

Сергей  
Воробьев

ДНЕВНИК  
ОДНОГО  
ПЛАВАНИЯ



# Сергей Петрович Воробьев

## Дневник одного плавания

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=11961560](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=11961560)*

*Дневник одного плавания. / Воробьев С. П.: Алетейя; Санкт-Петербург;*

*2015*

*ISBN 978-5-906792-69-3*

### **Аннотация**

Это третья книга автора, связанная с морской темой и путешествиями. Первая «По ту сторону земного шара» была посвящена 21-й Антарктической экспедиции и вышла в свет в 2005 году. В 2010-м появилась книга морской прозы «Формажорные обстоятельства» – сборник морских рассказов и былей, которая вошла в шорт-лист Бунинской премии. Продолжение этой темы – «Дневник одного плавания» вы держите в руках.

# Содержание

Пароходом и велосипедом	4
Неизбежное предисловие	11
С чего всё начиналось	13
Дневник одного плавания	28
30.04.1993. Harlingen	28
01.05.1993. La Manche	33
Конец ознакомительного фрагмента.	35

# Сергей Воробьев

## Дневник одного плавания

### Пароходом и велосипедом

Уже много лет я задаю себе вопрос – когда же, наконец, появится долгожданная книга, в которой будут отражены эпохальные события конца 20-го века, затронувшие души и жизни людей на одной шестой части нашей планеты, когда произошёл грандиозный слом привычных реалий, мировоззрений, нравственных ориентиров. Этот слом в итоге повлиял на весь политический, экономический и нравственный климат многих государств, втянутых в стратегию общей глобализации. На фоне великих исторических перемен ломались человеческие судьбы, и на их примере можно было бы увидеть и почувствовать, с какой подозрительной лёгкостью ниспровергались казавшиеся незыблемыми истины, как вставали на их место новые толкования событий, новые верования и новые цели.

Нельзя сказать, что за почти четверть века, прошедших со дня того памятного крушения, не было попыток написать на эту тему что-либо животрепещущее и актуальное. Но вряд ли кому-то удалось создать целостную и широкую картину перехода огромной страны и миллионов её граждан

в иное качество, в иную, параллельную, реальность. Хочется верить, что великий роман, пусть не «Война и мир», но произведение, хотя бы приближающееся по своей социальной значимости к «Отцам и детям» или «Тихому Дону», ещё ждёт нас впереди.

В этой книге, по крайней мере, сделана попытка отразить и где-то обобщить ту реальность, которая не успела ещё остыть во времени и которая встряхнула всех нас, как говорят, по полной программе, не дав ещё толком задуматься над происшедшим. Здесь в очень личной форме, в частном, так сказать, порядке, следуя предначертанному пути, по которому передвигался корабль с языческим именем «Тог», повествуется о бытии и быте небольшого экипажа, выбитого из привычного русла советской действительности и кинутого на самовыживание в условиях жёсткого капиталистического рынка. Здесь можно чётко проследить и драматические повороты сюжета в пёстрых биографиях простых моряков, и некие изменения психологического рисунка той роли, которую каждый из нас играет на театральных подмостках жизни. Не последнее место занимают в книге виды – виды морских пейзажей, описание портов, и прибрежных городов Южной Европы, Северной Африки.

«Дневник одного плавания» – это именно дневник, написанный практически в документальном жанре. Здесь нет завязки, интриги, развития сюжетной линии, развязки и всего остального, что требуется в рассказе, повести или романе. В

своём предисловии автор сам говорит, что «...читатель абсолютно свободен в выборе стартовой точки чтения и может наугад или согласно своей интуиции выбрать для себя любой пункт повествования». Но это нисколько не умаляет художественных достоинств текста, написанного прекрасным, стилистически точным, языком, сдобренного значительной долей юмора, самоиронии, с огромным вниманием к деталям, на первый взгляд, малозначительным, но иногда – определяющим. Что касается философских обобщений, то они, как жемчужины морского дна, разбросаны по всему тексту. «Иногда представляется, что вершина человеческого дерзновения – это первый шаг в космос, полёт к Луне... Но это всё цели видимые, в какой-то мере, знаемые. Христофор Колумб со своими спутниками совершили более дерзновенный и отчаянный шаг – они шагнули в неведомое, только предполагаемое. В Неизвестность, в Никуда, в Бездну. Единственно, что вело их – это Вера. Возможно, и даже наверняка, сюда примешивалась жажда славы и наживы – двигатели пресловутого человеческого прогресса».

«*Дневник одного плавания*» – третья книга автора, связанная с морской темой и путешествиями. Первая «*По ту сторону земного шара*» была посвящена 21 – й Антарктической экспедиции и вышла в свет в 2005 году. В 2010-м появилась книга морской прозы «*Форс-мажорные обстоятельства*» — сборник морских рассказов и былей, которая вошла в шорт-лист Бунинской премии за 2012 год. И, наконец, 2015

год – «Дневник».

Но вернёмся в 1993 год, когда из Рижского пароходства даже высококвалифицированных специалистов «выдавливали» с работы по языковому принципу. Наверняка это касалось и других компаний и ведомств. В итоге автор, неожиданно для себя, оказался на пароходе «Тор», ходившем под флагом Антигуа и Барбуды. Так появился на свет *«Дневник одного плавания»*, который вы сейчас держите в руках.

Во время трёхмесячного морского путешествия рассказчик (согласно должности – судовой электромеханик, а по характеру своему – философ-созерцатель) наблюдает на море и на суше всё, что попадает в поле его зрения. Повествование разворачивается неспешно и идёт как бы в пенном кильватерном следе, отображаясь и проявляясь на нём словами, главами и шелестом страниц будущей книги. Иногда, если выпадает такая возможность, автор меняет средство передвижения, пересаживаясь на старенький, выдавший виды, советский велосипед. Это помогает ему внедряться в самую гущу событий, становясь одним из главных действующих лиц в калейдоскопе следующих друг за другом сюжетов.

Видимое в живой реальности вызывает целый ассоциативный ряд, заставляет анализировать и сравнивать, наталкивает на лирические отступления, раздумья, связанные с днём вчерашним, побуждает перенести на бумагу неопределимые для потомства свидетельства очевидца нашей недавней общей истории. Страница за страницей читатель сталкива-

ется с отдельными размышлениями, всплывающими как бы из-за горизонта, по ходу плавания, мысленно сопереживая, споря или соглашаясь с предположениями и утверждениями рассказчика, отвечая на его вопросы и задавая свои. А если в процессе этой «интерактивной» беседы собеседник, то есть, читатель, вдруг ощутит себя единомышленником автора, то в душе его воцаряются лад и гармония от созвучия слов и мыслей. Собственно, в этом и есть одна из задач художника – переманить читателя на свою сторону, передать ему своё видение мира.

А вот как о задачах художника говорит сам писатель:

«Было очевидно, что я, на своём зелёном, обшарпанном велосипеде времён некогда существовавшего СССР, в пропотевшей застиранной майке, и шортах, вырезанных из старых вытертых джинсов, выглядел здесь босяком и отщепенцем. В какой-то степени я являлся отражением постсоветской эпохи. Но меня это нисколько не смущало. Я чувствовал себя свободным художником в миг озарения. А тогда уже неважно, модный замшевый камзол или истёртые брезентовые штаны на твоём брэнном теле. Главное, чтобы живые картины не ушли в череду безвозвратно исчезающих времён».

Рассказывая об увиденном, делясь с читателем своими мыслями, анализируя факты и события, давая оценку происходящему, сомневаясь в общепринятых постулатах, автор при этом не устаёт восхищаться красотой нашего хрупко-

го мира. И в этом он всегда остается художником в самом широком смысле слова. Написанные им вербально картины природы оставляют впечатление абсолютно зримых, ярких и выпуклых, доносят ароматы морского бриза, запахи цветов, в них слышны крики чаек, шорох прибоя и шелест пальм.

«...хорошо было проехаться по ровной асфальтовой дорожке вдоль кипящего прибоем Атлантического океана, насладиться быстрой ездой и открывающимися видами, сменяющимися друг друга, как в детском диаскопе. В натуре же эти виды превращаются в видения, и трудно осознать и даже поверить, насколько красива и благоуханна бывает наша Земля в своих нерукотворных проявлениях. Не даром Дух Божий во тьме носился над водою, чтобы, в конце концов, создать свет, а затем твердь небесную и земную (и стало так). «И назвал Бог сушу землёю, а собрание вод назвал морями: и увидел Бог, что *это* хорошо» (Бытие, 1; 10). И возник пейзаж, которому нет равных, ибо в нём проявились осмысление и радость. И нет ничего более прекрасного, чем эта граница на стыке океана и тверди».

Иногда, наблюдая за переменами, произошедшими в нашей жизни за последние 25 лет, начинаешь понимать, насколько размытой стала полоса между добром и злом, свободой и распушенностью, божественным и бесовским. Кажется бы – огромное расстояние разделяет эти взаимоисключающие понятия. Ан нет! Как от любви до ненависти – один шаг, так плюс и минус, как полюса одного магнита, возмож-

но, разнятся всего-то одним нюансом.

«Как-то в ирландском порту Корк довелось мне зайти в тамошний храм. По ходу служения пастор в нужных местах обращался к словам самого Христа. При этом он возвещал: «Jesus said...» (Иисус сказал...). В этом «сказал» кроется большой подвох. Если Иисус не говорит вам сейчас, а сказал когда-то давно, 2000 лет назад, он может быть воспринят просто как человек. Спаситель должен говорить здесь и сейчас, и всегда, и во веки веков. И Он так и делает. Только мы не всегда Его слышим. Этот нюанс почти незаметен обывателю, но он существенным образом сказывается на дальнейшем мироощущении и мировоззрении паствы и её отношении к сущему. И вообще, как ни странно, мир строится на нюансах. Они застревают в подсознании и создают непредсказуемые конструкции и модели человеческого общежития. Обращайте внимание на нюансы. В них часто кроется потаённый смысл будущего, в них живёт энергетика происходящего».

Наверняка, «Дневник одного плавания» откроет перед читателем богатый и неоднозначный мир. Внутренний мир самобытного и творчески мыслящего человека.

*Анжела Гаспарян*, член Союза журналистов СССР и Латвии,

г. Рига

# Неизбежное предисловие

Этот дневник я выкопал из своих архивных запасников, перебирая которые остановился именно на нём в силу того, что записи содержали в себе не только факты нашего перемещения по миру, но и отдельные обобщения, размышления и ассоциации, некую художественную аберрацию, а иногда и гротеск. В итоге я решил их опубликовать, поскольку, по сути, они представляют собою пусть частный, но исторический документ.

Ничто так не отражает действительность, как рука художника, в которую вложена кисть или перо. У меня имелось перо, но не было никакой художественной школы. Отсутствовала даже обычная бумага. Случайно подвернулись под руку две пачки чистых бланков для судовых радиogramм. Кто подсказывал мне заполнять их проступающими из глубин настоящего текстами, и до ныне представляется для меня загадкой. Мне оставалось только обводить едва проявленные контуры букв, слов и предложений, придавать им остроту и ясность, иногда задумываться над содержанием, перечитывать и изредка добавлять свои комментарии. Лишь большое желание не упустить возможность показать наш мир в тех красках, которые виделись моему глазу, возобладало над скудостью моих сподручных средств.

В итоге я сжёг те жёлтые, исписанные мною бланки с при-

шедшими как бы из ниоткуда текстами. Я хотел проверить известное утверждение, что рукописи не горят. Бумага долго не поддавалась огню, но, наконец, занялась и явно нехотя, медленно и постепенно, превратилась в обугленный остов моего дневника, где местами в виде чернильного праха проступали, как призраки, некогда выведенные шариковым пером строки. Но и они в скором времени опали вместе со страницами, на которых держались. И весь мой труд превратился в пепел.

И всё-таки дневник остался. Я успел перенести его на электронный носитель, обманув тем самым природу огня и отчасти подтвердив тезис о несгораемости рукописей. Единственное, что я не смогу сделать – это предъявить вещественные доказательства подлинности нижеприведённых текстов (поскольку сам подлинник уже развеян ветром над миром). Остаётся только уповать на доверие самого читателя.

# С чего всё начиналось

*Воспоминания о различных временах передаёт  
собственно только различные картины познания.*

*А. Шопенгауэр*

1993 год оказался не лучшим в истории нашей страны. Если не сказать – худшим. Проживая в Латвии, мы, «русскоязычные», лишались работы по языковому и национальному принципу. Нас выжимали из всех сфер деятельности. С установлением независимости и приобретением государственности, за которую мы ратовали вместе с латышами, на свет божий вылезли латентные националисты, начавшие «охоту на ведьм». Всё это готовилось исподволь и хорошо ощущалось по косвенным признакам почти все 80-е годы. А когда полупьяный Ельцин произнёс историческую фразу, явившуюся одновременно и спусковым механизмом, и руководством к действию: «Берите суверенитета столько, сколько можете унести», – Союз пополз по швам. И все «понесли», сколько захотели.

В нашем небольшом пароходстве, совсем недавно закупившем на ещё московские деньги новые румынские пароходы, стали проводить аттестацию на знание латышского языка. Т. е. ещё вчера мы все общались на русском, а сегодня нужно было срочно переходить на латышский, иначе ты ока-

зывался профнепригодным. Недаром в те годы ходила при- сказка, актуальная и по сей день: «Лучшая специальность в этом государстве – латыш».

Бывший зам. начальника отдела кадров, одномоментно заменив своего русского босса и избавившись от ненавист- ного теперь партбилета, создал языковую комиссию, которая должна была отсеять и отделить русских от латышей. Фами- лию этого начальника я очень хорошо запомнил – Дундурс. В переводе на русский – Овод. Соответствуя своей фамилии, жалил он без устали и с явным удовольствием. Меня ужа- лить было трудно. В сорок с лишним лет я уже успел обрасти довольно толстой кожей, чтобы выживать в окружении все- возможных неблагоприятных обстоятельств. После прохож- дения языковой комиссии, где Дундурс сидел, зажав ладо- нями уши, чтобы не слышать моей исключительно русской речи о нелепости данной процедуры, я зашёл к председа- телю нашего, ещё действовавшего, профсоюза и высказал ему следующую мысль. Начал я с вопроса:

– Вы знаете, что меня хотят уволить за незнание латыш- ского языка?

Председатель, отъевшийся на профсоюзных харчах, мол- чал и тупо глядел на меня. Тогда я продолжил:

– Могу Вам сообщить, что на улице Лачплеша открылось недавно шведское посольство и что я собираюсь туда с заяв- лением о нарушении прав человека, поскольку ни в одной стране нет права выгонять с работы за незнание языка.

Здесь я, конечно, лукавил. О законах и правах в других государствах я почти ничего не знал. А шведам, в частности, было наплевать на мои проблемы. Но, думаю, и бывший советский профсоюзник тоже «плавал» в этом вопросе. У меня всё-таки таилась надежда на то, что председатель, как русский человек, поймёт другого русского человека и подойдёт к этому вопросу с пониманием. Но в профсоюзные паруса дули уже совсем другие ветра, и наш капитан профсоюзного корабля как-то внутренне преобразился, сделал значительное, но недоброе лицо и, сказав мне, что это серьёзное заявление, поспешил будто бы в туалет.

Выждав для приличия минут пять, я решил покинуть его кабинет, а заодно и заглянуть к Дундурсу, чтобы сообщить ему, что я уйду из пароходства только с одной формулировкой: за незнание второго языка, который в одночасье стал государственным и которому нас никто не учил.

В кабинете начальника ОК уже сидел наш председатель профсоюза и с заговорщицким видом косил глаза в сторону.

– Меня тоже не учили вашему второму языку, – отпарировал Дундурс, – но я же его знаю. А теперь ваша очередь выучить наш латышский. Время подошло.

– За один день? – переспросил я. И добавил для пояснения: – Если бы Вы не знали русского, Вы не стали бы начальником отдела кадров. А вот если я выучу латышский, вряд ли когда-нибудь займу ваше место. Короче, профсоюз, по всей видимости, Вам всё доложил, мне нужно вещественное до-

казательство – запись в трудовой книжке об увольнении и его истинные мотивы. Поскольку по собственному желанию увольняться не собираюсь. Вы же к этому меня подталкиваете?

Дундурс, понимая, что моя угроза может осуществиться (а мне терять было нечего), задал мне упреждающий вопрос:

– А что Вы предлагаете?

– Я ничего не предлагаю. Как и положено, после отпуска я возвращаюсь на свой пароход.

– Ваше место занято.

– Временно, – пояснил я. – Испокон веков существует морская этика. Специалист, принявший новый пароход, имеет преимущество оставаться на нём, если у него нет взысканий и нарушений по работе. Но там, на моём месте, наверное, уже специалист коренной нации. Этика в этом случае у вас не работает. Или, вернее, работает, но с национальным уклоном.

Дундурс молчал и желчно играл желваками.

– Хорошо, – вдруг произнёс он, – могу предложить Вам место на «Энгуре».

«Энгуре» был старым, и даже не старым, а дряхлым пароходом. Он отходил свой предельный срок в Латвийском морском пароходстве, был списан на лом, но в последний момент перекуплен Рижским речным пароходством, которое на свой страх и риск стало эксплуатировать его в основном в Балтийском бассейне. Я ещё в период сдачи этого парохо-

да Морскому Регистру забраковал его по нескольким параметрам и написал соответствующий рапорт о невозможности дальнейшей эксплуатации судна. По-видимому, Дундурс знал эти подробности и предложил заведомо не приемлемый для меня вариант. В любом случае это была маленькая победа: согласись я на это предложение, то какое-то время мог бы работать на этом разваливающемся пароходе и обеспечивать себя и семью. Но принципы были дороже. Я знал, что других вариантов не будет.

– Спасибо за лестное предложение, – съязвил я, – «Энгуре» плавучий металлолом. Вы знаете об этом не хуже меня. А я не самоубийца. Вы своего добились. Я увольняюсь.

Так я ушёл из пароходства с формулировкой «уволен по собственному желанию». И не только я. Ушёл и начальник этого пароходства, и многие специалисты с русскими фамилиями. В стране менялась власть, менялись приоритеты, деньги, институты, экономика, политика, отношения между людьми. Пропадала уверенность в завтрашнем дне.

Из старых советских времён оставался лишь памятник Красным Латышским стрелкам, которые в июле 1918 года поддержали Ленина в подавлении мятежа левых эсеров. Практически они спасли тогда советскую власть. А последний потомок одного из этих стрелков сам застрелился, когда эта власть была предана и попорана наследниками недобитых контрреволюционеров, стоящих у власти в 80-х годах и похоронивших её в 1991-ом. В Латвии по этому поводу кто-то

написал стихотворение:

И снится мне вдруг не прекрасная дама,  
Которую взял да и выдумал Блок,  
А снится мне драма, ужасная драма,  
В ней Пуго – последний латышский стрелок.

Я остался без работы и средств к существованию, т. к. золотого запаса у меня не было. В Советском Союзе мы привыкли жить от зарплаты до зарплаты и, как правило, ни в чём не нуждались, поскольку наши потребности никогда не превышали наши возможности. А мысли потерять или не найти работу не возникали уже по той простой причине, что на каждом предприятии висели доски с надписью «Требуются» и перечнем необходимых предприятию профессий. Надо отдать должное русскому человеку – он всегда чуток к переменам. Этому научила его история и сама жизнь. Наша смекалка с её ощущением времени всегда находила выход из создавшихся ситуаций, если, конечно, слепо не придавливало катком кровавых революций. Но даже в период политических ненастий люди умудрялись выживать, лавируя в изгибах гибельных волнений. Из рассказов отца знаю, что мой дед, в зависимости от продовольственной ситуации в период между 1917 и 1930 годом, перемещался вместе с семьёй то из деревни в город, то из города в деревню. Таким образом и выживали.

Ехать в деревню мне было не с руки, хотя такой вариант

тоже рассматривался. Довольно скоро мне позвонил капитан, с которым мы в последние перестроечные времена делили полученный в Олтенице (румынский город на Дунае) пароход «Рига», и который был уволен по тому же принципу, хотя его фамилия имело не совсем русское окончание.

– Мне нужен электромеханик, – сообщил он без лишних церемоний, – едем в Нижний Новгород на приёмку новых судов.

– Что, тоже экзамен по языку не сдал? – спросил я для приличия.

– Дело тут даже не в языке, а в национальной принадлежности, – пояснил он уже понятную всем вещь.

Выбора не было. Главное, – платили. Суда оказались 30-35-летние. Предельный износ. Все списаны на металлолом. Даже местные команды не решались ступить на их палубы из-за боязни провалиться через истончённые ржавчиной листы металла. Основная масса этого ещё плавающего лома сосредоточилась в большом затоне старинного города Городец, по преданию основанного самим Юрием Долгоруким. От Нижнего всего-то километров пятьдесят. Суда были сцеплены бортами и, как ни странно, держались на плаву. Они принадлежали к серии «VI Пятилетка».

– Где же их «новость»? – спросил я его при удобном случае, имея в виду обещания капитана о приёмке именно новых судов.

– Их «новость» в том, что мы видим их в первый раз. Ты

ходил на таких пароходах?

– На *таких* ещё не приходилось... – признался я.

– Вот! А наша задача, – пояснил капитан, – привести их в порядок, завести главные двигатели, оживить динамки, рулёвку, и вперёд с песнями вверх по Волге. Дальше каналами в Ладогу, Ленинград, стоянка, добро на переход морем и – в Ригу. Это была одна из афёр новой маргинальной деловой элиты: купить по дешёвке списанные речные пароходы, сделанные из пионерского металлолома в середине пятидесятых, омолодить их на 10–15 лет, путём подделки Регистровых документов, перегнать в Прибалтику, в частных доках сделать косметическую модернизацию под класс «река-море» и выпустить на морские просторы, предварительно хорошо застраховав. Узнав о наших планах, местные экипажи недоумевали: «Вы что, камикадзе? Мы на них водохранилище пересекали со спасжилетами наизготовку. На реке оно проще: если течь, то к берегу подрулил и на мель выбросился. А в море такие мели вряд ли и найдёшь».

Мы сами были в шоке. Я отказался от старого «Энгуре», а попал на реликт ещё страшнее и плоше. Ловушка захлопнулась. От чего бежишь, нередко к тому же и приходишь, только в худшем варианте. Капитан же возлагал на меня большие надежды по восстановлению всего электрооборудования на вверенном нам судне, на котором, судя по всему, побывала не одна партия мародёров. Правда, надо отдать должное далёкому рижскому руководству, деньги на это выделялись по-

что неограниченно. Да и мы все были сыты, обуты и нос в табаке. А табачок нужно обрабатывать.

Забегая вперёд, хочу отметить тот факт, что все пароходы, задействованные в той сомнительной сделке и переоборудованные в конечном итоге под смешанное плавание «река-море», – а пароходов тех числилось не менее тридцати, – закончили свою судьбу в большинстве случаев трагически. Все они были переименованы. Раньше на своём борту они носили, как правило, названия приволжских городов. После покупки к ним прикрепили женские имена, якобы соответствующие именам жён всей этой полумафиозной структуры, которая вложилась и управляла вновь созданным совместным предприятием под непонятным названием «ЛИК». Возможно, подразумевался лик новой буржуазии. Переименование судна, да ещё на женское имя – вдвойне плохая на море примета. И она постепенно стала сбываться. Выходившие в море бывшие речные суда один за другим – одни раньше, другие позже – стали, как картон, ломаться на крутых валах далёких и близких морей. Мне довелось даже видеть один из этих пароходов под именем «Тамара» в итальянском порту Ортона. Я не верил своим глазам: он был целый и невредимый. В то время уже ушли под воду многие из них. Достоверно знаю лишь о двух утопленниках. «Светлана» с грузом леса переломилась в ночное время надвое на выходе из Ирбенского пролива в Балтийское море. Судно из-за дополнительной плавучести груза не сразу ушло под воду, и весь эки-

паж успел высадиться на спасательные плотки, а радист, в свою очередь, успел подать сигнал «SOS». «Елена», шедшая в балласте из египетского порта, прошла Босфор, но, сунувшись в Чёрное море, тоже наскочила на особенно горбатую волну и затрещала по швам. В трюмы стала поступать вода, помпы не успевали её откачивать, судно стало оседать, и экипажу ничего не оставалось делать, как скинуть спасательные плотки, пересесть в них и дожидаться помощи от проходившего рядом сухогруза. А «Елена» успешно ушла под воду. Бывшие экипажи этих списанных судов, работавшие на них во внутренних водах СССР, были провидцами, а мы – тупыми исполнителями чужой воли. Но ни инициаторы, ни исполнители этого убийственного проекта не любят вспоминать подробности и очень скупо делятся фактами и воспоминаниями. А капитаны означенных реликтовых полупароходов-полусубмарин, как сговорившись, заявляли, когда я пытался выведать некоторые детали той эпопеи, что лучше эти детали не знать. Жизнь – дороже.

Я не буду рассматривать на этих страницах личности наших новых работодателей. Они наверняка были по-своему пассионарными людьми, но все, как один, с весьма низким уровнем моральных качеств. Одни из них находились на виду, другие пребывали как бы за ширмой событий. Думается, те, кто прятались за ширму, играли более весомую роль в той почти криминальной афёре. Но таково было время. А таково время, таковы и люди. Обратный тезис тоже имеет силу.

Гораздо позднее выяснилось и то, что наш начальник пароходства, уволенный гуртом с нами, тоже участвовал в том пароходном бизнесе и имел в нём свою долю. Тогда бывший Союз растаскивали по частям, и кто чем руководил, то и тащил в свою берлогу.

Распродажа мёртвого флота состоялась, а мы, выкинутые за борт истории, с великим старанием оживляли его, поскольку знали, что нас оживлять никто не станет, если мы опустим руки и предадимся пагубным течениям недоброго рока. Конечно, мы тоже соучаствовали в том преступлении. Нас оправдывает только то, что поначалу мы ничего не знали о нём. А догадываться стали намного позже. Мы были рядовыми статистами того авантюрного проекта и одновременно его заложниками. В принципе у нас даже не было выбора. Нужно было как-то выживать.

Вырученные от сделки деньги недавний начальник пароходства пустил на покупку тоже старого, но вполне приличного морского парохода голландской постройки под языческим именем «Тор». Для этого ему ещё пришлось взять банковский кредит под бешеные 90 %. Во всяком случае, так он уверял, не то жалуясь, не то бравирюя этим обстоятельством... Всё-таки судно, пусть и не новое, 18-летней выдержки, стоило около миллиона долларов.

Для своего нового пароходства с одним единственным пароходом он арендовал небольшое помещение в центральной части города и предложил моему знакомому капитану на-

брать экипаж и 10 % от прибыли. Капитан, облачённый властью и выгодным для него предложением, стал сзывать к себе проверенных в деле специалистов, с которыми он бок о бок трудился ещё на советских судах. В этот список попал и я.

Купленный в кредит пароход производил хорошее впечатление. Голландцы умеют строить суда. В то время как всюду всё распродалось, а большие пароходные компании типа Латвийского морского пароходства, Тралового, Рефрижераторного и Транспортного флота срочно, направо и налево, отдавали свои суда в аренду, продавали другим фирмам, резали на иголки, наперекор этому процессу плыл вновь приобретённый «Тор» – языческий бог грома и бури.

– Я думаю, название менять не будем, – сообщил нам старый начальник уже нового пароходства, – пусть остаётся «Тором». Мы – убеждённые атеисты, нам и чёрт не брат, а с языческим богом как-нибудь договоримся.

Экипаж у нас собрался из уволенных по национальному признаку. Отверженные, мы были рады любому случаю проявить себя в деле и не остаться на обочине дороги. Ведь именно с этих времён начался процесс формирования непризнанного института бомжей, куда попадал не только выброшенный за ограды заводов пролетариат, но и неостребованные профессора всевозможных наук, бывшие работники конструкторских бюро и прочий балласт нового государства, в котором человеку отводилась лишь вспомогательная роль. Лозунг «один за всех, а все за одного» не работал. Каж-

дый за себя, а все ни за кого – стало новой моделью нового очередного безбожного общества.

Контракты, которые мы подписали, были явно липовыми, оклады жалованья минимальные, контора пароходства, называвшаяся «Обществом с ограниченной ответственностью «Рекорд», напоминала контору по заготовке рогов и копыт, и в ней находилось всего двое служащих: сам начпароходства и его сын-заместитель, занимающийся поиском грузов для своего же парохода. Они даже зиц-председателя не завели. Но это было хотя бы что-то на фоне всеобщего развала и неразберихи. Мы приняли «Тор» у немецкого экипажа, где капитан являлся одновременно и хозяином парохода. Ещё вполне приличное состояние судна позволяло его эксплуатацию с минимальными издержками. Я поселился в отдельную малогабаритную каюту со сдвоенным прямоугольным иллюминатором, выходившим на лобовую надстройку, что позволяло наблюдать не только всю грузовую палубу, но и перспективу нашего движения.



Итак, после всех мытарств мы тронулись в путь на Европу. Удивляли лишь несколько обстоятельств: впервые в жизни мы выходили в заграничное плавание без виз, под чужим флагом и без помполита (он же первый помощник). Они, эти верные помощники и партийные соглядатаи – обязательное приложение к любому «дальнобойному» судну, – в одночасье все куда-то исчезли. А число их было – легион.

На кормовом флагштоке у нас развевался флаг Антигуа и Барбуды. Этот, так называемый удобный (или дешёвый) флаг давал возможность хозяину эксплуатировать судно с минимальными издержками. То есть всё по минимуму: зарплаты, налоговые ставки, регистрационные сборы, сроки регистра-

ции, требования в отношении гражданства членов экипажа и т. д. Хорош был лишь девиз государства, под флагом которого мы решились пуститься в плавание: «Старанием каждого свершается общее».

По штатному расписанию я числился третьим механиком. Но нештатная должность электромеханика тоже висела на мне, поскольку никто из механиков не хотел брать на себя ответственность за эксплуатацию электрооборудования, да ещё с высоким классом автоматики. В лучшем случае механик знал, в какую сторону нужно закручивать лампочку. Столкнувшись с новыми реалиями, мы поняли, что капиталист на всём экономит. Эта экономия на флоте выливалась, в частности, и на сокращение численности экипажей. По старой советской системе на пароходе подобного класса экипаж составлял бы минимум пятнадцать человек. Нас было десять.

# Дневник одного плавания

*Но да будет слово ваше: «да, да», «нет, нет»;  
а что сверх этого, то от лукавого.  
(Матф 5:37)*

## 30.04.1993. Harlingen

*Возвращение на родину. – Алюминий из страны Советов. – Старые и новые парусники. – «Ide Min». – Anno 1897 «Voreus». – Немного о Голландии, о нравах и трудолюбии голландцев.*



Первый порт, который мы посетили, оказался в Голландии, стране, где был построен наш пароход. Наверное, это не случайно. Старику «Тору» при новом хозяине захотелось ещё раз взглянуть на свою родину, чтобы, оттолкнувшись от неё, совершать свои подвиги, как и положено древнему богу.

Порт *Харлинген*. Что меня поразило, так это горы алюминиевых отливок на причалах Харлингена. Алюминий (так называемое стратегическое сырьё), конечно, российский. Россия тогда избавлялась от всего, что было ценного в стране, нужно было срочно накапливать первичный капитал рождающимся на свет божий нуворишам. А местным нуво-

ришам – по дешёвке и впрок закупать ценное стратегическое сырьё, чтобы потом на мировых биржах повышать или понижать ставки, умножая тем самым свои капиталы.

На пути много искусственных каналов, дамб и всевозможных парусников от мелких яхт до океанских виндjamмеров. Нас поставили рядом с двухмачтовой яхтой – марсельской шхуной «IDE MIN»<sup>1</sup>, кишашей блуждающими по палубе панк-тинэйджерами. То ли они накурились травы или перебрали абсента, то ли родители не сумели вложить в этих юношей приличествующую их наклонностям брутальность, но такие экипажи я встречал впервые. Их хаотичные перемещения по обширной тиковой палубе напоминали движение инфузорий в жидкой среде – пародия на театр Кабуки, где каждому персонажу уготована индивидуальная роль без общего скрепляющего сюжета. Казалось, выпусти этот парусник сейчас в море, и он тут же станет «Летучим Голландцем». Во всяком случае, матросы (если это были матросы) уже ходили на призраки.

В обособленной заводи видны старые парусники идил-

---

<sup>1</sup> «Ide Min» известная в парусном мире крупная шхуна под нидерландским флагом, которая регулярно участвует в международных парусных регатах. Часто привлекает на свой борт студентов различных вузов для прохождения морской практики и пополнения бюджета на содержание самого судна (длина 41 м., ширина 6 м., общая площадь парусов 564 м<sup>2</sup>). Так совпало, но именно в день нашего прихода в Харлинген на «Ide Min» завершились большие реставрационные работы (капитальный ремонт), и она получила новый морской сертификат на дальнейшую эксплуатацию. И, скорее всего, мы наблюдали очередной студенческий экипаж, вышедший на палубу после соответствующего банкета.

лических времён. Здесь умеют ценить и хранить старину. Все яхты в идеальном состоянии: свежепокрашенные, полаченные, прибранные. Выделяется «BOREUS» ANNO 1897 – двухмачтовый парусник с косым вооружением. Судну почти 100 лет! Действительно, делали на века. Длинную рукоять румпеля оседлала деревянная фигура то ли борца сумо в партере, то ли откормленного не в меру ребёнка в позе сфинкса, но с поникшей ниц головой. Отполированная до идеального состояния попа смотрит в корму. Фигура сделана с большим тщанием из разных пород дорогой древесины, склеенной толстыми слоями в сэндвич и покрытой стекло-видным лаком. На мифического крылатого и мужественного Борея, брата Зефира, явно не тянет. Этим именем ещё называют пронзительный северный ветер, который временами наверняка дует в отполированную заднюю часть румпельной фигуры.

Трудолюбие голландцев проявлено всюду: и в благолепии зданий, и в подстриженности газонов, и в ухоженности земель и частных территорий, и в повсеместной устроенности быта. И при этом нигде не видно никакого трудового энтузиазма, подвига передовиков. Всюду планомерная уравновешенность. Создаётся впечатление, что всё здесь делается само, по щучьему велению. Но у нас в основном в сказках, а у них в жизни. И это всё, несмотря на известные язвы капитализма. Недаром Пётр Великий обратил свой взгляд именно на Голландию. Она являет собой пример благоприобре-

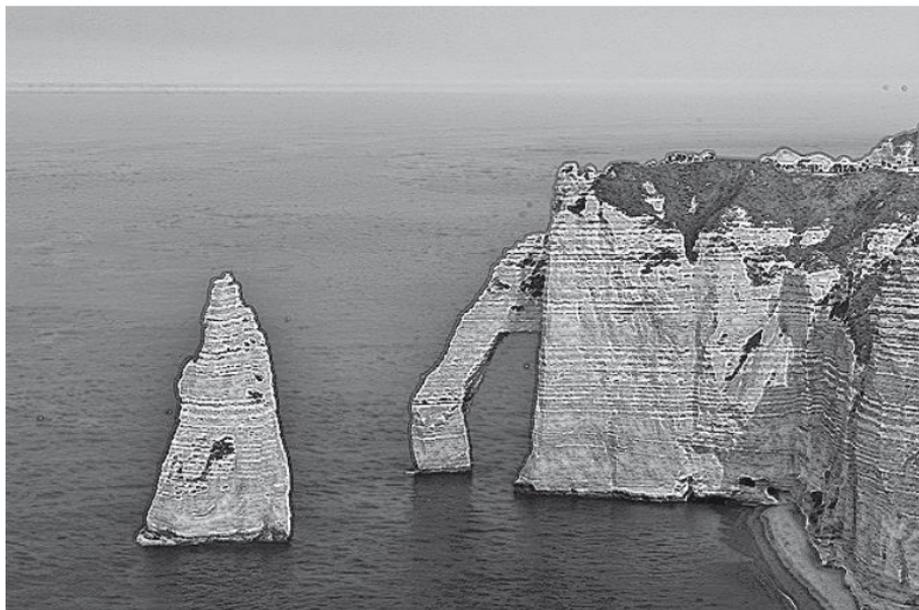
тённого трудолюбия и векового последовательного консерватизма, соседствующего с разумным прогрессом.

Про Голландию ещё можно смело сказать, что это страна высокой аграрной культуры и довольно свободных нравов, где легализованы проституция, «лёгкие» наркотики и с наступлением сумерек тоже «лёгкий» бандитизм со стороны, в основном, темнокожей популяции. В дневное время эта часть населения просто слоняется без дела, кучкуется у значных мест и поглядывает недобрый взглядом на свои потенциальные жертвы. С приходом же темноты, когда в городах возгорается электрическое освещение, делающее отдельные углы Древних Нидерландов особенно тёмными, полиция уже не ручается за абсолютное благополучие вечерних путников, кажущееся столь явным при благостном свете дня. К вам элементарно могут подойти в укромном месте черномастные парни с хорошо накаченными бицепсами и, приставив нож к горлу, на международном английском попросить, например, кошелёк или снять с руки дорогие часы. Если вы не будете рыпаться, то вся акция пройдёт тихо и быстро, и даже без вреда вашему здоровью.

Нас об этом предупредили местные голландские доброхоты.

## 01.05.1993. La Manche

*Евротоннель: затраты и дивиденды. – Туман. – Чемпионат по пулу. – И причём тут Гамбия? – Да здравствует 1 мая!*



Вошли в *Ла Мант*. Пять дней осталось до открытия 50-километрового евротоннеля под этим проливом. Благодаря ему из Лондона в Париж можно будет попасть за 2 часа. Затраты на строительство составили 10 млрд, фунтов стерлингов. А окупится он не ранее чем через 1000 лет. Я не огово-

рился – именно через тысячу лет. Неужто капиталист стал таким бессребреником? Или здесь амбиции стоят выше денег? Думаю, всё здесь не так просто. Недаром говорят, что, где появляется благотворительность или большой вброс денег в кажущийся невыгодным проект, ищи подвох.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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