

МОРСКИЕ БЫЛИ

«ОСТАП» ВОЙЧУК

Как-то один приятель спросил меня: «Тимофей Михайлович! Ты пишешь рассказы о своих приятелях — моряках и рыбаках. Люди это, в основном, очень порядочные и толковые, готовые прийти на помощь в трудную минуту. А приходилось ли тебе сталкиваться с людьми нечестными, ну, наподобие Остапа Бендера?»

Конечно, приходилось. Люди такого сорта в памяти остались надолго, и чувство досады от этих встреч не покидает всю жизнь. Посудите сами. Расскажу вам невыдуманную историю об одном таком «Остапе» — звали его Валентин Войчук. Его давно уже нет в живых, так же, как и многих людей, которых он в свое время сумел обмануть, играя на их доверчивости.

Этот выпускник Астраханского рыбного техникума 1940 г. работал в Камчатрыбфлоте, а потом в Тралфлоте. Трудовую деятельность начал в АКОфлоте в должности штурмана, и самые первые его шаги на флоте начались с плутовства и мошенничества. Попал на его удочку и известный капитан дальнего плавания Александр Ефимович Миронов.

Вот что он рассказывал.

— Дело было осенью 1945 г. Я в то время командовал пароходом АКОфлота «Сима». Моя семья, находившаяся во Владивостоке, жила впроголодь. Поэтому, купив центнерную бочку рыбы, я решил попутным судном послать ее жене. В эти дни уходил во Владивосток наш танкер «Максим Горький». Валентин Войчук был на нем вторым помощником. Я доставил на катере бочку с рыбой на танкер. Там с помощью матроса затащил ее в судовую кладовую и попросил Войчука вручить бочку жене и дать после этого мне телеграмму. О том, что он может это не сделать, у меня и мысли не возникало. Время шло. «Максим Горький» уже побывал во Владивостоке, взял груз и вышел в море. Известий от жены не было никаких. Наконец я получил телеграмму, где она сообщала, что неоднократно приходила на танкер, но Войчука так и не увидела и посылку не получила. Тогда я понял, что он оказался настоящим мошенником. Пытался я найти Войчука и на борту «Горького», когда он пришел в Петропавловск, но застать его на судне так и не смог. Он от меня прятался.

И вот однажды по делам службы я зашел в кабинет начальника флота Павла Дмитриевича Киселева и застал там Войчука. Он подписывал какие-то документы. Рассвирепев, я схватил его и начал мутузить, настолько я был на него обозлен. Но тут за него заступился Павел Дмитриевич и сказал: «Александр Ефимович! Не пачкайте руки об это дерьмо. Ведь могут пойти разговоры, что у Киселева в кабинете капитаны дерутся». Пришлось Войчука отпустить.

Прошло несколько лет. И вот в 1952 г. его назначают на «Симу» ко мне старпомом. Конечно, иметь такого вороватого старпома мне страшно не хотелось, но в отделе кадров мне сказали, что других людей нет. Так он оказался у меня в штате.

После погрузки в Усть-Камчатске мы взяли на борт пассажиров. Для заверки судовых документов я дал судовую печать второму штурману и старпому Войчуку. Переход в Петропавловск был короткий. К концу перехода я обнаружил, что Войчук продавал пассажирам «липовые» билеты — он сам наделал их на клетчатой бумаге из тетрадных листов и заверил судовой печатью. Я схватился за голову. Ведь это был самый настоящий подлог, подсудное дело. И меня тоже могли судить за это, как лицо, способствовавшее преступлению. Ведь судовая печать хранится у капитана, и он должен следить, на какой документ ее ставят. Да и Войчук мог при разбирательстве сказать начальству, что взял меня в долю или еще что-нибудь подобное. Поди потом отмойся!

По приходе в порт «Симу» поставили в ремонт на судоверфь, а потом, через непродолжительное время, Войчука перевели в Тралфлот на пришедший с перегона СРТ «Беркут», чему я был несказанно рад. Но за короткое время пребывания на «Симе» он сумел наказать и моего третьего помощника Ивана Дмитриевича Строгина. Вот что он рассказал об этом:

«После окончания Астраханского техникума и получения диплома родители подарили мне модные тогда часы “Победа”. Подарку от стариков я был очень рад. И вот однажды, когда я стоял на вахте, Войчук привел на борт женщину и представил ее всем как свою невесту. Зашел ко мне, спросил денег. Но денег в то время никто не имел, судовая касса тоже была пуста — до зарплаты было далеко. И вот Войчук, увидев у меня на руке часы, попросил дать ему их на время. “А то неудобно как-то перед невестой, — сказал он, — я старпом, а часов у меня нет, как бродяга какой. Вечером, после ее ухода, я их тебе верну”.

Естественно, я ему поверил, часы дал. Через некоторое время в каюте у Войчука появилось вино. Он даже меня пригласил и угостил

стопкой. И ведь у меня даже и мысль не мелькнула, что это пропиваются мои часы.

Через сутки я попросил Войчука вернуть мне часы. Тот для виду кинулся искать и сокрушенно ответил, что их у него украли. Но в то, что можно украсть у человека часы с руки, я поверить, конечно, не мог и понял, что часы мои он продал за полцены и пропил. Но я надеялся, что хотя бы деньги за часы с него взыщу: у меня в сейфе хранился паспорт Войчука, а зарплату он получал из моих рук. Так что возможность удержать стоимость часов у меня имелась. Но, как говорится, человек полагает, а Господь располагает.

Через несколько дней Войчук получил назначение в Тралфлот капитаном на СРТ “Беркут”. Отбыл на новое место службы в Ковш рыбного порта, а мы остались на судоверфи. Паспорта я ему не отдал. И что вы думаете? На другой день к борту подходит катер портнадзора рыбного порта. На борт поднялся дежурный портовый надзиратель и заявил мне, что я задерживаю у себя как залог паспорт капитана “Беркута” Войчука. Я подтвердил, что это так, и объяснил, по какой причине я это сделал. На что портовый надзиратель показал мне правительственный документ, запрещающий брать в залог паспорт, и сказал, что за простой “Беркута” придется платить мне, если паспорт я не отдам. А на Войчука за украденные часы я могу подать в суд. Мне ничего не оставалось, как отдать паспорт. Так пути наши в Войчуком разошлись, и, конечно, ни копейки денег я за часы не получил, да и в суд подавать, естественно, тоже не стал...»

Вот такие истории довелось мне услышать. Но и это еще не все. Мне и самому довелось столкнуться с этим «Остапом», так сказать, в действии. Зимой 1951 г. я был старпомом на парусно-моторной шхуне. Капитан ушел в отпуск, и на его место назначили Войчука. Суда стояли в караване в порту. Судовое белье стирала прачка на берегу. По очереди старпом каждой из шхун оформлял на угольной базе уголь и доставлял его прачке на квартиру. Подошла очередь и нашего судна. В бухгалтерии я выписал две тонны угля и попросил выделить грузовую машину. Взял двух матросов и уже собрался везти уголь прачке, но тут неожиданно Войчук заявил: «Тимофей Михайлович, вы оставайтесь на борту, готовьте судно к приему комиссии. А я сам с матросами отвезу уголь». Я этому обороту даже обрадовался — все хлопот меньше. К вечеру Войчук возвратился на судно и сказал, что уголь прачке домой доставлен. Матросы в один голос это подтвердили и добавили, что уголь даже перетаскали в сарай.

Но спустя несколько дней я встретил прачку, и она сказала, что угля так и не дождалась. Как потом выяснилось, воспользовавшись тем, что матросы не знали адреса прачки, Войчук привез уголь на свою собственную квартиру. А матросы даже перенесли уголь к нему в сарай. Шума поднимать не стали, уголь прачке доставили с другой шхуны.

Но все же аферам Войчука пришел конец. В 1954 г. он куда-то пропал. В конце 1953 г. я занимался на первых курсах штурманов дальнего плавания, и с нами учился старпом с «Беркута» Виктор Смирнов. Когда зашел разговор о Войчуке, вот что он нам поведал:

— На «Беркуте» мы вышли в поисковый рейс в район бухты Натальи. Там располагались рыбная база и небольшой поселок. И тут я убедился, что люди типа Войчука найдут возможность кого-то обмануть и на Северном полюсе.

Белье в стирку мы сдавали жене завхоза Бобровского. Как-то на рыббазу привезли спирт. Денег на судне не было. Будучи на берегу, Войчук занял в долг у Бобровского тысячу рублей и купил на них спирта. Веселился на судне несколько дней. А тут подошел конец навигации, и нам надо было сниматься в порт. Войчук вызывает меня и направляет на катере забрать у Бобровского постиранное судовое белье. Но Бобровский белье не отдал, объяснив, что капитан должен ему тысячу рублей. «Вернете долг — получите белье», — сказал он мне. Вернувшись на борт, получил от Войчука разнос за неисполнительность, и тот поехал к Бобровскому сам. Вскоре он прибыл с бельем и снова отчитал меня за нерадивое отношение к службе.

Спустя несколько суток мы пришли в Петропавловск. Рейс закончился. Войчук до прихода пограничного наряда быстренько отбыл в контору, сказав, что за деньгами. Вскоре на борт поднялся наряд пограничников контрольно-пропускного поста, стали проверять паспорта и другие документы. Спросили, где паспорт капитана. Я ответил, что паспорт у него, а он сам отбыл в контору, где, помимо прочих дел, должен получить зарплату. Старший наряда моим ответом был удовлетворен.

Но паспорта у капитана не было. Оказалось, что Бобровский отдал ему белье только тогда, когда тот заверил его в возврате денег в скором времени и для пущей убедительности оставил свой паспорт в залог. Но напрасно ждал Бобровский свои деньги. А когда понял, что стал жертвой мошенника, недолго думая, пошел на пограничную заставу и все рассказал ее начальнику. Тот, естественно, удивился рассказанному, но перед его глазами был паспорт Войчука. Возмущен таким поступком он был не меньше Бобровского. Как это так — в пограничной

зоне закладывать паспорт за деньги? С таким же успехом можно документ продать любому диверсанту!

О происшедшем пошла депеша в Петропавловск в соответствующие органы. А в этих органах люди были очень серьезные и знали, как нужно границу охранять. К великому своему изумлению они выяснили, что Войчук имеет на руках новенький паспорт, полученный в городском отделе милиции. Там же, в милиции, нашли заявление Войчука о том, что в море его, капитана СРТ «Беркут», смыло в шторм волной. Чтобы не утонуть, ему пришлось сбросить с себя китель, в кармане которого лежал паспорт. В милиции, посчитав причину уважительной и наложив небольшой штраф (десять рублей), по сути дела символический, выписали новый документ.

Однако с получением депешы дело приняло серьезный оборот. Разговоры в то время были короткие. Войчука арестовали и через несколько дней осудили на два года тюремного заключения. Отбывать срок его определили в каменоломню на сопке Мишенной. Там тогда велась работа по прокладке дороги.

Вот так и получилось все по русской пословице: «Сколько веревочке не виться, а конец будет». Казалось бы, ну как Бобровский из этой далекой северной бухты найдет управу на мошенника? Но, оказалось, нашел, и при определенном стечении обстоятельств покарал очень чувствительно: Войчук лишился должности, да еще и пришлось ему отбывать тюремное заключение.

После отсидки Войчук некоторое время работал на малом рыболовном сейнере в колхозе имени В. И. Ленина. Но и там, пользуясь доверчивостью колхозников, умудрялся получать деньги за невыловленную рыбу. А потом его уже видели во Владивостоке, где он работал штурманом в Кработресте...

После нашей беседы о Войчуке старый капитан А. Е. Миронов задумчиво сказал, что о таких аферистах, как Войчук, надо писать книги. Прошло полвека после тех событий, и я решил исполнить просьбу Александра Ефимовича и других пострадавших.

ВИНТОВКА В БРЕДНЕ

С каждым из нас происходят интересные истории, про которые говорят, что такого нарочно не придумаешь. Мой приятель, капитан Николай Иванович, рассказал мне случай из своей жизни. В молодости, в 1943 г., он работал третьим помощником капитана на небольшом

буксире в Николаевске-на-Амуре. Ходить приходилось по Амурскому лиману и в верховья Амура, в порт Маго.

«Время было военное, карточная система, — рассказывал он. — Чтобы как-то улучшить свой стол, изредка на шлюпке где-нибудь в протоке закидывали мы имевшийся на судне старенький бредень и, глядишь, удача нам сопутствовала. Но однажды вытащили необычный улов — винтовку. Она, судя по всему, в воде была недавно, так как еще не успела поржаветь. Случилось это в порту Маго. Принесли мы эту винтовку в районное отделение милиции. Начальник отделения подивился нашему улову и сказал: “Вы, ребята, человека от тюрьмы спасли!” Мы, конечно, тоже удивились. Оказалось, что эту винтовку потерял начальник охраны порта с месяц тому назад. Поехал он за сеном в одну из проток и взял ее с собой в надежде, что, может быть, попадетска какая-нибудь дичь. Положил ее наверх, на сено, и не заметил, как она свалилась в воду.

По законам военного времени утеря боевого оружия строго каралась, вплоть до тюремного заключения. Факт утери винтовки установили, и начальника охраны Юрия Ивановича взяли под стражу. После недельного пребывания в местном отделении милиции его перевели в Николаевск-на-Амуре. Впереди ждала верная тюрьма да на длительный срок. Налицо было грубое нарушение — винтовка должна использоваться только для охраны порта, но не для охоты. Мало этого, так еще ее и потеряли.

Поскольку на винтовке был заводской номер, то определить, что утеряли именно ее, труда не составило. Вскоре Юрия Ивановича из-под стражи освободили, но с работы все-таки уволили. Спустя несколько дней к причалу подошел счастливый Юрий Иванович и со слезами на глазах стал нас благодарить: “Ребята, ведь вы от верной тюрьмы меня спасли!”»

Вот так бывает, что не только от голода спасает старенький бредень...

МЕСТЬ «МОРСКОГО ВОЛКА»

Работая на пароходе «Сима» в 1947 г. матросом, я стоял вахты со вторым помощником капитана Семеном Васильевичем Чуприной. По уставу второй помощник с судовыми тальманами принимал в порту груз и при выгрузке сдавал его представителям берега. В то время очень строго спрашивали за сохранность груза. Если обнаруживали хищение или недостачу, весь экипаж автоматически лишался премии. Поэтому надо

было внимательно следить при приемке за целостностью ящиков и другой тары. Семен Васильевич хорошо организовал работу тальманов, и результаты не замедлили сказаться.

На нашей вахте подошел на рейд и стал под выгрузку пароход «Ительмен». Командовал им в то время капитан Василий Тимофеевич Войтенко — колоритнейшая фигура и первоклассный специалист. Выделялся он и внешне — был за добрую сотню килограммов весом. В свое время долго работал в Дальневосточном пароходстве, командуя крупнейшими судами: «Шатурстрой», «Луначарский», «Мичурин». Пользовался Василий Тимофеевич славой еще и как человек крутого нрава. За нарушения уставных положений спрашивал строго, но справедливо.

Как-то рассказал мне Семен Васильевич следующую историю, связанную с Войтенко:

«В 1946 г. я работал на “Якуте” вторым помощником. Капитаном на нем был Иван Иванович Козин (фамилию я изменил. — *Авт.*), молодой человек, растущий специалист. Командовал он судном недавно. И вот как-то мы встали на рейд Кировска под выгрузку. А там уже заканчивал прием рыбопродукции на Владивосток пароход «Ительмен». Но на переход до Владивостока ему не хватало воды. Поэтому управление дало команду “Якуту” поделиться водой с “Ительменом”.

“Якут” имел водоизмещение раза в полтора меньше “Ительмена”, и поэтому все ожидали, что по традиции “Якут” снимется с якоря, подойдет к “Ительмену” и даст тому воду. Но неожиданно закапризничал Козин: “Ительмену” надо воду, вот пусть Войтенко и подходит. Это было, конечно, нарушение флотских традиций, к тому же Войтенко был почти вдвое старше Козина. А на флоте всегда старшие по возрасту пользовались уважением младших.

Но не на этот раз. Войтенко выбрал якорь и пошел на швартовку. Возмущен он был, конечно, до глубины души. После приема воды (я в это время стоял на мостике), когда Войтенко дал команду отдать все концы, он погрозил пальцем Козину и сказал: “Ну, сопляк, запомни старую истину: море широкое, а дорога узкая. Долг платежом красен”».

Дальше произошли события поистине удивительные.

В начале 1948 г. решением группы Министерства рыбной промышленности пароход «Сима» поставили на регулярную линию Владивосток — порты Японии. В Японии «Сима» брала, кроме груза в трюмы, катера на палубу и несколько суденышек на буксир. Капитаном «Симы» назначили Козина, а Семена Васильевича Чуприну — его старшим помощником. Надо сказать, что на заграничье потребовались

визированные моряки, и экипаж «Симы» перетрясли основательно. Из старой команды почти никого не осталось. Это было обычным для того времени явлением. Работать на линии быцло несравненно интересней, чем собирать рыбу по побережьям Камчатки. Экипаж получал валюту, питался по нормам заграничавания. На столе почти в неограниченном количестве появились свежие фрукты.

Но к осени 1948 г., к всеобщему удивлению, на «Симе» сменили капитана. Вместо Козина судном стал командовать капитан Филиппов.

В 1950 г. я в Петропавловске встретился с Семеном Васильевичем Чуприной. Он рассказал, что работа на «Симе» на заграничавании всем очень понравилась. Все-таки плавание совершалось между оборудованными портами, где судно хорошо обслуживали. Голова о снабжении и продуктах не болела совершенно. Все подвозилось к борту в назначенное время. Хорошо оплачивались погрузка, перевозка катеров на палубе и их буксировка. Я поинтересовался, почему же Козин ушел с «Симы», ведь рейсы-то в самом деле были интересные и денежные. И получил неожиданный ответ: «Конечно, от таких рейсов никто никогда не откажется. А причиной его ухода был Василий Тимофеевич Войтенко».

Тут читателю надо дать некоторое пояснение. С 1948 г. по приказу Минрыбпрома началась проверка знаний плавсостава. По портам издавались приказы и назначались аттестационные комиссии. В комиссии входили, в основном, резервные капитаны и механики. На стоявшие в порту суда приходили работники порта и объявляли комсоставу о времени проведения аттестации.

Так произошло и на этот раз. И надо же было такому случиться — членом аттестационной комиссии оказался Василий Тимофеевич Войтенко. Он немного запоздал, а когда появился, аттестацию сдавал Козин. Мужик он был, в общем-то, неглупый, окончил техникум, сдал экзамены на штурмана дальнего плавание и имел рабочий диплом капитана дальнего плавание.

И вот, уже под занавес, председатель комиссии спросил Войтенко, будут ли у него вопросы к аттестуемому. Тот ответил, что будет пара вопросов. Какие вопросы задавал Козину Василий Тимофеевич, Чуприна не слышал, но после работы комиссии председатель сказал: «Извините нас, товарищ Козин, но мы вам доверить командование “Симой” в ответственных заграничаваниях не можем». И на другой день в командование «Симой» вступил капитан Филиппов.

Вот так Войтенко наказал молодого капитана за неуважение флотских традиций.

ХИМИЧЕСКАЯ ТРЕВОГА

Проезжая на автобусе мимо остановки «Стройматериалы», люди обращают внимание на стоящие возле берега суда. Это место называется «Бухта Щитовая». Здесь до Великой Отечественной войны располагался лагерь, где в дощатых бараках отбывали наказание заключенные. Всю территорию огородили колючей проволокой. А через бурный поток спускающегося с сопки ручья перекинули мостки, по которым ходили как заключенные, так и охрана лагеря. В годы войны этот лагерь перевели на другое место.

В 1957 г. здесь, как и сейчас, располагался вспомогательный флот военного ведомства. В его состав входили буксиры, катера и несколько транспортных судов хабаровской постройки грузоподъемностью триста тонн. На них работала вольнонаемная команда. Командовал войсковой частью капитан второго ранга Шубин, если не изменяет память, Николай Александрович. Один из офицеров — капитан-лейтенант Силинский — ведал вопросами химической защиты части и, соответственно, вспомогательных судов. Этому же офицеру командный состав судов сдавал аттестацию при приеме на работу.

Надо сказать, что человек этот был страстно увлекающийся. Мог долго рассказывать о свойствах химического оружия, поражающих способностях каждого газа. Этим часто пользовались те, кому надо было сдавать Силинскому аттестацию. Они применяли очень простой прием. Пришедший на аттестацию задавал невинный вопрос:

— Вот скажите, товарищ капитан-лейтенант. Я готовился к аттестации и прочитал, что такие газы, как зарин и зоман, умерщвляют человека в течение одной-двух секунд. Ведь это на грани фантастики! Просто не верится.

— Как не верится? Все верно. Это похлеще атомной бомбы. Только при взрыве атомной бомбы есть разрушения, а при газовой атаке разрушений нет. — И пускался в дальнейшие рассуждения. Объяснял все досконально. Дело кончалось тем, что к концу беседы он всегда говорил:

— Что с вас взять? Вы люди сугубо штатские. Но хорошо то, что вы этим делом интересуетесь, читаете литературу. Это уже отрадно. Давайте аттестационный лист. Ставлю вам зачет. Если и в будущем будет что-либо непонятно, приходите в любое время, я вам отвечу на любые вопросы.

Но, как правило, желающих приходиться и задавать вопросы не находилось.

В начале лета один из военных транспортов вышел из ремонта на судовой верфи и встал на стоянку в караван своих судов. Надо отдать команде должное — она постаралась. Судно выкрасили, расходили и смазали все задрайки на дверях и иллюминаторах. Во всем чувствовалось, что экипаж к открытию навигации подготовился добросовестно и основательно.

Осталось провести учения по всем видам тревог, в том числе и по защите от оружия массового поражения.

Капитан судна и комсостав собрались в каюте старшего механика и вели непринужденную беседу. Делились тем, как провели ремонт, обсуждали планы на будущее.

В это время к каюте подошел Силинский и на полном серьезе дал вводную: «Химическая тревога». В руках у него была дымовая шашка.

Но почему-то комсостав обратил его команду в шутку, и ему сказали:

— Да брось, Силинский, с этими тревогами. Пойдем-ка лучше пообедаем.

Силинский в это время был в плохом настроении и шутку не принял. Повторил еще раз:

— Химическая тревога!

Но в ответ раздался хохот. И тогда Силинский крикнул:

— Ну, я вас проучу!

Поджег дымовую шашку и бросил ее коридор.

Конечно, Силинский вначале и не думал бросать шашку в коридор. Если бы капитан со всей серьезностью отнесся к вводной Силинского, то наверняка он поджег бы ее на палубе, на корме. Но, возмущенный легкомысленным отношением к его команде, он действительно решил всех проучить.

Началось что-то невообразимое. Из шашки повалил густой черный и едкий дым. Выскочить на палубу можно было по трапу вверх через рулевую рубку и вторым путем — по коридору и через кормовую тамбучину на ботдек.

Но перед этим боцман дверь тамбучины (вернее, рукоятки) забил кувалдой. Сделал он это с целью не допустить лишнего хождения. И это сослужило плохую службу. Люди силились выйти через эту дверь, но не могли открыть рукоятки, не хватало сил. А идти через рулевую — в коридоре дымит шашка.

Еле-еле моряки выбрались на палубу, чертыхаясь и на чем свет стоит проклиная Силинского. Попадись он в это время разгневанной команде в руки, однозначно можно было сказать, что они бы на нем «высыпа-

лись». Но офицер сделал иначе. Пошел сам и доложил командиру Шубину о случившемся.

Все труды экипажа в ремонте пошли насмарку. В свежеекрасненую белилами поверхность впиталась черная едкая копоть, которую и зубами не отдерешь.

Проветрив помещения, умывшись и приведя себя в порядок, капитан и старший механик пошли с жалобой на проделки Силинского к Шубину. Тот их выслушал. Но реакция его была не такой, какую они ожидали. Вместо Силинского они получили разнос сами:

— Почему не выполняете вводную офицера? Он что, пришел к вам в бирюльки играть? Офицер при исполнении служебных обязанностей, а вы ему хи-хи да ха-ха. Здесь военный флот, а не богадельня. Даю вам три дня срока. Приведите судно в порядок. Краски на складе нет. Добывайте, где хотите!

...Несколько месяцев после инцидента нога Силинского на военный транспорт не ступала...

«ХОРОШИЙ» РАБОТНИК

Это произошло давно, больше сорока лет тому назад. Траловый флот только набирал силу и был сравнительно небольшим. Плавсостав в большинстве своем знал друг друга в лицо.

Капитаном одного СРТ был мой приятель Иван Сергеевич, человек доброжелательный и порядочный. Хорошо ловил рыбу и пользовался среди плавсостава уважением и авторитетом. Его траулер в октябре пришел после экспедиции в порт и встал в ремонт. Наступил ноябрь. Ремонт был профилактический, и долго задерживаться в порту капитан не рассчитывал.

Как-то в одну из встреч он мне пожаловался, что никак не может избавиться от своего третьего помощника Юрия Ивановича Корнева (фамилии некоторых персонажей я изменил).

— А почему ты от него не избавишься через отдел кадров? — спросил я его.

— Да не могу только потому, что я в эту экспедицию допустил промах, о котором он знает и спекулирует на этом. Если происшествие всплывет в конторе, то у меня могут быть неприятности.

Что за промах, я уточнять не стал. А Иван Сергеевич продолжал:

— Только стоит мне сойти с борта, Юрий Иванович тоже уходит в город. Однажды я ушел в контору на совещание, а после него встретил

Юрия Ивановича на улице. Мой первый вопрос к нему был таков: «Вы находитесь на вахте, а почему оказались в городе?» Он мне ответил: «Да ничего страшного не случится». Тогда я спрашиваю: «А вдруг да, не дай Бог, пожар? Кто тушить будет?» — «А сгорит пароход, так ведь вместе в каталажку пойдем — ты и я», — не замедлил он с ответом. В общем, разговор получился тяжелый, и я уже решил избавиться от него окончательно.

Как всегда, в любой конторе ноябрь и декабрь — решающие месяцы. Подбираются все «хвосты», изыскиваются резервы и тому подобное. Контора тогда напоминает бурлящий котел. Зашел я к начальнику отдела кадров Сергею Николаевичу Скорлыгину и сказал ему:

— Сергей Николаевич! Я слышал в коридоре разговор ваших кадровиков, что вы ищете третьего помощника на СРТ «Красное Знамя». А в резерве таких нет. Я могу предложить своего помощника Юрия Ивановича Корнева.

— А что за работник? Хороший, дело знает?

— Да, знает. Был даже комсоргом.

— Посылай его к нам. Нам такие люди нужны. Сейчас решается судьба годового плана.

Он вызвал кадровика, тот написал отношение и вызвал Корнева в отдел кадров.

По приходе на судно я распорядился Корневу явиться в отдел кадров. Он поинтересовался, зачем его вызывают. Я ответил, что не знаю, но меня спросили, что он за человек, и я ответил, что работник хороший.

Через час Корнев приходит на судно и говорит:

— Иван Сергеевич! Меня от вас забирают и направляют на другое судно.

— А я что могу сделать?

— Я прошу сходить в кадры и попросить оставить меня.

— Как же я могу возражать против твоего перевода на добывающее судно? Ведь решается судьба годового плана, и меня в кадрах просто не поймут! Меня спросили, что ты за работник, и я ответил, что хороший. А направлять людей на суда — это дело кадровиков.

С тем мы и расстались.

...Прошло месяца три. Как-то снова я повидался с Иваном Сергеевичем и между делом спросил его, как поживает его «протеже» Юрий Иванович.

— Да ничего утешительного, — ответил он мне. — Направили его на «Красное Знамя» к капитану Демьяну Яковлевичу Новоселову.

Так получилось, что вскоре встретил я в порту и Демьяна Яковлевича. Он в разговоре со мной затронул и Корнева. Сказал, что тот оказался крайне недобросовестным и безответственным.

— Замучился я с ним, — рассказывал Демьян Яковлевич. — А когда я пытался его отругать, он мне в ответ всегда одно и то же: «Вот вы на меня шумите, Демьян Яковлевич, а у Ивана Сергеевича я считался хорошим работником». Мне и возразить было нечего. Ведь, действительно, мне кадровики сказали, что посылают хорошего работника. Может быть, я не имею правильного подхода к людям? Но потом все устроилось само собой. Юрий Иванович оформил отход, но в последний момент бросил на борт портфель с судовыми документами и ушел в город. Заявил, что в море не пойдет. Дело было вечером, и я решил не ждать до утра замену и выйти в море без третьего помощника. Ожидался рейс в Кроноцкий залив продолжительностью не более десяти суток. Но после выхода за ворота Авачинской губы рейсовое задание изменили, направили нас на западный берег Камчатки. И пришлось мне пробить в море более двух месяцев и нести вахту за третьего помощника...

Прошло еще месяцев восемь. Опять при встрече Иван Сергеевич завел разговор о Корневе и его дальнейшей судьбе. Оказывается, после самовольного ухода с «Красного Знамени» его продержали месяца три в ремонте и после этого назначили третьим помощником на теплоход «Оленск». А там произошла такая история.

В апреле «Оленск» вышел из Владивостока в Петропавловск. В конце вахты капитан и члены экипажа ощутили легкий толчок. Вахту нес Юрий Иванович. На вопрос капитана, что это был за толчок, Юрий Иванович, не моргнув глазом, ответил, что стукнулись о плавающее бревно. В судовом журнале он так и записал. Но на самом деле все оказалось гораздо хуже.

Юрий Иванович нес вахту невнимательно и при расхождении с лежащей в дрейфе на сетях японской шхуной теплоход нанес ей скользящий удар. Один из японских рыбаков от удара сорвался за борт и утонул. Капитан шхуны сообщил о столкновении в береговую охрану. По приходе «Оленска» в порт факт происшедшего, кроме капитана рыбного порта, стал известен и в другой, более серьезной организации, ведающей госбезопасностью.

Поскольку дело оказалось связано со смертью иностранного моряка и выплатой компенсации за гибель, оно приняло серьезный оборот. Юрия Ивановича по приходе арестовали, и картина происшедшего прояснилась. В скором времени состоялся суд. Виновника приговорили

к двум годам тюремного заключения, и по прошествии этого времени на дальневосточном побережье он больше не появлялся.

Ни один капитан, работавший с ним, сочувствия в том не высказал...

МОРАЛЬНЫЙ РАЗЛОЖЕНЕЦ

Эта история произошла с моим давним приятелем, капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон». Его фамилию называть не буду, укажу только имя и отчество.

В составе Тралового флота с середины 1950-х гг. имелось несколько транспортно-холодильных судов. Они предназначались для перевозки охлажденной рыбы со льдом. Возили корюшку из Усть-Хайрюзово, Усть-Камчатска, а также доставляли на рыбокомбинаты продовольствие. Снабжали и работающие в море флотилии. Это были, как говорили в то время, «домашние парходы». С начала июля на них устанавливали закаточные станки, и они выпускали до двух тысяч штук пятикилограммовых банок пресервов за день, пользовавшихся большим спросом у населения.

Капитаном на «Плутоне» в то время (1963 г.) был Михаил Владимирович, очень порядочный, трудолюбивый человек, воевал, имел правительственные награды, был примерным семьянином.

В июне несколько судов этого типа пришли в бухту Лаврова на восточное побережье Камчатки. В это время здесь располагалась крупная сельдяная база Камчатрыбпрома. Там же останавливался добывающий и обрабатывающий флот. На берегу были построены бараки для рыбообработчиков и многочисленные палатки. Людей сюда отправляли на путину с близлежащих рыбокомбинатов. Несколько лет подряд там ловили огромное количество жирующей сельди.

Среди команды «Плутона» выделялся высокий чернобрый красавец-парень по имени Леша, курсант третьего курса мореходного училища. Леша был очень аккуратный человек: отутюженные брюки, бушлат, начищенные ботинки и пуговицы. Не хватало только мичманки. И вот однажды, когда команда собиралась на берег, Михаил Владимирович пожалел Лешу и подарил ему свою мичманку, которая оказалась ему самому тесна, и он ее не носил.

Когда Леша вдрузил на свою голову капитанский подарок, то все восхищенно ахнули. Послышались возгласы: «Ну, Леша, ты настоящий капитан!» Ну и, как водится, прозвище «Леша-капитан» прилипло к парню, как смола. Не думал и не гадал Михаил Владимирович, какими печальными последствиями отзовется его подарок!

Команда «Плутона», в том числе и Леша, зачастила в палатку девушек-корячек из Оссоры. Лешу там знали именно как капитана с «Плутона», но почему-то переделали название судна на свой лад: «Платон».

Сельдяная путина завершилась глубокой осенью, «Плутон» вернулся в порт, Леша отправился заканчивать последний курс и сдавать государственные экзамены. Экипаж хорошо поработал в путину, с планом справился при отличном качестве продукции, люди получили хорошие деньги.

Дело шло к весне следующего года. В кабинете парткома Тралфлота раздался телефонный звонок. Трубку взяла инструктор Галина Давыдовна Иванова. Женщина она была принципиальная, как говорили в то время, «идейно выдержанная». При ее участии активно работал женсовет, собирали какие-то выставки, проводили мероприятия. Особенно доставалось «моральным разложенцам», то есть тем, кто любил «заложить за воротник» и был уличен в супружеской неверности. Вызванные по этому поводу люди, как правило, пощады не имели.

Звонок был из Оссоры. Говоривший представился инструктором райкома комсомола. Он спросил, был ли в прошлом году в сельдяной экспедиции в бухте Лаврова пароход «Платон».

— Не «Платон», а «Плутон». Да, был, — ответила она.

— Кто на нем был капитаном?

— Михаил Владимирович... А в чем дело?

— Да дело в том, что команда с этого судна посещала палатку наших девушек-рыбообработчиц. Одна из них забеременела и родила. По ее словам, отцом ребенка является капитан с «Платона». Положение девушки усугубляется тем, что она сирота, и у нее нет денег даже на приданое малышу. Может быть, у него проснется совесть, и он вышлет хоть немного денег этой девушке?

Галина Давыдовна была лаконична:

— Разберемся. Дадим ответ.

Естественно, Галину Давыдовну обуял праведный гнев. Выйдя в коридор, она встретила бывшего старпома с «Плутона». Решила навести справки сначала у него. Вопросы были, конечно, невинные:

— Вы были прошлым летом в бухте Лаврова в сельдяной экспедиции?

— Да, был.

— На берег-то команда ходила?

— Да, ходила.

— И ночевать там приходилось?

— Да, приходилось. Особенно, когда стояла штормовая погода.

— А где ночевали?

— В палатках.

— А кто ходил?

— Да все ходили.

— А капитан ваш тоже ходил?

— Да, ходил. У него там какая-то девушка была. Всегда оставался у нее на ночь.

Но не знала Галина Давыдовна, что перед ней стоял человек, которого с «Плутона» списали как пьяницу и склочника. И на настоящего капитана он был зол. Когда Галина Давыдовна стала задавать ему вопросы, он сразу сообразил, что настал удобный момент напакостить капитану. Что и сделал.

Уверенная «на все сто», что Михаил Владимирович — отец ребенка, она решила действовать решительно. Зло должно быть наказано!

Через пару дней она встретила Михаила Владимировича в коридоре. Он, естественно, все отрицал и говорил, что ничего не знает, а на берег даже не сходил. Вывод Галины Давыдовны был однозначен:

— Ну, раз вы все отрицаете, придется этот вопрос разобрать на парткоме.

Доложила она об этом и секретарю парткома. Тот пытался усомниться:

— Кажется, мужик семейный, в возрасте, тихий...

На что Галина Давыдовна резонно ответила:

— В тихом омуте черти водятся. Вам бы это давно пора знать.

Спустя несколько часов я встретил удрученного Михаила Владимировича у причала. Поведал он мне об этом разговоре, о возможном разбирательстве на парткоме и сказал, что дело в том, что ни в какую палатку он не ходил и никаких девушек не имел.

— Ну, так чего бояться?

— Да ведь бояться надо кривотолков. Ведь у меня взрослые дети, весь плавсостав меня знает, начнет осуждать. Попробуй-ка доказать обратное и отмывать это пятно.

Тогда у меня мелькнула мысль:

— Может быть, кто-то из членов экипажа выдавал себя за капитана? Помнишь, у тебя раньше был матрос Голубев, он все изображал из себя второго помощника? Знаешь что, надо, наверное, начинать раскручивать с моториста Павлова. Он, кажется, у тебя был в команде комсоргом? Давай попробуем!

Нашли бывшего комсорга. Он нам и выложил всю эту историю: — Отцом ребенка является Леша-капитан. Его в палатке знали под этим именем. Никого другого быть не могло. А благословили его вы, Михаил Владимирович, когда подарили мичманку и в шутку назвали капитаном.

Мы попросили бывшего комсорга пойти в партком и внести ясность. Парень он был порядочный, просьбу нашу выполнил. Доброе имя настоящего капитана было восстановлено.

...Прошло много лет. Михаил Владимирович за долголетний и добросовестный труд был удостоен высокой правительственной награды — ордена Трудового Красного Знамени. Управление флота с почетом проводило его на пенсию. Сейчас он живет на Украине. А кто знает, как бы сложилась его судьба при другом исходе этого дела? «Моральных разложенцев» в то время не жаловали...

ВОСКРЕСШИЙ ШТУРМАН

В 1952 г. я был капитаном СРТ «Промысловик» Управления тралового флота. Молодым вторым помощником у меня был Слава Певнев, выпускник мореходной школы юнг. Первых курсантов в эту школу набирали в Москве и других городах Центральной России.

Приступил к работе Слава осенью 1952 г. Ловили рыбу в то время на знаменитой Явинской банке, сдавали на рыбокомбинаты западного побережья или приходили в порт и передавали ее рефрижераторам Востокрыбхолодфлота. Парень он был чернявый, невысокого роста, энергичный и добросовестный. Хорошо вел документацию, как на сдаваемую рыбу, так и по продовольственному снабжению. В то время продукты для экипажа получал второй помощник.

Мы хорошо проработали зиму, и в июне 1953 г. должны были выйти на промысел нерестовой сельди в северную часть Охотского моря. В это время на нерест в речки и лагуны идет много сельди. Она облюбовала эти места потому, что там хорошо прогревалась вода, что способствовало нересту. Такой порт, как Охотск, обязан был своим существованием именно мощным подходам сельди, так же, как и большинство рыбозаводов, расположенных по всему побережью.

Подшло время отхода, но Певнева на борту не оказалось. Ждали до следующего утра, но он так и не появился.

Где искать его, никто не знал — парень холостой, родственников в городе не имел. Сходили в милицию и позвонили в поликлинику.

Больше ничего не оставалось делать, как подать рапорт в отдел кадров и попросить замену.

На другой день замену прислали. Вновь назначенный штурман принял продовольствие по акту назначенной комиссии, и мы снялись в рейс. В душе остался неприятный осадок. За время нахождения на промысле раза два я давал телеграммы в отдел кадров с просьбой сообщить, не появился ли Певнев. Но ответы приходили неутешительные.

Осенью по приходе в порт нанес визит в милицию с тем же вопросом. У милиции ответ был один: «Ищем, но найти не можем ни живого, ни мертвого». Естественно, разыскать человека в то время было намного труднее, чем сейчас, так как телевидения не было.

Прошло месяцев девять. Наступил март 1954 г. В это время я учился в Петропавловске. Как-то, идя по улице Ключевской, столкнулся нос к носу со Славой. Сказать, что я обалдел, — значит, ничего не сказать. Первый вопрос к нему был, естественно, такой:

— Где ты был столько времени? Что с тобой стряслось?

— Ладно, Тимофей Михайлович. Расскажу вам, как на исповеди. Ушел я, как вы помните, перед отходом. Зашел на базар. Там в киоске выпил красного вина. Познакомился с молодой женщиной. Она уговорила меня проводить ее до дома. Ну, я поступил как джентльмен. Пошел ее провожать. А она оказалась дояркой с молочно-товарной фермы Петропавловского совхоза. Ферма эта расположена между сопками в верховьях ручья Кирпичного.

Добрались туда поздно вечером. А дома у нее оказался полный бочонок браги. Ну, она меня и угостила в честь знакомства.

Очухался я с большой головой к обеду другого дня. Она меня опохмелила, да на другой бок. Ну, а там пошло-поехало. В контору идти боязно. Ведь все-таки по моей вине задержалось судно.

Оказалась у моей знакомой очень хорошая мать. И давай они меня уговаривать, чтоб я остался у них. А я чем больше не иду в контору, тем больше боюсь. И так полетели дни за днями, месяцы за месяцами. Потом я все-таки решил, что всю жизнь сидеть на этом хуторе не будешь, и пошел в контору. Там меня пара кадровиков взяла под руки и доставила к начальнику флота П. А. Демидову. Тот, увидев меня, чуть не лишился дара речи. Ведь переписка с моими родителями шла через него — Управление сообщило им, что я пропал без вести. Выложил я ему все без утайки. Пожалел он меня, увольнять не стал, разжаловал в матросы на четыре месяца. Так что сейчас я матрос первого класса...

...Прошел год после нашей встречи со Славой. Поехал он в отпуск к родителям, на Волгу. На Камчатку уже не вернулся — старики его не пустили. Так и остался работать на катере в речном пароходстве.

Вот такие замысловатые фортели выкидывает порой жизнь, что и нарочно не придумаешь...

РАДИСТ-КАПИТАН

В 1978 г. я работал лоцманом морского рыбного порта. Выйдя на рейд для проводки БМРТ на жестянобаночную фабрику, получил из портнадзора распоряжение пока повременить, так как на фабрике занят причал. Волей-неволей пришлось ждать. Коротал время за беседой в каюте капитана.

В каюту зашел его начальник радиостанции Александр Васильевич. Не виделись мы с ним давненько. А помнил я его с 1953 г., когда он прибыл в Тралфлот после окончания Астраханской мореходной школы, где получил специальность радиста. Шел ему в то время девятнадцатый год. Надо сказать, что приехавшие выпускники его курса в то время заметно отличались от всего плавсостава — они были одеты в новенькие бостоновые костюмы, белые сорочки и мичманки. По тому времени это была великая заслуга директора мореходной школы. Как ему удалось одеть своих питомцев — одному Богу известно.

Назначили Александра на СРТ «Коршун».

Встрече со старым знакомым я был очень рад. После взаимных приветствий беседа продолжалась. И вдруг он мне выложил:

— Тимофей Михайлович, а ведь мне тоже приходилось швартоваться!

Я удивился и недоуменно спросил его:

— Но ведь ты же радист, а не штурман. Как же это было?

Тут я вспомнил послевоенное время. На флоте не хватало специалистов — штурманов и механиков. На судах, стоявших в ремонте, капитаны обязывали нести штурманскую вахту радистов. Поначалу все обходилось без происшествий, шло по принципу: «Гром не грянет — мужик не перекрестится». Так получилось и в случае с Александром Васильевичем, но лишь до поры. Вот что он рассказал:

— До этого происшествия мой стаж работы на море составлял ровно двое суток. На третьи наше судно совершило «вояж» на Моховую. Пришли мы туда, взяли трал, вернулись в порт и встали к какой-то барже. Я видел, как капитан управляет судном. И так это мне показалось

просто, что дальше некуда! Все происходило на моих глазах, так как дверь радиорубки выходила в рулевую.

На другой день капитан пошел в управление, второй помощник — выписывать продукты, третий — в милицию прописывать команду в домовую книгу. Остались я и старпом. Наконец куда-то отлучился и старпом. Перед уходом он надел на мою руку повязку вахтенного штурмана и сказал: «Я скоро вернусь. Будь за капитана».

И тут события развернулись, как в кино. Прошло минут пятнадцать, к борту подошел катер Тралфлота. С катера диспетчер позвал вахтенного штурмана. Вахтенный матрос вызвал меня. Подбежал я к диспетчеру. Он меня спросил: «Вы вахтенный помощник?» Я, не моргнув глазом, ответил, что да. У диспетчера никаких подозрений не возникло, так как я был одет по полной форме, с повязкой на рукаве и в мичманке. Долго не задерживаясь, он отдает мне распоряжение перейти и встать к правому борту СРТ «Кречет». А стоял «Кречет» недалеко от нас кормой к берегу.

Поскольку я видел, как управлялся капитан, я скомандовал готовность машине. Через десять минут она была готова. Я приказал: «Отдать все концы», в машину — «Малый вперед», а потом подумал, что надо дать средний, чтобы быстрее дойти. Хотя машина и была холодная, но механик обороты прибавил.

Оглядываясь назад, я понимаю, что швартовка была элементарно простая. Но это мне сейчас понятно!

Я направил «Коршун» к «Кречету» под углом градусов в сорок пять, впереди надстройки. И решил подойти так близко, чтобы швартовый конец можно было подать вручную. В момент подхода надо было положить руль «право на борт» и отработать машиной, чего я не сделал. А не сделал потому, что не знал, что есть еще и сила инерции. Когда я скомандовал машине «Стоп», то по простоте душевной полагал, что судно остановится, как автомобиль на шоссе. Но, к моему ужасу, оно двигалось вперед. Раздался скрежет металла, и на моих глазах планширь и фальшборт «Кречета» завернуло и положило на палубу. С «Кречета» на мою голову полился отборнейший мат. Наше судно по инерции двигалось вперед. Ни о какой подаче концов речи уже быть не могло.

По инерции мы прошли до середины Ковша. Я не знал, что дальше делать. Боцман догадался отдать якорь и поднял на штаге якорный шар. Из портнадзора, очевидно, увидев непонятные действия «Коршуна», позвонили в Тралфлот. Его контора в то время размещалась в седловине

мыса Сигнального. Минут через пятнадцать к нашему борту подошел катер-«жучок» Тралфлота. На палубе стоял разъяренный капитан-наставник Пионтковский. Потом он подошел к борту «Кречета» и увидел заваленный фальшборт. Стало ясно, что выход «Кречета» в море сорван, надо ставить его в ремонт. А судно ведь было новое.

Пионтковский стал уточнять, кто я по должности, полагая, что штурман. Но когда узнал, что я радист, ярости его не было границ: «Как вы оказались вахтенным штурманом, кто вас поставил на вахту?!» Я ответил, что старпом дал мне повязку и сказал: «Будь за капитана». «Эх, голова ты садовая, — сказал Пионтковский. — Да разве можно такие вещи делать?»

О том, что такие вещи делать нельзя, мне уже было ясно и так. А потом начался разбор. Приказа, чтобы привлекать радистов к несению штурманской вахты, нигде найти не могли, так как его не было и быть не могло. Все шло само собой, вплоть до этого момента.

Переживал я, конечно, сильно. Сначала думал, что меня отдадут под суд. Но потом потихоньку все успокоилось. По флоту издали приказ о запрещении привлекать радистов к несению штурманской вахты, мне объявили выговор.

Вот так и оправдалась русская пословица. Грянул гром, и мужик перекрестился...

...Надо сказать, что происшедшее можно отнести к ряду роковых совпадений или случайностей. Александр Васильевич был добросовестным работником, и через сравнительно небольшое время его перевели на солидную должность в Камчатрыбпроме.

ФАРАОНОВО ПЛЕМЯ

Эта история относится к лету 1948 г. Весной одно из транспортных судов Дальневосточного государственного морского пароходства доставило в Петропавловск несколько семейств цыган. Если принять во внимание, что семьи у них были многочисленные, то насчитывалось их человек пятьдесят, не меньше.

Это был, по сути, первый случай «освоения» Камчатки такой публичкой. Раньше их в Петропавловске в таком количестве не наблюдалось. Цыгане обосновались на местном городском базаре, теперь на этом месте разбита Театральная площадь.

Цыганки гадали на картах, а их мужья занимались куплей-продажей. Поскольку документы у них оказались не в порядке, а Камчатка являлась

пограничной зоной, городские власти посоветовали им переехать на другое место.

В это время пароход Камчатрыбфлота «Кура» должен был сниматься за грузом на Сахалин. Капитану О. В. Лаврентьеву дали команду взять цыган борт и не брать с них денег за проезд. Место им предоставили на палубе.

В те годы, как правило, отходы судов часто задерживались. То не хватало одного, то другого. Так вышло и на этот раз. Первый день цыгане тихо просидели на пароходе с утра до вечера. На второй день главы семейств решили все-таки сходить на базар поторговать да и прихватить продуктишек на дорогу. На третий день они задержались подольше. И когда они пришли на причал рыбного порта, «Кура» уже выходила из Ковша Петропавловского порта.

Через полчаса взволнованные отцы семейств были уже в конторе Камчатрыбфлота на улице Партизанской. Первый их вопрос к находящимся в коридоре служащим был таков:

— Где здесь начальник службы движения?

Им ответили, что это — служба эксплуатации флота, а ее начальник — Георгий Александрович Канторович.

Цыгане сразу ринулись к нему в кабинет:

— Начальник, а начальник! Давай эроплан!

Обалдевший начальник удивленно спросил:

— Какой эроплан? Зачем эроплан?

— Как зачем?! Куру-муру догонять надо! Семья там, детки!

— Не волнуйтесь! Кура-мура стоит на рейде. Идите в рыбный порт, оттуда вас на катере доставят на пароход. Счастливого пути вам, труженики! — с юмором у Георгия Александровича было все в порядке.

После телефонного звонка Канторовича в рыбный порт цыганам выделили катер, и через час их доставили на «Куру» в объятия жен и деток. Рейс проходил нормально, и на пятые сутки необычных пассажиров высадили в Корсакове.

Невольно возникает вопрос: что заставляет этих людей кочевать, испытывать массу неудобств, терпеть порой голод и холод, всевозможные лишения? Тайну цыганской души пытались разгадать Лев Толстой, Иван Тургенев. А Куприн посвятил им чудесный рассказ «Фараоново племя». Но разгадать не смогли.

А то, что эти люди находят выход из любого положения и остаются неунывающими во всех жизненных передрыгах, вы убедились, прочитав этот рассказ, взятый из жизни.

ВЕЩДОК

Это было давно, примерно в 1955 г. В городском суде слушалось дело нашего товарища-моряка. Защищал его интересы адвокат Ванев — человек эрудированный, остроумный, хорошо знающий уголовное право. После отъезда с Камчатки он работал адвокатом в центре России, печатался в юридических журналах. В перерывах между заседаниями Ванев рассказал нам немало интересного из своей практики. В одном случае ему даже не пришлось выступать в суде, а в другом — за нанесенный ущерб пришлось привлекать к ответственности управление милиции.

А дело было так. В коллегию адвокатов, располагавшуюся в деревянном особняке на улице Ленинской, напротив рыбного порта, обратился за помощью рыбный мастер с одного СРТ Управления тралового флота. Уходя осенью из Охотоморской сельдяной экспедиции, он не удержался от соблазна и засолил для семьи бочонок жирующей сельди. Засолил со специями, получилось необычайно вкусно. Поскольку вор он был неопытный, то просто погрузил бочонок среди бела дня на попутную машину и повез домой на улицу Ключевскую. Проезжая по улице Советской, был остановлен напротив городского отдела милиции. Бочонок выгрузили, убедились, что в нем действительно сельдь, даже попробовали ее на вкус. Бочонок отнесли в милицию, поставили под лестницу. Забондаривать не стали, а накрыли сверху доньшком. Составили протокол, через три дня вызвали на допрос и пообещали отдать незадачливого вора под суд.

У адвоката, прекрасно знавшего милицейскую натуру, мелькнула мысль помочь парню, не доводя дело до суда. И они отправились в горотдел. Адвокат попросил парня показать, куда поставили бочонок. Он стоял под лестницей, но, как и ожидалось, сельдки в нем уже не было. Тогда Ванев пришел к следователю и спросил, что тот собирается делать с его подзащитным. Следователь, не моргнув глазом, ответил:

- Будем передавать дело в суд.
- А где вещдок? — задал невинный вопрос адвокат.
- Стоит в коридоре под лестницей.
- Пойдемте, посмотрим.
- Пожалуйста, — ответил следователь.

Подшли к бочонку, подняли крышку. К великому изумлению следователя, сельди там не оказалось. Для верности пошуровали палкой — чешуя, тузлук и ни одной рыбки.

— Где вещдок?

— Не знаю, — обалдело посмотрел на него следователь.

— Так кто ее растащил? Чукча на оленях приехал или ваши сотрудники? Ну, ладно. Пойдем к начальнику.

Начальник выслушал адвоката и сказал следователю:

— Ты парень молодой. Это для тебя наука. Еще много шишек набьешь. Сделай для себя вывод, как обращаться с вещдоком. Выбрось эти протоколы в мусорную корзину. А вы, — обратился он к адвокату, — скажите своему зас...нцу, чтобы он не вздумал трепать языком об этом происшествии.

Что и было сделано с превеликим удовольствием.

А второй, аналогичный, случай произошел у Ванеева с этой же милицией. В торговом порту украли бочку с олифой — думали, что воруют растительное масло. Воров перехватили дорогой и завезли бочку в тот же горотдел и поставили во дворе. Вскрыли, убедились, что это олифа, составили протокол. Стояло лето, прошло месяца два. На днях должен был состояться судебный процесс. Ванеев пошел в то же отделение к следователю (уже другому). Первый его вопрос был тот же: «Где вещдок?» В здании шел ремонт, красили наружные деревянные стены. Естественно, бочка была пуста как барабан: всю олифу израсходовали на ремонт, да, наверняка, часть прихватили по домам сами работники милиции. Здесь, конечно, оправдательного приговора своему подзащитному адвокат добиться не смог, но наказали его только за факт хищения. Стоимость бочки олифы взыскали с управления милиции в пользу торгового порта.

НОЧНАЯ БУНКЕРОВКА

Февраль 1970 г. Мы на пароходе «Петр Соловьев» выгружаемся в порту Находка. Впереди нас у причала стоит «Пятрас Цвирка» — пароход нашего Камчатрыбфлота. Надо сказать, что, как правило, в начале года рыбные (да и не только рыбные) порты забиты судами до отказа. Да оно и немудрено — заканчивается вывоз продукции с рыбокомбинатов и с работающих флотилий всех управлений. Поэтому, если попал в очередь под выгрузку и тем более встал к причалу, — это для капитана и экипажа большая удача.

Как-то днем я встретил озабоченного капитана «Пятраса Цвирки» Александра Осиповича Башкирцева. Он был ветераном АКОфлота, начал службу на судах флота с палубного ученика и вырос до капитана

дальнего плавания. Этот добросовестный человек пользовался большим авторитетом среди плавсостава и работников управления. На мой вопрос, чем он так озабочен, ответил:

— Кончается мазут. А взять бункер с танкера нельзя — бункеровка в порту запрещена по обязательному постановлению Находкинского рыбного порта.

— А ты ходил к капитану порта Михаилу Ефимовичу Зеленскому? Может быть, он сможет помочь? Ведь ты же у него был боцманом на «Анатолии Серове» еще в сорок шестом году.

— Ходил. Но толку мало. Когда он узнал, что на бункеровку не дает разрешения пожарная служба порта, то сразу же сказал, что ничем помочь не может. Не может он через голову давать указания. На том мы с ним и расстались. А ведь это для меня трагедия. Если отойду от причала на рейд для бункеровки, то потеряю очередь. А мне надо после выгрузки еще и загружаться. Завтра беру с собой помполита и старшего механика и еду с ними к руководству пожарной службы города.

Но, как я узнал на следующий день от Александра Осиповича, поход его к начальству успехом не увенчался. Прибывшие чины побывали на пароходе и в портовой пожарной службе. Хорошо пообедали за капитанским празднично накрытым столом, откушали хорошего вина и вкусных блюд, но ничем не помогли. Александр Осипович еще был удручен тем, что его племянник работал капитаном танкера, обслуживавшего Находкинский рыбный порт, и мог бы за считанные часы дать ему бункер. Тогда один из капитанов, участвовавший в беседе, сказал:

— Александр Осипович, если у тебя родственник — капитан танкера, то тебе и карты в руки. Попробуй еще один вариант. В пожарной инспекции порта есть очень хорошая женщина Маша. Попробуй упросить ее дать «добро» на бункеровку. Проверните со своим племянником эту операцию среди глубокой ночи. А часов в шесть утра пусть танкер отойдет от борта. И никто о проделанной операции не догадается. Ну, а Маше купи коробку дорогих конфет и бутылку шампанского.

— Да ей куплю хоть десять коробок и бутылок, если выйдет толк! — воскликнул Башкирцев.

Следующей ночью около ноля часов пошел снег. Вскоре, как призрак, к борту «Пятраса Цвирки» крадучись подошел танкер и подал швартовы. Я сразу понял, что это племянник пришел выручать своего дядьку, Александра Осиповича. Ранним утром танкера у борта «Цвирки» уже не было. Операция прошла блестяще!

Через день я встретил радостного Александра Осиповича. Он сказал мне, что получил разрешение от Маши, за что ей большое спасибо. Прошли два дня. Мы уже снимались, а «Пятрас Цвирка» еще грузился. Я зашел попрощаться с Александром Осиповичем. Он мне сказал, что виделся у проходной с капитаном рыбпорта Зеленским. Тот спросил, как дела с бункером.

— Я ответил, что обошлись, — сказал Башкирцев. — О том, что я взял бункер, по сути дела, нелегально, я не стал ему говорить, чтобы не подводить Машу. Ее разрешение было у меня на руках в случае провала операции. Но хорошо, что все благополучно закончилось.

Читателя я прошу поверить, так как эта история произошла много лет назад. Тогда многое было проще, чем сейчас.

ВИСКИ И ЛЕДИ

Летом 1970 г. во время стоянки в порту Ванкувер, в Канаде, к нашему борту поднесло строп многослойной фанеры. Около тридцати листов размером примерно два с половиной на полтора метра были связаны стальным тросом, благодаря чему не рассыпались. Струп мы подняли на палубу, а потом поставили на надстройку, где расположено компрессорное отделение. Фанера нам не требовалась, но выбрасывать ее снова за борт рука не поднималась.

И вот однажды меня позвал на палубу вахтенный матрос и подвел к одному из грузчиков. Тот показывал рукой на этот строп и пытался мне что-то объяснить. Понять я его не мог и поэтому вызвал бригадира грузчиков Фреда Вангова. Фред был выходцем из России, его родители приехали в Канаду еще в начале двадцатого века, и, естественно, русским языком он владел свободно. Беседа при наличии такого переводчика сразу пошла веселее. Выяснилось, что грузчик просит отдать ему эту фанеру. Меня это удивило, так как канадцы сами строительством занимаются мало. Для этого есть множество фирм, которые строят быстро и на совесть. Мне захотелось выяснить, что же он собирается делать. На это проситель ответил, что он расширяет конюшню. У него на окраине Ванкувера, в хорошем месте, есть собственный домик. Еще он держит двух лошадей. С ними занимается его жена, дает их напрокат за небольшую плату. От детворы отбоя нет. Получается, что и жена при деле, и время проходит веселее.

Во время беседы я обратил внимание на то, что моему собеседнику лет примерно за пятьдесят. Это был голубоглазый мужчина выше сред-

него роста, светловолосый, с румяным лицом. В общем, типичный англосакс. Бросались в глаза его выправка и пружинистая походка. Чувствовалась в нем армейская жилка. И я спросил наугад, не из военных ли он. И оказался прав.

Звали его Фред, как и нашего переводчика. В конце 1941 г. он поступил волонтером в английскую армию. В Канаде в то время действовало много призывных пунктов, где можно было записаться на службу. Определили его в парашютно-десантные войска. Готовили их как диверсантов-подрывников. Изучали приемы рукопашного боя, взрывное дело, все виды оружия. К концу года учеба закончилась. Фред получил звание, по нашей табели о рангах, сержанта или младшего командира.

В начале 1942 г. их доставили в Южную Африку, оттуда на самолетах — в Северную Африку, где шли бои с немцами. Там они получили боевое крещение и поняли, что перед ними хитрый, коварный и безжалостный враг. Потом десант высадили в Южной Италии. После Фред участвовал в наступательных операциях, вступил с боями во Францию и закончил войну в Голландии.

Спросил я его и о наградах. Оказалось, что он имеет очень высокую английскую медаль. Нас, конечно, заинтересовало, за что же Фред ее получил. И тот рассказал, что со своими солдатами он проник в тыл врага. Удачно заминировали дорогу, выбрали очень удобную позицию, в результате чего нанесли немцам большой урон. Награду ему вручал сам фельдмаршал Монтгомери, при этом даже пожурил Фреда, что операция и бой были слишком дерзкими и отчаянными. Ведь при неудачном исходе могли быть большие потери. И добавил в назидание, что в будущем так рисковать нельзя.

Война закончилась победой. Солдаты возвратились домой, в Канаду. Встречали их очень торжественно. Минуты эти не забыть никогда.

— А почему ты не остался служить в армии дальше, что тебе помешало стать офицером? — спросили мы его.

На что старый воин простодушно ответил:

— Виски и леди.

Тут переводчик не требовался. Мы все дружно рассмеялись.

Поскольку это был наш союзник, тем более человек, прошедший горнило войны, я не удержался и позвал его с друзьями в каюту отметить это знакомство. На столе появилась бутылка русской водки. Мои друзья с удовольствием выпили несколько рюмок.

Когда он уходил, ему бросилось в глаза, что на ботдеке лежит охапка китового уса. Перед этим мы снабжали овощами и фруктами китобазу.

Он попросил написать на куске уса фломастером название нашего судна и мое имя. Сказал, что привезет это своей жене и скажет ей, что теперь у него есть русский друг. Что я и сделал. А к концу рабочего дня наш новый знакомый подогнал маленький грузовичок, куда ему погрузили фанеру.

Спустя несколько часов мы снова отходили с грузом в экспедицию. Сердечно расстались с нашими знакомыми, пожелав им всего доброго. В голове мелькнула мысль: как складывается жизнь человеческая, что в лихую годину люди, жившие на разных концах земного шара, делали одно общее дело.

ПОЧЕМУ КАНАДЦЫ НЕ КУКАРЕКАЮТ

Шел 1970-й год. Транспортно-рефрижераторное судно «Соболево» снабжало свежей провизией, закупленной в канадском порту Ванкувер, советские рыболовные флотилии, промышленявшие у берегов США и Канады. В Канаде нас поразили прилавки магазинов, забитые продуктами. Цены вполне доступные. Решили выяснить, откуда все это берется. Не с неба же падает! Сказано — сделано.

Попросили свозить нас, нескольких членов экипажа, в гости к фермерам. Наш гид, бригадир грузчиков Фред Вангов, с удовольствием согласился и предложил не стесняться, останавливать машину у любой усадьбы, какая нас заинтересует.

Расскажу о самой примечательной встрече. Хозяин фермы, человек лет под шестьдесят, также оказался выходцем из России. Был он веселый, с юмором. На наш вопрос, как попал в Канаду и как сложилась его жизнь в этих краях, он нам поведал свою историю:

«Родом я из Екатеринослава. Выехали мы, вернее, бежали, когда я был мальчишкой, в годы гражданской войны. В стране творилось что-то невообразимое. То красные, то махновцы, то еще какие-то банды. Добрались до Одессы, оттуда — во Францию, в Марсель. Ну, а затем — в Нью-Йорк. Потом нас увезли на “вольные земли”. Мой отец хорошо знал сельское хозяйство и поэтому решил продолжить дело своей жизни в Соединенных Штатах. По стопам отца пошел и я. Получил сельскохозяйственное образование. Отучились братья и сестры, все устроились в жизни.

Года три назад я узнал, что, имея ферму в окрестностях Ванкувера, в Канаде, можно зарабатывать больше. Город Ванкувер строится, растет население, заходит много пароходов. Рынок сбыта устойчив. Про-

дал я свою ферму, заранее сговорившись с ванкуверским “гавернментом” (городской управой) о возможности приобретения земли. И приехал сюда.

Утром я пришел в управление, представился. Меня расспросили, кто я. Предъявил документы. Они убедились, что я не новичок. Начальник отдела подвел меня к карте и показал участки, занимаемые фермерами. Сказал, что эта земля очень хорошая. Можно поехать на место, осмотреться. Вызвал в кабинет двух молодых сотрудников. Приехал я с ними в поселок. Это примерно миль тридцать от Ванкувера. Хорошая дорога, подведен газ, водопровод, электроэнергия, телефон. Поселок расположен в долине, дома и фермы — по обе стороны дороги. Земля, свободная от посевов, поросла густой, сочной зеленой травой и кленами. Место мне очень понравилось.

Молодые люди меня спросили, сколько я буду брать земли. Я показал им участок (на наш неопытный глаз, примерно, гектаров семь-восемь). Они пошли по участку и лопаточками стали брать землю в полиэтиленовые мешочки. Как оказалось, для более детального анализа почвы.

Приехав обратно, я сказал, что участок хороший, и я согласен на нем работать. Мне предложили приехать послезавтра после полудня, будут готовы результаты анализов, и мы все обговорим более детально.

В назначенное время я был в управлении. Мне сказали, что на основании анализов я получу наибольший доход при наименьших затратах, если буду выращивать клубнику. А чтобы продлить мою занятость в течение года, мне предложили выращивать несколько десятков телят. Их я буду брать у других фермеров и выращивать до осени. А осенью поставлять мясо в сеть ресторанов. Спрос на парную телятину не ослабевает».

Мы спросили нашего собеседника, которого звали на русский манер Сергеем, а почему он не выращивает бычков до трехлетнего возраста, ведь будет больше мяса. Он ответил, что если держать бычков всю зиму, надо заготавливать сено, комбикорм. А это дополнительные расходы, невыгодно.

На поле работали десятка четыре-пять сборщиков клубники, среди них много школьников, старушек и стариков. Мы спросили, где Сергей набирает людей на уборку и как он их заинтересовывает. Оказалось, по объявлениям в местной газете и на радио. Доставляет на поле на автобусах. Сборщик может купить у него ягоды для себя за половину стоимости по сравнению с магазинной.

Клубнику собирали в небольшие деревянные ящики (очевидно, чтобы не подавить). У сборщиков — небольшие карточки. После каждого сданного ящика Сергей делал отверстие пломбиром замысловатой конфигурации. После окончания работы по количеству проколотых дырок выдавал наличные доллары. Сергей нам объяснил, что работа эта привлекательна для школьников. Они имеют деньги на карманные расходы, не выклянчивают их у родителей. Зарабатывают в день долларов двадцать. Грузчик в то время зарабатывал в смену сорок долларов. Сравните цены: сорочка цвета хаки стоила 5 долларов 35 центов, нейлоновая куртка с искусственным мехом — 10 долларов 40 центов, гипюровая блузка — 4 доллара 35 центов.

— Сергей! А куда ты девашь мятую клубнику? — поинтересовались мы. — Ведь при сборе она неизбежно повреждается.

— Мятую клубнику я сбываю соседу-китайцу. Он из нее варит джем. Как видите, ничего не пропадает. В управлении мне дали номера телефонов и имена сотрудников, к которым я должен обращаться в случае возникновения каких-либо вопросов.

— Как быть при необходимости получения ветеринарной помощи тем же телятам или в случае заболевания клубники?

— Достаточно обратиться по телефону в соответствующие службы. Проблем нет.

— А дальнейшее оформление документов?

— Оно много времени не заняло. Я заехал в управление и только расписался, где надо. Нет совершенно никаких проблем с возведением построек и чего-либо другого...

...Как все просто и ясно! Невольно мелькнула мысль: «Счастливые люди! Будь в вашем “гавернменте” наши чиновники, вы бы тут запели другую песню. Не только запели, но и закукарекали».

ЛОДЫРИ-МАРКСИСТЫ

Транспортно-рефрижераторное судно «Соболево» обеспечивало свежими овощами и фруктами экипажи судов Камчатрыбпрома, Приморрыбпрома, китобойной флотилии и краболовы. Мы брали груз в Ванкувере (Канада) и Сиэтле (США), в зависимости от обстановки. Агентировала наше судно фирма «Керр Стим Шип», ее представлял Георгий Георгиевич Лежебоков, выходец из России. Познакомились мы с ним по приходе в Ванкувер. Человеком он оказался деловым, обязательным и веселым.

Груз для нас складировался в течение нескольких дней, он завозился с фермерских хозяйств, а потом грузился на борт. Под погрузкой приходилось стоять около недели. Причалы располагались в центре города. Поскольку проходной (в нашем понятии) в порту не было, то к нашему судну мог подойти любой прохожий, завести беседу и попроситься на борт в гости.

Приходили и эмигранты. Родители некоторых приехали в США и Канаду еще в начале века. Познакомились мы с одним из них, веселым, общительным человеком по имени Борис. Ему было лет шестьдесят, на производстве он уже не работал. Подъезжал к борту на подержанной машине, в которую усаживалось человек семь или восемь. Он объяснил, что купил эту необычную машину по случаю, по дешевке.

Когда мы с ним познакомились поближе, он нам рассказал, что их семья приехала в Америку с юга России.

«Шел 1919 г. Время было страшное. Полыхала гражданская война. Отец сумел нашу большую семью увезти в США. Оттуда мы перебрались в Канаду.

Вначале нам пришлось несладко. Но родители у меня были люди трудолюбивые, постепенно жизнь наладилась. Братишки и сестренки, родившиеся здесь и приехавшие из России, пошли в школу. Только у меня изо всей семьи учеба не клеилась. Проходил я в школу семь лет и больше наотрез отказался. В возрасте семнадцати лет попал в ученики к водопроводчику. Через пару лет устроился докером в порт. В то время, как и сейчас, им хорошо платили».

Для сравнения: в 1970 г. грузчик в Канаде за восьмичасовую смену получал 40, бригадир грузчиков — 56 долларов. Плотник, работавший на строительстве, — 4 доллара 95 центов в час. Джинсовая пара стоила от 18 до 27 долларов, кварта молока (1,136 литра) — 37, свиные ножки (один фунт — 454 г) — 42, бананы — 18, сыр — 32, свежие огурцы — 27 центов.

Вернемся к рассказу Бориса: «Я человек настырный. Полученную зарплату не транжирил. По субботам, в день получки, мог себе позволить только рюмку виски и кружку пива. Никогда не играл в карты. Не отказывался при случае и от сверхурочных работ. Они оплачивались в полуторном или двойном размере.

Как бы то ни было, но через десять лет, скопив денег, я купил домик. Он требовал ремонта и поэтому стоил сравнительно недорого. Я его привел в порядок. В одной комнате жил сам, а в трех остальных поселил квартирантов. Мне уже стало легче. Часть получаемых с квартирантов

денег уходила на уплату налогов, электроэнергии, телефона, газа. Я сам занимался и ремонтом дома, и его покраской, и уборкой территории. Потом купил еще один дом. А когда исполнилось мне полсотни лет, приобрел и третий. После того, как стал получать доход тысячу долларов в месяц, работать перестал».

Возил нас Борис и по магазинам. Он прекрасно знал город и места, где можно было купить по дешевке какой-либо товар.

В один из ясных теплых дней мы стояли на причале и беседовали. К нам подошли еще двое эмигрантов в возрасте лет под шестьдесят. Один из них обратился к нам:

— Дела идут, контора пишет. Как, ребята, жизнь?

— Серединка на половинку, — ответили мы. — А как у вас?

Один из них, который назвался Василием, ответил:

— Неважно. Все в Канаде принадлежит буржуазии. Из-за этого трудящимся все беды. Карл Маркс сказал правильно. Надо делать «революшн», то есть революцию. Надо отнять у буржуазии все созданное рабочими и поделить.

Но тут в спор включился Борис:

— Неужели тебе мало «революшн»? Ведь ваша семья, как и наша, еле унесла ноги из России, когда там была революция. Канада нас приютила и обогрела. Зачем же ты на нее клеветешь? У нас граница открыта. Если не нравится тебе здесь — можешь уезжать в Китай или Северную Корею. Там тоже была революция. По-твоему, я сейчас тоже капиталист? Значит, и у меня тоже надо отнять дома и поделить между вами? Но я нажил все это своим трудом. И делиться с кем-либо не собираюсь. На нашу зарплату в сорок долларов в смену можно хорошо жить. А грузчики в порту нужны всегда. Я за всю жизнь безработным не был ни одного дня!

Вот так и поговорили русские канадцы — «марксист» и «капиталист».

Со временем наша дружба с Борисом крепла. Да и как было не проникнуться уважением к этому трудолюбивому и порядочному человеку. На смену нам пришло другое судно. Но Борис помогал и другим ребятам, причем совершенно бескорыстно.

...Когда-то в 1938 г., когда я еще учился в школе, мы собирали по двадцать копеек, зачастую последних, в пользу Международной организации помощи рабочим. Учительница объясняла нам, что за рубежом рабочие и их дети живут очень плохо, впроголодь. Но когда пришло время, мы увидели, что это далеко не так. И я твердо убежден в одном: трудяга с голоду не умрет, а лодырь кинется отнимать и делить...

КОНДРАТОВСКИЙ ТОПОР

Долгое время я безуспешно пытался приобрести для своей коллекции знаменитый кондратовский топор. Топоры эти остались только в музеях. Посещения барахолки Владивостока и Уссурийска ни к чему не привели. Наконец такой инструмент подарил мне старый знакомый — столяр-краснодеревщик, модельщик одного из заводов Василий Данилович Каленик.

Топор этот имеет очень красивую форму, хорошее отверстие для топорнища, толстый обушок. Его металл представляет собой сталь серого цвета, как у ствола трехлинейной винтовки. Сколько его ни чисти, цвет так серым и останется, но лезвие во время точки на оселке становится зеркальным и с годами не тускнеет. На топоре выгеснен двуглавый царский орел и надпись очень красивым шрифтом: «Кондратов завод в Ваши. Основан в 1870 г. Дата изготовления: 1914 год».

Этими топорами снабжались саперные части русской армии. При работе они, по выражению столяров, «липли к дереву». Хорошо заточенный инструмент даже брил волосы. Так что выражение, что русский мужик брился топором, имеет под собой реальную почву. Действительно, им при нужде можно было и бороду сбрить.

Мой знакомый, капитан Владимир Васильевич Пыжьянов, рассказывал, что у него в детстве в волосы на голове попал кусочек вара. Избавиться от него было большой морокой. Мыть голову керосином — несподручно. Его дед эту задачу решил просто — выбрил вар с волосами кондратовским топором. Эту «экзекуцию» Владимир Васильевич запомнил на всю жизнь.

В 1930-х гг. в Вацах на фабрике «Труд» изготавливали и опасные бритвы, тоже отличного качества.

А как делали эти знаменитые топоры, мне рассказал умелец Петр Егорович Воробьев: «В начале тридцатых годов я начал работать учеником на одном из уральских заводов. Топоры изготавливали по следующей технологии. Сперва их отковывали, потом сваливали в яму. Через год вытаскивали и окончательно обрабатывали. Закаливали, точили, и топор отменного качества был готов».

Мне попался в руки очень изящный английский топор для столярных работ. Обушок у него был сделан в виде молотка, а в передней части — устройство в виде гвоздодера. Завезли его на Камчатку английские торговцы, очевидно, из компании Свенсона.

Точно такие топоры производили, судя по клейму, и в Ленинграде в начале 1930-х гг. Но уже без гвоздодера. Заводское клеймо имело вид:

«Ленинградский машиностроительный завод». Выпускаются такие топоры и сейчас, но качество их намного хуже. Крайне редко на Камчатке встречаются американские и канадские топоры фирмы «Макдональд» с односторонней заточкой.

Из дореволюционных фирм, изготавливавших столярный инструмент, всемирной известностью пользовалась французская компания «Пежо». На ее изделиях имелись клейма: «Лев на стреле», «Лев на бруссе» («Сфинкс»), «Рука», «Белка», «Полумесяц», «Глаз», «Голденберг» («Золотая гора»), «Два льва на стреле».

Рубаночные и фуганочные железки изготавливались так. На пластину мягкого железа сверху кузнечным способом наваривалась тонкая пластина из высококачественной стали. Такие железки легко поддавались точке, но в то же время сохраняли жало. Их качество было изумительное.

Во время бурного строительства Владивостока в 1912 г. столярный инструмент поставляла торговая фирма «Кунст и Альберс».

У меня в руках рубаночная железка знаменитейшей шведской фирмы «Эрик Антон Берг». В качестве клейма изображена акула, на контрольной железке — восемь медалей (награды за качество) и даты промышленных выставок: Стокгольм, 1897 г., Париж, 1900 г. и прочие. Как видно, фабричной маркой очень дорожили.

То далекое время представляют железки английской фирмы «Каст стил» («Стальной замок»), Кеньон из Шеффилда. Это город английских сталелитейщиков.

Выделяются хорошим качеством финские стамески с клеймом «Пекер-вуд» («Лесной дятел») и фирма «Сандвик». Но финны пользовались железками для рубанков шведской фирмы «Антон Эрик Берг».

Мне хочется рассказать об одной удивительной рубаночной железке. Приобрел я ее на барахолке в Усурийске у старика. Он рассказал мне, что работал рубанком в 1930 г., когда строил дом. Железка имела клеймо «Акула». Видно было по всему, что сделали ее в начале века. Я принес ее к Василию Даниловичу Каленику в мастерскую. Железку заточили на оселке и приступили к испытанию. Для этого отпилили кусок двухдюймовой доски и стали строгать торец. К нашему великому изумлению, от доски не стали сыпаться опилки, а пошла стружка. Удивленный Василий Данилович только произнес: «За всю жизнь железку такого качества вижу впервые, — и добавил шутливо: — Михалыч, храни ее под подушкой, чтобы никто не украл». Комментарии, как говорят, излишни.

По рассказам старых столяров-краснодеревщиков, к инструменту относились бережно, его ценили. Ведь хороший инструмент давал воз-

можность качественно работать, принося верный кусок хлеба. Поэтому порой жизнь заставляла ценный инструмент действительно хранить под подушкой.

Сейчас хорошего отечественного столярного инструмента не найдешь днем с огнем. Все помнят, как на прилавках наших хозяйственных магазинов продавались ножовки из черного металла по цене девяносто копеек. Очевидно, изготовители задались одной-единственной целью: показать, как их делать не надо. При виде такой ножовки, густо смазанной солидолом, сразу же возникала мысль отрубить руки «мастерам», выпустившим с конвейера это «чудо».

За рубежом к выпуску столярного и плотницкого инструмента относятся очень серьезно. Такие знаменитые фирмы, как английские и американские «Стэнли», имеют специальные каталоги, причем оправдавшая себя продукция столетиями выпускается без изменения внешнего вида. Рубанки различных модификаций тщательно и красиво сделаны. Самые маленькие рубанки служат для выделки музыкальных инструментов. Эти фирмы отправляют инструмент в любую точку земного шара наложенным платежом. При наличии такого каталога получить что-то другое вместо заказанного невозможно.

Славятся своим красивым инструментом Испания и Югославия. Там произрастают ценные породы деревьев с красивой текстурой. Рубаночные и фуганочные колодки клеятся из двух пластин. Нижняя часть — подошва — делается из граба, а верхняя часть — из бука. Причем бук подбирается красивого красноватого цвета. От такого хорошо сделанного инструмента действительно не оторвешь глаз.

ОХОТА ПУЩЕ НЕВОЛИ

Говорят, что охотники — это буйно помешанные люди, а рыболовы — тихо помешанные. Наверное, это определение имеет под собой реальную почву.

В 1953 г. на одном СРТ третьему механику, заядлому охотнику, при выстреле из дробового ружья разорвавшимся патроном оторвало большой палец правой руки. Пошел парень в экспедицию заработать денег, а вместо этого вернулся домой с покалеченной рукой.

А в одну из навигаций на «Мизаре» донимал нас другой охотник — второй помощник. Звали его, кажется, Леня. Стоило только заскочить в бухту отстояться от шторма, как он уже с дробовой двустволкой и патронташем — на палубе, просит отпустить его на охоту.

Как-то мы прятались от шторма в бухте Беринга на острове Спафарьева. Эта бухта — одна из красивейших в тех местах, совершенно укрытая от зыби и ветра.

Судя по всему, погода стихала, и утром надо было сниматься и выходить в море. Утром траулеры должны были подойти в район поиска, а к вечеру — выметывать сети и ложиться в дрейф. Нам также следовало выходить в район промысла — принимать от СРТ сельдь и вырабатывать из нее пресервы.

Но нашему охотнику хотелось попасть на охоту обязательно по утренней зорьке. По его словам, как раз открылась охота на серую утку. Я его отпустил, но поставил условие, чтобы он прибыл на борт пораньше.

Наступил рассвет, охотника нет. Волей-неволей пришлось его ждать.

Суда потянулись на выход в море. Мы же стояли и ждали опоздавшего. Возмущению нашему не было предела. Наконец, когда терпение у людей лопнуло, тот показался из каюты с заспанными глазами.

— Где ты был?!

— Как где? В каюте. Я прибыл с берега на шлюпке с другого судна и пошел спать в свою каюту. Вахтенного матроса в это время не было, а вахтенный штурман находился у себя в рубке. Меня никто не заметил.

В этот момент я был готов взять его двустолвку и расплющить ее о кнехт. Но сдержался. «Возьми-ка ты свое ружье, — сказал я ему, — зачехли и положи в рундук. Больше с ним на берег ты не пойдешь».

Вот так и закончил Леня свой «охотничий сезон».

СОН НА ВАХТЕ

Как известно, в недавнем прошлом, в начале 1980-х гг., приняли иезуитское положение, по которому уходящий на пенсию специалист мог увеличить себе размер пенсии. Для этого требовался пустяк. Если ты проработал на инженерно-технической должности, то необходимо было перейти в сторожа, матросы, а бухгалтерам и экономистам — в уборщицы. Проработал на этих должностях год, получай надбавку к пенсии — десять рублей. Проработал еще год — еще десятку. Так можно было дополнительно заработать тридцать рублей — весомую прибавку к пенсии.

Пришлось и мне для заработка этой десятки идти в сторожа. Встретил я однажды на улице своего давнего приятеля Сашу Рогова (фамилию я изменил). Был он уроженцем Петропавловска, знали мы друг друга с детства. Вырос он на улице Вилюйской. Окончил курсы радис-

тов и по этой специальности проработал до самой пенсии на транспортном и рыбопромысловом флоте.

Обменявшись приветствиями, спросили друг друга, как дела. Я ответил, что пенсию получил, сейчас в сторожах зарабатываю десятку.

— И я тоже в сторожах, и тоже зарабатываю десятку, — ответил приятель. — А где дежуришь?

— Я нашел «золотую жилу». Несу службу на таком посту, куда вора и на аркане не затащишь.

— А что это за пост?

— Да на охраняемой мною территории лежат якоря, якорные канаты, рельсы, стальные швеллера, железобетонные плиты. Так что если на посту и кемарнешь, то греха особого не будет. На территорию, как показала практика, может забрести по ошибке только в дымину пьяный мужик. А у тебя как?

— А я несую службу в учебном заведении. Работа беспокойная. Студенты особой дисциплиной не отличаются. Так что приходится быть постоянно начеку.

— Ну, а насчет сна как?

— А ведь я, Михалыч, на этот счет еще в молодости получил хороший урок, которого не забуду на всю жизнь.

— А что за история?

— Ну, если хочешь, расскажу... На шестнадцатом году жизни я поступил юнгой на пароход АКОфлота «Ительмен». В конце 1944 г. нам посчастливилось пойти на ремонт в Соединенные Штаты Америки. Капитаном был Борис Николаевич Соколов, старшим помощником Александр Александрович Чеков. Стармехом, если не изменяет память, был Лабут, имя и отчество, к сожалению, забыл (Валентин Петрович Лабут. — *Ред.*).

Шли мы туда долго. Уголь был плохой, скорость неважная, погоды, как на грех, штормовые. Наконец пришли в порт назначения — Портленд, штат Орегон, на реке Колумбия. После нашего захолустья все нас здесь удивляло. Другая природа, хорошие дороги, много автотранспорта. Американцы к нам относились доброжелательно. Нас стали хорошо кормить — по нормам заграничавания. В скором времени нас одели и обули с головы до ног. Выдали хорошую робу, теплые меховые накладки, белье и ботинки. Комсостав получил прекрасные бостоновые костюмы с золотыми галунами и пуговицами, красивые мичманки. В общем, все мы преобразились на глазах.

Дисциплина был строга, по законам военного времени.

Часть ремонтных работ экипажу пришлось взять на себя. Как правило, самые грязные — обивку ржавчины, чистку балластных танков, канатных ящиков и тому подобное. Нас же, юнг и палубных учеников, администрация решила поставить на вахту. Таким образом, освобождался матрос, которого использовали на более серьезных работах.

Но хорошо это было только теоретически, а практически привело вот к чему.

Поставили меня, шестнадцатилетнего сопляка, на вахту с полуночи до восьми утра. Вахтенный второй помощник капитана дал мне подробный инструктаж. Дело было в марте. Держалась промозглая прохладная погода, я был похож на озябшего воробья. Для проверки вахты на палубу периодически выходил второй помощник. Убедившись, что я бодрствую, уходил к себе в каюту.

Так продолжалось примерно до полтретьего. К этому времени сон сморил меня окончательно. А перед этим у нас шли работы по замене изоляции. Американцы доставили на борт эту изоляцию в больших картонных коробках. Часть таких ящиков лежала на палубе, убрать их еще не успели.

Что меня дернуло, уж сам не знаю, — решил залезть на минутку в ящик. И что ты думаешь? Как только я туда залез, так будто бы провалился куда-то. В общем, заснул моментально.

Очнулся около шести утра. И почувствовал, что что-то неладно. Прошелся по палубе и подошел к кают-компания. Вдруг открылась дверь и показался второй помощник. «Где ты был?! Мы обыскали весь пароход, но тебя найти не могли!»

Завел он меня в кают-компанию, а там уже находились старший помощник и помполит. Запираться было бесполезно, и я чистосердечно признался, что залез в картонный ящик и уснул. Ругали меня сильно. А наутро за грубое нарушение устава службы дали пять суток содержания в карцере. Поскольку оборудованного карцера на судне не было, то меня закрыли в одной из кают. Но к ужину капитан и помполит решили, что такое наказание является чрезмерным, и меня из-под ареста освободили.

Вот так я испытал на собственном опыте, что такое сон на вахте. А вскоре мы отремонтировали свой пароход и весной 1945 г. покинули гостеприимный Портленд, пошли в родной Петропавловск. Дома я вручил гостинцы всей своей семье и знакомым. Все интересовались, как к нам относились американцы. Рассказов было, конечно, много.

Работать мне пришлось в то время на старых пароходах, таких, как «Кура», «Эскимос» и других. А после транспортов трудился на про-

мысловых судах. За границу мне больше плавать не пришлось, так сложились обстоятельства. Этот рейс на ремонт в Портленд оставил у меня неизгладимое впечатление.

КАК ПЕС ДОГНАЛ СУДНО

Дело было лет тридцать тому назад. Я работал лоцманом рыбного порта. В одно из дежурств получил указание от диспетчера взять пришедший из-за границы БМРТ Океанрыбфлота и поставить его к городскому холодильнику, на восьмой причал. БМРТ, прошедший таможенный досмотр и оформленный портовыми властями, стоял у колхозного причала в бухте Сероглазка.

Через час я на портовом буксире «Ударный» подходил к месту стоянки БМРТ. Команда стояла по швартовому расписанию, выбирала лишние швартовые концы. Был запущен и работал главный двигатель. Проходя на мостик, на ботдеке я встретил стаю собак, штук пятнадцать. Лай стоял оглушительный — это они так встречали незнакомого человека. Поздоровавшись с капитаном и поздравив его с благополучным возвращением в порт после длительного рейса, я не удержался и спросил:

— Как ты обзавелся такой трокеуровской псарней?

— Да все очень просто. Когда вышли в море, то за воротами Авачинской губы обнаружили на борту двух собак. Оказались суки. Кто их привел на борт, узнать не удалось. А рейс был спаренный: в море пробыли девять месяцев. Суки оценились. Экипаж хорошо питался, отходов с камбуза было много, да еще и вволю рыбы. Так что кормили собак, как на убой. Побросать щенят за борт рука не поднялась. При заходах в порты Новой Зеландии и Сингапур местные портовые власти категорически запретили оставлять их на берегу. Этого добра у них хватало и своего.

Из всей этой лающей своры выделялся огромный рыжий пес, очень упитанный, шерсть на нем так и блестела. И кличка у него была подходящая — «Рыжий».

В это время на причале появилась стая местных собак. Впереди бежала овчарка, а сзади нее штук десять кобелей. Картина привычная. Увидев стаю, Рыжий ринулся к трапу и спустя несколько мгновений оказался на берегу. Команда стала звать Рыжего на борт, но он не реагировал. Наконец дали команду отдавать последние прижимные концы, буксиры начали отводить судно от причала. Между бортом судна и причалом уже стала ширина метров двадцать. Наконец, Рыжий понял, что

творится что-то непонятное. Подбежав к месту стоянки, он обнаружил, что на судно он попасть не может. Надо было видеть его растерянность и отчаяние! Рыжий закрутился на причале и завыл. Если бы можно было перевести этот вой и лай на человеческий язык, то это, наверное, звучало бы так: «Что же вы меня бросили, предатели! Сами куда-то уходите, а я оставайся!»

— Ну вот, от одного избавились. Уже легче, — сказал капитан.

Но самое удивительное произошло через час, когда мы подошли к восьмому причалу и буксиры нас стали прижимать к месту стоянки. Последовала команда подавать на берег швартовые концы. Полетели на берег выброски. И в это время от проходной метнулся наш Рыжий и, как молния, стремительно пробежав метров сто и ухватив зубами выброску, стал помогать швартовщикам. Те развеселились и крикнули бригадиру: «Включай Рыжего в бригаду!»

Через несколько минут судно стояло у причала, швартовые концы были обтянуты. Рыжий крутился у трапа. Капитан дал команду вахтенному матросу приспустить парадный трап: «Пусть этот гуляка идет на борт!»

Пришло время удивляться нам с капитаном. Как Рыжий мог определить место нашей швартовки, ведь собака не могла же позвонить по телефону в диспетчерскую? Да и в нашем порту он был в первый раз.

После окончания швартовки я ушел с борта проводить другие суда. Как капитан в дальнейшем избавлялся от этих собак, я не знаю.

ПОЧЕМУ АМЕРИКА БОГАТАЯ

Как-то среди судоводителей зашел разговор о том, где им приходилось ремонтироваться во время Великой Отечественной войны. Старый капитан Григорий Лысаков рассказал, как он в 1944 г. ходил на рыболовном траулере «Буревестник» на ремонт в Сиэтл (США). Это судно принадлежало в то время Морлову.

«При ремонте электропроводки в рулевой штурманской рубке пришлось снять подволок. Он крепился на медных шурупах и представлял собой толстую многослойную фанеру. Я в то время был молодым штурманом и занимал должность третьего помощника капитана. Ну и по простоте душевной решил, что фанеру эту ставить на место не будут, а поставят новую. Когда я сказал об этом бригадиру плотников (оказавшемуся из потомков эмигрантов), он удивленно мне ответил: “Что ты, этого делать нельзя! Эта фанера настолько качественная и долговечная, что корпус вашего траулера сгниет, а фанере ничего не сделается”. Ког-

да я ему возразил, что страна-то Америка богатая, он мне ответил, что богатая потому, что все расходует с умом. То есть куда надо и как надо. И ведь как прав был мужик! Подошло время, прошло лет тридцать, корпус траулера поржавел и был переплавлен на металлолом. А фанера осталась, как новая. В этом я убедился, так как видел собственными глазами».

Году в 1973-м я работал лоцманом рыбного порта и отводил от причала пассажирский теплоход «Петропавловск». Он уходил на ремонт в Гонконг. Я обратил внимание, что в дверях, в царгах, повреждены замки. И тоже решил, что при ремонте будут заменять все двери, ведь у владельцев верфи возникнет соблазн получить побольше денег. Да и пример нашего советского ремонта всегда был перед глазами, когда при малейшем повреждении двери просто заменяли (чего уж там мелочиться!)

Когда уходил с судна, сказал старшему помощнику, что если будут заменять двери, чтобы он их не выбрасывал, а привез пару штук сюда. Двери были сделаны из красивого тропического дерева, покрыты лаком, имели медные шарниры. У нас есть умельцы, занимающиеся изготовлением поделок из дерева, но хорошей древесины на Камчатке мало. Поэтому они бы от нее не отказались.

Прошло месяца два, и я встречаю на рейде «Петропавловск», пришедший из ремонта. Поднявшись на палубу по трапу, я первым делом обратил внимание на двери. Они были отремонтированы. Но как отремонтированы! В царгах, где крепятся замки и ручки, куски дерева были аккуратно вырезаны и мастерски вставлены новые. Такой работе можно только позавидовать!

Вот так и мне пришлось убедиться, что богат не тот, кто много производит, а тот, кто умеет экономно расходовать.

КАК ПОВАР КАПИТАНА РАЗЖАЛОВАЛА

Этот случай произошел в конце 1960-х гг. Одно из транспортно-холодильных судов (назовем его условно «Тюлень») возвращалось с грузом из Усть-Камчатска в Петропавловск. Стоял густой туман. Безветрие. Мертвая зыбь. В результате навигационной ошибки в числимом месте судно вылетело на камни. Но поскольку шло оно самым малым ходом, с камней сразу же сошло и при улучшении видимости проследовало в порт. В льялах воды не прибывало, значит, не было и течи. Поэтому капитан и командный состав решили факт посадки на грунт в судовом

журнале не фиксировать и вообще о происшедшем помалкивать. Так бы оно, может быть, и сошло. Но тут вмешался случай.

На судне работала судовой повар Любаша Уткина — женщина заполошная и любительница пропустить стопку. После очередного прощупка старпом ей устроил разнос. На что Любаша ответила: «Вы у меня еще пожалеете!»

Не долго думая, Любаша пошла в управление флота к начальнику службы мореплавания Г. А. Козыреву. Тот ее внимательно выслушал и поблагодарил за сообщение о том, что судно было на камнях, а капитан и комсостав это скрывают. Козырев распорядился произвести водолазный осмотр днища судна. Это не заняло много времени. Вскоре на его столе уже лежал акт осмотра, из которого явствовало, что на днище «Тюленя» имеются вмятины. Это, естественно, было доказательством того, что судно касалось грунта. После этого «Тюлень» ввели в плавдок, где ясно увидели все повреждения в днищевой части. Стало понятно, что судно надо вывести из эксплуатации и ставить в ремонт.

Через какое-то время в службе мореплавания созвали совещание командного состава флота. Обстановку с посадкой «Тюленя» на грунт доложил сам Г. А. Козырев. Он с возмущением говорил, что об аварийном происшествии узнал не от капитана и его штурманов, а от повара. Внес предложение: за сокрытие аварийного происшествия капитана и весь комсостав «Тюленя» разжаловать на срок в шесть месяцев. Это значит, что капитана, трех его помощников и радиста следует перевести в матросы, а механика — в мотористы.

Вот так Любаша свела счеты со своими обидчиками. Оправдалась русская поговорка: «От копеечной свечки Москва сгорела».

КАК ОБМАНУЛИ ПРОРАБА ПОПОВА

Человека этого я знал давно. Был он директором одного из небольших рыбокомбинатов восточного побережья. Фамилия его была Попов, а имя и отчество точно не помню, кажется, Владимир Иванович.

В начале лета 1953 г. он вышел на пенсию и с женой оказался проездом в Петропавловске. В это время как раз начали строить барак для рыбаков в районе Четвертого километра. Стройке требовался опытный руководитель. Увидев в городе Владимира Ивановича, уговорили его возглавить строительство этого объекта, зная его добросовестность и серьезность. Поскольку строили чуть ли не хозспособом, то ему и поручили нанять бригаду шабашников. В короткое время набрали людей,

и работа закипела. С работниками заключили трудовые соглашения, всё по полной форме.

Казалось бы, что можно построить проще барака? Да ничего. Ставь стены и засыпай внутрь шлак из кочегарки. Тем более, что руководитель стройки Владимир Иванович Попов — человек очень серьезный и надзор ведет, как положено. Но, как говорит народная мудрость, и на старуху бывает проруха.

Весной 1954 г. я встретил Владимира Ивановича в коридоре городского суда. Спросил, что за нужда привела его в это заведение.

— Сужусь с бригадой шабашников, которые строили бараки на Четвертом километре, — ответил он.

— А что за причина тяжбы? Ведь построить барак — это самое, кажется, простое дело.

— Так-то оно так, но меня сумели провести. Проверял их я действительно добросовестно. Лично смотрел, чтобы засыпка между стен была до самого верха. Сам лазил на чердаки и убеждался, что все засыпано полностью. Убедившись, что сделано как надо, я подписал документы, и деньги шабашникам выплатили. Наступила осень, а затем и зима. От жителей стали поступать жалобы, что в комнатах холодно. Бараки топились печами, и в каждой комнате имелась кирпичная плита. Но холод, тем не менее, стоял собачий. Начальство стало вызывать меня и интересоваться, в чем дело? Я отвечал, что все это вранья, просто плохо топят.

Наконец, возмущенные жители собрали делегацию и пришли на прием к начальнику Главкамчатрыбпрома. Рыбачки-то, сами знаете, бабы горластые, напористые. Там они с участием корреспондентов газеты «Камчатская правда» представили акты, что в комнатах замерзает в ведрах вода. Вызвали меня на «разнос». Но я искренне не мог понять, почему холодно в бараках? Ведь контроль-то с моей стороны был добротный.

После «разноса» я снова пошел в один из бараков. Теперь начал проверять основательно. Поднялся на чердак, взял в руки железный лом и начал шуровать засыпку между стенами. К моему великому изумлению, засыпка стала оседать вниз с шумом, и лом провалился в эту пустоту. Оказывается, мои шабашники провели меня, как воробья на мякине. Они в верхней части, на расстоянии примерно тридцать-сорок сантиметров от верха забили пространство между стенами мешками из-под цемента, старой макулатурой и всяким тряпьем, а оставшееся пространство засыпали шлаком. А внизу-то было пусто! Поэтому люди правильно возмущались, что в комнатах царил собачий холод.

Когда состоялся суд, то шабашников к этому времени уже и след простыл. Наверное, на юге пили пиво и потешались, как обвели вокруг пальца камчатского прораба Попова...

...Прошло еще с месяц. Снова встретил я Владимира Ивановича. Не удержавшись, спросил его, чем все-таки закончилось это дело.

— На меня одного эти убытки, конечно, вешать не стали, — ответил он. — Шабашников найти не смогли. Пришлось Главкамчатрыбпрому изыскивать средства и засыпать шлак снова. Ну, а для меня наука. Но вопрос в том, как же можно уберечься от плутов и мошенников?

ПЬЯНЫЙ ГРИША

Году примерно в 1957-м моя свояченица Нина получила квартиру в маленьком домике на улице Крутой. Работала она в банно-прачечном комбинате, и комбинат приобрел этот домик для своих сотрудников. Выделили ей комнату и кухню. Кроме нее с мужем, в мансарде жила еще семья из двух человек — работница комбината Зина и ее муж Гриша. Все бы хорошо, да Гриша оказался горьким пьяницей и во хмелю очень буйным. Бедной Зине часто приходилось искать защиту от пьяных выходок своего благоверного у соседки.

Примерно через полгода измученная Зина подала заявление в суд о привлечении Гриши к ответственности. Поскольку в ближайшем отделении милиции на улице Ключевской на Гришу хранилось много протоколов о его безобразных выходках, то разбор этого дела много времени не занял. Через несколько дней Гришу осудили за пьянку и дебоши на два года исправительных работ. Отбывать срок определили в лагерь на Четвертом километре.

Поскольку Гриша не был опасным преступником, а проходил по категории, как говорят в лагере, «бытовиков», то его определили на хозяйственные работы. В обязанности Гриши входили уборка мусорных куч, распиловка дров для бани и другие работы. Прошло еще какое-то время, Гриша присмирел. Водки в лагере не было, и он уже получил возможность выходить на работы за территорию лагеря, правда, под присмотром молодых солдатиков.

Однажды Нина навестила нас и принесла ошеломляющую весть:

— Вы знаете, ведь Гриша пришел домой, пьяный в дымину, и вытащил из мешка два автомата с дисками. Первым делом спросил, где его жена, и сказал, что он пришел ее убивать. Я, конечно, перепугалась страшно и начала уговаривать Гришу успокоиться и отдохнуть. Посколь-

ку Гриша был сильно пьян, он вскоре захрапел. Я, не долго думая, побежала вниз на Ключевскую, в отделение милиции.

В отделении дежурили сержант и два молодых милиционера. Когда я им выложила, что у меня в доме находится отбывающий срок лагерник Гриша с двумя автоматами, они все развеселились. А один даже язвительно заметил: «А автоматы-то не деревянные?» Конечно, в то время в мое сообщение трудно было поверить! Разговор закончился тем, что сержант заверил меня, что через часик они подъедут. После того, как я вышла, за дверями раздался гомерический хохот. Слышались слова: «Ну тетка! Ну дает! Тут не соскучишься. Это же надо — лагерник с автоматами!» Пришла домой, а самой страшно. Вдруг Гриша да прохнет! Потянулись страшные минуты ожидания. Ведь буйный во хмелю Гришин характер я знала.

Наконец, затарахтела машина, причем какая-то огромная. Домик наш задрожал. Вышли из машины двое этих молодых милиционеров и безо всякой опаски спросили меня: «Ну, показывай, где тут Гриша с автоматами». Повела я их в Гришину комнату. Мертвецки пьяный Гриша храпел. Один из милиционеров подошел к нему, увидел под кроватью мешок, взял его и открыл. К великому изумлению милиционеров, в мешке действительно лежали два автомата с дисками. Растреклали Гришу, усадили его в машину и очумевшего привезли в отделение милиции.

Рассказ Нины оказался действительно ошеломляющим. И я, естественно, спросил, где же Гриша мог взять автоматы? Оказалось, очень просто. Его направили на работу за территорию лагеря. Поблизости был магазин, а у него имелись деньги. Гриша уговорил солдатиков отпустить его в магазин, где он купит папирос и выпивку. Те согласились. Через несколько минут он принес несколько бутылок коньяка и папиросы. День был жаркий. Они уединились в кусты, в овраг. Начали понемногу выпивать. Молодые ребята, не пившие такого крепкого напитка, быстро захмелели и уснули. Гриша, не долго думая, взял их автоматы в мешок и прибыл к себе домой, на Крутую, где и перепугал до смерти мою свояченицу.

Но самое интересное произошло потом. Через несколько дней после случившегося я читаю заметку в «Камчатской правде». Написано в ней было примерно следующее: «В отделение милиции г. Петропавловска поступило сообщение, что в одном из частных домов появился вооруженный преступник. При начальнике УВД была сформирована оперативная группа. Задача была предельно ясна: обезвредить преступника. Благодаря принятым мерам преступник был обезврежен». Было

в красках описано, как группа захвата подкрадывалась к преступнику, как молниеносно его скрутили, не дав возможности применить оружие.

После этого я ушел в море. Чем закончилось это дело, не знаю. Были ли осуждены молодые солдатики за служебный проступок, и сколько добавил к своему сроку Гриша, мне не известно. Но как сработала группа захвата!

ПОВАР ПОНЕВОЛЕ

В декабре 1961 г. плавсостав Управления тралового флота был озадачен очередным указанием Минрыбхоза, суть которого заключалась в том, что работающих на судах добывающего флота женщин, в основном поваров и дневальных, необходимо списать и на их место набрать мужчин. Соображения, в общих чертах, сводились к следующему: в семьях рыбаков много разводов, а корень зла видели как раз в работающих на судах женщинах. В эту кампанию включились партийные комитеты и женские советы. Видя пагубность этого нововведения, несколько судоводителей, и я в том числе, пошли в отдел кадров Тралфлота, где резонно доказывали, что не следует с этим торопиться, ведь для подготовки поваров-мужчин нужно время. Старики даже доказывали, что до революции и вплоть до 1930 г. на судах Добровольного флота поварами и буфетчиками были китайцы. Вот ведь насколько серьезно подходили к питанию экипажей судов в то время. Но слушать нас никто не стал.

На другой день на наше судно из отдела кадров пришло распоряжение списать повара Александру Ивановну, очень хорошего специалиста, лет сорока пяти, и дневальную Тамару.

Судно готовилось к отходу. Через день на борт прибыл молодой парень — опрятный, подтянутый, в солдатской гимнастерке. Предъявил направление на должность повара.

Стали с ним знакомиться, задавать вопросы. При разговоре присутствовал и старпом. Выяснилось, что парень демобилизован из армии. Там получил специальность повара-инструктора. Зовут его Мишей. Парень голубоглазый и необычайно рыжий, не просто рыжий, а какой-то огненный.

— А хлеб тебе приходилось печь? — спросили мы его.

— Не приходилось, но думаю, что справлюсь. Какое-то время работал в кондитерской по венской сдобе.

— Ну, раз работал по венской сдобе, то уж с выпечкой хлеба ты справишься наверняка!

На другой день вышли в море. Рейс был коротким: следовало завезти продукты в Октябрьский и Кихчикский рыбокомбинаты.

С выходом в море на камбузе стало твориться что-то непонятное. Уголь в плите почему-то гореть не хотел, Миша его даже соляжкой поливал. Дым упорно не желал идти в трубу, как ему положено, стояла жуткая копоть. Обед получили к трем часам, а ужин — к семи. Выдал Миша и первую выпечку хлеба. Хлебом это, конечно, назвать никак было нельзя. Это было похоже на чугунное литье. Мишу никто не ругал, наоборот, подбадривали. По приходе в Октябрьский рыбокомбинат купили в магазине два мешка хлеба, в Кихчике еще. Примерно дней через восемь подходили к Петропавловску. Камбуз был похож на самую настоящую кузницу. Коридор тоже.

По приходе в порт первым делом пошли мы со старпомом в отдел кадров флота:

— Направьте на судно повара!

Кадровики нас никак не могли понять:

— Ведь вам дали не простого повара, а инструктора!

С трудом объяснили, в чем дело. Наш аргумент был таков: судно является транспортно-холодильным, сельдь перерабатывает три месяца в году, остальные девять — возит груз. Так что нас можно считать транспортом (а на них указание Минрыбхоза не распространялось). Наконец-то заместитель начальника отдела кадров Н. Н. Пименов согласился и дал команду направить нам повара-женщину, а Мишу перевести в матросы.

Свою отставку Миша принял даже с радостью. Камбуз и коридоры пришлось срочно красить ночью, иначе ни один санврач наше судно в море не выпустил бы.

На палубе Миша оказался очень добросовестным, безотказным работником. В июле мы снялись в Охотоморскую экспедицию выработать баночную сельдь. Начали хорошо зарабатывать. Миша оказался душой команды и нисколько не жалел, что как повар он не состоялся.

К концу экспедиции выяснилось, что Миша никаких армейских курсов поваров-инструкторов не заканчивал.

— А как же тебя приняли на работу по этой специальности? — удивились мы.

— Дело в том, что, когда я прибыл в Петропавловск и пришел в отдел кадров Тралфлота, на дверях висело объявление, что ему никакие специалисты не нужны, кроме поваров и дневальных-мужчин. И я решил пойти на обман. Перед этим выяснил у кадровых матросов, а что будет,

если с обязанностями повара не справлюсь, что со мной сделают? Мне ответили, что увольнять меня, конечно, никто не будет. Ну, переведут в матросы или в матросы-обработчики. Что мне и надо. Поэтому, когда я пришел на прием к Н. Н. Пименову и он спросил о моей специальности, я, не моргнув глазом, ответил: «Повар-инструктор, окончил армейские четырехмесячные курсы». «А свидетельство есть?» Я бодро ответил, что у меня об этом есть запись в военном билете, но билет сдан на оформление прописки.

Ответ Миши Н. Н. Пименова удовлетворил. Да и открытое лицо с ясным взглядом голубых глаз выдавали в нем, несомненно, честного человека. Дали команду оформить Мишу на работу поваром...

С нашей первой встречи с Мишей прошло около сорока лет. Парень так и остался на Камчатке. Обзавелся семьей и детьми. Уже вышел на пенсию, но продолжает работать на берегу в какой-то ремстройконторе. Изредка я встречаю его. Вспоминаем молодые годы и без улыбки никак не можем говорить о его «поварской карьере».

НЕЗАСЛУЖЕННАЯ ОБИДА

У каждого из нас в жизни бывает так, что в силу определенного стечения обстоятельств мы оказываемся в ситуации, когда никак не можем доказать свою невиновность.

Вот что произошло с моим давним приятелем, капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон». Приведу его рассказ:

— По выходе из Усть-Камчатска мне дали на буксир три кунгаса и кавасаки. Погода была хорошая, но налег густой туман. Поскольку стояло безветрие, то я решил проверить, как ведут себя буксируемые плавсредства. Самым малым ходом лег на обратный курс и стал проходить мимо них. Кавасаки шел у меня концевым. К великому моему изумлению, рубка кавасаки оказалась повреждена. Объяснение напрашивалось само собой: какое-то судно налетело на него в тумане. Но попробуй это доказать! Никого мы в тумане не видели. В это время уже прошли мыс Кроноцкий. По приходе в порт пошел я с рейсовым донесением к начальнику службы мореплавания Г. А. Козыреву. Тот на меня напустился: «Ты сам на кавасаки налетел, когда осматривал плавсредства, а сейчас выкручиваешься!»

Доказать свою невиновность я, конечно, не мог. В это время нас поставили на недельную профилактику. Вопрос о повреждении кавасаки оставался открытым. Но вскоре все выяснилось. Оказалось, что один

приморский СРТ занимался поиском рыбы. Налетел на наш кавасаки, а в судовой журнал о происшествии не записал, случившееся скрыл.

Через несколько суток этот СРТ зашел в Петропавловск, после чего должен был следовать во Владивосток. Таким образом, это аварийное происшествие могло быть не раскрыто, и пришлось бы мне отдуваться за него. Но капитан этого СРТ списал за пьянку матроса, стоявшего на руле во время столкновения. Тот, обидевшись, пошел и пожаловался капитану рыбного порта. На основании его заявления прошло служебное расследование, факт столкновения неопровержимо установили, и обвинения с меня сняли.

МЕДВЕДИ НА ПАРОХОДЕ

В памяти старых моряков сохранилось воспоминание, что на многих судах АКОфлота были медвежата. Их можно было запросто приобрести у охотников в селениях, как на восточном, так и на западном побережьях Камчатки.

Вот какую историю рассказал мне Александр Осипович Башкирцев:

«Году в тридцать шестом работал я матросом на пароходе “Орочон”. Совершали мы рейс по восточному побережью Камчатки. И вот при стоянке на рейде селения Ука к нам на борт прибыли охотники и предложили двух медвежат. И, чтобы не разлучать малышей, мы купили обоих. Назвали их Мишка и Машка. Медведей на побережье пролива Литке в то время было очень много. Медвежата вносили в нашу жизнь большое разнообразие. Одна история запомнилась особо.

Прошло порядочно времени, и мы встали на ремонт на судовой верфи. Медвежата уже подросли. Они оказались на удивление миролюбивыми, не шкодничали. Команда на “Орочоне” была большая. Повар на обед готовил, как правило, ведерную кастрюлю компота и выставлял ее остывать с камбуза на палубу. Место, где он ставил эту кастрюлю, находилось как раз рядом с дверью, ведущей в коцегарку.

И вот однажды, когда повар пришел за компотом, чтобы передать его дневальной, кастрюли на месте не оказалось. Тут не надо было иметь проницательность Шерлока Холмса, чтобы догадаться, что кастрюлю умыкнули коцегары. Повар к ним и обратился: “Не жалко компота, но отдайте кастрюлю!” Те божатся и клянутся, что кастрюлю не брали. Повар был мужик принципиальный: “До тех пор, пока кастрюлю не вернете, компота не получите”. В общем, разгорелся настоящий сыр-бор.

Включились в это разбирательство старший помощник капитана, помполит и председатель судового комитета. Но кочегары не сознавались. Дело с мертвой точки не двигалось. Через два дня нашли другую кастрюлю, и повар снова начал варить компот. Но осадок, конечно, остался неприятный.

Прошло с неделю после инцидента с кастрюлей. И вот вахтенный штурман пошел проверить крепление кормовых швартовых концов на кнехтах. И каково же было его удивление, когда он увидел, что злополучная кастрюля лежит за рулевым приводом Девиса, вся вылизанная и по краям в медвежьей шерсти. Но удивляться надо было другому. Как эти медвежата умудрились незаметно среди бела дня перенести кастрюлю по трапу, опустить на главную палубу, пронести от третьего трюма к четвертому, поднять по наклонному трапу на полуют, не пролив ни капли, и опустошить ее?

После выяснения сути дела кочегары торжествовали, повар же и те, кто поверил в виновность кочегаров, были посрамлены».

Александр Осипович Башкирцев, рассказавший эту историю, был человеком замечательным. На «Орочоне» работал более десяти лет. Во время войны ходил в Америку. Начал с палубного ученика. Потом окончил курсы судоводителей-двухсоттонников, затем курсы штурманов малого и дальнего плавания во Владивостоке. Командовал пароходами «Кадиевка», «Белоруссия» и другими. Награждался орденами и именными золотыми часами. После его кончины одному из рыболовных судов управления «Рыболодфлот» было присвоено имя «Капитан Башкирцев». У меня остались самые светлые воспоминания от общения с этим замечательным человеком.

«БОЕВИТАЯ ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ»

А эта «идейно-политическая» история произошла на танкере «Иртыш». В середине пятидесятых им командовал капитан Василий Силаев, выпускник Владивостокского рыбного техникума, самолюбивый, к тому же молодой коммунист.

Как и положено, на танкере имелаась партийная организация. Состояла она всего из трех человек — капитана, второго помощника и третьего механика, который и был парторгом. Фамилия его была Фринкриц, имя и отчество, к сожалению, за давностью лет стерлись из памяти. Как и положено настоящему коммунисту, он был серьезным и принципиальным.

Из-за чего у парторга и остальных двух членов парторганизации начались трения, сейчас никто уже и не помнит. Но Фринкриц, недолго думая, собирает партсобрание с «разбором персональных дел». На собрании ставится вопрос о наказании капитана и второго помощника. Первому объявляет выговор капитану. Поскольку решается вопрос о капитане, то он к голосованию не допускается. Остаются два голоса. Второй помощник голосует «против», а Фринкриц, разумеется, «за». Но при подсчете голосов заявляет, что, поскольку у него, как у парторга, два голоса, а у второго помощника один, то большинством в один голос он выносит капитану Силаеву выговор.

Вторым вопросом ставится вынесение выговора второму помощнику. Голосование происходит по такой же схеме. Второй помощник от голосования отстраняется, капитан голосует «против», большинством в один голос парторг выносит выговор и второму помощнику.

Партсобрание было оформлено по полной форме, и Фринкриц понес донесение в политотдел Камчатрыбфлота. Там, конечно, его рвение оценили и сказали: «Вы молодец, товарищ Фринкриц. И парторганизация у вас хорошая, боевитая. Но что-то вы жестковато, жестковато...»

В общем, протокол партсобрания танкера «Иртыш» в политотделе не утвердили.

Прошло уже почти полвека. Сейчас нет в живых ни капитана Силаева, ни боевого парторга Фринкрица. Сейчас порой с улыбкой приходится вспоминать дела давно минувших дней. Такое было интересное время.

ДУРАКАМ ВЕЗЕТ!

Дело было в августе 1971 г. Я работал капитаном транспортно-холодильного судна Камчатрыбфлота «Паратунка». Оно имело два рефрижераторных трюма, совершало рейсы по побережью Камчатки, доставляло мороженую рыбопродукцию во Владивосток и на Амур, в порты Николаевск-на-Амуре и Маго.

Мы выгрузились в Октябрьском рыбокомбинате, а остальное должны были доставить в Крутогоровский. К выгрузке в Крутогорово предназначались тонны три овса и ячменя, располагавшиеся в мешках во втором трюме.

Приближалась полночь, и я решил пойти к лоцману Ивану Ивановичу Овчинникову, своему старому приятелю, пригласить его на борт для осуществления лоцманской проводки. Перед уходом дал команду несшему вахту третьему помощнику капитана и боцману принять двадцать

тонн воды в балластный танк. Как положено, танк не прессовать, а при приеме воды замерять ее уровень. Воду брали пресную, так как судно стояло в реке. Третий помощник и боцман в один голос заверили меня, что все в точности исполнят, и что мне можно не беспокоиться.

Лоцман жил недалеко, и вскорости мы прибыли на борт. Я спросил, как проходил прием воды. Штурман и боцман в один голос ответили, что сделали все, как учили, то есть воду брали по замерам и танк не прессовали. Я успокоился.

Погода стояла штилевая. В полночь вышли из реки и взяли курс на север, вдоль берега, в Крутогоровский рыбокомбинат. В восемь утра, при смене, вахтенный штурман — старпом, обнаруживает, что во втором трюме метровый слой воды. Дал команду открыть трюм, оказалось, что там действительно метр воды, а мешки с ячменем и овсом плавают по ее поверхности. Согласно уставу службы на судах флота при смене вахт в обязательном порядке замеряется высота воды в льялах и записывается в судовой журнал. Но второй помощник этого не сделал, а в журнал занес ложные данные, что в льялах сухо. Старпом же при сдаче вахты в восемь часов замерил льяла, и все это сразу же выяснилось.

После нахлобучки, данной мною второму и третьему помощникам, стал вопрос, как поврежденный груз сдавать получателю? Он подмочен, ответственные за это дело налицо, а ведь получатель может его не принять или же сделать в коносаменте оговорку, что груз подмочен. А это повлечет за собой неприятности для экипажа. На прямых виновников возложить возмещение убытков, а весь экипаж могут лишить квартальной премии. Поскольку погода для Камчатки стояла на редкость солнечная и безветренная, то ничего не оставалось делать, как попытаться этот ячмень и овес высушить. На палубе разостлали брезенты, и просушка началась.

За два дня перехода ячмень и овес привели в более-менее «ликвидный» вид. По приходе в Крутогорово прибыл на борт грузополучатель. Волей-неволей пришлось его поставить в известность и о подмочке, и о просушке. Грузополучатель, на наше счастье, придирается к этому не стал, а сказал, что груз предназначен для кормления лошадей и птицы. Но лошади уже долгое время совершенно не работают, а пасутся на вольных пастбищах в тундре, как мустанги. Этот корм еще подсушат и никакого шума поднимать не будут. После выгрузки он, к великому нашему удовольствию, подписал чистый коносамент.

После того, как мы снялись из Крутогорово и пошли в порт, я собрал совещание комсостава и обратился к виновникам происшедшего:

— Вот, смотрите сами, к чему может привести ваша халатность. Причина в том, что когда судно стояло зимой на судоверфи в ремонте, то так же принимало воду, не замеряя высоту. Вода по замерной трубке поднялась чуть ли не до главной палубы, остановилась сантиметрах в тридцати (пресс, соответственно, снят не был) и замерзла. Она порвала замерную трубу и образовала трещину. А уж через эту трещину вода беспрепятственно сочилась в трюм.

Такие происшествия на судах случались и ранее. А приводила к ним исключительно человеческая халатность. В октябре 1935 г. на пароходе «Чавыча» в третьем трюме по такой же причине был подмочен груз сахара, который просто растворился. Поскольку убытки были большие, то руководство АКО сделало «оргвыводы» и уволило капитана без права поступления вновь на суда АКОфлота.

В нашем же случае по судну никакого приказа писать не пришлось, так как коносамент в коммерческий отдел сдали чистым, то есть без каких-либо оговорок. В назидание виновникам я сказал, что дуракам везет, но не всегда. И это надо помнить.

СЕКРЕТ В ГАРМОШКЕ

В 1971 г. мы стояли под выгрузкой в развеселом порту Находка. Судно наше было старое, и готовились мы его вскорости перегнать на слом в один из японских портов. Судовая касса опустела, а в карманах членов экипажа тем более «гулял ветер». В общем, жить было скучно.

Пароход наш купили в Англии в 1939 г. и перегнали в распоряжение АКОфлота, назвав в честь героя-летчика того времени «Коккинаки». После того, как вышло постановление правительства имени живых людей судам не присваивать, это название упразднили, и судно получило имя Петра Соловьева — бывшего секретаря обкома партии.

В это время в Находке, как и в других дальневосточных портах, в магазинах не доставало мяса и масла. Городские власти распорядились охране портов запретить вынос со стоящих судов мясных продуктов. Охрану портов, состоявшую из гражданских лиц, заменили милицией. Как любили шутить, сделали так, чтоб через проходную «муха не пролетела».

Однажды я обратил внимание, как два кочегара несли к трапу гармошку в футляре.

— Куда вы ее тащите?

— Да в мастерскую.

— А вы знаете, где эта мастерская?

— На проходной спросим.

К вечеру гармошка проследовала обратно.

— Что, отремонтировали?

— Да нет. Мастер заболел. Завтра снова понесем.

— И не надоело вам ее таскать?

— Нет, с гармошкой все-таки веселее.

Вскорости несколько кочегаров и машинистов оказались «под хмельком». Это было удивительно: где деньги берут? Тем более, что проносить в порт водку тоже запрещалось.

В том же году пароход-трудяга в порту Осака передали фирме «Кехо-Цуце» и раздали на металлолом. Возвращались мы на теплоходе «Хабаровск» из порта Иокогама в Находку уже в качестве пассажиров.

Прошло несколько лет. Уже на другом судне мне снова пришлось работать с бывшим завпродом «Петра Соловьева». И как-то зашел разговор о стоянке в Находке. Я снова удивился и спросил:

— Где брали выпивку? Ведь денег-то не было.

— Да, денег действительно не было. Но ларчик просто открывался, Тимофей Михайлович! Кочегары нашли способ приобретения водки. Они приходили ко мне и брали несколько десятков банок тушенки под запись. В футляре от гармошки выносили тушенку в ближайшие дома. Жители ее с удовольствием покупали и просили принести еще. На вырученные деньги наши умельцы покупали водку и несли ее на пароход в том же футляре. При получении зарплаты кочегары вносили мне деньги за тушенку, а я их, в свою очередь, сдавал в кассу. Никто материально не страдал. Но удивительно другое! Никто из милицейской охраны ни разу не приподнял крышку футляра и не заглянул внутрь.

Поистине голь на выдумки хитра!

ШТУРМАН ВОЛОДЯ

Лет тридцать пять тому назад я работал капитаном транспортно-холодильного судна. Мы обслуживали западное и восточное побережья Камчатки и изредка рыболовные экспедиции. Осенью прислали на должность третьего помощника капитана нового человека — выпускника Ростовского мореходного училища, окончившего полный курс и получившего учебный диплом штурмана дальнего плавания. Звали его Володя. По национальности он был кореец.

Его семья до 1938 г. жила в Приморье. Но в 1938 г. всех корейцев и китайцев выселили в другие места. Его семью отправили в казахстанские степи. Здесь, как рассказывал Володя, они перенесли немало лишений. По сути дела, обживали новые земли.

Начали обустройство с постройки глинобитных юрт, по типу круглых корейских фанз, которые повсеместно строились на Дальнем Востоке. Вначале делался круглой формы плетень, и все это сооружение обмазывалось глиной. Пол, как правило, глиняный — досок в степи взять было негде. Крышу изготавливали из камыша. Особенно трудно приходилось с топливом: дерева в округе не было, топили кизяком. Боролись с холодом отчаянно. Платили за труд мало, жили только за счет того, что удавалось вырастить на подворье — это несколько овец или поросят.

Работник Володя был добросовестный. На судне все на виду, и волей-неволей каждый беседует друг с другом, обменивается информацией, обсуждает прочитанную книгу или просмотренный кинофильм. Как мы убедились, Володя в этом отношении оказался полным профаном. Читал он, оказывается, очень мало, вести какой-то спор о литературе, конечно, не мог. И я, признаться, удивлялся, как он умудрился закончить мореходку.

Как-то он сказал, что собирается поступать в Дальрыбвтуз на отделение холодильных установок, хочет быть инженером. Но у меня сложилось убеждение, что вряд ли он сдаст вступительные экзамены. Туда же поступал и капитан стоявшего рядом судна Саша Колесников. На другой день после экзамена я встретил Сашу и поинтересовался результатами. Он ответил, что сдал на «хорошо».

— А как наш Володя? — спросил я.

— А Володя удивил всех. Он за полчаса решил два варианта задач, дал всем шпаргалки. Получил, соответственно, пять баллов! Вот это голова!

Это и вправду было удивительно. И я как-то не выдержал и спросил Володю, как он сумел так хорошо освоить математику. И вот что он мне ответил:

— Дело в том, что среднюю школу я заканчивал там же, в Казахстане. А с пятого по десятый класс у нас работал ссыльный преподаватель математики и физики. Как я после узнал, он по решению НКВД не имел права куда-либо выезжать. Математику и физику любил, и этой науке отдавался полностью. В школе организовал математический кружок, и мы все как один увлеклись и математикой, и физикой. На областных математических олимпиадах наша школа всегда брала первое место.

Если кто из наших выпускников сдавал вступительные экзамены в любой институт, то обязательно на «отлично» или на «хорошо». Я так же легко сдал экзамен в ростовскую мореходку. Правда, мне плохо давались русский язык и литература — в школе были дети многих национальностей, русских мало, языку и литературе должного внимания не уделяли. Вот и получилось так, что мы этих предметов почти не знали. Но преподаватели в мореходке на это закрывали глаза, видя мою способность к математике.

...Прошло пять лет. Как-то я встретил улыбающегося Володю. Он радостно протянул мне руку и произнес:

— Тимофей Михайлович! Можете поздравить нового инженера по холодильным установкам. Вчера защитил диплом.

— А как оценили твою работу?

— На пятерку!

Я от души поздравил Володю и пожелал ему всего наилучшего.

С Камчатки Володя никуда не уехал. Продолжает здесь работать, растит детей...

СПИЧКИ ИЗ ОТЕЛЯ «ФУКУЯ»

Пароход «Петр Соловьев» долгое время был единственным лесовозом в АКОфлоте, а после реорганизации — в Камчатрыбфлоте. Купили его в Англии в 1939 г. Но всему приходит конец. И вот в 1971 г. его сдали на металлолом фирме «Кехо-Цуце» в порту Осака.

После сдачи в ожидании отправки домой из порта Йокогама на теплоходе «Хабаровск» нам надо было десять суток жить в гостинице в Осаке. Прибыли мы в гостиницу «Фукуя» со своим багажом в сопровождении агента В. В. Яно.

Надо сказать, что с администрацией гостиницы у нас установились очень хорошие отношения. Мы взяли с собой приличный запас стуженного молока, какао, сливочного масла, сахара и другого. Уборщицами работали пожилые японки. По всему было видно, что зарплату они получали не очень-то высокую. И члены нашей команды не обходили их вниманием — при случае угощали этими консервами. Они за это очень благодарили.

Сразу же, как только мы вселились, Яно подвел меня к столу администратора и протянул коробку спичек. Поскольку Осака является одним из крупнейших портов мира, то в нем нетрудно заблудиться, особенно людям, не знающим языка. А ведь в этом порту много китайцев,

филиппинцев, русских и других. Поэтому на коробке спичек написаны номера телефонов гостиницы, ее адрес и автобусная остановка.

Этими коробками членам нашего экипажа пришлось воспользоваться в первый же день выхода в город. В увольнение отправились повар, буфетчица и старший в группе — третий механик. Я вручил всем коробки и сказал: «Если растеряетесь, то не блудите по городу, потому что гостиницу все равно не найдете. А подходите к первому полицейскому, покажите коробок и скажите: «Гостиница “Фукуя”». Он сразу поймет и посадит вас на автобус или такси».

В Осаке действовал громадный универсальный магазин в пять этажей. Народу в нем толкалось очень много, как в большом муравейнике. И немудрено, что наша тройка потеряла друг друга в течение пятнадцати минут. Когда я вернулся из города в гостиницу, повар и буфетчица уже пребывали там. Я спросил, почему они вернулись так рано.

— Да растерялись, — ответили они.

— Ну, а потом как добирались?

— А дальше поступили, как вы объяснили нам. Мы подошли к полицейскому и протянули коробку со спичками. Он сразу понял, в чем дело. Жезлом остановил проходящее такси и усадил нас в него. А потом дал команду, куда везти. Таксист быстро довез нас до гостиницы.

— И во сколько это обошлось?

— Примерно в стоимость дешевеньких туфель. На автобусе, конечно, заплатили бы меньше. Но главное, что попали в гостиницу быстро, без всякой мороки.

За десять дней мы немножко присмотрелись к жизни японцев. Бросалось в глаза, что все трудились — от мала до велика. Магазины практически не закрывались. Овощи и фрукты подвозились в них среди ночи. Обыкновенно небольшим магазином владела семья. Хозяйка торговала днем, дети-гимназисты — вечером, а старики — ближе к ночи. В одном магазине, где торговали чемоданами и одеждой, хозяин был одновременно шофером, доставлял с фабрики и, очевидно, с какой-то базы товар. Жена вела бухгалтерию. В общем, делом занималась вся семья. Праздношатающиеся и пьяные нам не попадались.

Удивило меня и еще одно обстоятельство. В агентстве я пожаловался Яно, что в магазинах трудно найти пальто большого размера. Тут же в разговор вступил пожилой мужчина и протянул визитную карточку. Он отрекомендовался заместителем директора пошивочной фабрики и сказал, что у них есть пальто больших размеров. «Обращайтесь к нам, какие размеры нужны — вам привезут». Потом я поинтересовался

у Яно, почему этот господин вступил в разговор и предложил свои услуги? Владимир Владимирович ответил, что, купив эти товары, я скажу об этом при случае и другим морякам. А это уже создаст рекламу фабрике. Все закономерно.

Быстро пролетели десять дней. На другой день в Иокогаму должен был подойти теплоход «Хабаровск». Наутро у гостиницы стояли три автобуса. Мы сердечно попрощались с В. В. Яно и персоналом гостиницы. Они пожелали нам счастливого пути и приходите в Осаку еще.

При поездке на автобусе приходилось удивляться многому. Во-первых, дорога отличная, обсажена фруктовыми деревьями. Вершины деревьев защищены полиэтиленовой пленкой. А чтобы зайцы не повредили ствол, от нижней ветки и до земли он обтянут циновками из рисовой соломы. Канавы вдоль дороги выложены булыжником. Причем сама канава сделана уступами для того, чтобы вода текла медленно и не выносила почву в океан. На вопрос, почему вершины деревьев покрыты пленкой, от сопровождавших нас двух молодых японцев, сотрудников фирмы, получили ответ: «У нас бывает так, что эти деревья начинают цвести, а потом выпадает снег и наступает мороз. Деревья обмерзают и завязи гибнут. Чтобы этого не допустить, вершины и обтягивают полиэтиленом».

По пути встречались фермы с очень красивыми домиками. Особенно красочно смотрелись крыши из красного, зеленого, синего синтетического шифера.

Проезжали большое болото, наверное, километров двадцать, не меньше. В нем стояли мощные опоры, а на них сверху лежали бетонные панели. Конструкция очень дорогостоящая, трудоемкая, но оправданная — дорога сделана на века. Вот бы наших камчатских газопроводчиков привезти туда и показать, как надо строить дороги!

По пути встречались и автостанции с прекрасно оборудованными площадками. Много столов, скамеек, где удобно отдохнуть, покушать, туалеты с проточной водой, умывальники. Есть и киоски с недорогими сувенирами.

Очень продуманным оказался подъем дороги. Мы незаметно поднялись на большую высоту и как-то не ощутили этого.

По приезде в Иокогаму нас уже ждал «Хабаровск». Через пару часов после посадки под лоцманской проводкой мы отошли от причала. Кроме нас на борту имелись иностранные туристы. Наш путь лежал в Находку, оттуда — во Владивосток, а из Владивостока на самолете в Петропавловск.

После нас в Осаку перегоняли пароход «Щорс». Мы получили приветы от агента В. В. Яно и хозяйки гостиницы «Фукуя». Радостно было сознавать, что нас не забыли. Значит, мы оставили о себе приятное впечатление.

А больше всего нас поразило бережное отношение японцев к земле, к природе, которого нам крайне не хватает...

ВСТРЕЧА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Эта встреча произошла во Владивостоке примерно в 1973 г. Я был капитаном транспортно-холодильного судна «Паратунка». Во Владивосток мы доставили из Усть-Камчатска груз свежемороженого лосося. Надо сказать, что рейс во Владивосток, да еще в сентябре, для моряка, наверное, самый желанный: в это время года в Приморье стоит прекрасная погода, уже нет такой изнуряющей жары, какая бывает летом, рынок полон свежих овощей и фруктов.

Погода на переходе стояла очень хорошая. По приходе мы несколько суток ожидали выгрузки. Но, наконец, она закончилась, и мы быстро загрузились. Оставалось взять отход. А это, как правило, связано с хлопотами. Надо, чтобы все судовые документы находились в полном порядке, были откорректированы карты и пособия по кораблевождению. После всего этого пришедший на оформление отхода дежурный капитан портнадзора еще и объявит учебные тревоги. Немаловажную роль играло то, какой придет человек — придиричивый или нет.

Наконец к трапу подошел дежурный капитан портнадзора — рослый, с крупными чертами лица человек, очень сильный физически: из рубашки с короткими рукавами выпирали упругие мускулы. Представился Валентином Ивановичем Бурмакиным.

При проверке судовых документов он уточнил: «Кто судовладелец?» Я ответил, что Камчатрыбфлот, бывший АКОфлот. При этих словах лицо его изменилось.

— А вы знаете, — сказал он мне, — я ведь до войны работал в АКОфлоте. С 1938 г. был капитаном. В то время в АКОфлоте трудилась группа молодых капитанов — Владимир Зеньков, Павел Киселев, Сергей Пронин. Я командовал судами «Чавыча» и «Большой Шантар».

Он стал меня спрашивать про старых моряков, кого я знаю, стал называть фамилии. Я его спросил, помнит ли он Карла Карловича Берга. На что он мне ответил:

— Ну, как мне его не помнить! Ведь он был у меня старшим помощником на пароходе «Большой Шантар», легендарная личность. Шли мы через пролив Лаперуза во Владивосток. Погода стояла прекрасная, Карл Карлович начал рассказывать, как он в 1912 г., будучи матросом на барке «Процион», проходил мыс Горн. А я родился в 1912-м, то есть, в том году, когда Карл Карлович уже окончил Владивостокское училище дальнего плавания. Мне даже стало стыдно, что у меня в подчинении штурман, годящийся мне в отцы. К тому же Карл Карлович отработал около пяти лет в английском торговом флоте, прекрасно знал английский язык и имел рабочий диплом, как и я, капитана дальнего плавания. Но время было такое, что по Союзу только что прошли чистки 1937—1938 годов. Многие ложились спать и не знали, проснутся ли наутро свободным человеком или нет.

У меня все шло хорошо до того рокового зимнего дня 1943 г. Снялся я на «Большом Шантаре» на ремонт в США. Но в крошечной ночной тьме во время пурги вылетел на камни мыса Северо-Западный на Командорских островах. Пароход остался на камнях. А меня судили, дали большой срок. Но потом его уменьшили, отправили на фронт в действующую армию. Воевать долго не пришлось, и война шла к концу, и я получил ранение. Был комиссован, меня демобилизовали. В АКО-флот я не вернулся. Поработал несколько лет в Приморье, а потом поступил в Сахалинрыбпром капитаном на СРТ. Осваивали дальний район. Ну, а сейчас здоровье уже сдало, работаю в портнадзоре. Выход в море врачи задробили окончательно...

К концу беседы я заметил, что у Валентина Ивановича на глазах заблестели слезы.

Надо было провести учебные тревоги. А в этом рейсе в палубной команде трудились пять матросов — учащихся последнего курса Петропавловской мореходки. Ребята толковые, как на подбор, свои обязанности знали хорошо, на все вопросы отвечали без запинки.

— Ну, что, капитан, я вижу, что команда у вас свои обязанности знает. Я доволен, — сказал Бурмакин. — Выход в море вам разрешаю. А еще — спасибо за беседу. Вспомнил я многое — свои молодые годы, общих знакомых. Многих уже сейчас нет в живых... Передавайте привет всем, кто меня еще помнит.

...Прошло несколько лет. Я получил путевку в дом отдыха в Садгороде, под Владивостоком. Один отдыхающий оказался работником Владивостокского морского рыбного порта. Я спросил, работает ли еще Валентин Иванович Бурмакин. Тот ответил, что его недавно схоронили...

КАПИТАН И УБОРЩИЦА

Александра Ивановича я знал давно, с конца Великой Отечественной войны. Начинали вместе с матросов второго класса, как и положено послевоенным мальчишкам. Благодаря своему упорству и энергии он окончил учебно-курсовой комбинат, а впоследствии — и среднее мореходное училище. Командовал небольшими судами, но сумел поплавать и за границу. Среди моряков пользовался заслуженным уважением и авторитетом.

По работе ему приходилось сталкиваться с судовой уборщицей Зиной — женщиной крупного телосложения, обладавшей зычным голосом. При случае она была не прочь пропустить стопку водки. В конфликты с Александром Ивановичем ей вступать не доводилось, но ему порой приходилось ставить Зину на место. Но кто бы мог подумать, что когда-нибудь Александру Ивановичу придется быть у Зины в подчинении. Это казалось абсолютно нереальным. Но жизнь есть жизнь, она иногда выкидывает такие фортели, что и нарочно не придумаешь.

В 1983 г. Александру Ивановичу исполнилось пятьдесят пять лет, пришлось уйти на пенсию. Плавать дальше стало тяжело, и решил он построить себе дачу и отдыхать на природе, как говорят, от трудов праведных.

Уборщица Зина уволилась с флота года на три раньше и поступила куда-то в воинскую часть. К этому времени как раз вышло постановление правительства, по которому пенсионеру, отработавшему три года после выхода на пенсию на должности рабочего, вахтера или матроса, доплачивалось к имеющейся пенсии по десять рублей за каждый год.

Используя причитающийся после ухода на пенсию трехмесячный отпуск, Александр Иванович стал подыскивать более или менее подходящую работу. Как-то повстречавшийся старый знакомый сказал ему: «Я тебе подскажу такое место, которое ты ищешь. Нужны вахтеры в одну войсковую часть. Дежурство сутки через трое, с правом четырехчасового сна, в теплом помещении. Тебя, как человека непьющего, пожилого и серьезного, возьмут с превеликим удовольствием. Если ты не против, то я туда позвоню, у меня там работает знакомый кадровик».

Пришел Александр Иванович в эту часть. Женщина-кадровик проводила его к начальнику военизированной охраны. Тот ввел его в курс дела, в общих чертах рассказал круг обязанностей. Должность его называлась «стрелок военизированной охраны». Осталось сдать экзамен по уставу караульной службы, в том числе и по владению оружием, так как

стрелок заступает на дежурство, вооруженный пистолетом Макарова. Часть несла дежурство в нескольких местах от Дома флота до Богородского озера на складах, в мастерских.

Служба оказалась неутомительная. Надо было вести немудреный журнал, проверять путевки у выезжающих машин, отвечать на телефонные звонки начальства. Кроме того, мыть пол шваброй, замечать мусор возле сторожевого помещения. Знакомство с коллективом прошло благополучно. Работали там и несколько бывших мичманов военного флота.

Такая служба оказалась для Александра Ивановича не в тягость. На дежурство заступали три вахтера в одну смену. Один из них был старшим, так и звался: «старший стрелок». Два остальных несли дежурство на объектах, сменяя друг друга.

Но однажды, заступив на дежурство, Александр Иванович был несканно удивлен, когда в помещение вошла Зина — та самая Зина — и сказала: «Здравствуйте! Я ваш старший стрелок. Прошу любить и жаловать! Что, удивились, Александр Иванович? Я была в отпуске. Дальше будем работать вместе».

Обалдевший от такого поворота событий Александр Иванович еле пришел в себя. А потом поменялся график дежурств, и ему пришлось сдавать смену Зине. Теперь порой не обходилось без ее язвительных замечаний: «Грязновато тут у вас!» — и подобных. Шутки шутками, а произошло Александру Ивановичу, капитану дальнего плавания, быть в подчинении у своей же уборщицы!

Зина вошла во вкус и даже стала вводить рационализацию. Однажды принесла на пост деревянные часы с циферблатом. На удивленный вопрос Александра Ивановича, что это за чудо, Зина ответила, что это автоматический контролер. Она приколотила это громоздкое сооружение к стене склада и позвала своих озадаченных подчиненных: «Вот, объясняю вам принцип автоматического контролера. Пост состоит из четырех складов. На каждом складе будут прибиты к стене эти деревянные часы. Вы обходите склады и на каждом складе переводите стрелки часов на начало часа. Если вы проспите, то, соответственно, стрелки часов не переведете. И это сразу будет заметно. Оправдаться вы уже не сумеете».

Не думал и не гадал Александр Иванович, что может попасть под удар. Ехал как-то он с дачи на смену. Пост на этот раз был у него на Садовой. Расстояние от Десятого километра приличное. Хотя и приехал он на Десятый с большим запасом времени, но уехать сразу не смог —

автобусы почему-то не ходили. Водители объявили забастовку, не работали и таксисты. Еле-еле на попутной машине добрался Александр Иванович до своего поста, опоздав на целый час! Пришлось получить выговор от Зины за опоздание. Вот уж где она отыгралась! Отчитывала солидного капитана, как мальчишку...

Так прошли три года службы Александра Ивановича в воензированной охране. Но оказалось, что все это было впустую: изменилось пенсионное законодательство, и заработанные десятки при начислении пенсии учитывать не стали.

Вот такие интересные вещи случаются в жизни.

КИТЕЛЬ С КАПИТАНСКОГО ПЛЕЧА

Лет тридцать назад одно из старых судов Камчатрыбфлота поставили во Владивостоке на ремонт в бухте Диомид. Капитаном на нем был весьма уважаемый интеллигентный человек, звали которого Александром Осиповичем. Был он очень бережливым и хозяйственным.

У каждого из нас наступает момент, когда привычная вещь изнашивается, и ее надо выбрасывать. Но выбрасывать жалко, да и оставить нельзя — мешает. Так случилось и у Александра Осиповича. Старым стал у него китель. И решил он от него избавиться. Поскольку Александр Осипович был мужик с юмором, то позвал машиниста и сказал ему: «Царь Иван Грозный наградил Ермака за верную службу собольей шубой со своего плеча. Но поскольку я соболей не имею, то дарю тебе этот китель. Будешь носить его на подвахту. А чтобы нашивки тебя не смущали, то спори их».

Машинист остался подарком очень доволен, рад был и Александр Осипович, что сделал доброе дело.

После получения зарплаты машинист (назовем его Андрюша) решил сходить в питейное заведение. Но поскольку у него из одежки ничего хорошего, кроме капитанского кителя, не было, он его и надел. Нашивки спарывать не стал — решил пофорсить.

Где он колобродил ночью, никто не знает. Под утро, вдребезги пьяный, еле добрался до проходной будки и свалился в бурьян, в канаву. Дежурившая на проходной женщина-стрелок воензированной охраны оставила его на месте, так как дело было летом, и ничто ему не грозило. Но в нашивках она немного разбиралась и посчитала, что мертвецки пьяный человек в кителе есть не кто иной, как капитан парохода. Идущему на вахту штурману она сказала: «Заберите своего капитана

из канавы, — и сокрушенно добавила: — Это ж надо, при такой большой должности и так пить!»

Интересно, икалось ли Александру Осиповичу в этот момент?

БОРЕЦ С ПОТЕРЯМИ ТЕПЛА

В 1947 г. пароход «Сима» стоял на Западной Камчатке под выгрузкой. Третий механик Иван Игнатьевич Крайнов держал в руках какую-то деталь и неожиданно спросил нас, двух матросов: «Вы знаете, что это за штуковина?» Мы дружно ответили, что не знаем. Тут к нам подошел старший механик Петр Степанович Колесников, с интересом прислушался к разговору и тоже вступил в беседу.

Надо сказать, что Петр Степанович был механик-универсал первого разряда, по тем временам редким специалистом. Когда-то даже преподавал в морском техникуме, кроме этого, имел богатейшую флотскую практику. Довелось ему в 1937 г. в должности старшего механика принять из новостроя в порту Кобе, в Японии, танкер «Максим Горький». Долгое время это был единственный танкер в Камчатрыбфлоте.

Но вернемся к нашей «штуковине».

— Это, ребята, очень важная деталь парового котла, — сказал нам Колесников. — Она называется «подрывной клапан». При повышении давления в котле выше допустимого этот клапан автоматически срабатывает и выпускает излишки пара в атмосферу.

— А для чего это нужно? — спросили мы.

— Это нужно для того, чтобы предотвратить, например, взрыв котла.

— А бывали ли взрывы котлов на судах?

— Да, бывали. Эти аварии сопровождались большими разрушениями с человеческими жертвами.

Рассказчиком Петр Степанович был великолепным, и мы, молодые ребята, с удовольствием слушали его повествование:

— Человечество решило поставить заслон этим ненормальным явлениям. Поэтому во всех странах, имевших флот, были созданы классификационные общества. В Англии — Регистр Ллойда, во Франции — Бюро Веритас, в России — Русский Регистр. Выработали правила постройки морских судов. Перед проектированием составляется техническое задание, в нем оговаривается, что хочет иметь заказчик. В первую очередь, для чего предназначается судно, для перевозки какого груза — генерального или жидкого. Где оно будет работать, между какими портами — в тропиках или в Заполярье. Если в Заполярье,

то оно должно иметь усиленные ледовые подкрепления. Но есть и общие требования.

Например, у пассажирского судна должны быть хорошая скорость хода, удобные и уютные пассажирские помещения, спасательные средства и многое другое. У аварийно-спасательного буксира нужно предусматривать мощную машину, водоотливные средства и прочее.

Мы не удержались и задали вопрос:

— Как же можно у еще не построенного судна узнать скорость и другие технические данные?

На что Петр Степанович отвечал так:

— Проектированием и постройкой судов занимаются инженеры-кораблестроители. Одним из талантливейших специалистов был Алексей Николаевич Крылов. Он внес большой вклад в науку кораблестроения. Большой вклад в эту науку внес и адмирал Степан Осипович Макаров. По его чертежам в давнее время был построен первый мощный ледокол «Ермак», родоначальник русского ледокольного флота. К настоящему времени человечество уже накопило большой опыт постройки и эксплуатации судов...

Мы с превеликим удовольствием прослушали увлекательный рассказ Петра Степановича, который произвел на нас, молодых ребят, большое впечатление. Но не думали мы тогда, что можем когда-нибудь стать свидетелями взрыва котла. Хотя, может быть, выражение «взрыв котла» и не совсем точно описывает нижеследующую историю. Но начну по порядку.

В 1952 г. из новостроя прибыл СРТ под заводским номером 345. Судно, как говорят, попало в хорошие руки. Первое время старпомом на нем был Михаил Григорьевич Чекаленко, а потом он стал его капитаном. За хорошую работу и выполнение государственного плана по добыче рыбы по решению Хабаровского крайкома комсомола судну присвоили название «Тихоокеанская звезда». Несколько лет оно находилось в Тралфлоте на хорошем счету.

Как известно, на каждом судне с момента постройки решается и вопрос отопления его помещений. Для этой цели в корме траулера установили паровой котел, работавший на жидком топливе. Он обогревал кормовую надстройку и баню. Носовые кубрики отапливали водой, нагреваемой угольным камельком.

На камельке стояли водомерное стекло и термометр, показывавший температуру воды в системе. Поскольку камелек имел примитивное устройство, то для него не потребовалось подрывного клапана. Его

роль выполняла труба небольшого диаметра, выведенная из корпуса камелька и шедшая к носовой тамбучине. При повышении температуры воды, находившейся в системе, она вытеснялась и вытекала на палубу. На конце трубы приварили устройство, напоминавшее воронку. Систему пополняли водой из форпика при помощи ручного насоса, называемого альвейером.

Эта система отопления, бесхитростная и сооруженная немцами, работала исправно и нареканий не вызывала. Но продолжалось это до тех пор, пока не появился русский умелец-самоучка. Им оказался третий механик, в чью обязанность входило следить за работой камелька. Поддерживали огонь в нем вахтенные матросы.

Поскольку из выведенной трубки часто шел пар, третий механик решил бороться с потерями тепла. Но весьма необычным способом. Недолго думая, он просто забил в трубку деревянный чоп. И все, проблема с выходящим паром решилась!

Как на грех, в этот раз для отопления получили высококалорийный уголь. Вахтенные матросы оказались ребятами добросовестными и шуровали всюю. В результате нарушения воду из системы упустили, а подкатать ее альвейером не догадались. Выйти из системы пар не мог, так как в трубку был забит чоп. Случилось то, что и должно было случиться. Камелек оказался совершенно без воды и раскалился.

Заступивший на смену новый вахтенный матрос решил подкатать в систему воду. Как только она попала на раскаленные стенки камелька, моментально произошел взрыв. В результате взрыва были повреждены переборки и пострадали трое моряков: получили ушибы и переломы рук. Судно оказалось выведенным из эксплуатации на несколько суток.

Начальником механико-судовой службы Тралфлота был механик первого разряда Соколов (его имя и отчество я, к сожалению, забыл). По его инициативе были разобраны причины этой аварии. При разборе Соколов обратился к непосредственному виновнику аварии — третьему механику: «Зачем ты забил в трубку чоп? Ведь это и стало причиной беды!» Но третий механик оказался настырным и упрямым. Вместо признания вины он сам пошел в наступление: «Вы тут ходите все теоретики, а я практик, и я при помощи забитого чопа боролся с потерями тепла!»

В конце разбора Соколов высказался так: «Молодой человек! Убедить в обратном я вас не могу, поэтому спорить с вами я не буду. Комиссия сделает необходимые выводы».

Решение комиссии было однозначным: авария произошла из-за грубого нарушения правил эксплуатации камелька. Третьего механика, как виновника, разжаловали до моториста сроком на полгода.

... Вот такие происшествия случаются из-за, мягко говоря, недалекости некоторых «умельцев». Причем в этой истории поражает еще и упрямство третьего механика, которого даже произошедшая авария не убедила в том, что практика с теорией не расходится, и что элементарные законы физики нельзя исправлять при помощи деревянного чопы.

ПРЕСТУПЛЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

Эта история произошла в 1951 г. в Усть-Камчатске. Мы стояли на рейде. Капитан послал меня по делам службы в контору Усть-Камчатского торгового порта. Управившись с делами, время до отхода попутного катера на рейд я коротал на базарчике. Там толкались еще несколько моряков со стоявших на рейде нескольких финских парусно-моторных шхун Камчатрыбфлота. Их направили перевозить ящичную клепку по восточному побережью Камчатки.

Вездесущие сыны Кавказа сумели соорудить на пяточке возле базара винный киоск. Торговля шла бойко. Продавалась какая-то красноватая бурда под названием «виноградное вино». После употребления этой жидкости наутро страшно болела голова, а желудок напоминал действующий вулкан. Люди были вынуждены употреблять этот суррогат, так как ничего лучшего в комбинате совершенно не было.

Возле киоска встретил двух знакомых штурманов — старшего и второго помощников капитана одной из шхун, Кирилла Г. и Николая С. После взаимных приветствий стали интересоваться, как идет служба, давно ли находимся здесь, делиться дальнейшими планами. Оказалось, что они сделали уже три рейса в Корф. Пробудут здесь до глубокой осени. А осенью, с наступлением холодов, волей-неволей начальство отзовет в порт, так как корпус у шхуны деревянный, для работы во льдах непригодный.

— Ну, а кто у вас капитаном? — спросил я.

Капитаном оказался наш общий знакомый Павел Романович А.

— На рейд добираться будем на восемнадцатичасовом катере?

— Да нет, — ответили ребята. — Мы на борт не торопимся. Погрузки еще на сутки, нам об этом сказали в порту. Так что ночь проведем у девчат в бараче.

Признаться, меня эта вольность до некоторой степени удивила. И сам по себе напросился вопрос:

— А Павел Романович с вас стружку не снимет? Ведь он мужик-то крутоватый.

И получил неожиданный ответ:

— Это он раньше стружку снимал, а теперь мы ее с него снимаем. Меня это признание еще больше удивило:

— Что-то непонятно, как же это вы поменялись ролями?

— Если приходилось работать на одном судне с Павлом Романовичем, то знаете, что этот человек нечист на руку. Вот на этом он и попался. Мы в двух первых рейсах брали пассажиров, понемногу, человек по двадцать. Ну а Павел Романович начал торговать билетами. Задачу решил просто: на клетчатом листке ставил судовую печать, а сверху писал слово «Билет» и ставил сумму. На этом мы его и поймали. Он что-то на нас зашумел, но мы быстро его поставили на место: «Будешь шуметь, сейчас же сообщим о твоей незаконной торговле липовыми билетами. Деньги за билеты в судовую кассу не оприходованы, получишь срок минимум пять лет»...

Вот так Павел Романович с опозданием понял, что попал в ужасное положение. Мне раньше приходилось плавать с ним на одном пароходе. Я был третьим помощником, а он вторым. Водились за ним эти грешки. То он умудрялся найти где-то устаревшие билеты, то занимался завышенным подсчетом лебедочных работ, получал наличные деньги и клал себе в карман. Комсостав, конечно, догадывался о его художествах, но куда следует не сообщал. За подобные вещи в то время карали очень строго. За пару кирзовых сапог, украденных из трюма, двум молодым матросам дали по десять лет тюрьмы и по пять лет поражения в правах, как за групповое воровство.

Но, очевидно, у нашего героя воровство было заложено в генах. Несмотря на суровые меры воздействия, человек все же идет на подобные поступки. Но здесь Павел Романович получил такую кару, до которой не мог додуматься ни один прокурор. Два его штурмана стали, как говорят, ходить на головах. По приходе в Усть-Камчатск они без разрешения капитана уходили на берег и находились там до окончания погрузки. Павел Романович сидел как мышка. В душе он наверняка проклинал самого себя. Надо было поделиться с ними, чтобы возникла круговая порука. Но он этого сделать не догадался. Теперь оставалось только одно — нести этот крест до конца рейса. И вот в конце октября рейс все-таки закончился. Шхуна пришла в Петропавловск. Два штур-

мана ушли на берег и не приходили на борт целую неделю. Вахту нес сам Павел Романович. А спустя несколько дней ребята взяли отгулы. День, когда капитан выдал им на руки аттестаты, наверное, был самый счастливым в его жизни.

Вскорости Павел Романович уволился из Камчатрыбфлота и перешел в Камчатское пароходство, где и проработал до самой пенсии. Несколько лет тому назад во флотской газете прочитал, что на 73-м году жизни Павел Романович скончался. Скончался и его бывший старпом Кирилл Г. Изредка вижу бывшего второго помощника Николая С.

... Вот такая история о «преступлении и наказании». Наказании, которого не найдешь ни в одном уголовном кодексе. Павел Романович прекрасно знал, что в любую минуту мог загудеть в тюрьму. Ходить в течение нескольких месяцев под дамокловым мечом — наказание, хуже не придумаешь. О таких людях, нечистых на руку, как-то образно сказал А. И. Солженицын: «Есть Бог на небе — он долго терпит, но больно бьет». Так Боженька слегка ударил и Павла Романовича. Правда, не больно, а так, для острастки...

СВИНЬЯ ОТ КАПИТАНА

В ходе промышленного освоении побережий Камчатки и Чукотки возникла необходимость захода судов в устья рек. Это сулило немалую выгоду: сокращалось время на грузовые операции, к тому же работа в спокойной реке была безопасной.

Сначала в эти реки (Камчатка, Большая, Пахача и другие) суда провозили, как правило, капитаны флота рыбокомбинатов. Например, в 1948 г. с парохода «Якут» мы выгружали соль в Анадыре. Нужно было пополнить запасы пресной воды. Нас взял под проводку капитан флота Анадырского рыбокомбината, провел вверх по реке, где была чище вода. Забункеровавшись, мы снова спустились вниз по течению, на прежнее место якорной стоянки. За эту лоцманскую услугу из судовой кассы капитану флота выплатили пятьсот рублей. Оклад матроса в то время был шестьсот пятьдесят рублей.

Потом стали назначать на должности лоцманов наиболее способных и хорошо знающих фарватер реки и устье капитанов катеров. Ну, а создание портпунктов позволило этот вопрос отрегулировать окончательно.

История, о которой я хочу рассказать, произошла лет сорок тому назад. Я командовал транспортно-холодильным судном «Мизар»

Камчатрыбфлота. Мы подошли на рейд Усть-Хайрюзово. Стоял июнь, хорошо шла корюшка. Грузили ее со льдом в деревянные ящики.

Когда мы встали на рейд, на борт прибыл капитан флота и предложил услуги лоцмана по заводу судна в реку. Он в общих чертах обрисовал условия проводки. Объяснил, что фарватер обставлен железными бочками, так как оградить его буями с топовыми фигурами, как положено, нет возможности — таких буюв нет в наличии. Заявил, что фарватер знает хорошо и безопасную проводку гарантирует. Поскольку заход в реку — дело серьезное, я запросил начальника службы мореплавания Владимира Ивановича Афанасьева дать «добро» на заход с изложением его условий.

Ответ пришел в течение часа. Радиограмма была короткой и ясной: «Заход в реку разрешаю при наличии государственного лоцмана и штатного ограждения». То есть буй должны быть с топовыми фигурами и заводского изготовления. А у капитана флота мало того, что диплома лоцмана нет, так еще и вместо буюв — железные бочки. И читать радиограмму между строк можно было так: в случае посадки судна на грунт мне придется отвечать целиком и полностью самому, так как условия проводки не соблюдаются. Но капитан флота убедил меня, и я решил все-таки рискнуть.

Надо отдать должное капитану флота — фарватер он знал действительно хорошо. Зашли мы в реку, как говорят, без сучка и задоринки. За время проводки ни разу не коснулись грунта. Погрузку закончили за трое суток. Но неприятности начались после и там, где их ожидать было невозможно.

После окончания погрузки я пошел домой к капитану флота, чтобы пригласить его прибыть на борт и следовать на выход. Жил он в частном доме. Во дворе я увидел котел, в котором на костре грелась вода.

Ответом на мое приглашение капитан меня огорошил: «Капитан, я идти не могу. Я договорился с рыбокоопом и должен резать свинью и сдать ее им в столовую. Уже пригласил мясника».

Что было делать? Не выходить сейчас — значит потерять время и ждать следующий прилив. А это будет суточный простой со всеми вытекающими последствиями. И виноват буду я.

«А вывести вас может капитан кавасаки, — сказал незадачливый «лоцман». — Он сейчас должен с приливом выходить на остров Птичий. Он тоже фарватер знает хорошо».

Надо сказать, что фарватер там узкий, для определения места судна надежных ориентиров нет. К тому же я совершенно не был знаком с капитаном кавасаки и не знал его деловых качеств.

Возмущен поступком капитана флота я, конечно, был сильно. Это было, по сути, настоящее предательство. Но, как оказалось, капитан кавасаки фарватер действительно знал хорошо, и вышли из устья реки мы тоже удачно. С плеч как будто свалилась гора. Однако неприятных минут я пережил предостаточно. И дал себе зарок, что ноги моей больше в Хайрюзово не будет.

Стоит отметить, что высота прилива в северных реках очень большая. В таких, как Пенжина, она достигает семи, а в Хайрюзово и Тигиле — четырех метров. Так что можете себе представить нашу ситуацию. Мы оказались, действительно, как в капкане.

А по приходе в порт я получил основательную выволочку, правда, устную, от начальника службы мореплавания В. И. Афанасьева. Вывод его вкратце был такой: «Не стоит идти на неоправданный риск. В случае посадки судна на грунт могли несколько дней не сойти с мели из-за убыли воды, и груз свежей рыбы мог прийти в негодность. А это большие убытки. Так стоит ли рисковать?»

Надо сказать, что сейчас условия плавания в реке Хайрюзовой существенно улучшились. В устье поставлен радиолокатор. Так что работники портнадзора могут проводить плавединицы в любое время дня и ночи.

КОПЧЕНАЯ «ПИКША»

Если мне не изменяет память, то 1966 г. мы находились в ремонте возле плавмастерской «Фреза». Рядом с нашим бортом стоял СРТ «Пикша» (пикша — это название неказистой промысловой рыбы, наподобие наваги). Его построили в 1951 г., и пришло оно в Тралфлот еще без названия, под заводским номером 386. Первым старпомом, а затем капитаном на нем был Михаил Григорьевич Чекаленко.

Судно, как говорят, попало в хорошие руки, экипаж подобрался дружный и работающий. Прославилось высокими уловами и, как результат, по решению Хабаровского крайкома комсомола этому номерному СРТ присвоили имя «Тихоокеанская звезда», так называлась в то время газета дальневосточных комсомольцев.

Прошло несколько лет. Из новостроя стали поступать суда с более мощными силовыми установками, новейшими электронавигационными приборами, а траулеры, вроде упомянутого, сразу оказались в тени. Кому-то из высоких начальников пришла мысль поменять название «Тихоокеанская звезда» на что-нибудь попроще, уж больно

не соответствовал неказистый вид судна такому громкому имени. И поменяли на «Пикшу».

Но вернемся к началу моего рассказа, в 1966 г. «Пикша» по окончании ремонта готовилась к выходу на рейд для проведения ходовых испытаний и предъявления Регистру. Мы тоже были почти готовы к выходу. За день до этого покрасили белилами надстройку и в светло-шаровый цвет — корпус.

В то время выход из ремонта был событием. В эти дни все управление флота, как говорят, «стояло на ушах». На борт в помощь капитану и старпому, как правило, присылались флагманские специалисты. Так случилось и на этот раз.

Все шло нормально, пока механики в машине на «Пикше» не запустили паровой котелок. Работал он на жидком топливе. То ли из-за того, что котелок был холодный, то ли по другой причине, но из выхлопной трубы повалил густой черный дым, и понесло его на нашу белоснежную надстройку. Выходит, наш труд по покраске пошел насмарку. Дело в том, что эту прилипшую копоть и зубами не отдерешь, тем более легшую на свежую краску. Сразу же с нашей стороны посыпались просьбы на «Пикшу» потушить котелок. Но там нас никто слушать не стал, и котелок продолжал отчаянно дымить.

Терпению нашему пришел конец, и мы решили наказать виновников. Боцман Драганов получил команду забить дымящую трубу деревянным чопом. Он быстро нашел круглый кусок дерева и тряпку, за считанные минуты забрался с кувалдой по скобтрапу на кожух дымовой трубы «Пикши» и забил в нее чоп.

Сразу же из машинного отделения повалил густой едкий дым. Догадаться о том, что была забита чопом именно труба, естественно, никто на «Пикше» не мог. Через несколько минут из машинного отделения начала форменным образом на карачках выползать машинная команда. Выползали, естественно, с матерком. Наконец кто-то из механиков догадался перекрыть подачу топлива на котелок. Через несколько минут «Пикша» вышла на рейд. Стали выяснять, почему дым пошел в машинное отделение, и с удивлением выгнали из трубы чоп. Кто его забил, приходилось только догадываться. Ну а мы, естественно, признаваться не стали.

Вот так мы проучили безалаберных механиков с дымящей трубой. А если читателю интересно, что стало с «Пикшей» в дальнейшем, могу сказать, что через несколько лет ее порезали на металлолом, и многие не догадывались, что это когда-то была «Тихоокеанская звезда»...

Про историю присвоения названий морским судам надо сказать особо. С первых дней установления советской власти большевики стали давать судам и даже городам имена своих товарищей по партии. Одним из первых стал небольшой городок Троцк, названный по имени Льва Троцкого, одного из деятелей большевистской партии. Правда, по картеке жандармского отделения царской охранки его истинное имя было Лейба Давидов Бронштейн. Еще пример — четыре линейных ледокола получили названия «Ленин», «Иосиф Сталин», «Каганович» и «Молотов». Также имена партийных вождей несли танки, паровозы и многое другое. Еще были морские суда с названиями «Николай Ежов», «Генрих Ягода» и другие — они принадлежали Дальстрою, организации могущественного НКВД.

Приходило время, всех этих наркомов внутренних дел расстреливали, а их имена уходили в небытие. Соответственно, приходилось переименовывать и корабли.

Вот что рассказывал мне один старый моряк Каспийского пароходства. Он работал в Волготанкерном флоте. Там имелось судно «Иосиф Сталин». Техническое состояние его было неважное, поэтому работать на него моряки шли неохотно. Недовольный вновь назначенный на него моряк послал это судно «на три буквы». Естественно, он имел в виду пароход. Но его слова расценили иначе и посчитали, что он послал именно вождя. Парня обвинили по 58-й статье, и схлопотал он десять лет лагерей.

Присваивали судам и имена деятелей компартий братских стран: Отто Гротеволья, Вильгельма Пика, Хо Ши Мина, Вайяна Кутурье и многих других.

Сейчас порядок присвоения названий судам в корне изменился. На пользу это или во вред, пусть судит читатель.

КУСТАРЬ-БЕСПАТЕНТЩИК

Давно это было, лет сорок тому назад, а то и больше. Потребовалась мне хорошая ножовка. В магазине такими вещами в то время не торговали, очевидно, не присылали заводы-изготовители. Как-то в беседе сослуживец подал мне мысль: обратиться за помощью к кустарю-умельцу, жившему на одной с ним улице. Фамилии он его не знает, а знает, что известен он как Серега-Американец. На вопрос, почему он получил такое прозвище, товарищ ответил, что Серега раньше был моряком, и из Америки привез красивую меховую куртку-«канадку» желтого

цвета. Щеголял в этой «канадке» на зависть всей улице, поэтому и получил такое прозвище.

Город в то время был сравнительно небольшим, я быстро пришел на улицу Партизанскую и стал искать Серегу. Первая же встречная женщина указала мне его дом. На мой вопрос, как его имя-отчество, она ответила, что не знает, а зовут его здесь все Серега-Американец.

Подойдя к указанному дому, я увидел во дворе чистившего снег голубоглазого мужчину со светлыми волосами. На мой вопрос, где живет Серега-Американец, он, улыбаясь, ответил, что это он и есть. Разговорились. Он был человеком словоохотливым. Оказалось, что он — старый моряк АКОФлота, начинал кочегаром второго класса, через несколько лет стал машинистом. До механика дослужиться не смог — помешала слабая грамотешка.

Рассказал, на каких судах работал, с какими капитанами. Особенно ему запомнился рейс в 1944 г. на пароходе «Эскимос». Вышли они зимой из залива Корф в США, в Портленд. Шли туда долго, штормило, уголь был очень плохой, поэтому приличной скорости развить не могли. После постановки в ремонт постепенно освоились, подружались с рабочими-судоремонтниками, заходили к ним в гости. Уровень жизни у американцев был, конечно, высокий, зарплата хорошая.

Командовал пароходом К. К. Берг. Этот рейс для него закончился неудачно: с парохода сбежал кочегар. В то время за такие происшествия наказывали строго. Берга сняли с должности и направили из Америки домой, в Советский Союз. Вся команда, конечно, сочувствовала Карлу Карловичу.

«Стояли мы в ремонте пять месяцев, — рассказывал Сергей. — За это время я постарался приобрести наборы ключей и столярных инструментов. Прошло несколько лет после прихода из Портленда, я женился и решил осесть на берегу. Нашел место кочегара в больнице. Работа нетяжелая — сутки через трое. Но я стал плохо себя чувствовать. После суточного отдыха от дежурства в течение следующих двух суток не знал, куда деться от безделья. Решил устроить мастерскую, чтобы чем-нибудь заниматься. Сзади дома перегородил помещение размером три на два метра и вставил большое окно. Получилась светлая и удобная мастерская. Там поставил столярный верстак и старый кухонный стол. Дальше дело у меня пошло как по маслу.

В то время все дома на нашей улице отапливались березовыми дровами, известными под названием «колбан». Расколоть его было сущее мученье. Поэтому каждому жителю нужно было иметь хорошую пилу,

топор и колун. А поскольку этот инструмент тупится, то нужен был и мастер по заточке. Обзавелся я электрическим наждаком и по случаю приобрел станок по насечке зубьев для пил и ножовок. Приходилось делать и топорщица, благо березовых поленьев хватало с избытком. Ощутимого дохода это мне не приносило, работа, по сути дела, была копеечная. Но благодарные жительницы порой приносили и пол-литра. А это в то время был дефицит.

Беда пришла неожиданно. Однажды ко мне пожаловали участковый милиционер, председатель уличного комитета и сотрудница горфинотдела. Они заявили, что им поступили «сигналы», что у меня оборудована мастерская и я работаю как кустарь-беспатентщик. Работница горфинотдела мне предложила оформить документы на производство и купить патент в финотделе горисполкома. Меня это страшно возмутило. Я завел их в мастерскую. Показал им устройство для насечки зубьев, состоявшее из пуансона и матрицы и умещавшееся на ладони. Со злости я выбросил его в сугроб и заявил, что производство самоликвидировалось и нужда в регистрации и оформлении патента отпала сама собой.

Наступило лето, растаял снег. Нашел я на огороде свое устройство и принес в мастерскую. Сейчас помогаю хорошим знакомым — точу топоры и при нужде насекаю зубья на пилы».

Вот так и закончил свой рассказ старый моряк Серега-Американец, чуть не пострадавший от ретивых служителей закона. «Веселое» тогда было времечко, когда поэтов судили за тунеядство, портних, шивших платья соседкам, и таких вот кустарей, как Серега, — за спекуляцию.

...Прошло много лет. Дома в этом районе давно снесены, жители разъехались. Потерял я из виду своего знакомого Серегу-Американца, о чем, конечно, жалею. Жив ли сейчас «кустарь-беспатентщик», не знаю.

ОВОЩИ ИЗ ПФУСУНГА

Стояла середина августа 1962 г. Мы собирались идти с грузом на Командорские острова. Давая рейсовое задание, меня напутствовал начальник отдела эксплуатации Валентин Алексеевич Громов: «После выгрузки возьмете груз пушнины с Командорского зверосовхоза. Указание директору зверосовхоза Тимофею Михайловичу Кастарнову уже дано. Примите на борт двух сопровождающих — сотрудников зверосовхоза. Они этот груз буду сопровождать до Ленинграда. Поставьте их на довольствие. Бункера до Владивостока вам хватит. Остальные

распоряжения получите от нашего морского агента во Владивостоке М. В. Василенко. Бункер на обратный рейс пополните с наших судов во Владивостоке или Находке».

До Командор переход небольшой. По приходе быстро выгрузились и также быстро погрузились. На борт прибыли сопровождающие. Один — инженер, второй — мастер забойного цеха. После погрузки трюмы опечатали, выбрали якорь и взяли курс на Первый Курильский пролив.

Сопровождающие были веселые ребята, очень довольные тем, что командировка им предстоит до самого Ленинграда. Оказывается, в скором времени там будет проводиться пушной аукцион. Мечтали хлопцы и о том, что им удастся вволю покушать помидоров и арбузов. Я хорошо понимал этих людей. Все-таки продолжительное проживание на малонаселенном острове дает о себе знать.

После прохождения Первого Курильского пролива нас немного потрепало штормом, но потом море успокоилось. Вот показался пролив Лаперуза. Сперва прошли мыс Анива, а потом и мыс Крильон. Рейс, конечно, был очень желанный. Конец августа и начало сентября — это самое благодатное время на Дальнем Востоке. На базарах и в овощных магазинах все ломится от обилия овощей и фруктов, везут много арбузов с юга.

Пройдя пролив Лаперуза, легли курсом на мыс Поворотный. Когда подошли ближе к дальневосточному берегу, решили зайти в бухту Ольга подкрасить корпус, чтобы прийти во Владивосток в более приличном виде.

Бухта Ольга — одна из лучших гаваней в тех местах, совершенно укрытая от ветров. Ее берега поросли густым лесом. В годы войны на случай нападения противника здесь базировался военный флот. По сути дела, там была военно-морская база. Но к моменту нашего прихода бухта была уже пуста, только в одном месте сиротливо размещался небольшой причал. После швартовки к борту подошел начальник портпункта, узнал, что за судно и куда держим путь. Побеседовали с ним и выяснили, что с уходом военных наступили тяжелые времена. Часть людей, работая у военных, обзавелась собственными домами и хозяйством. Сейчас, когда пришлось увольняться, выехать стало невозможно — некому продать дома. Вот и приходится прозябать здесь.

Прошли несколько часов нашей стоянки. Приступили к покраске. Но тут к борту подошел пограничный катер, и начальник заставы передал, чтобы мы срочно снимались во Владивосток — это распоряжение начальника группы министерства С. Г. Гинера.

По приходе во Владивосток нас сразу же поставили под выгрузку. На борт прибыл морской агент М. В. Василенко и сказал, что постоять придется под погрузкой около недели. Дело в том, что груз — техническое снабжение для судовой верфи и механического завода — будут собирать с приморских заводов — из Уссурийска и Артема и доставлять автомашинами. Кроме того, следует взять в Находке пятнадцать тонн лука.

Сообщению о такой долгой стоянке все обрадовались. Некоторым членам экипажа, и мне в том числе, представился случай съездить к родственникам в приморские города. А еще все решили воспользоваться возможностью запастись овощами и фруктами. На другой день весь экипаж потащил на борт помидоры, огурцы и арбузы.

Быстро пролетела неделя, и мы снялись в Находку. Загрузились там луком и решили взять еще овощей — чтоб семье хватило, да и родню со знакомыми не обидеть. Кто бы мог подумать, с какими приключениями мы будем добывать эти злополучные овощи!

В Находке оказался очень любезный морской агент, если не изменяет память, по фамилии Маслов. Он выделил нам автомашину. Послали команду в совхоз, расположенный в тридцати километрах от Находки. Но поездка оказалась неудачной: машина сломалась, не нашлось ящиков под помидоры. Пришлось ждать до утра. После оформления отхода сняться в рейс могли только к десяти часам. Конечно, я был сильно расстроен, что потеряли время и с овощами ничего не получилось. Но провожавший меня старый знакомый Олег Викторович Лаврентьев посоветовал:

«Здесь недалеко есть бухта Пфусунг (наверное, сейчас она уже называется иначе. — *Авт.*). Там, километрах в двадцати от берега стоит большое таежное село. Мы как-то брали там овощи намного дешевле, чем во Владивостоке и Находке. Так что советую тебе зайти туда. Дорога там есть, автомашину найдете».

Сказано — сделано. Подошли к бухте Пфусунг. Высадились на берег, начали прояснять обстановку. На рейде стояло учебное судно Находкинской мореходки «Секстан». Поинтересовались у них, что это за село и как туда попасть. Тут подошел словоохотливый местный житель, разговорились. Он сказал, что, действительно, до села километров двадцать пять, дорога есть, овощи тоже там есть и цена невысокая. Тут же оказалась и машина из этого села. Быстро договорились с шофером. Он сказал, что едет туда, будет возвращаться обратно через два-три часа и нас доведет. Лучше и не придумаешь! Никакого подвоха от шофера я, конечно, не ожидал.

Собрал пять человек команды и решил поехать сам. Дорога была более-менее нормальная. Часа через два добрались до села. Оно оказалось большое, дома добротные. Расположено в долине, вокруг стоит дремучая тайга. Поля обширные. Пока нашли ящики, отобрали помидоры и огурцы, время шло. Наконец поздним вечером управились и стали искать шофера. Нам показали дом, где он живет. Вышедшая к нам молодая женщина оказалась его женой. Но тут началось самое неожиданное. Шофера дома не оказалось, его жена ответила, что она не знает, где он. Пошли узнать в контору совхоза, как нам добраться до бухты Пфусунг. Дежуривший сторож ответил, что на ходу только одна машина, но и та уехала в соседнее село и будет лишь завтра. А других машин здесь нет. Может быть, подвернется из ближайшей воинской части.

Положение было отчаянное, настроение не лучше. Да-а, запаслись оwoщами, ничего не скажешь!

Ночь просидели у костра. Утром, на наше счастье, подошла машина из воинской части и направлялась она в Пфусунг. Старшина и шофер были люди приветливые и взяли нас с собой.

Добрались мы, наконец, до нашего парохода. Но тут другая неприятность. Ко мне обратился радист: «Тимофей Михайлович! Я по диспетчерской дал, что мы идем на ходу, а на самом деле мы стоим уже шестнадцать часов. Как будем давать диспетчерскую?» Ничего не оставалось делать, как послать радиограмму, что продолжаем следовать в Петропавловск и дать координаты впереди по курсу.

По приходе в Петропавловск Громов встретил меня вопросом: «Почему вы так долго шли из Владивостока в Петропавловск?» Пришлось отвечать, что все время был противный ветер и встречная зыбь, да еще у механика грелся подшипник, не могли держать полные обороты главного двигателя. Не мог же я ему сказать, как все было на самом деле! В общем, кое-как выкрутился, на этом и кончилось.

Прошло два года. Я находился в сельдяной экспедиции, мы вырабатывали сельдь баночного посола. Обратил внимание на то, что сейнер, который сдает нам рыбу, приписан к колхозу, расположенному в бухте Пфусунг. Познакомился с его капитаном Александром Михайловичем. Как-то в разговоре я рассказал ему, как попал в таежное село и еле оттуда выбрался. Александр Михайлович оказался уроженцем этих мест. Он мне сказал так: «Хорошо еще, что вы так быстро выбрались. Это село таежное, староверческое. Советскую власть там не любят. В начале 1930-х гг. их здорово пошерстил НКВД. Частью жителей расстреляли,

а частью пересажали в тюрьмы. До сего времени между нами, береговыми, и ими отношения прохладные».

... Вот так мы съездили за овощами. Слава Богу, «овощные» неприятности обошлись без серьезных последствий.

«ШОВИНИЗА»

Эту историю рассказал еще во времена моей молодости старший брат моего тестя, Лев Арефьевич Комаров. Их большая семья стала первыми поселенцами в Шкотово, перебравшись на вольные хлеба из Перми. Надо сказать, что царское правительство выделяло по сто десятин земли тем, кто поселялся на хуторах, включаявших участок леса или ручей. Вот что вспоминал Лев Арефьевич:

— Добрались мы на благодатные и богатые приморские земли только на третий год. Транссибирская магистраль еще не была проложена, и часть пути пришлось проделать обозами. Для переселенцев выделялась отдельная земля, так называемые займки. Наша семья занималась хлебопашеством и рыбной ловлей. В районе Шкотово была хорошая охота, росло много кедрового леса. Заготавливали множество кедровых орехов.

Как я помню, в наших селах проживало много китайцев и корейцев. Вражды между нами особой не было. С детства мы знали китайский и корейский языки. Не иероглифы, конечно, но разговаривать могли свободно. Знание языков облегчало нашу жизнь и общение.

В годы гражданской войны мы с братом партизанили в отряде товарища Шевченко. Но кончились гражданская война и интервенция. Многие из жителей Шкотово завербовались на рыбные промыслы. Рыбалок было много по всему дальневосточному побережью, Северному Сахалину и Амуру. Зимой во Владивостоке сколачивались артели, и весной они на зафрахтованном пароходе добирались до места назначения.

В 1932 г. я работал в бухте Терней на рыбалке неводчиком. После окончания рыбалки меня откомандировали сдавать рыбопродукцию во Владивосток. После сдачи рыбы я остался зимовать у себя дома, в Шкотово, а весной надо было возвратиться в Терней, готовиться к следующей путине.

Весной 1933 г. я был во Владивостоке и ждал попутного парохода в бухту Терней. В это время как раз началась кампания по борьбе с шовинизмом. Что же представлял собой этот шовинизм? Это когда русский называл украинца хохлом, узбека — сартом, украинец русского —

кацапом, грузина — кавказским человеком, еврея — жидом. А на Дальнем Востоке китайца называли фазаном, или, иначе, фырганом.

В царское время почему-то на этой почве столкновений не было и из этого проблемы никто не делал. В 1916 г. я стал свидетелем такого случая. В китайской лавочке офицер попросил китайца-лавочника продать ему календарь с портретом царя Николая II. То ли китайцу неудобно было снять и подать этот календарь офицеру, то ли еще по какой-то причине, но он стал отнекиваться, а офицер настаивал. Наконец китаец взял календарь с рисунком «Три богатыря» Васнецова и, протягивая его офицеру, сказал: «Возьми вот этот календарь. А этот не бери. Его царь — дурака». На что офицер возмутился и сказал китайцу: «Как же ты, чужеземец, живешь на русской земле и ругаешь нашего царя?!» Позвали дежурившего неподалеку полицейского. Подошедший полицейский уяснил суть дела, составил протокол и оштрафовал лавочника-китайца на двадцать пять рублей. Надо сказать, что такая сумма в то время была весьма ощутимой. Хороший костюм стоил около сорока рублей.

Наступили 1930-е гг., началась пресловутая борьба с шовинизмом. И пришлось мне наблюдать уже другую сцену. На суйфунском рынке у киоска стояла очередь. В нее пытался вклиниться китаец, а его вытаскивал за рукав русский мужик со словами: «А ты куда, птичка, лезешь без очереди?» На что китаец ответил: «Твоя чего, марга пи (китайское ругательство. — *Авт.*), говори “птичка”? Боись сказать “фазана”? Шовиниза, шовиниза!» И ведь по тогдашнему постановлению мог русский мужик за свой «шовинизм» схлопотать несколько лет тюрьмы!

А вскоре и мне пришлось на своей шкуре испытать, как наши власти боролись с шовинизмом. Я остановился в частной гостинице, прожил там три дня. Наконец, договорился с капитаном одного небольшого буксира, что он возьмет меня пассажиром до Тернея. Но капитан сказал мне, что у него нет уверенности, что он завтра будет сниматься, может и задержаться. Чемодан с вещичками я оставил на буксире и вернулся в гостиницу. На всякий случай на другой день заплатил хозяйке гостиницы за день вперед и сказал, чтобы она в мой номер ночевать никого не пускала, вдруг отход сорвется.

На другой день худшие опасения подтвердились: к вечеру стало ясно, что отхода не будет. Поздним вечером я пришел в гостиницу. Но хозяйка меня огорошила, заявив, что, несмотря на ее протесты, номер занял постоялец-кореец. На мое требование освободить номер, так как за него уже заплачено вперед, он ответил отказом. Такая его наглость меня возмутила, и я, не долго думая, в этой перепалке смазал его по шее.

Кореец выскочил из гостиницы, а я улегся спать. Но примерно через час он вернулся с двумя милиционерами, меня арестовали и повели в близлежащее отделение милиции.

В то время отдельных камер для такого рода нарушителей не было, и меня усадили в общую, огороженную барьером, площадку, где находилось десятка полтора бродяг и мелкого жулья. Ночь коротать пришлось кому на жесткой лавке, а кому — на заплеванном полу. Ругал я себя, конечно, за случившееся, но ничего изменить уже было нельзя.

Около семи утра я закемарил. И вдруг слышу голос над моей головой: «Лева, как ты попал в такое общество? На тебя это не похоже!» К моему удивлению, это оказался приятель по молодым годам Гриша Пономарев, мы вместе партизанили в отряде Шевченко. Он был заместителем начальника райотдела милиции. Завел меня в свой кабинет и спросил, что произошло, как я оказался в этом заведении. Рассказал, как все было. Спросил он меня, чем я сейчас занимаюсь, все-таки давно мы с ним не виделись. Я пояснил, что сейчас добираюсь на место работы в Терней. «Твое счастье, что ты встретил меня, — сказал мне Гриша. — У нас сейчас началась кампания по борьбе с шовинизмом. Сколько уже пересадили людей! Срок два или три года — как разменная монета. А твое положение незавидное. Этот кореец работает следователем в нашем отделении. Так что ты можешь схлопотать до пяти лет. И защитить тебя я не смогу. Единственное, что для тебя могу сделать, так это сейчас же отпустить, пока он не пришел на работу. Но ты сейчас же на любом катере уходи из Владивостока. А то он тебя найдет на дне океана».

Обидно мне было, что шовинизм этот тут был ни при чем. Точно так же я мог дать по шее за наглость любому мужику, независимо от его национальности. Но сейчас все складывалось в пользу «пострадавшего» корейца — и борьба с шовинизмом, и его служебное положение.

Прощаясь я со своим спасителем и быстро поспешил на буксир, не заходя к хозяйке гостиницы. На мое счастье, на буксире уже готовили машину, собирались отходить. Когда отдали концы и подошли к мысу Голдобин, я облегченно вздохнул.

По прибытии в Терней я с перепугу остался работать там постоянно. Выезжать во Владивосток желания не возникало. Появился я там только в 1937 г., и то ненадолго.

Но тут уже началось другое время, пострашнее. Стало не до шовинизма. Китайцев и корейцев выселяли с Дальнего Востока в Казахстан и еще куда-то. Все получилось по словам Великого Вождя и Учителя: «Есть человек — есть проблема, нет человека — нет проблемы». Когда

на нашем Дальнем Востоке не осталось корейцев и китайцев, то и само понятие «шовинизм» исчезло...

Вот такую историю рассказал мне Лев Арефьевич. Я не удержался и спросил его, не доводилось ли ему встречаться со своим спасителем Гришей Пономаревым. На что он мне ответил: «Да нет, не пришлось. Началась Великая Отечественная война. Гриша был парень честный и порядочный, попросился на фронт добровольцем, хотя мог остаться по брони, которую имел как руководящий работник милиции. Попал на передовую и сложил свою голову в боях под Москвой. Не помоги он мне тогда, кто знает, как сложилась бы моя жизнь».

УРОК КАПИТАНА

Владивостокский порт, 1948-й год. Я — молодой второй помощник капитана парусно-моторной шхуны управления Камчатрыбфлота «Коралл». Шхуна глубокой осенью 1947 г. пришла из Финляндии из новостроя во Владивосток, где зазимовала. К июню 1948 г. судно было загружено и готовилось к переходу в порт приписки Петропавловск-Камчатский. В то время дипломированных специалистов не хватало. У нас в штате отсутствовал второй механик-дизелист. Как раз в Морском агентстве появился наш работник Царев. Был он старшим механиком на одном из пароходов, имел второй разряд и легко согласился пойти к нам вторым механиком.

Но дело осложнялось тем, что Царев имел диплом механика-паровика, а нам требовался дизелист. Это предстояло «утрясти» с капитаном рыбного порта. Внесли в судовую роль Царева как второго механика. Теперь надо было обратиться с ходатайством к капитану рыбного порта, чтобы он выпустил Царева в море.

Капитаном на «Коралл» назначили штурмана дальнего плавания Алексея Михайловича Чубатова. Мужик он был гонористый и с первых дней вел себя высокомерно. Вместо того, чтобы послать капитану порта письмо с просьбой, он написал, что капитан шхуны не возражает, чтобы в рейс на должности второго механика выйдет паровик Царев, а не дизелист — как положено по Кодексу торгового мореплавания.

При оформлении отхода в службе капитана порта дежурный портнадзиратель сказал, что выпустить нас под свою ответственность не может. «Поскольку день выходной, то никого, кроме меня, на службе нет. Капитан порта находится дома и занят на своем огороде. Если хотите — идите к нему домой». Я согласился, и он дал мне адрес. Как сейчас

помню, это был частный дом на мысе Чуркина. Стоял летний день, и, как всегда летом, во Владивостоке была высокая влажность и очень жарко. Поскольку автобусы в то время ходили с большими перебоями, то пришлось мне идти пешком.

Наконец подошел я к нужному дому и постучал в калитку. Меня встретил высокий седой старик, одетый в робу, испачканную землей, со старенькой фуражкой на голове.

«Зачем пожаловали, молодой человек?» — приветливо спросил он. «Да нужда привела». — «А ко мне без нужды никто и не ходит. Рассказывайте». Коротко я рассказал ему свою просьбу и протянул свое ходатайство.

Прочел он нашу бумагу и спросил меня: «Я все-таки не пойму, кого просит о механике Цареве, я Чубатова или Чубатов меня? Если надо вам, то и просьбу надо писать на мое имя, что мы просим выпустить в море вторым механиком Царева — механика-паровика. А то у вас написано “не возражаю”, как будто об этом одолжении прошу вас я. Так что, молодой человек, идите на шхуну, перепишите эту бумагу, как положено, и приходите сюда. Неудобно, конечно, гонять вас, но как правильно писать деловые бумаги, вас надо приучать с молодых лет».

Через час я прибыл на шхуну и рассказал о состоявшемся разговоре. Ходатайство переписали, и я снова пошел к капитану порта. Увидев меня с новой бумагой, тот заулыбался и написал на судовой роли резолюцию: «Выпустить в море на должности второго механика Царева, имеющего диплом механика-паровика второго разряда».

Прошло уже почти шестьдесят лет после этого случая. Обиды на капитана порта я не держу. Но получил на всю жизнь хороший урок. После этого я всегда внимательно относился к составлению деловых бумаг. К сожалению, за давностью лет фамилия капитана порта в моей памяти не сохранилась.

СОДЕРЖАНИЕ

«Мне хочется немного рассказать вам о тогдашней жизни...»

Поселок комхоза	4
Петропавловский маяк	11
Джинсы для погорельцев	14
Юкола для пенсионеров	18
Жители Камчатки должны знать правду о ленд-лизе!	19
Пассажиры на палубе	22
«Медвежатника» привезли из тюрьмы	25
Морская сплотка	28
Последний стальной ветеран	32
О «Кашалоте» и угле	36
На родину, в лагерь... ..	39
Настоящие хозяева	41
Сняли с мели и растащили	44
Как поправили товарища Сталина	46
Вот такой «Херсонес»... ..	48
Пленные японцы	50
Авария «Якута»	53
«Краб», «Янтарь» и другие	55
Совет капитана Эгги	61
Королевский флот	63
Роковой пароход	66
Как сгорел «Якут»	69
Оссорская аномалия	72
Как пароход вместо Оссоры оказался в Караге	74
Кунгасники	76
Воры с «Якута» погубили семью	77
«Форменное» безобразие	81
Об умных и отдыхе	84
Трудовой подвиг и человеческая подлость	87
«Орочон» — пароход хороший... ..	90
Секретность	94
Как Озерновская коса стала уже	96
«Камбаловоз» пароход «Капитан Чириков»	97
Пожар в Охотском море	100
Зарплату вернули через суд	102
Пожар на «Тулуме»	104
Загубленный пароход	106
Навигационная камера	110
Риск — благородное дело	113
Уроки и способные ученики	115
Порядочный прокурор	118

Гибель «Караги»	121
Отказ можно отрезать	125
Как погубили Жупановский комбинат	127
Капитан стал судовладельцем	129
Ржавеющий флот	131
Калыгирскую сельдь заказывал московский купец Елисеев	134

Люди и судьбы

Мастер Вольтер	137
Рассказы механика Вигурского	141
Призрак «Кашалота»	145
Капитан Берг и горисполком	150
За сто первую версту	153
«Упрямый хохол»	156
Короткая память	159
Камень опасности	162
История одной жизни	164
Адмиралтейский якорь	168
Хороший человек Кулаженко	172
Карп Ильич, или трамповое плавание	175
Светлая голова	178
«Мы работали, а не служили...»	181
Капитан Миронов	184
Беда, если свояченица в Америке	191
Михаил Иванович Новиков	193
Вспоминая о годах учебы... ..	196
Курсы штурманов малого и дальнего плавания	203
Первые выпускники учебно-курсового комбината	217
Средняя мореходка	223
Помполит Гладков	229
Стахановец-двадцатипяти тысячник	232
Ветеран номер один	236
Рыбак и буксировщик	238
С Балтики на Камчатку	242
И в воде не утонул, и на войне не погиб	252
Джеклондоновский капитан	256

Морские были

«Остап» Войчук	259
Винтовка в бредне	263
Мечь «морского волка»	264
Химическая тревога	267
«Хороший» работник	269
Моральный разложенец	272
Воскресший штурман	275
Радист-капитан	277

Фараоново племя	279
Вещдок	281
Ночная бункеровка	282
Виски и леди	284
Почему канадцы не кукарекают	286
Лодыри-марксисты	288
Кондратовский топор	291
Охота пуще неволи	293
Сон на вахте	294
Как пес догнал судно	297
Почему Америка богатая	298
Как повар капитана разжаловала	299
Как обманули прораба Попова	300
Пьяный Гриша	302
Повар поневоле	304
Незаслуженная обида	306
Медведи на пароходе	307
«Боевитая парторганизация»	308
Дуракам везет!	309
Секрет в гармошке	311
Штурман Володя	312
Спички из отеля «Фукуя»	314
Встреча во Владивостоке	317
Капитан и уборщица	319
Китель с капитанского плеча	321
Борец с потерями тепла	322
Преступление и наказание	325
Свинья от капитана	327
Копченая «Пикша»	329
Кустарь-беспатентщик	331
Овощи из Пфусунга	333
«Шовиниза»	337
Урок капитана	340