А ведь могли бы и визу прикрыть на годик, но, как оказалось, такой прокол экипажа лишь позабавил начальство.

Ураган в Атлантике

Очень давно кто-то мудро подметил, что «тот, кто в море не бывал, тот и горя не видал».

Очень хорошо, когда на улице лето, прекрасная погода и почти штиль, и это ты на белом пароходе где-то в экзотических странах. И, конечно, думается, как же прекрасно быть моряком. Но так бывает не всегда. Зимой, особенно в Северной Атлантике, проносятся такие ураганы, что на земле даже трудно представить их мощь и разрушительную силу. Вот в такие моменты, находясь в этой обстановке, наверное, каждый моряк задумывается, а правильно ли он выбрал профессию. Погода в море меняется часто, а вот люди же не меняются никогда, они просто раскрываются по-новому в разных обстоятельствах.

На протяжении веков люди пытались познать природу и не столько победить ее, как обезопасить себя от ее разрушительной силы. И прогнозы погоды, и рекомендации по расхождению с ураганами, и наставления по плаванию в штормовую погоду спасли, наверное, не одну сотню кораблей и моряков. Как правило, каждый капитан старается обойти ураган, и право изменить курс судна у него есть. Но из всех правил имеются и исключения. Особенно часто эти исключения относились к судам специального назначения, а именно к судам Службы космических исследований Отдела морских экспедиционных работ Академии Наук СССР. По роду своей работы они должны были находиться в той точке мирового океана, которую им назначили с берега.

В феврале 1978 года НИС «Космонавт Юрий Гагарин» находился в Северной Атлантике, на траверзе Нью-Йорка, в шестистах милях от побережья Америки. Судну предстояло участвовать в обеспечении стыковки другого корабля, а именно «Союз-26» и станции «Салют-6». Эти космические аппараты находились над акваторией Атлантического океана, и все операции по осуществлению контроля их сближения осуществлял НИС «Космонавт Юрий Гагарин». Наземные центры были вне радиовидимости. К моменту начала стыковки, когда от НИС «Космонавт Юрий Гагарин» зависела вся операция, над океаном дул «ветерок» со скоростью до 40 м/с – полтора урагана, так сказать. Само собой, центр управления полетами был проинформирован о сложившейся погоде в районе нахождения судна. Приказать остаться в точке и рисковать судном и почти четырьмястами членами экипажа и экспедиции на земле не рискнули, но как-то по-дружески объяснили, что от нашей работы зависит имидж и престиж Родины. Особая проблема была в четырех приемно-передающих антеннах, диаметр двух из которых составлял 25 метров. При этом огромный диск антенны, вращаясь в различных направлениях, нередко оказывается как бы гигантским парусом. При нормальных погодных условиях сеанс связи длится 7 минут. Но это при нормальных, а в тот момент ураган достиг своего пика, апогея, вырывая штыревые антенны и прочную мелочь на палубе, как соломинки. Надо было что-то решать. Посоветовавшись с начальником экспедиции, приняли решение не включать системы стабилизации антенн, а из положения «смотрим прямо в зенит» обеспечить связь хотя бы на несколько минут. К моменту подхода космических объектов в зону слежения все были готовы: команды были выданы, приняты в космосе, стыковка осуществилась успешно. Но на этом все не закончилось. Ураганный ветер разогнал огромную волну-зыбь. Это были не волны, а какие-то горы. Хотя обороты двигателя были снижены, и курс был выбран наиболее безопасный, судно испытывало сильную килевую качку, и удары по корпусу судна были ошеломляющими, когда судно, очередной раз, проваливалось в бездну и ударилось в набегающий вал.

Говорят, уверенность в подчиненных удваивает собственные силы. В экипаже была уверенность, но надо было принять решение и выбраться из этого кошмара. Все кричало о том, что судно находится в опасной четверти урагана. Надо было совершить резкий поворот и лечь на контр-курс. А вот здесь все решали секунды. Надо было определить длину волны и ее период, точно дать указание рулевому, когда положить руль на борт и одновременно дать команду в

машинное отделение о резком увеличении оборотов. Все это надо было сделать до наступления темноты, в противном случае был большой риск. Ветер мог поменяться в любое время. Так это происходит в урагане. Положение судна, при котором борт поставлен к 10-12-метровой волне, в ночное время могло привести к опрокидыванию судна. Тяжелым грузом лежала ответственность за 400 человеческих жизней и судно. Напряжение нарастало. На мостике все молчали. Не до задушевных бесед было. Предупредили весь экипаж и экспедицию о предстоящем повороте. И наступили жуткие секунды. Судно начало поворот, и с каждой секундой он ускорялся. При этом все больше увеличивался крен. Начало падать все, что, казалось, закреплено намертво. Падали и люди, которые вовремя не ухватились за что-то надежное. Слава богу, удержался рулевой. В критический момент поворота кренометр показал 35 градусов крена, а может и больше. Через 20–25 секунд судно выровнялось, и все облегченно вздохнули. Видимых повреждений судна не наблюдалось. Оставалось обойти внутренние помещения судна. А вот здесь была неприглядная картина. Везде царил сплошной хаос. В салонах сорвало закрепленные телевизоры и холодильники. Между перевернутой мебелью валялись книги и бумаги. Но самое главное – глаза людей. Никогда в жизни я больше не видел такого количества глаз, в которых замер страх, ужас...

Через несколько часов на ленте барографа кривая поползла резко вверх. Ураган стал уходить. А на рассвете из-за туч показалось солнце, и вроде ничего и не было, и казалось, что океан прекрасен.

Пожар на танкере

Наши старший помощник и судовой врач были добрыми друзьями. Просто не разлей вода. Мало того, что длительное время работали на одном судне, так еще и жили в одном доме. Вскоре судьба забросила их вместе на наш новый крупнейший танкер.

Шел первый рейс советского гиганта. Приняв 100 тысяч тонн сырой нефти в Новороссийске, судно снялось назначением на Японию. Благополучно миновав Черноморские проливы и Суэцкий канал, судно прошло и Красное море и подходило к Баб-эль-Мандебскому проливу. Любой подход к узкости требует усиления бдительности. Так было и в этот раз. Но, несмотря на усиленный контроль, под плитами машинного отделения неожиданно возник пожар. Такие случаи иногда происходят на судах, и пожар удается довольно быстро погасить, но в этот раз произошло худшее.

Пожар начал разрастаться. В состав «аварийной партии» для борьбы с пожаром входили опытные члены экипажа, но легко справиться с огнем им не удалось. Вскоре появились первые раненые и обожженные. Ситуация усугубилась, когда связь с «аварийной партией» прервалась. Понимая, что у капитана нет времени на раздумье, старпом все-таки попросил капитана дать ему разрешение спуститься в машинное отделение и разыскать «аварийную партию» и своего друга. Ведь в любой критической ситуации время является решающим фактором, а проблему следовало решать срочно.

Тем временем перегрев главной палубы надстройки и переборок стал ощущаться все сильнее. Момент катастрофы был близок. Капитан смог принять единственно верное в этом случае решение. Была дана команда полностью герметизировать машинное отделение и запустить станцию СО₂, т. е. объемное тушение. Вскоре пожар был полностью ликвидирован, но дорогой ценой. В машинном отделении были обнаружены пять трупов. Старпом и доктор были среди погибших. По положению их тел казалось, что они пытались помочь друг другу до самого конца. Несмотря на потери, оставшимся членам экипажа удалось произвести восстановительный ремонт и довести судно до Бомбея для обстоятельного ремонта. Обожженным морякам в данном случае немного повезло, что портом ремонта оказался именно Бомбей. У индусов хорошо развита медицина в области лечения ожогов. Сдав семь пострадавших и произведя дополнительный ремонт судна, а также пополнив экипаж вновь прибывшими моряками, судно снялось из Бомбея на Японию. Как нельзя более к месту вспоминается поговорка: «Тот, кто в море не бывал, тот и горя не видал». В последствие капитан был полностью оправдан, поскольку сочли, что его решение по ликвидации пожара спасло остальных членов экипажа, судно и груз от возгорания, иначе катастрофа приобрела бы еще более крупный масштаб.

Фортуна выбирает...

Создатель с самого начала экспериментировал, иначе, чем объяснить появление стольких рас на земле. Возможно, он свысока снисходительно рассматривал идолопоклонничество землян на первом этапе развития разума. Однако дальше дело пошло по худшему сценарию. Христиане и магометане, язычники и иудеи, буддисты и атеисты по-разному представляли бога, все дальше отдаляясь друг от друга, поэтому всеохватывающей любви и братства как не было, так и не будет. А вот народная мудрость в поговорках и философские мысли в крылатых фразах часто объединяли целые народы, будучи весьма универсальными для всех жителей Земли. В сложные роковые минуты часто всплывают в памяти именно какие-то лаконичные слова, а вероисповедание здесь совсем ни при чем.

Шел декабрь 1983 года. Наше судно «Академик Купревич» возвращалось в балласте на Черное море со спецрейса из Карибского бассейна. По классификации судно было ролкером с гусенично-колесной горизонтальной выгрузкой-погрузкой. Судна такого типа имеют определенный риск для плавания, поскольку у них отсутствуют водонепроницаемые переборки и, по большому счету, они представляют собой здоровенную баржу. Ролкеры серии РО-12 не очень-то приспособлены для плавания в штормовых водах Северной Атлантики. Именно в такую погоду мне вспоминалась прошлогодняя трагедия судна «Механик Тарасов». В декабре 1982 года в результате тяжелого шторма в Атлантике у берегов Канады судно затонуло. Несмотря на подошедшие суда по сигналу SOS, спасти удалось только пятерых членов экипажа. Остальные утонули вместе с судном или замерзли в ледяной воде. Министерство морского флота отреагировало на гибель судна и экипажа. Наряду со спасательными жилетами ввели обязательное наличие костюмов от гипотермии. Один из пунктов приказа министра гласил, что судам типа РО-РО-12 запрещается выходить в океан в зимние штормовые условия. Если судно попало в шторм более 5 баллов, то капитан был обязан информировать по утвержденной форме Службу безопасности мореплавания соответствующего пароходства о состоянии судна каждые четыре часа.

«Академик Купревич» преодолел большую часть атлантической непогоды и, пополнив в Лас-Пальмасе запасы бункера, воды и продовольствия, мы взяли курс на Гибралтарский пролив. В то же время с Канарских островов, из порта Санта-Крус-де-Тенерифе, снялся рефрижератор «Сергей Лазо» назначением на Одессу. Не наблюдая друг друга визуально, мы шли параллельными курсами в сторону Гибралтарского пролива. Прогноз погоды был неблагоприятный. Не надо быть мореплавателем, чтобы понимать, что неблагоприятный прогноз, оказавшийся значительно хуже, чем предполагалось, чреват значительными плохими последствиями. Пройдя широту Касабланки, судно начало испытывать значительную бортовую качку. Крен порой достигал 40°. Все, что, казалось, было закреплено намертво, срывалось со своего штатного места и носилось в замкнутом пространстве, норовя повредить или убить моряков. О каком-то сне или отдыхе экипажа не могло быть и речи. О штормовой диаграмме Ремеза можно было вспомнить только теоретически. Ветер и высота волны с каждым часом усиливались. В этом ночном кошмаре оставалось только следовать галсами, предполагая и физически ощущая, что основное направление стихии идет от NNW. В момент разворота, при котором судно оказывалось лагом к гигантской волне, нутром чувствовалось пограничное состояние между жизнью и смертью. Мы все в душе молились, как умели, чтоб «машина» или «рулевая» не отказали. Медленно, но уверенно мы приближались к Гибралтарскому проливу, где ожидалось улучшение и желанное спасение. Около трех часов ночи на связь вышел т/х «Сергей Лазо». Со слов капитана было понятно, что судно находится в критическом состоянии. И, к сожалению, он был вынужден сообщить об этом в пароходство. И началось... Капитаны Службы безопасности Черноморского пароходства определили, что по координатам мы находимся недалеко от

т/х «Сергей Лазо» и, естественно, задали нам вопрос, почему же мы молчим. Нам пришлось отвечать, хотя радисту было весьма не просто. Прекрасно осознавая, что помощи ждать неоткуда, нам лишь приходилось благодарить за то, что берег о нас помнит и волнуется.

Не могу сказать точно, кому было хуже всех на судне в этот день. Но лично мне казалось, что пристегнутому к рулевой колонке матросу-рулевому было чрезвычайно не по себе.

К вечеру следующего дня мы добрались до Гибралтарского пролива, и я радостно подумал, что значит «не судьба» нам погибнуть. Уже в проливе я получил радиogramму от руководства, где требовали представить письменное объяснение по приходу в базовый порт.

30 декабря 1983 мы пришвартовались к морвокзалу Одесского порта для пополнения запасов с дальнейшим переходом в третий район Николаевского порта для выполнения очередного спецрейса с обязательным отходом не позднее 24:00 31-го декабря.

Тем не менее, два ответственных представителя ЧМП все же посетили наше судно. Я знал обоих лично и достаточно хорошо. Никакого объяснения в письменном виде я не подготовил заранее и не представил по приходу, а лишь устно заметил, что согласно приказу Министра морского флота, судно не должно было оказаться в зимней Атлантике. Да всем известно, что капитаны не сами выбирают рейсы, а тем более рейсы специального назначения... То ли наступающий Новый год, то ли мои доводы, но что-то убедило «моих старших коллег» закрыть рабочий разговор и побудило их же предложить поднять выпить за наступающий праздник и вскоре покинуть судно, чтобы позволить мне провести несколько часов с семьей.

Спустя несколько лет, уже на борту РО-ЗО «Агостиньо Нето» следуя из Гаваны, мы зашли в Геную. В те времена агентирование наших судов в Италии осуществляла Советско-Итальянская компания Dolphin. В связи с частыми заходами в Геную я знал многих сотрудников компании. Но в тот заход на борт поднялся незнакомый мне человек. Сидя в моей каюте, мы разговорились. Мой гость рассказал мне, что ныне он – сотрудник компании Dolphin, бывший второй помощник капитана, погибшего на т/х «Механик Тарасов».

Как морские волны сглаживают каменистые утесы побережья, так и время сглаживает в памяти людской события давно минувших дней. Мне кажется, что историю бывшего второго помощника я запомнил достаточно ярко и хорошо.

В полночь той роковой ночи он заступил на вахту. Правда, на мостик поднялся уже с трудом, так как безумно качало. Капитан был на мостике уже давно, и ситуация стремительно ухудшалась. Безумная качка и скрежет металла. Вскоре появились жуткие удары в подпалубном грузовом отсеке, начал увеличиваться крен на один борт. Освещение палубы прожекторами показало, что грибки вентиляционных шахт с левого борта сорваны так же, как и сорван и смыт за борт парадный трап. Гигантские волны продолжали перекачиваться через главную палубу, и вода беспрепятственно попадала внутрь грузового отсека. Вскоре боцман и старпом доложили, что сорванную с крепления судовую бортовую колесную технику закрепить не удастся из-за сильной качки. Несмотря на сбавление оборотов, смены курса и попытки перекачки топлива и сброса частичного балласта, увеличение крена продолжалось. Капитан первым понял, что гибель судна неизбежна.

Вскоре остановился главный двигатель. Капитан приказал вахтенному второму помощнику снять последние координаты, набросал какой-то текст и велел радисту срочно передать SOS. Вскоре радист сообщил, что к судну идет наш БМРТ и фарерский рыбак, и снова удалился в радиорубку. Больше радиста вахтенный второй помощник не видел. Вскоре судно обесточил ось, и работал лишь дизель-генератор. Капитан приказал машинной команде покинуть ЦПУ и напоследок сказал старшему механику, что спасение будет индивидуальным, поскольку шлюпки спустить было уже невозможно. Сильно запомнилось то, что капитан сделал напоследок. Он подошел к своему помощнику, снял свое полупальто и сказал: «Надевай, оно мне уже не нужно». А затем добавил:

«Попытайся добраться до кормы. Увидишь там запретную бочку с тавотом. Ты ее не раз видел на швартовках. Так вот, прежде чем прыгнуть за борт, обмажь одежду густо тавотом. Ну, иди, и да храни тебя Бог».

Второй помощник с трудом добрался до кормы и увидел там 7 или 8 человек. Где остальные, он не знал. Все были в нагрудниках, но решиться прыгнуть в ледяную воду бушующего океана никто не пытался. Вскоре он увидел огни приближающегося судна. Находиться на тонущем судне становилось опасным. Оно явно уходило под воду. Страх быть затянутым водоворотом тонущего судна пересилил ужас ледяной воды, и он прыгнул за борт. Холод пронизал все тело. Поначалу было больно и страшно. Но вскоре рассудок поплыл, и он потерял сознание.

Когда он открыл глаза, то подумал, что уже на том свете и что там не так уж и страшно. На белом фоне красовалась голая молодая женщина, но вскоре до сознания дошло, что какие-то люди что-то делают с ним. Оказалось, что они обкладывали его тело горячими полотенцами, которые вытаскивали из ведра. Эти люди оказались простыми фарерским рыбаками, а голая девица – репродукцией из календаря, приклеенного к переборке рыбацкой каюты. Возвращение к жизни было мучительным. Все тело ныло и стонало.

Фарерские рыбаки спасли не только моего знакомого. Счастье улыбнулось еще двум членам экипажа нашего несчастного судна. К сожалению, тех немногих, кого подняли наши ребята с БМРТ, спасти не удалось. Они умирали от переохлаждения. Еще несколько месяцев он приходил в себя уже дома в Питере. В дальнейшем фортуна была благосклонна к нему, и лично министр морского флота поспособствовал его поступлению в Академию внешней торговли, в результате чего он и оказался в Италии. Из 37 членов экипажа в живых остались только пятеро.

Мы были вдвоем. Беседа была не для прессы или телевидения. Не удивился я ничему в его рассказе. Ничего героического не было. Ситуация с гибелью т/х «Механик Тарасов» напомнила мне мой рейс на однотипном судне «Академик Купревич» в Атлантике, у берегов Африки.

Возможно, бывший моряк-второй помощник т/х «Механик Тарасов» написал свои воспоминания, дополняя их фактическими деталями. Но мне он очень запомнился. Глядя на этого щуплого молодого человека, я еще раз убедился, что фортуна может по-разному поступать и дарить жизнь любому, кому пожелает. «От судьбы не уйдешь» и «Не судьба» часто ходят рядом при одних и тех же обстоятельствах и в одинаковых ситуациях.

Приумножая скорбь

История мореплавания знает много трагических происшествий и нераскрытых тайн.

С незапамятных времен люди уходили в море в поисках неведомых земель и стран. На утлых суденышках они пытались покорить океаны, но плата порой была слишком высокой. Открывая новые земли и колонизируя целые континенты, человечество теряло в морях и океанах тысячи кораблей и сотни тысяч человеческих жизней. Исчезали не только отдельные корабли, но и целые эскадры. Пропавшую эскадру знаменитого Жан-Франсуа де Лаперуза обнаружили спустя лишь десятилетия на рифах Соломоновых островов. Точнее не ее, а то, что от нее осталось.

Развитие современного технического прогресса и жесткие требования к безопасности на море сократили потери в двадцатом веке, но не ликвидировали их полностью.

Так в 60–70-е годы двадцатого столетия ежегодно погибало около 300 судов, а 4–6 из них пропадало без вести. В связи с такими кричащими цифрами человечество серьезно занялось вопросами обеспечения безопасности человеческой жизни на море. Морские пучины забирали не только торговые и военные суда, но порой оставляли без шансов на морскую карьеру еще совсем юных курсантов.

1932 год ознаменован печальными событиями. Загадочной была катастрофа учебной шхуны «Ниобея», которая произошла 26 июля 1932 года в Балтийском море. Как будто злая шутка с названием сыграла свою роль. Ниобея была греческой мифологической царицей, которая окаменела от горя после гибели своих детей. Трагедия произошла на глазах рыбаков, которые лишь засвидетельствовали, что шхуна мгновенно исчезла под водой. В живых не обнаружили никого. Спустя год власти организовали выезд родственников на место гибели кадетов. На катере находилась женщина в траурном одеянии. Она опустила в море букет цветов и в скорбном молчании долго смотрела, как волны уносят его вдаль. Внезапно на глазах ошеломленных матросов женщина бросилась в морскую пучину. Спасти ее не удалось, но она вряд ли хотела этого.

Не менее трагична судьба учебного парусника «Копенгаген». В 1921 году на Шотландской верфи в Эдинбурге был построен для Дании пятимачтовый барк «Копенгаген». Он считался одним из самых красивых барков мира. К тому же его размеры были весьма внушительными, водоизмещение составляло 7900 тонн. На нем был установлен дизельный двигатель для маневров, что обеспечивало ему безопасный проход Панамским и Суэцким каналами. Судовладельцы часто использовали барк для межконтинентальных перевозок, а для экономии средств в команду включали курсантов их датских мореходных училищ.

В свой последний рейс барк «Копенгаген» вышел из Буэнос-Айреса на Австралию 14 декабря 1928 года. В экипаже было 16 профессиональных моряков и 80 кадетов. Последний раз «Копенгаген» вышел на связь 21 декабря. Правда, ходили слухи, что кто-то якобы видел, как какой-то парусник проходил возле архипелага Тристан-да-Кунья 29 декабря, следуя на восток под всеми парусами. А вот когда стало ясно, что барк «Копенгаген» никогда не придет в Австралию и никогда не вернется домой, то вся Дания погрузилась в глубокую скорбь. Большинство пропавших без вести были кадетами и детьми состоятельных родителей. На средства родителей, помощь государства и королевской семьи были организованы две поисковые экспедиции. Но тщетно... Никаких следов экспедиции так и не было обнаружено.

Однако в 1932 году на Атлантическом побережье Намибийской пустыни были обнаружены 7 скелетов. По обрывкам одежды и форменным пуговицам с датской символикой были сделаны выводы о том, что это останки кадетов с барка «Копенгаген». Это означало, что, возможно, кому-то все же удалось спустить шлюпку с тонущего барка, но причина гибели барка

«Копенгаген», всего экипажа и кадетов так и осталась тайной. Безутешные родители так навсегда и остались в неведении о последних минутах жизни их детей.

Моряки всегда с опаской относились к этим берегам, называя их Вратами Ада, а местные говорили, что это «Земля, сделанная Богом в гневе». Это печальное место известно многим как Берег Скелетов не только из-за трагедии «Копенгагена». Здесь находили свою смерть и другие жертвы кораблекрушений.

В сентябре 1909 немецкое судно «Эдуард Болен» покинуло Свакопмунд с оборудованием для алмазных шахт на Кейптаун. Попав в густой туман в заливе Консепшн, судно село на мель. Следует отметить, что туманы здесь очень характерны ввиду столкновения горячих воздушных масс из пустыни с холодным Бенгельским течением. Моряки спустили шлюпку и отправились на берег, но для возвращения на судно она им не понадобилась. Ветер из пустыни подсыпал песок, погребая судно у берега навсегда. Сегодня остов судна находится уже не на побережье, а в нескольких километрах от него, поскольку пустыня постоянно смещает береговую линию, захватывая океан.

В ноябре 1942 года британское грузовое судно «Данедин Стар» постигла практически такая же печальная участь, оставив моряков в сухой безводной пустыне навсегда.

Несмотря на современные навигационные приборы, устанавливаемые на судах, могущественные силы природы и сегодня берут верх над техникой, приумножая скорбь в семьях моряков.

Арендные рейсы

Ни для кого не секрет, что торговый флот является резервом военно-морского флота как в военное, так и в мирное время. Крупнейшие морские державы, продающие и поставляющие по всему миру оружие, используют торговый флот, направляя его в «горячие точки», как принято говорить. При необходимости используются и пассажирские суда. Тому пример – переброска кубинских войск с Кубы в Анголу и Эфиопию на советских судах. Американские пассажирские суда также использовались для переброски войск в Европу и во Вьетнам.

Довелось мне перевозить и американское оружие из Штатов в Бахрейн. Ничего особенного в этом не было. Наш экипаж работал на судне иностранного судовладельца под флагом Багам, отфрахтованном в тайм-чартер на полтора месяца. Дело было в 1992 году. После погрузки военной техники и снаряжения в трех портах США, взяв палубный груз в Нью-Йорке, мы снялись на Персидский залив. Погрузка в Норфолке впечатлила размерами военно-морской базы. Что удивительно: властей США нисколько не смутило, что состав экипажа – граждане Украины.

Когда же мы прибыли в Бахрейн на военно-морскую базу США, то американские «друзья» несколько растерялись. Отдельные «товарищи» выходили из каюты капитана на открытую палубу и по мобильной связи с кем-то разговаривали. Разрядил обстановку наш старпом, заверив американских «друзей», что в жизни часто приходилось возить военные грузы, а держать язык за зубами нас приучили давно. В заключение после оформления прихода, нам разрешили перемещение по военной базе, но ограничили маршрут от судна к мини-маркету и обратно. А вот выход на открытую палубу с 06.00 до 07.15 был категорически воспрещен. Причина этому вскоре стала понятной. Недалеко от нас был ошвартован американский плавучий госпиталь и медперсонал, а также американские барышни утром делали физзарядку практически у борта нашего судна. Конечно, не всегда спецрейсы, а у нас они назывались почему-то арендными рейсами, заканчивались хорошо. Были и бомбежки в Хайфоне, и подрывы судов в Анголе, и много чего было... Но мне почему-то всегда вспоминается что-то веселое.

Уже в порту погрузки капитан получал в Первом отделе «информацию по связи». На переходе хранили молчание. Несколько раз довелось перевозить танки из третьего района Николаевского порта в Сирию, Тартус. Несмотря на секретность рейсов, всегда на входе в Босфор суда с военным грузом встречал и обязательно сопровождал турецкий спецкатер. Надо полагать, катер был оснащен спецаппаратурой и спецкомандой. Наши американские «друзья» были бдительны. Так вот, по прибытию в Тартус, сирийские военные оказывали сверхгостеприимство. Капитан, комиссар и стармех обычно приглашались на обед в лучший ресторан Тартуса. У сирийских военных было все отработано. После обеда в ресторане был перерыв до вечера, а вот вечером надо было принять сирийских товарищей на борту судна. Дело в том, что наше судно было ролкером. Колесная техника и танки выгружались очень быстро. Но в данном случае командовали парадом не мы. Как только на борту оставался последний танк, выгрузка останавливалась, а попытка возразить не воспринималась, хотя сирийцы сносно говорили по-русски. Удивительного в этом не было ничего, так как военные сирийцы учились в советских военных училищах.

Надо полагать, что они были христианами и уж точно не мусульманами, так как водку они пили не хуже наших. Вечером на судно прибыла внушительная делегация вместе с женами и детьми. Конечно, «представительских» на все эти банкеты не хватало, но дружба дороже всего, и личные запасы сглаживали нищету.

В один из таких заходов в Тартус в вечерний ответный визит на борт судна прибыли военные, некоторые с женами, а одна пара даже с грудным ребенком.

Ребенка положили у меня в спальне на кровати. Хорошо посидели, были тосты за руководителей страны, за дружбу между сирийским и советским народом, а восточные женщины не вмешивались в несусветную ахинею мужчин.

Как любое мероприятие, так и банкет рано или поздно должен был закончиться. наших сирийских друзей вызвался проводить комиссар. Уже находясь на рампе, он вызвал меня по УКВ и сообщил, что одна из женщин сильно плачет. Мне не пришлось его расспрашивать о причине, так как в этот момент я зашел в свою спальню и увидел на койке грудного ребенка. В отличие от своей мамы, он смотрел на меня счастливыми глазами. Мой вахтенный помощник отнес малыша плачущей матери, и прощание было радостным для всех. На следующий день, как обычно в восемь утра, по рампе выкатился последний танк, и мы снялись по назначению.

Не менее забавный случай произошел в Ливии, Тобруке. Назвать портом Тобрук можно весьма с натяжкой. Скорее это портопункт. Глядя на унылый пустынный пейзаж вокруг Тобрука, с трудом можно представить, что в 1942 году здесь шли тяжелые кровопролитные бои между армией Ромеля и англичанами. Мне как-то попала в руки небольшая повесть «Кровь на песке», где говорилось, что в составе английских войск, оборонявших Тобрук, был не то батальон, не то бригада, состоявшая из бывших советских военнопленных, бежавших из немецких концлагерей. Утверждалось, что они практически все погибли, но Тобрук не сдали. Правда это или нет, утверждать не буду. Столь глубокие изыскания по этому вопросу я не проводил, но в памяти отложилось. То, что Ромель потерпел поражение под Тобруком и не дошел до Суэцкого канала, – факт. Но в данном случае не об этом.

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.