

Аркадий Хасин

20ЛУБАЯ
ЛЕНТА
АТЛАНТИКИ

Одесса

Optimum

2026

УДК 821.161.1

X 24

Хасин А. Й.

X 24 Голубая лента Атлантики. Сборник рассказов. —
Одесса: Изд-во «Optimum», 2026. — 132 с.

ISBN 978-966-344-887-9

Автор — моряк, чей жизненный путь неразрывно связан с Черноморским морским пароходством: от послевоенного возрождения флота до его катастрофического развала в 1990-х. За его плечами — тысячи морских миль, сотни очерков и десятки книг. Его очерки — живой рассказ о работе на судах ЧМП и ярких судьбах людей трудных и романтических морских профессий.

Литературно-художественное издание для широкого круга читателей

©Изд-во «Optimum», 2026

©Хасин Аркадий Йосипович, 2026

ISBN 978-966-344-887-9

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Эта книга написана в память о Черноморском морском пароходстве, которое было создано в 1833 году. Изначально базовым портом для судов ЧМП стала Одесса. Более 150 лет это было предприятие, которым гордились наш город и вся страна.

ЧМП прошло путь от парусного флота и колесных пароходов до современных крупнотоннажных океанских сухогрузов, танкеров и пассажирских лайнеров. Это было самое большое пароходство в мире. Не было на всех континентах такого порта, где бы не швартовались суда, на корме которых значился порт приписки — Одесса. И ничего от этой прежней славы ЧМП не осталось...

Удивительно! После развала Советского Союза Украина, получив независимость, руками своих чиновников уничтожила не только огромный флот пароходства, но и всё, что принадлежало ЧМП: три судоремонтных завода, базу отдыха моряков, больницу моряков, детские сады, автобазу и многое другое.

Я назвал эту книгу «Голубая лента Атлантики». Был такой почётный приз для пассажирских судов разных стран, которые

сореvновались в быстроте пересечения Атлантического океана. Этот приз заслужило и Черноморское пароходство за долгие годы своего существования, ибо суда ЧМП успешно трудились в Атлантике. Впрочем, как и во всех морях и океанах нашей планеты.

Я убежден – нельзя забывать о героизме моряков, о величии Черноморского морского пароходства, о том, что составляло былую славу Одессы. Это наша великая и благородная история, которую надо трепетно беречь и передавать нашим детям и внукам.

ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ

Этот лайнер у немцев назывался «Гамбург». Когда его купил Советский Союз и передал Черноморскому пароходству, его назвали «Максим Горький», и он стал флагманом пассажирского флота пароходства. А в 1991 году, когда развалился Советский Союз, и Украина стала независимым государством, высокопоставленные украинские чиновники разграбили и уничтожили ЧМП, продав этот лайнер какой-то иностранной судоходной компании, где он получил странное название «Maxim M».

Построен был лайнер в Германии в 1969 году. В длину он имел почти 200 м, ширина 26 м, осадка 8 м. Элегантные, десятипалубный – он имел две турбины, общей мощностью 16.000 лошадиных сил и развивал скорость в 22 узла, что равнялось скорости торпедного катера. Лайнер был куплен у немцев в январе 1974 года.

По приходу в Одессу во Дворце моряков состоялось собрание, на котором капитан нового пассажирского лайнера Сергей Ливанович Дондуа рассказал собравшимся о достоинствах судна и добавил, что в разговоре с немец-

ким капитаном, передававшим ему «Максима Горького», узнал интересную деталь: если бы ещё существовал приз под названием «Голубая лента Атлантики», который существовал до 1952 года – немецкие судостроители могли бы увеличить мощность турбины лайнера на много больше, и это позволило бы ему завоевать этот приз.

«Голубая лента Атлантики»... В середине XIX века, когда начали появляться суда с паровыми двигателями, и эпоха парусного флота стала уходить в прошлое – появился этот приз. Основные перевозки пассажиров из Европы в Америку осуществлялись морем. Развитые промышленные страны Европы – Англия, Франция, Германия, Италия, а также США – в конкурентной борьбе установили этот приз. То судно, которое быстрее всех пересекало Атлантический океан, получало право нести на грот-мачте голубую ленту, А экипаж – большое денежное вознаграждение.

Первым обладателем «Голубой ленты» стал британский колёсный пароход «Great Western». Было это в 1838 году. После него ещё несколько судов получили право на «Голубую ленту Атлантики». С началом двадцатого века лауреатами стали британский лайнер «Mauretania»

в 1907-1909 годах, за ним французский лайнер «Normandie» в 1935 году. И последним в 1952 году «Голубую ленту Атлантики» стал американский лайнер «SS United States», пересекший Атлантику из Европы в Америку за 5 суток, развив скорость 35,5 узлов.

Позже, с развитием авиации и увеличением пассажирских перевозок по воздуху, приз «Голубая лента Атлантики» потерял своё значение.

Вступивший в эксплуатацию в Черноморском пароходстве «Максим Горький» стал круизным судном. Его постоянно арендовали немецкие туристические компании. Помимо экзотических островов Карибского моря, где «Максим Горький» бывал часто, он совершал с туристами и кругосветные плавания. Дважды тонул, но благодаря героическим усилиям экипажа оставался на плаву.

Первый случай был в порту Сан-Хуан в Карибском море. 1 ноября 1975 года две мины были заложены под корпус лайнера. От взрыва никто не пострадал. Экипаж вовремя завёл на образовавшуюся пробоину пластырь и откачал из машинного отделения попавшую воду. Диверсия была совершена кубинцами, противниками того, что Советский Союз поддержи-

вал революционную Кубу, где к власти пришло правительство Фиделя Кастро.

После взрыва в Пуэрто-Рико многие туристы, испугавшись, начали покидать лайнер, пытаясь улететь домой самолётами. Но капитан Дондуа уговорил их остаться, и судно благополучно продолжил рейс.

Второй случай был в северных водах, когда «Максим Горький» совершал рейсы к острову Шпицберген в Северной Атлантике. Столкнувшись с огромной льдиной, лайнер получил пробоину и начал тонуть. К счастью, судно находилось вблизи норвежских берегов, и на сигнал SOS откликнулись местные спасатели, которые быстро сняли с судна туристов и часть экипажа. Заделав пробоину, спасатели привели судна в один из норвежских портов и поставили на ремонт.

Но главным событием в жизни «Максима Горького» была встреча в 1989 году в Средиземном море у берегов Мальты. Второго и третьего декабря того года на судне встретились президент США Джордж Буш-старший и глава советского правительства Генеральный секретарь ЦК КПСС Михаил Горбачёв. Это историческая встреча ознаменовала с собой конец «Холодной войны» между США и СССР. Было

договорено о сокращении стратегических вооружений, вступление Советского Союза во всемирную экономическую зону и прекращении влияния коммунистического СССР на страны Восточной Европы.

Самое интересное, об этой встрече я узнал от своего друга, которые работал механиком на «Максиме Горьком». По судну прошёл слух, что якобы президент США сказал: «Если бы продолжал существовать приз «Голубая лента Атлантики» – он бы принадлежал мне, потому что перелёт из США в Европу занимал в среднем 10 часов, а я прилетел на Мальту за 8 часов».

Вот такой была историческая встреча на борту «Максима Горького» – самая яркая в биографии судна.

Всё это было, и всё это мы потеряли...

«ВАШ РУСИН ПОСАДИЛ МЕНЯ В ТЮРЬМУ»

31 августа 2026 года исполняется 40 лет со дня трагической гибели пассажирского парохода Черноморского пароходства «Адмирал Нахимов». Гибель этого лайнера от столкновения с балкером «Пётр Васёв» произошла на подходе к Новороссийску в Цемесской бухте в 23 часа 20 минут местного времени.

Пассажирский пароход «Адмирал Нахимов», которому уже было более 60 лет, совершал круизный рейс по маршруту Одесса – Сочи – Одесса. По официальным данным на борту лайнера находилось полторы тысячи пассажиров. Но на самом деле людей было больше, так как многие члены экипажа взяли в этот рейс свои семьи.

Пароход «Адмирал Нахимов» был построен в Германии в 1925 году и, получив название «Берлин», стал совершать трансатлантические рейсы между Европой и США. Во время Второй мировой войны он был базой немецких подводных лодок. А после войны, когда Советский Союз начал получать репарации от поверженной фашистской Германии, этот пассажирский лайнер вместе с другими немецкими торговыми судами был передан Советскому Союзу

и вошёл в состав Черноморского пароходства, получив название «Адмирал Нахимов».

Все последующие годы лайнер совершал рейсы по Крымско-кавказской линии Одесса-Батуми, изредка выходя в заграничные рейсы, выполняя специальные правительственные задания.

«Адмирал Нахимов» у советских людей пользовался особой популярностью. И попасть на него, купить путёвку на очередной рейс – было непросто.

По возрасту лайнер подлежал уже списанию, и августовский рейс 1986 года был для него последним. К сожалению, последним он оказался в прямом смысле...

Вечером 31 августа 1986 года «Адмирал Нахимов» снялся из Новороссийска, взяв курс на Туапсе. Командовал лайнером Капитан Вадим Марков. По правилам международного судоходства капитан обязан был находиться на мостике. И лишь по выходу судна из Цемесской бухты в открытое море, убедившись, что судну ничего не угрожает – мог уйти в свою каюту. Но вопреки этим правилам, не ожидая пока «Адмирал Нахимов» выйдет из Цемесской бухты, Марков ушёл с мостика, оставив вместо

себя вахтенного штурмана второго помощника капитана Александра Чудновского.

В это время со стороны Босфора шёл полным ходом в Новороссийск балкер «Пётр Васёв». В канадском порту Монреаль погрузив 60 тысяч тонн канадской пшеницы, преодолев Атлантический океан, «Пётр Васев» спешил в Новороссийск. План!

В советские времена выполнение плана требовалось любой ценой. И командующий балкером капитан Виктор Иванович Ткаченко спешил стать к нулю часов к причалу новороссийского порта, доложить в пароходство о выполнении месячного плана.

Подойдя на полном ходу к Цемесской бухте, видя, что навстречу идёт ярко освещённый пассажирский лайнер, Ткаченко вместо того, чтобы убавить ход и отвернуть в сторону, продолжал идти полным ходом, не уступая лайнеру дорогу.

На мостике «Адмирала Нахимова» вахтенный штурман Чудновский, видя быстро приближающиеся балкер, стал поворачивать влево, подставляя «Петру Васёву» свой правый борт. Ткаченко, как потом он объяснял на суде, был уверен, что проскочит перед «Адмиралом

Нахимовым». Но, видя, что «пассажир» уже совсем близко, дал «самый полный ход назад».

Находившийся в машинном отделении балкера старший механик Владимир Русин, получив команду с мостика, мгновенно её отработал и дал «полный ход назад». Но главный двигатель балкера мощностью в 12.000 лошадиных сил по законам физики не мог сразу остановиться и отработать назад. Судно стало убавлять ход, но по инерции, имея на борту 60 тысяч тонн груза, продолжало идти вперёд.

Удар!

И балкер, врезавшись своим носом в борт «Адмирала Нахимова», стал раздирать обшивку судна. В образовавшуюся пробоину хлынула вода и судно затонуло за 7 минут.

Можно представить трагедию людей, находящихся на борту «Адмирала Нахимова»! Когда лайнер вышел из Новороссийска, на корме начал играть оркестр, люди танцевали, ничего не предвещало страшной трагедии в тот теплый и ясный августовский вечер. И вдруг – судно опрокидывается, люди летят в воду! Многие не умели плавать и начали тонуть. Спасательные шлюпки с борта лайнера спустить не успели. Единственное, что успел сделать боцман «Адмирала Нахимова» Вильям

Лобода – сбросить в море спасательные плоты и жилеты.

Капитан Ткаченко, видя, что натворил, прибежал в машинное отделение и стало орать на старшего механика, что тот не дал вовремя задний ход и поэтому балкер ударил «Адмирала Нахимова».

Построенный в 1981 году в Японии «Пётр Васёв» имел высокий класс автоматизации. Реверсы, то есть перемены хода, а также все команды с мостика фиксировались автоматически на ленточке реверсографа. Ткаченко потребовал показать эту ленточку, но Русин, узнав о случившемся, спрятал её в карман и сказал, что покажет прокурору.

Владимира Георгиевича Русина я знал давно. В 1966 году я пришёл работать старшим механиком на теплоход «Большевик Суханов». Русин был там четвёртым механиком. В первых же рейсах я убедился, что это толковый, грамотный механик и глубоко порядочный человек. Вскоре я его перевёл в третьи механики, и менее чем через год совместной работы Русин был уже вторым механиком.

После трагедии, случившейся с «Адмиралом Нахимовым», я встретил Русина на Приморском бульваре. Мы долго сидели с ним

недалеко от Дюка, и Владимир Георгиевич рассказывал, что ему удалось пережить в тот страшный вечер, когда «Пётр Васёв» потопил «Адмирала Нахимова».

Вместе с капитаном Ткаченко Русин тоже был арестован и просидел под следствием почти два месяца. Ткаченко, оправдываясь, говорил, что подвёл его Русин – не дав вовремя полный ход назад. Русина спасла от тюрьмы та самая ленточка реверсографа, где было указано до доли секунды, что команду с мостика он выполнил мгновенно.

Суд над капитаном Ткаченко и капитаном Марковым состоялся в Одессе во Дворце железнодорожников на Троицкой улице. На скамье подсудимых они сидели за пуленепробиваемыми стёклами, так как в зале суда было много родственников погибших, пытавшихся прорваться через конвой и разорвать подсудимых.

Удивительным было то, что на суде не было представителей Одесской инспекции регистра СССР. Это инспекция предусматривала техническое наблюдение за судами. По логике вещей, престарелый лайнер с пассажирами на борту нельзя было уже выпускать в море. Более того, как показал последний поверхностный осмотр

судна, спасательные шлюпки не спускались, спасательные круги были привязаны к штатным местам. А главное – клинкетные двери в случае затопления одного из отсеков судна должны были автоматически закрываться. Но от старости они уже не закрывались, и вода, попавшая через пробоину в лайнер, погубила его за семь минут.

Оба капитана, виновные в этой катастрофе, были приговорены к 15 годам тюремного заключения. Но после 5 лет оба амнистии вышли из тюрьмы.

Однажды я встретил капитана Ткаченко, когда он был уже на свободе. Увидев меня, он сразу сказал: «Ваш Русин посадил меня в тюрьму».

Из дальнейшего разговора я понял, что капитан Ткаченко так и не признал свою вину, уверяя меня и, наверное, других, что виноват во всём был старший механик «Петра Васёва» Владимир Георгиевич Русин.

Что же касается самого Ткаченко, то за несколько лет до катастрофы «Адмирала Нахимова» я работал с ним на теплоходе «Аркадий Гайдар». Я был с ним в кругосветном рейсе в течение 8 месяцев. Видел, что это не всегда адекватный человек: ничьих советов он

никогда не слушал, любил кричать на штурманов, всегда спешил, не сбавляя хода, когда шёл где-то в юго-восточных морях, окружённый рыбацкими джонками или в туманную погоду, полагаясь только на показания радара. Ещё могу добавить, что он был абсолютным трезвенником.

Гибель пассажирского парохода «Адмирал Нахимов» унесла из жизни свыше 500 человек. Но дальнейшая судьба самого Ткаченко была не менее трагической. Остаться жить в Одессе он не мог. Родственники погибших постоянно угрожали ему, пытаясь неоднократно даже убить. Жена Ткаченко была еврейкой. И, взяв её фамилию, он переехал в Израиль. Устроился капитаном на чайную прогулочную шхуну. Но однажды, попав в жестокий шторм, перевернулся и вместе со шхуной погиб.

Капитан «Адмирала Нахимова» Марков, выйдя из тюрьмы, вскоре умер.

А Русин, продолжая плавать на разных судах, со временем ушёл на пенсию.

Вот так сложились судьбы участников той катастрофы.

УРОКИ НЮРНБЕРГА

Журналисты, которые берут у меня иногда интервью, спрашивают – помню ли я день 22 июня 1941 года? День, когда гитлеровская Германия напала на Советский Союз. Отвечаю: «Помню».

Мне было 11 лет. В то утро я пошёл с мамой в Украинский театр. Должна была идти пьеса «Кто смеётся последним».

Спектакль начинался в 10 часов утра. Но когда поднялся занавес, со сцены объявили – война. Все вскочили и бросились на улицу. Мы с мамой побежали за всеми и остановились на Дерибасовской. Там стояла толпа народа. По репродуктору, который висел на столбе, люди слушали речь Молотова, тогдашнего министра иностранных дел СССР. Он говорил о внезапном нападении гитлеровской Германии и закончил свою речь словами: «Наше дело правое, враг будет разбит, победа будет за нами».

Потом были бомбёжки Одессы, фашистская оккупация города, еврейское гетто и нацистский концлагерь. Всё это мне пришлось пережить, а главное – я дожил не только до окончания той страшной войны, но и до суда над главными нацистскими военными преступниками.

20 ноября 1945 года в Нюрнберге, в городе, где в 1938 году на съезде гитлеровской нацистской партии были приняты античеловеческие законы, во дворце юстиции, где происходил этот съезд, начался суд над главными немецкими военными преступниками. На скамье подсудимых было 24 человека – ближайшие соратники Гитлера, организаторы лагерей смерти. Одних только евреев было уничтожено 6 млн человек. А всего в развязанной Гитлером и его соратниками Второй мировой войне погибло 50 млн человек. Суд этот назывался судом народов. Обвинители были от стран победительниц: Советского Союза, США, Англии, Франции.

Суд, начавшийся 20 ноября 1945 года, закончился 1 октября 1946 года. 12 человек из обвиняемых были приговорены к смертной казни через повешение. Остальные – к длительным срокам тюремного заключения. Трое были оправданы.

Решение нюрнбергского трибунала имела историческое значение. Оно гласило, что планирование, подготовка и развязывания агрессивной войны есть тягчайшим преступлением, за которое предусмотрена индивидуальная уголовная ответственность.

К сожалению, это решение постоянно нарушалось: войнами в Корее и во Вьетнаме, войной арабских стран против Израиля, войнами в Иране и в Афганистане. И страшной, безжалостной войной, которую развязала Россия против Украины 24 февраля 2022 года.

Как только закончился Нюрнбергский процесс, Сталин, как ни странно, начал проводить яростную антисемитскую политику. Созданный в годы Второй Мировой войны по его приказу еврейский антифашистский комитет, который собрал миллионы долларов для вооружения Красной Армии, был по его же приказу уничтожен. В этот комитет входили выдающиеся деятели еврейской советской науки и литературы. Председателем комитета был народный артист СССР, известный всему миру художественный руководитель Московского еврейского государственного театра Соломон Михоэлс. 13 января 1948 года по личному приказу Сталина Михоэлс был убит. Это убийство инсценировали под автомобильную катастрофу. Члены антифашистского комитета были арестованы. Им предъявили обвинение в шпионаже в пользу США. 12 августа 1952 года все они были расстреляны. Потом началось «Дело врачей» ...

5 марта 1953 года Сталин умер. Казалось бы, начатая им антисемитская политика должна была завершиться. Но с приходом к власти Хрущёва, а за ним Брежнева антисемитизм в Советском Союзе продолжал процветать: еврейскую молодёжь не принимали в высшие учебные заведения. Вся Одесса знала слова ректора медицинского института Дейнеки: «Пока я ректор медина – ни один еврей сюда не поступит».

Приведу и такой пример: я был близко знаком с известной одесской журналисткой Ириной Полторак. Она была сценаристом популярного в своё время «Городка» с участием Ю. Стоянова и И. Олейникова. Но после окончания средней школы с золотой медалью, когда Ирина подала документы в одесский университет, её не приняли. Еврейка. Тогда её отец, Александр Полторак, позвонил в Москву брату. Его брат, Аркадий Полторак, доктор юридических наук, был секретарём Советской делегации на Нюрнбергском процессе. После он написал книгу обо всём, что было в Нюрнберге. Книга называлась «Эпилог» и была переведена на многие языки. Узнав, что его племянницу не принимают в университет из-за национальности, он прилетел в Одессу, пошёл к ректору

университета, протянул золотую медаль Ирины и заявил, что, если она не будет принята – он созовёт в Москве пресс-конференцию для иностранных журналистов и расскажет об антисемитском поступке ректора университета. Так Ирина стала студенткой.

Прошли годы, развалился в Советский Союз, Украина стала независимым государством, и вот – война.

Пятый год Россия безжалостно разрушает украинские города, убивает женщин, детей, стариков. Решение Нюрнбергского трибунала оказались пустым звуком. Даже созданная после Второй Мировой войны Организация Объединённых Наций, призванная останавливать любые войны, никак не влияет на агрессивную войну России против Украины.

Но преступление против человечности не имеют сроков давности. И уроки Нюрнберга ещё впереди.

УКРАИНСКИЙ БОРЩ

После развала Советского Союза, когда можно было свободно выезжать из страны, мы с женой одно время жили в Германии. Лечились. Жили в старинном немецком городке Вормс. Городок расположен на Рейне и окружён виноградниками и средневековыми замками. Летом ненадолго ездили в Одессу. Ездили автобусом. Дорога занимала почти двое суток и была очень утомительной. Наш сын плавал тогда старшим помощником капитана на контейнеровозе, принадлежавшем немецкой судоходной компании. Контейнеровоз работал на линии Гамбург – Гдыня.

Однажды, когда мы в очередной раз собрались ехать в Одессу, сын предложил нам приехать в Гамбург, сесть на его судно, доплыть до Польши, а оттуда поездом в родной город. Мы согласились.

Когда мы прибыли в Гамбург и поднялись на борт контейнеровоза, сын познакомил нас с капитаном. Оба они были гражданами Украины. Остальной экипаж состоял из граждан разных национальностей: матросы, боцман и второй помощник капитана были филиппинцы, машинная команда – хорваты, повар – тоже филиппинец.

Гамбург расположен на реке Эльбе, которая впадает в Северное море. Снявшись в рейс, мы прошли Кильским каналом из Северного в Балтийское море.

Гдыня, куда мы должны были прийти, была мне хорошо знакома. На судостроительных верфях этого города в течение долгих лет для Черноморского пароходства строились большие серии судов. Характерно то, что польские судостроители заканчивали в Украине Николаевский кораблестроительный институт и Одесский институт инженеров водного транспорта.

В Гдыне я принимал теплоход «Большевик Суханов», на котором потом работал старшим механиком в течении пяти лет.

Гдыня славилась ещё и тем, что на одной из верфи работал электриком Лех Валенса, возглавивший Независимый профсоюз «Солидарность». Именно Лех Валенса начал войну с польским коммунистическим режимом, за что в 1983 году получил Нобелевскую премию мира. А в 1990 году стал президентом Польши.

Увлёкшись воспоминаниями о Гдыне, я забыл сказать о главном: когда сын познакомил нас с капитаном, капитан спросил мою жену, умеет ли она варить борщ. Жена рассмеялась:

«Какая одесская хозяйка не умеет варить борщ?». И тут выяснилось, что то, что готовит повар-филиппинец для наших украинцев, есть почти невозможно. Название блюд красивые: афритада, адобадо... Но всё это настолько перчённое, острая, что после обеда во рту так горит, что хоть вызывай пожарную команду.

На следующее утро жена с сыном пошли на камбуз. Она стала объяснять повару-филиппинцу, как готовить украинский борщ, а сын её слова переводил на английский. Филиппинец сварил борщ. Но опять же он был настолько острый, что когда капитан за обедом в кают-компании его попробовал, он удивлённо посмотрел на мою жену и спросил: «Что вы повару наговорили? Это то же самое филиппинское блюдо!».

И тогда моя жена на следующее утро, встав пораньше, пошла на камбуз и сварила борщ. Когда капитан попробовал, он воскликнул: «Вот это да!».

Обедавший с нами за одним столом второй помощник капитана, филиппинец, съел две порции борща и тут же попросил рецепт.

С приездом в Гдыню второму помощнику капитана прилетела замена. Сходили мы с контейнеровоза вместе. Мы с женой в

сопровождении сына пошли на железнодорожный вокзал, а второй помощник капитана, попрощавшись с нами, поехал в аэропорт. И рецепт украинского борща полетел на далёкие филиппинские острова.

СВОИ И ЧУЖИЕ

Недавно молодой журналист брал у меня интервью. Прочитал мои морские книги и, найдя меня в интернете, попросил разрешения встретиться. Я согласился.

Расспрашивая о Черноморском пароходстве, на судах которого я проработал много лет, о моих товарищах-моряках, о дальних рейсах, он спросил: «Что вам в ваших плаваниях запомнилось больше всего?».

Запомнилось многое – об этом я рассказывал в своих книгах. Но в память запал один эпизод, о котором я ещё не писал. Об этом я и рассказал своему собеседнику и хочу рассказать читателям «Вечерней Одессы».

В 1979 году Советский Союз подписал Конвенцию об охране окружающей среды и, в частности, о не загрязнении моря. В соответствии с Конвенцией на каждом советском судне должен был быть установлен сепаратор для очистки вод, откатываемых за борт. Таких сепараторов в Советском Союзе не изготавливали, а и закупали за границей.

В одном из рейсов теплохода «Аркадий Гайдар», на котором я работал, следуя в Японию в порт Осака, мы получили из пароходства радиogramму, что по приходу в этот порт у нас будет

установлен такой сепаратор. Как только мы отшвартовались, на борт прибыли японцы. За несколько дней, пока шли грузовые операции, они установили новый сепаратор, опробовали, и я, как старший механик, вместе с капитаном должны были поехать к ним в офис подписывать документы.

По советским морским законам капитан судна, которое прибыло в иностранный порт, должен был явиться в советское консульство с судовой ролью и доложить о рейсе.

Но сначала мы поехали в японский офис. В тесном помещении, где за пишущими машинками работало человек двадцать, встретил директор – пожилой, седовласый, с приветливой улыбкой. Отдельного кабинета у него не было, а был отгорожен рабочий угол.

После подписания документов директор предложил нам пообедать. Но капитан категорически отказался и попросил вызвать такси для поездки в консульство.

Водитель был в тёмно-синей форме. На лацкане пиджака белел бейджик с его фамилией и номером машины. Водитель был больше похож на пилота пассажирского авиалайнера, чем на таксиста.

У ворот консульства стояло несколько полицейских. Старший из них говорил по-

русски. Узнав по какому делу, мы приехали, он показал на домофон. Нам открыли.

Мы вошли в вестибюль, где за конторкой сидела молодая женщина. Узнав зачем мы пришли, она сказала, что у них обеденный перерыв и нужно подождать. На улице было жарко, страшно хотелось пить, и я попросил воды. Я был уверен, что дежурная откроет холодильник и достанет бутылку холодной воды. Но вместо этого она показала в сторону туалета и сказала: «Там кран – там и напьётесь». Кран в туалете был. Пришлось его открыть, подставить ладонь и напиться, как я это делал в детстве, когда во дворе гоняли футбол и пили воду с дворового крана, подставляя ладошку.

Потом сверху спустился заспанный консул. Взял у капитана судовую роль, он буквально на колене расписался и, попрощавшись, снова пошёл наверх.

Когда мы вышли из консульства, я чувствовал себя бедным родственником, потревожившим богатую родню. Таксист нас ожидал. Сев в машину я сказал капитану: «Вы как хотите, а я принимаю приглашение на обед».

Надо было видеть довольное лицо директора офиса, когда мы вернулись и согласились пообедать. Он убрал со стола бумаги и вскоре

там появились закуски, которые один из клерков по распоряжению директора принёс из соседнего ресторана.

Угощали нас креветками, жареными осьминогами, каким-то необычно вкусным рисом. Ко всему этому на столе появилась запотевшая бутылка водки «Столичная». А на десерт было мороженое.

Прощание тоже было удивительным: вслед за нами из офиса вышли все сотрудники, пожелавшие с нами сфотографироваться. И когда мы отъезжали на такси, нам ещё долго махали вслед.

Настал день ухода из Осаки. Мощный буксир оттащил нас от причала и развернул носом на выход из порта. На корме буксира ветер трепал японский флаг – флаг страны «Восходящего Солнца», где мне запомнились приём в Советском консульстве и гостеприимство чужих, незнакомых людей...

ВСТРЕЧА С ПИКАССО

Пересматривая газетный архив с вырезками моих публикаций, натолкнулся на статью в газете «Моряк» о Кубе. И сразу вспомнилось...

Куба... Плавая на судах Черноморского пароходства я много раз бывал в этой стране. В 1959 году после прихода на Кубе к власти правительства Фиделя Кастро эта страна провозгласила себя независимой от Америки. Правительство США, блокировав Кубу, лишила её возможности получать всё необходимое для жизнедеятельности народа. И тогда на помощь «Острову Свободы», как называли Кубу советские газеты, пришёл Советский Союз. Наши суда доставляли на Кубу продовольствие, медикаменты и оружие.

Я любил приходить в Гавану. При входе в порт, расположенный в огромной бухте, отражающий синеву океана, нас встречала статуя Иисуса Христа. У пустых причалов покачивались пропахшие рыбой лодки. И сразу вспоминался живущий на Кубе Хемингуэй со своей повестью «Старик и море», за которую он в 1954 году получил Нобелевскую премию по литературе.

Поражала жизнерадостность кубинцев. Магазины в городе были пустыми – продукты

населения получало по карточкам. Но отовсюду лилась музыка, и девушки встречая нас, советских моряков, на улицах Гаваны кричали: «Салют советико!», а у порога в своих домов пожилые кубинцы курили сигары и приветственно махали нам руками.

Однажды выйдя из порта, я увидел на пальме, превращённой в афишную тумбу, афишу, на которой было написано, что в Национальном музее изобразительных искусств открылась выставка Пабло Пикассо. С творчеством этого знаменитого художника был знаком по редким репродукциям, которые печатал популярный советский журнал «Огонёк». А тут – выставка.

Придя в музей, увидел большую группу школьников. Гид объясняла им содержание картин. Не понимая по-испански, я пошёл дальше. Воспитанный на реалистической живописи как, например, «Запорожцы пишут письмо турецкому султану» Репина, «Золотая осень» и «Над вечным покоем» Левитана, «Грачи прилетели» Саврасова – картины Пикассо были для меня не очень понятны.

Испанец по рождению, Пикассо жил и работал во Франции. Но, в отличие от французских художников-импрессионистов – Клода Моне, Огюста Ренуара и других, которые своими

работами создавали у зрителей праздничное настроение, Пикассо, переживший грандиозную войну в Испании с 1936 по 1939 годы, оккупацию немецкими нацистами Франции, фашистские лагеря смерти – отображал на своих холстах разорванность мира, таким, каким видим этот мир мы и сегодня.

В одном из залов этой выставки поразила знакомая по иллюстрациям в «Огоньке» картина Пикассо «Герника». Эта картина была написана в 1937 году, когда в Испании шла гражданская война, по заказу правительства Испанской Республики для испанского павильона на Всемирной выставке в Париже.

Картина полна аллегорических фигур: лошадь в агонии, плачущая мать с погибшим ребёнком, бык, разорванные тела и разрушенные здания.

Герника – это был небольшой испанский город, полностью уничтоженный немецкой авиацией, которую Гитлер послал на помощь своему другу испанскому фашисту Франко, поднявшего мятеж против законного правительства Испании.

Глядя на эту картину, я вспомнил, как прочитал в воспоминаниях советского писателя Ильи Эренбурга такой эпизод. Эренбург

дружил с Пикассо и тот ему рассказал, как в 1940 году, когда Франция была оккупирована фашистской Германией, к нему в мастерскую зашёл немецкий офицер. Увидев картину «Герника», он спросил:

– Это сделали вы?

На что Пикассо ответил:

– Это сделали вы!

Почему я это всё вспомнил? Потому что «Герника» – это лик ужасной войны, которая происходит сегодня на нашей многострадальной украинской земле.

Пикассо, несмотря на то, как бы мы не толковали его картины, был человеком мира. После Второй мировой войны, когда был создан Всемирный совет мира, в который вошли знаменитые учёные, писатели и художники, Пикассо тоже стал членом этого совета, нарисовав свою знаменитую «Голубку».

Его «Голубку» печатали миллионными тиражами на почтовых марках, открытках и транспарантах, которые несли люди разных стран на демонстрациях в защиту мира.

К сожалению, человечество не вняло этим урокам. Сегодня мир страдает от новой «Герники». Но я уверен, что рано или поздно, «Голубка» Пикассо победит.

ОДЕССКИЕ СУДЬБЫ

Если бы меня спросили, у кого на судне самое тяжёлая работа: у штурманов, механиков или матросов, я бы ответил: «У повара». Штурманов много, механиков тоже, матросов ещё больше, а повар – один. В самых сложных условиях плавания – в шторм, тропическую жару – повар должен приготовить завтрак, обед и ужин. Но главное – от того, как он готовит, зависит настроение экипажа.

За долгие годы работы на судах Черноморского пароходства я знал многих поваров. Но всегда вспоминал и вспоминаю повара парохода «Курск». Звали его Николай Христофорович Павлиди. По национальности он был грек, но родился и вырос в Одессе.

На «Курск» я попал после окончания мореходной школы. Мне было 19 лет. На этом судне работал кочегаром. «Курск» по кличке «кацап» был старым изношенным пароходом, построенным в Англии в годы Первой мировой войны. Работали на угольной линии. Из Мариуполя, который тогда назывался Жданов, возили в Одессу донбасский уголь. Пароход так дымил, что летевшие за ним чайки казались не белыми, а чёрными.

Не знаю, чем я приглянулся Николаю Христофоровичу. Может быть, потому что приносил из кочегарки на камбуз уголь – кухонные плиты работали на угле. А может, потому что он знал, что я был в гетто и концлагере. Но всегда, когда я сменялся с вахты, он звал меня на камбуз и подкармливал лишней порцией супа или перловой каши. Год был 1949. Время голодное. Зато, что повар меня подкармливал, я ему благодарен по сей день.

По рассказам Николая Христофоровича, в 1941 году после нападения фашистской Германии на Советский Союз он был участником обороны Одессы, потом Севастополя. Севастополь держался 250 дней. 3 июля 1942 года город пал. Многие защитники не успели эвакуироваться и попали в немецкий плен.

Николай Христофорович был пулемётчиком. Вторым номером у него был еврейский парень Юзик Штейнберг. В плен они попали вместе. Когда их колонну под конвоем немцев вели в город, к ним подъехал немецкий генерал. Он что-то сказал конвоирам, и раздалась команда: «Коммунистам и евреям выйти из строя!» Николай Христофорович схватил Юзика за руку: «Стой, не выходи! На еврея ты не очень похож, а выйдешь – убьют!».

Так оно и было. Те, кто вышли из строя, были расстреляны. Колонну пленных погнали дальше, а убитые остались лежать у дороги в пыли.

Во время движения колонны Николаю Христовичу удалось подобрать залитую кровью книжку убитого советского солдата. Эту книжку он дал Юзику. И при очередной проверке документов немцами эта книжка спасла его другу жизнь.

Оба оказались в лагере для военнопленных. В бараке спали рядом на земляном полу. Лагерь находился под Николаевом. Пленные восстанавливали Варваровский мост, взорванный Красной армией при отступлении. Однажды, когда их гнали на работу, навстречу шла колонна евреев из соседнего концлагеря. Колонну гнали украинские полицаи. Одна из женщин, всмотревшись в лица пленных, крикнула: «Ой, это же наш Юзик!». Это была соседка по одесскому двору.

Немцы, конвоировавшие военнопленных, не поняли, а полицаи поняли. Юзика схватили, избили и швырнули в колонну евреев. Так из лагеря военнопленных он оказался в еврейском концлагере.

Судьба свела его с Павлиди уже после войны. Встретились они в отделе кадров Черно-

морского пароходства. Как рассказывал мне Николай Христофорович, Юзика освободили советские войска в конце марта 1944 года. Он сразу пошёл на фронт. Воевал беззаветно и яростно. Войну закончил в Чехословакии, а вернувшись в Одессу, поступил на работу в Черноморское пароходство, так как до войны плавал на судах кочегаром.

Что касается самого Павлиди, то он был угнан в Германию. В 1945 году освобождён советскими войсками из плена.

Прошло время, я встретил его на Приморском бульваре. Он стоял возле Дюка и смотрел на море. Обрадовавшись встрече, я спросил: «Как дела?». Он грустно улыбнулся: «Море зовёт, а врачи не пускают».

В 1961 году плавая механиком, я пришёл работать на пассажирский теплоход «Украина». Там встретил Юзефа Марковича Штейнберга, того самого Юзика, о котором мне рассказывал Николай Христофорович. На «Украине» он был ремонтным механиком. Когда я ему сказал, что знаю о его судьбе по рассказам Павлиди, у него на глазах выступили слёзы. По вечерам после работы я приходил к нему в каюту, рассказывал о том, как я мальчишкой был в гетто, а он о своих мытарствах и в плену, и в еврейском

концлагере, и о том, как спас ему жизнь повар парохода «Курск» Николай Христофорович Павлиди.

В судьбе моих героев интересно и то, что Юзеф Маркович жил на улице Еврейской в двадцать первом номере, а Николай Христофорович – в трёх кварталах от него, на Греческой в пятнадцатом номере. Вот что такое наша многонациональная Одесса и судьбы одесситов.

А вспомнил я об этом накануне святого для одесситов дня – 10 апреля 1944 года – освобождения Одессы от фашистских оккупантов.

ЗАБАСТОВКА

Из истории Черноморского морского пароходства

В советские времена это слово мы знали из школьных учебников или газет, которые описывали так называемые «язвы капиталистического мира»: безработицу, забастовки – всё это было там. Но вот развалился великий Советский Союз. Пятнадцать республик, входивших в состав СССР, стали самостоятельными.

24 августа 1991 года теплоход «Аркадий Гайдар», на котором, как знают читатели «Вечерней Одессы», я работал много лет, спустил красный флаг Страны Советов и поднял желто-голубой ставший независимой Украины.

Казалось бы, всё, о чём мы могли мечтать в советские времена, свершилось. Не было уже железной диктатуры Коммунистической партии, на судах пароходства не стало ненавистных помполитов, которые были помощниками капитанов по политической части, писали доносы на моряков, ломая их судьбы. Пришла долгожданная свобода! Можно было читать запрещённые книги, смотреть зарубежные фильмы, а в зарубежных портах моряки могли ходить не обязательными «тройками», как

это предписывалось правилами поведения советского моряка за границей, а по одному.

И вдруг в эйфории этой независимости от тотального коммунистического режима стали происходить непонятные вещи. Уйдя из Одессы в очередной дальний рейс, мы узнали, что переданы в управление какой-то греческой судоходной компании. Сначала на нашем плавание это не отражалось. Рейс был долгий и трудный. Работали на Дальнем Востоке. Ходили между портами Южной Кореи, Филиппинских островов и Индонезией.

Спустя 5 месяцев пришли в Сингапур, где должны были получить бункер, пополнить запасы продуктов, а главное – заработанные за пять месяцев деньги.

Для советских моряков Сингапур был всегда самым желанным портом. Моряки приобретали здесь всевозможные дешёвые товары, которые в условиях постоянного советского дефицита продавали в Одессе на знаменитом «толчке».

Вот и тогда, придя в Сингапур, мы знали, что получим валюту и купим японские телевизоры, магнитофоны, радиоприёмники, которых тогда в магазинах независимой Украины ещё не было.

В ожидании агента, который должен был привезти деньги, у каюты третьего помощника капитана выстроилась очередь. Третий помощник ведал кассой и выдавал деньги. Но какое было разочарование, когда агент приехал и сказал, что денег греки нам не перевели и приказывают немедленно сниматься и уходить.

Узнав об этом, я зашёл капитану. У него сидел обслуживающий наше судно агент.

– Готовьте машину, – сказал капитан, – будем сниматься.

– А как же деньги, – спросил я.

Капитан нервно закурил.

– Деньги получим в Греции, в Пирее.

– Пирей не Сингапур, да и в Пирее мы можем денег не получить. Такие случаи уже бывали.

Внизу, собравшись в столовой команды, узнав, что денег нет, уже шумели матросы и мотористы.

– Нет, – сказал я, – уходить из Сингапура без денег мы не должны. Будем стоять.

– Тогда звоните грекам, – сказал капитан и попросил у агента сотовый телефон.

Капитан назвал мне номер. Я приготовился говорить по-английски, но когда дозвонился – со мной заговорили по-русски. Но не заговорили, стали кричать:

– Почему не уходите? Немедленно снимайтесь!

– Пока не получим деньги – не уйдём!

Агент не понимал русский язык, но смотрел на меня одобрительно.

В Сингапуре мы стояли три дня, каждый день ругаясь по телефону с нашими новыми хозяевами. Судно было погружено на Филиппинах жмыхом кокосовых орехов. Груз шел на Италию. Фрахт был высокий. Каждый день простоя греки терпели большие убытки.

И мы победили! В конце третьего дня агент привёз деньги. Узнав об этом, по судну прокатилось громкое «ура». День ушёл на поездку с рейда на берег, где мы, наконец-то сделали необходимые покупки. Забастовка закончилась. Но вскоре закончилась и само Черноморское морское пароходство.

Огромные флот – сухогрузы, танкеры, «пассажиры» – был распродан и исчез, как будто его никогда и не было. Разговаривая сегодня с молодыми людьми, я с удивлением узнаю, что они, живя в Одессе, не имеют никакого представления о том, что у нас было самое большое в мире пароходство.

Жаль. Очень жаль...

«ФИМА, ПИШИ!»

Великое дело – интернет! Я работаю над своими статьями в Одессе, а благодаря интернету их читают в разных странах – во Франции, Германии, в Америке и даже в Австралии.

А недавно позвонил из Израиля читатель: «Все ваши статьи, которые публикуются в газете «Вечерняя Одесса», я читаю. Вы пишете о Черноморском пароходстве, на судах которого работали много лет, и о морях. Но вы же одессит! Почему бы вам не написать об одесситах? Думаю, было бы интересно».

Решил попробовать.

Я много лет жил в доме на Дерибасовской в третьем номере. Наш дом был интересен тем, что во дворе стоял – да и стоит сегодня – памятник создателю языка эсперанто Лазарю Заменгофу. Это был польский врач, известный как создатель эсперанто. Этим языком он хотел создать общность людей, понимающих друг друга. Установленный в нашем дворе памятник единственный не только в Украине, но и во всём бывшем Советском Союзе.

Создатель языка эсперанто в Одессе не жил. Но у нас во дворе жил скульптор Николай Блажков, изучавший этот язык, знавший биографию Заменгофа. И в 1959 году установил

памятник, который стоит на фоне сохнувшего на верёвках белья.

До начала российско-украинской войны во дворе всегда толпились туристы, которых приводили экскурсоводы, рассказывая об этом уникальном памятнике.

К достопримечательностям нашего дома относились и жильцы: портовые грузчики, моряки и женщины, торговавшие рыбой на «Привозе».

Нашей ближайшей соседкой была некая Рая Дорфман. От неё всегда пахло рыбой. Но, помимо этого, она любила одалживать деньги, однако отдавала не всегда. Как-то вечером к нам в квартиру постучал мужчина. Рядом с ним стояла двое детей. Он спросил мою маму можно ли у нас оставить детей, пока он пойдёт к соседке требовать свои деньги. Мама кивнула: «Пожалуйста». И тогда мужчина, повернувшись к детям, сказал: «Дети, сидите тихо! Я иду делать Райке весело!»

Так сказать мог только одессит.

Это что касается нашего двора.

Когда я был уже женат, мы летом сняли дачу на 16 станции Большого Фонтана в Амбулаторном переулке. В конце переулкa над морем была дача первого секретаря Одесского

областного комитета коммунистической партии. Поэтому у въезда в переулок стоял пост ГАИ. Как-то утром я шёл к трамвайной остановке ехать в город. Меня обогнал старый еврей в пижаме и шлёпанцах на босую ногу. В руке он держал небольшой бидончик. Видно, его послали на станцию за молоком. Когда мы вышли из переулочка, к посту ГАИ подъехал «Запорожец». Его остановил дежурный милиционер. В машине рядом с водителем сидела пышная дама, а на заднем сидении – собака. Выслушав какие-то требования постового, сидевший за рулём водитель плюнул. И тогда тот, с бидончиком в руке, сказал: «Вы видали шо-то подобное? Машина у него есть, толстая жена есть, собака тоже есть – и он плюёт на Советскую милицию!».

И в этой реплике, которую я услышал, была вся Одесса.

Ещё я вспомнил, как я уже говорил, мы жили на Дерибасовской в третьем номере, а рядом, в первом номере, жила доктор-дерматолог Сара Моисеевна Вайнер. Она уже давно работала, ей было много лет, но врач она была уникальный. Жила на первом этаже. Окна её квартиры выходили на улицу. Летом она всегда сидела у открытого окна, здоровалась со всеми проходящими мимо людьми.

Однажды я стоял у наших ворот, а мимо из порта шла какая-то женщина и держала в руках связку бычков. Сара Моисеевна закричала этой женщине: «Милочка, здрасьте! Где вы взяли таких бычков?».

На что эта Милочка ответила:

– Сара Моисеевна, разве это бычки? Это – звери!

У меня на руке как-то появилась сыпь. К кому из врачей я не обращался – ничего не помогало, и моя мама сказала: «Ты не туда ходишь – пойдёшь к Саре Моисеевне. Она с нами была в гетто, лечила, чем придётся, знают все болячки – она тебе поможет».

В квартире Сары Моисеевны я застал её мужа. Он сидел за столом и пил чай. Сара Моисеевна, как всегда, сидела у открытого окна. Когда я ей рассказал о своей проблеме, она мельком посмотрела на мою руку и сказала мужу: «Фима, пиши». Муж отодвинул чай, надел очки. Сара Моисеевна продиктовала на латыни рецепт какой-то мази и сказала: «Иди в аптеку «Гаевского» прямо к заведующей. Эту мазь делают только там. Скажи, что ты от меня».

Через неделю сыпь прошла. Я подошёл к окну, где, как всегда увидел Сару Моисеевну и

поблагодарил её. На что она ответила: «Ой, не морочь мне голову!».

Давно разъехались по разным странам одеситы, но Одесса в каждом сердце – многоцветная, необъятная, как море, на берегах которого раскинулся наш прекрасный город.

НОЧЬ В ЖЁЛТОМ МОРЕ

15 ноября 2025 года во Всемирном клубе одесситов прошла презентация моей книги, которую я назвал «Моё море». Народу пришло много: телевидение, журналисты, читатели моих книг. Когда я закончил рассказ о новой работе, один из журналистов спросил: «Вы много лет плавали на судах ЧМП, попадали в разные штормы, какой из них вам больше всего запомнился?».

Да, штормов на моей памяти хватало. Но был один, о котором помнишь всю жизнь.

Наша страна была уже независимой. Суда Черноморского пароходства ходили не под красными флагами Страны советов, а под жёлто-голубыми независимой Украины. Но судов этих становилось всё меньше и меньше. Часть их распродавали, а часть переходила под управление иностранных судоходных компаний.

Теплоход «Аркадий Гайдар», на котором я работал много лет, был продан в Индии на металлолом. Несколько месяцев я ходил без работы и вдруг мне предложили лететь в Китай, где на ремонте стоял Черноморский теплоход «Пётр Емцов». Это было судно из 28 серийных судов, построенных на Николаевском

судостроительном заводе и названных в честь 28 героев-панфиловцев, которые в страшном ноябре 1941 года задержали рвавшиеся к Москве немецкие танки.

В советское время, когда были построены эти суда, завод получил Государственную премию. Условия для экипажа на «героях-панфиловцах» были замечательные. Каждое судно этой серии имело спортзал, плавательный бассейн, а рядовой состав – матросы и мотористы – каждый небольшую, но уютную каюту. Кроме всего – эти суда были автоматизированы.

Всё было хорошо. Но строители не учли главного: дизель-генераторы, установленные на этих судах, не обеспечивали должную мощность, и при включении какого-либо дополнительного механизма судно обесточивалось. Всё это выяснили в процессе эксплуатации. Но что-то переделывать было поздно: уже отгребели статьи во всех центральных газетах. Строители помимо Государственной премии были отмечены орденами и медалями. Признать эту ошибку никто не хотел, а страдали моряки.

В советские времена неприятные происшествия замалчивались. Так, например,

пытались скрыть катастрофу на Чернобыльской АЭС, никогда не упоминали об авариях на железных дорогах и авиакатастрофа. Так было и с судами серии «28 героев -панфиловцев».

Теплоход «Пётр Емцов» стоял на ремонте в китайском порту Тяньзинь. Я прилетел сменить заболевшего старшего механика. Китайцы ремонтировали главный двигатель и вспомогательные механизмы. Переводчиком у меня был китаец, который просил называть его коротко – Цы. Он свободно говорил по-русски, так как закончил в Ленинграде кораблестроительный институт и там же защитил кандидатскую диссертацию.

Каждое утро у меня в каюте собирались китайцы: прораб, бригадиры и другие специалисты, руководившие ремонтом судна. Сначала они казались мне все на одно лицо, но, работая с ними, я понял, что они все разные. Когда я как-то сказал об этом своему переводчику, он ответил, что и мы, европейцы, тоже кажемся им на одно лицо.

Под новый 1993 год ремонт судна закончился. Морозным утром 1 января мы вышли в Жёлтое море, получив команду идти под погрузку в южнокорейский порт Пусан. Переход занимал 3-4 дня, но в первую же ночь по

выходу из Китая разыгрался сильный шторм. Качка была такой стремительной, что у меня в каюте сорвало письменный стол.

И вдруг мы обесточились. Главный двигатель заглох, и судно потеряло ход. Схватив ручной фонарь, я побежал в машинное отделение, где в полной темноте слышались голоса механиков, пытавшихся завести остановившийся дизель-генератор. Подсвечивая фонариком машинное отделение, спустился вахтенный матрос и закричал: «Капитан говорит, что нас несёт на скалы, постарайтесь поскорее дать ход – иначе погибнем!».

От качки трудно было стоять на ногах, но механики делали всё возможное, чтобы запустить дизель-генератор. Я представил на минуту близость прибрежных скал, о которые вот-вот ударится судно и тогда... Но не хотелось думать, что будет тогда. Благодаря героическим усилиям механиков дизель-генератор заработал – появился свет. Мы запустили главный двигатель, и я мысленно видел, как судно получив ход, удаляется от береговых скал.

Через несколько дней мы пришли в Пусан, но пережитое в ту ночь в Жёлтом море ещё долго не отпускало меня. И хотя потом были ещё штормы, но тот в Жёлтом море запомнился на всю жизнь.

СЛУЧАЙ ИЗ ПРАКТИКИ, ИЛИ «ТУПА НАЦИЯ»

Сейчас я редко бываю у моря – возраст. У сына – машина, но он всегда занят.

Правда, иногда заезжает за мной, и мы едем на девятую станцию Большого Фонтана, где с крутого обрыва видно море – великолепное при любой погоде. Садимся на скамейку, слушаем крики чаек и смотрим на горизонт. Сын, капитан дальнего плавания, думает о своем море, я – о своем: вспоминаю страны, в которых побывал, безумные штормы и случаи, запомнившиеся на всю жизнь.

Например, такой. Однажды теплоход «Аркадий Гайдар», на котором много лет работал старшим механиком, грузился в Канаде в порту Монреалья в порты Черного моря. Грузились под Новый год. Мороз в Монреале стоял 20°C, но канадцы ходили в легких куртках и без головных уборов – привыкли.

На центральной площади Монреалья возвышалась огромная елка, украшенная хрустальными игрушками от Swarovski, которые переливались всеми цветами радуги в лучах зимнего солнца. Кроме игрушек на елке были конвертики с записками Санта-Клаусу от детей, которые просили в следующем году исполнения различных желаний.

У нас в кают-компании тоже стояла елка. Ее привез обслуживающий судно агент. Елка была настоящая и пахла сосновыми лесами, которых в Канаде много. Елочных игрушек у нас не было, но электрики украсили ее электрической гирляндой, а моряки положили под елку записки Деду Морозу с пожеланиями счастливого возвращения домой, поскольку нас ждал переход через зимний Атлантический океан с оскалом пенистых штормовых волн.

За несколько дней до Нового года ко мне пришел старший механик хорватского судна. Оно стояло неподалеку от нас. Хорватский стармех пожаловался, что у него перестал работать паровой котел – не срабатывает автоматика, а на дворе – мороз, экипаж замерзает в своих каютах. Он спросил, есть ли у нас знающие ребята, чтобы разобрались в автоматике котла. При этом сказал, что судно они купили в Испании, и у него нет таких специалистов, которые могли бы запустить котел.

Я взял четвертого механика Костю Мачула, у которого в хозяйстве был такой котел, и электромеханика Федора Юзефовича. Ребята были выпускниками высшей мореходки и свое дело знали хорошо. Спустившись в машинное отделение хорватского судна, мои

специалисты попросили схемы автоматики котла и, расстелив их в кочегарке, начали разбираться с проблемой, возникшей у хорватов. Ровно через час котел заработал. Подняли пар – в каюты пошло тепло.

На радости старший механик пригласил нас к себе. Когда мы к нему вошли – стол уже был накрыт. В углу каюты сидел пожилой мужчина и курил сигару.

Я спросил:

– Кто это?

Стармех махнул рукой:

– Испанец, гарантийный механик.

– А почему же он не мог запустить котел?

Хорват улыбнулся:

– «Тупа нация».

Мы выпили за Новый год, пожелали хорватам удачи и пошли к себе. А слова хорвата «тупа нация» вошли у нас в поговорку.

И если попадался к нам какой-то неумный, о нем говорили, что с него взять – «тупа нация».

МОИ ВЫГОВОРЫ

Не знаю как сегодня, но в советские времена существовала система выговоров. За нарушение должностных полномочий человек получал выговор, а это означало лишение возможных премий. Строгий выговор – понижение в должности, а то и потеря работы. За мою долгую морскую практику у меня было несколько выговоров. Расскажу о них.

13 января 1972 года на рейде затонул теплоход «Моздок. Погруженное на Вьетнам судно поздно вечером снялось в рейс. На море лежал плотный морозный туман. Хотя капитан выходил из порта по радару, за маяком он столкнулся с болгарским танкером «Лом», который стоял на якоре в ожидании постановки к причалу. От столкновения недодегазированный танкер взорвался – погибли люди. Взрыв был такой силы, что было слышно в городе, а в близких к порту домах от взрывной волны вылетели стёкла. «Моздок», получив пробоину начал тонуть. Капитан дал SOS. К «Моздоку» успели подойти портовые буксиры и снять экипаж. И только один моторист, когда судно начало тонуть, сбросил в воду надувной спасательный плод, прыгнул в него – и был унесён ветром в открытое морозное море...

Через год в конце января 1973 года теплоход «Аркадий Гайдар», на котором я работал старшим механиком, стоял на том же причале Одесского порта, от которого уходил в последний рейс «Моздок». «Аркадий Гайдар» погрузился на Вьетнам и к концу дня должен был сняться в рейс. На море опять был густой морозный туман. Когда я вышел на палубу и протянул руку – руки не было видно. В этом тумане проблески Воронцовского маяка еле были видны.

На «Аркадии Гайдаре» уходил в рейс вновь назначенный молодой капитан Анатолий Семёнович Лещенко. Когда погрузка была закончена, матросы задраили трюмы и уложили грузовые стрелы, Лещенко зашёл ко мне:

– Готовьте машину – будем сниматься!

– Куда сниматься? – спросил я. – Постоим до утра, туман разойдётся – тогда пойдём.

– Но мне приказано диспетчером порта, – ответил Лещенко. – Требуют освободить причал.

– Анатолий Семёнович! – воскликнул я. – Вспомните «Моздок»! Зачем нам рисковать?

Лещенко сел, закурил и тяжело вздохнул:

– Вы правы, но приказ надо выполнять.

В это время дверь каюты распахнулась, и на пороге показался какой-то мужчина.

– Вы почему не уходите?! – закричал он. – Немедленно освобождайте причал!

Это оказался диспетчер порта.

– Напишите нам письменный приказ для прокурора, – сказал я.

Диспетчер воскликнул:

– У нас план!

– А у нас жизнь, – ответил я.

Вскоре на моём столе зазвонил телефон. Говорил дежурный диспетчер парокондукта:

– Портовики жалуются, что вы не уходите. Немедленно уходите.

Но мы продолжали стоять. Письменный приказ так и не получили. К утру туман разошёлся, и мы благополучно снялись в рейс. Но за этот простой и невыполнение приказа диспетчеров я получил выговор. Меня лишили тринадцатой зарплаты. Таков был результат моего первого выговора.

Потом был ещё один. Расскажу и о нём.

Через пару лет после того происшествия мы грузили в Одессе на Японию хлопок. Кипы хлопка привозили по железной дороге из Средней Азии и морем отправляли в Японию. В это время Суэцкий канал после «Шестидневной войны» в 1967 году между Израилем и Египтом был закрыт на 10 лет, и путь в Японию лежал

вокруг южной оконечности Африки. Переход занимал полтора месяца. После окончания погрузки хлопком мы начали принимать бункер. Всего взяли две тысячи тонн топлива.

Но при этом утопили грузовую марку. На борту каждого торгового судна есть такая красная линия, ниже которой судно грузить нельзя. За этим строго следит капитан порта. Мало кто знает, что в каждом порту есть капитан порта, который даёт любому судно право на выход в море. Не знаю, как за границей, но в Советском Союзе капитан порта выдавал паспорта моряков и рабочие дипломы на основании дипломов об окончании мореходных училищ и плавательского ценза. Перед каждым выходом судна в море инспекторы капитана порта проверяли, как погружено судно.

Как я уже сказал, после принятия двух тысяч тонн топлива мы утопили грузовую марку. Выход в море нам запретили, потребовав отгрузить часть груза. Вот за это, что при бункеровке я не учёл требования безопасности плавания – был получен второй выговор.

По возвращению из Японии, согласно этого выговора, меня должны были перевести во вторые механики. Но так как до этого у меня были положительные характеристики и

никаких других замечаний не было, комиссия пароходства, разбиравшая это дело, решила меня строго предупредить. В дальнейшем я работал без особых замечаний.

Давно нет Черноморского морского пароходства. Я уже давно на пенсии. Как сегодня работают капитаны портов – не знаю. Наши моряки уходят в плавание под чужими флагами. Но под каким бы флагом не плавал моряк, он должен благополучно возвращаться домой.

Проработав не один десяток лет на судах ЧМП, я всегда возвращался к родному дому. А выговоры, о которых я рассказал, шли мне только на пользу.

«НОЖКИ БУША»

В 1970 году в Италии по заказу Советского Союза было построено пять рефрижераторных судов. Их называли именами героев гражданской войны, воевавших в Красной армии против белогвардейцев: «Василий Чапаев», «Сергей Лазо», «Николай Щорс», «Александр Пархоменко», «Григорий Котовский». Приказом министра морского флота СССР эти суда были переданы Черноморскому морскому пароходству.

Помимо продукции судостроительных заводов в Николаеве и Херсоне, которые строили суда для ЧМП, пароходство получало новые суда из Финляндии, Дании, Германии, Польши и Югославии. Флот пароходства был огромен и ходил по всему миру. Но пять рефрижераторов итальянского здания ходили только в Южную Америку. Там они грузились бананами, которые доставлялись в порты Западной Европы.

В марте 1985 года Генеральным секретарем ЦК КПСС стал Михаил Горбачев. К тому времени экономика СССР была не в лучшем состоянии, а через несколько лет перестройки стало еще хуже: продуктовые магазины оказались почти пустыми, за каждым пустяком людям приходилось стоять в длинных очередях.

Пытаясь спасти положение и как-то пополнить магазины продуктами, Горбачев заключил с тогдашним президентом США договор Джорджем Бушем-старшим на поставку в Советский Союз куриных окорочков. Их народ сразу прозвал «ножками Буша». Доставкой этих бедрышек в СССР стали заниматься пять рефрижераторных судов, которые я назвал выше.

Начав в Советском Союзе перестройку, Горбачев отменил многие составляющие советского образа жизни. На флоте он упразднил должность помощника капитана по политической части. Помполиты были на каждом советском судне, они следили за политическими настроениями моряков и писали доносы в КГБ, сломав не одну морскую судьбу. Продолжая реформы, Горбачев разрешил морякам брать в зарубежные рейсы жен, что раньше было категорически запрещено.

А еще в результате горбачевской «перестройки» в Черноморском морском пароходстве один за другим стали исчезать суда. Одни списывали по старости и продавали на металлолом, а другие шли под управление иностранных судоходных компаний. Я не знаю, в чьи карманы шли деньги от этих соглашений,

но Украина потеряла свой торговый флот. Из пяти рефрижераторных судов в ЧМП, которое доживало свои последние дни, осталось только одно – «Александр Пархоменко». Этот рефрижератор и доставлял в Одессу «ножки Буша».

В один из таких рейсов второй механик этого судна взял с собой жену. При советской власти она работала инструктором райкома партии, привыкла всех наставлять и писать всевозможные кляузы. Это была вздорная женщина, которая начала придирается к судовой буфетчице: то буфетчица давала ей погнутую вилку, то плохо вымытый стакан или упрекала ей за то, что редко поливает в кают-компании цветы.

При переходе через Атлантический океан судно качало. И как это было обычно в морской практике, во время качки буфетчица стелила на стол влажные скатерти, чтобы не ездила посуда. И тут жена второго механика тоже находила повод для придирок – ей на влажной скатерти неудобно обедать.

После выхода в обратный рейс из США рефрижератор, загруженный «ножками Буша», попал в сильный шторм. От стремительной качки вышла из строя морозильная камера, где

хранились мясные продукты. Протухшее мясо пришлось скормить акулам. Когда шторм затих, капитан решил открыть один из трюмов и дать на стол экипажу «ножки Буша». Н

Но после прихода в Одессу жена второго механика написала в транспортную прокуратуру донос. В этом доносе было указано, что груз, перевозимый рефрижератором, разворовывается экипажем. Скандал разразился страшный. Капитана и старшего помощника не просто вызывали на допросы в прокуратуру, а отдали под суд.

Не помню, какое они понесли наказание. Но вскоре рефрижератор «Александр Пархоменко» был продан, как и другие сюда пароходства. И «ножки Буша» возить уже было некому.

«АКАДЕМИЯ РОЗЕНБЛЮМА»

Человек, о котором я хочу рассказать, был когда-то известен всей морской Одессе. От капитанов до матросов-уборщиков. А вспомнил я о нём, проходя недавно мимо Одесской юридической академии. На улице, где расположено это учебное заведение, я не был давно. И поэтому слово «Академия», выведенное большими буквами на фасаде здания, сразу бросилось в глаза.

Конечно, словом «Академия» сегодня, по крайней мере в Одессе, никого не удивишь. Недавно была даже «Пивная академия», которая имела свои киоски по всему городу. Но почему-то именно возле этого здания, откуда рукой подать до моря, вспоминалась академия, начальником которой был этот человек. Собственно, то была никакая не академия, а курсы по подготовке командного и рядового состава для судов Черноморского пароходства. А заведовал ими Григорий Борисович Розенблюм. Вот по его фамилии острые на язык моряки и прозвали эти курсы «Академией Розенблюма».

Был Григорий Борисович близорук, носил очки с толстыми стёклами, а по характеру был он человек резкий, порывистый, и когда входил в свой кабинет, располагавшийся в

отделе кадров пароходства, то так громко хлопал дверью, что все, кто ожидали его в коридоре, вздрагивали. В такие моменты уборщица тётя Нюся, которая много лет проплавала буфетчицей на судах пароходства, а теперь, будучи на пенсии, убирала кабинеты и коридор отдела кадров, ворчала: «Не человек, а штормовой ветер какой-то!»

Официально должность Григория Борисовича именовалась «Начальник сектора по подготовке кадров», позже этот сектор преобразовали в Учебно-курсовой комбинат пароходства. Но в том и в другом случае, будучи начальником этих подразделений, Григорий Борисович, по словам всё той же тётки Нюси, «работал как каторжный». С утра он мотался по всему городу в поисках помещений для занятий своих подопечных и договаривался с преподавателями из различных учебных заведений о чтении для них лекций. Потом его можно было увидеть в порту, спускающимся по трапу какого-нибудь парохода, где он уговаривал капитана взять в море на практику группу курсантов. И лишь во второй половине дня, вконец измотанный, он появлялся в своём кабинете. Повесив на спинку стула ветхий пиджак, дымя папиросой и прихлёбывая из алюминиевой кружки прине-

сённый тётей Нюсей чай, он принимал посетителей и хриплым от усталости голосом отвечал на телефонные звонки...

Меня могут спросить, а зачем нужна была эта «Академия», если после войны в Одессе начали работать мореходные училища, готовившие кадры для Черноморского пароходства? Да, работали. Но первый выпуск курсантов высшего мореходного училища состоялся лишь в 1950 году. А уже летом 1945-го в Одессу, взамен потопленного фашистами почти всего флота пароходства, начали приходить новые суда. Правда, новыми назвать их нельзя было. Это были выдавшие виды пароходы, полученные от американцев по ленд-лизу. Во время войны они плавали между США и Владивостоком, а потом их передали Черноморскому пароходству. В Одессу пароходы приходили из американских портов, где на них грузили паровозы, порталные краны и оборудование для наших разрушенных фашистами заводов. И я до сих пор помню имена этих пароходов: «Аргунь», «Сухона», «Баку», «Тимирязев», «Вторая пятилетка»... Я запомнил их потому, что в то первое послевоенное лето, занимаясь в мореходной школе, приходил со своей группой в порт на практику и, мечтая о дальних плаваниях, как

зачарованный смотрел на обветренные океанскими ветрами флаги этих судов.

Порт был разрушен, и его руины печально рисовались на фоне сверкающего всеми летними красками моря. Но на полуобвалившихся причалах уже монтировали доставленные этими пароходами порталные краны «Вашингтон», и дружным гулом дизелей встречала нас по утрам портовая электростанция, где мы, будущие судовые мотористы, проходили производственную практику. В том же 1945 году из поверженной Германии начали приходить в Одессу и немецкие трофейные суда. Многие одесситы ещё помнят, наверное, огромные пассажирские лайнеры, переименованные в «Россию», «Победу» и печальной памяти «Адмирал Нахимов», который 31 августа 1986 года затонул под Новороссийском после столкновения с балкером «Пётр Васёв»...

Вот для этого флота, не дожидаясь, пока мореходные училища начнут давать пароходству морских специалистов, на шестимесячных курсах из людей, уже имевших опыт работы в море, готовили штурманов, механиков, радистов. А позже, в пятидесятых годах уже прошлого века, когда Черноморское пароходство чуть ли не ежедневно получало с советских и зарубеж-

ных судостроительных заводов новые танкеры и сухогрузы, а Одесская мореходная школа не успевала давать этому быстро растущему флоту рядовой состав, именно «Академия Розенблюма», благодаря неукротимой энергии её начальника, обеспечивала пароходство кадрами матросов, мотористов, электриков и поваров. По предложению Григория Борисовича представители пароходства и он сам ездили по воинским частям и, выступая перед готовившимися к демобилизации воинами, рассказывали об условиях работы в пароходстве и призывали с выходом «на гражданку» освоить морские профессии. Я знаю об этом потому, что и сам по просьбе Григория Борисовича выступал как-то в одной воинской части и рассказывал о романтике дальних плаваний. А когда я уже работал механиком на пассажирском теплоходе «Украина», Григорий Борисович дал мне группу демобилизованных танкистов, и я по программе Учебно-курсового комбината готовил их к сдаче экзаменов на судовых мотористов...

Григорий Борисович Розенблюм был человеком неожиданным. Встретив меня во дворе пароходства или на Приморском бульваре, мог остановиться и начать подробно расспрашивать о делах, а на следующий день, погружён-

ный в свои мысли, мог пройти мимо, даже не ответив на моё приветствие. Но я не обижался. Как говорила тётя Нюся, «у него ж не работа, а чистый ад!»

Помню, что творилось с ним, когда затонул теплоход «Умань»! Случилось это в январе 1964 года. Страшная весть быстро облетела город, жёны и матери членов экипажа «Умани» бросились в пароходство, где с ними пообщалось начальство. Григорий Борисович в высоких начальниках не ходил и встречаться с жёнами моряков не был обязан, но успокаивать их взялся. Когда же, несколько дней спустя, стали известны подробности гибели судна, именно он начал оказывать семьям погибших моряков всяческую помощь: одним – в получении квартиры, другим – в устройстве ребёнка в детский сад. В былые советские времена для многих это были неразрешимые проблемы!.. А встретив меня, он сокрушался: «Какие ребята погибли! Я же их всех знал! Начальник радиостанции Афанасьев, наш выпускник, поняв, что судно тонет, не бросился к шлюпке, а до последней минуты выстукивал «SOS».

Рассказывая это, Григорий Борисович непрерывно курил... От него я и узнал причину гибели судна.

31 декабря 1963 года теплоход «Умань» пришёл в порт Новороссийск под погрузку железорудного концентрата. 2 января наступившего 1964 года судно снялось на Туапсе для дозагрузки, откуда 5 января после бункеровки ушло на голландский порт Роттердам. Но до этого второй штурман А. Г. Топор, сделав расчёты остойчивости, предупредил капитана, что перед погрузкой обязательно нужно установить в трюмах судна так называемые шифтинги. Когда с выходом в Средиземное море смёрзшийся концентрат руды начнёт оттаивать, эти деревянные перегородки не дадут ему свободно «гулять» в трюмах во время качки и вызывать опасный крен судна. Но установка шифтингов заняла бы несколько дней, а капитан хорошо знал, чем грозит срыв плана, и дал команду принимать груз. Убедившись в том, что его не слушают, второй штурман собрал чемодан, сошёл на берег и уехал домой, за что потом был уволен из пароходства. А «Умань» снялась в рейс... Как предупреждал штурман, в Средиземном море концентрат оттаял. Но погода была солнечной, и ничто, казалось, не предвещало беды. Пройдя Гибралтар, теплоход вышел в Атлантический океан, где бушевал шторм. При стремительной качке

разжиженный концентрат, «гуляя» в трюмах, создал угрожающий крен, и, потеряв остойчивость, судно затонуло. Случилось это в Кадисском заливе 13 января 1964 года. Из 38 членов экипажа погибли 14, в том числе капитан. Остальных, оказавшихся в воде и цеплявшихся за перевёрнутую шлюпку, подобрал откликнувшийся на сигнал бедствия немецкий сухогруз «Biblos» и доставил их в Гибралтар. Оттуда танкерами Черноморского пароходства «Грозный» и «Бугуруслан» они прибыли в Одессу.

Вот такую трагическую историю рассказал Григорий Борисович. Второго штурмана потом вернули в пароходство. Но погибших не вернуть.

А теперь я хочу рассказать, как произошло моё знакомство с Григорием Борисовичем Розенблюмом. Было это голодной зимой 1947 года. Числясь в бесплатном резерве отдела кадров пароходства, не получая ни денег, ни хлебной карточки, я каждое утро приходил в отдел кадров и становился в очередь к инспектору Елизавете Абрамовне Меламуд, которая ведала рядовым составом. Я знал, что стою напрасно. В ту зиму работы не было не только для меня, семнадцатилетнего паренька, как

говорится, не нюхавшего моря, но и для бывалых моряков. Порт замёрз. Пароходы в Одессу почти не заходили, и все с нетерпением ждали весны. Однажды, когда я стоял в этой безнадежной очереди, ко мне подошёл незнакомый человек в очках, отозвал в сторону и тихо сказал: «Елизавета Абрамовна говорит, что ты был в гетто. Она читала твоё личное дело. Я бы хотел с тобой поговорить». И, не называя себя, он привёл меня в какой-то кабинет, где на обшарпанной стене висел портрет Сталина, сел за письменный стол и показал мне на стул. Я присел, чувствуя, как ноги мои от страха становятся ватными. Дело в том, что, заполняя анкеты при поступлении в пароходство, я всё думал, писать мне или не писать про гетто. В те страшные сталинские времена людей, находившихся на оккупированных фашистами территориях, всячески преследовали. Некоторых даже ссылали на Колыму, правда, таких как я, по малолетству не трогали. Но, как говорила мама, «береженого Б-г бережёт». Всё же я написал. И вот теперь этот человек...

Выглядел он усталым, но глаза за толстыми стёклами очков смотрели пронизательно и, как показалось мне, строго. Закурив, он разогнал рукой дым и спросил: «Ты был там

с родителями?» «Да, – ответил я. – Отец умер на Слободке от сыпного тифа. А я с мамой и сестрой выжили. Я же обо всём этом написал!» Он ткнул в пепельницу недокуренную папиросу и хрипло сказал: «У меня там погибла родственница, Рива Бронштейн. С дочкой. Девочку звали Лиля. Ей было пятнадцать лет. Ты их там не встречал?» «Значит, он не из органов», – с облегчением подумал я и начал рассказывать уже более подробно: «Нет, не встречал. Возможно, их угнали со Слободки ещё с первыми этапами, которых расстреливали по дороге в Доманёвку, в селе Мостовом. Нас спасло то, что мы заболели сыпным тифом. Отец умер, мы выжили, и нас угнали из гетто, когда зима уже кончилась. К тому времени массовые расстрелы прекратились. Говорили, что так повелела королева Елена, мать румынского короля... Но и в Доманёвке, и в Карловке, куда нас пригнали, люди всё время умирали от голода, болезней и побоев...»

Выслушав мой рассказ, он снял очки, начал старательно протирать их кусочком замши, и взгляд его, как у всех близоруких, когда они остаются без очков, был растерянным и беспомощным. Зазвонил телефон, он надел очки и взял трубку: «Хорошо. Иду». «Вызывает

начальство, – сказал он мне. – Ты кто по профессии?» Я ответил, что моторист. «Моторист, – повторил он. – Заходи. Может быть, смогу помочь. Фамилия моя Розенблюм». И он протянул мне на прощание руку.

Через несколько дней после нашего разговора Розенблюм снова подошёл ко мне и отозвал в сторону: «Получишь направление на «Калинин». Я утром встретил капитана, попросил за тебя, рассказал про гетто. А там погибли его друзья. Капитан обещал поговорить с Елизаветой Абрамовной. У него на судне есть вакансия моториста. Так что счастливого плавания!»

Можете представить себе мою радость! И не только потому, что я наконец получил работу. «Калинин» был теплоходом героическим!.. Из разговоров моряков в коридоре отдела кадров я знал, что он всю войну провёл на Чёрном море. Вывозил из осаждённой Одессы женщин, стариков, детей, а под конец обороны вооружение и защитников города, потом доставлял в сражающийся Севастополь войска и боеприпасы, забирал раненых, не раз попадал под бомбёжки, но благодаря выдержке и умению капитана уклонялся от сбрасываемых на теплоход бомб, оставался на плаву.

И «Калинин» же стал потом первым судном, которое вошло в порт освобождённой Одессы! Командовал теплоходом Иван Фёдорович Иванов. В городской газете я читал о нём статью. В ней рассказывалось, как однажды теплоходу пришлось взять на борт необычный груз. Это было в Феодосии. В момент отхода судна из обстреливаемого гитлеровцами порта на причал прибежал взволнованный человек, сложил рупором руки и начал что-то кричать стоящему на мостике капитану. Человек оказался директором картинной галереи Айвазовского и просил погрузить на теплоход полотна великого мариниста, чтобы они не достались врагу. «Калинин» был последним нашим судном, покидавшим Феодосию. И капитан, не раздумывая, снова стал швартоваться к причалу. Немцы ожесточённо обстреливали порт, палуба звенела от осколков снарядов, но Иван Фёдорович не вышел в море, пока все картины не были погружены. Немцы бомбили теплоход и в море, но полотна Айвазовского в целости и сохранности были доставлены в Новороссийск, а оттуда переправлены в Ереван. И можно понять волнение капитана, когда в декабре 1944 года он прочитал в «Правде» сообщение ТАСС о том, что единственное в мире собрание

картин великого русского мариниста Айвазовского возвращено на родину художника, в Феодосию. Вот таким был теплоход, на котором мне теперь предстояло работать!

Когда я пришёл на «Калинин», погрузка была уже закончена, трюмы закрыты и грузовые стрелы уложены по-походному. Вахтенный у трапа, прочитав моё направление, направил меня к стармеху. Пожилой старший механик встретил меня доброй улыбкой: «Из «Академии Розенблюма»?» – «Нет, я окончил мореходную школу». – «В море ходил?» Я покачал головой: «После учёбы успел побывать только в бесплатном резерве». – «То-то ты такой худой! Но ничего. На загранпайке быстро поправишься!»

Нужно сказать, что в первые послевоенные годы, когда в Советском Союзе, ещё не оправившемся от страшной войны, продукты распределяли по карточкам, моряков каботажных судов и судов заграничного плавания кормили по-разному: «каботажников» – впроголодь, а «загранщикам» полагался белый хлеб, сливочное масло, на обед – мясо, овощи, фрукты. В рацион входили даже папиросы – командному составу выдавали картонные коробки, рядовому – пачки в мягкой упаковке, а некурящим

полагался шоколад! Так что старший механик не зря сказал, что на заграничке я скоро поправлюсь. Но... Кроме Григория Борисовича Розенблюма и капитана «Калинина» Ивана Фёдоровича Иванова был ещё и «Белый дом», как моряки называли КГБ. Перед отходом каждого судна в рейс туда посылали на согласование судовые роли, то есть списки экипажа. Так вот, в судовой роли «Калинина» перед его уходом из Одессы меня не оказалось. Об этом я узнал, когда на судно прибыли пограничники. И мне оставалось одно – сойти на причал и помахать теплоходу вслед... Когда на следующий день я пришёл в отдел кадров и спросил Елизавету Абрамовну, почему меня вычеркнули, она, оглянувшись по сторонам, сказала: «Пути их неисповедимы...»

В те времена случай со мной был не единственным. Практика списывания моряков перед отходом судов за границу была повседневной. Случалось даже, что, когда после закрытия границы судно выходило за маяк, его уже там догонял пограничный катер и снимал одного, а то и нескольких человек. Хорошо ещё, если списанного моряка переводили в каботаж. А многих без объяснения причин увольняли из пароходства. И не только в сталинские време-

на так было, но и при Хрущёве, и при Брежнев! В своей книге «Путешествие на край ночи» я уже писал, как в 1956 году во время известных событий на Суэцком канале меня, как еврея, списали с танкера «Славгород». И списан на берег был не только я, но все моряки-евреи. А было-то в пароходстве всего 17 человек... Но это произошло при Хрущёве, который дружил с президентом Египта Насером и люто ненавидел государство Израиль.

А вот «брежневский» пример. Было это в 1981 году. Мои мытарства остались позади, и я плавал старшим механиком на теплоходе «Аркадий Гайдар». Шли мы в Индийском океане – везли на Японию хлопок. Как-то поздним вечером зашёл ко мне капитан. Обычно весёлый, любитель пошутить, он был явно чем-то расстроен. Положив передо мной какую-то радиogramму, капитан тяжело опустился в кресло и попросил закурить.

– Вы же бросили! – удивился я.

– Тут бросишь, – вздохнул капитан. – Читайте!

Радиogramма, полученная шифровкой, предписывала:

«Капитану Бовжученко. Получением сего четвёртого механика Вакора Владимира Вла-

димировича списать. Пересадить на идущий вам навстречу теплоход «Н. Добролюбов». Исполнение подтвердите. Начальник отдела кадров Лебедев».

Я растерянно посмотрел на капитана: «Списать? В океане?»

«Это вопрос к Лебедеву, – ответил капитан. – «Н. Добролюбов» идёт в Одессу. Я только что с ним связывался. Предупредите Вакора. Я обязан выполнить приказ».

С этими словами капитан вышел.

Вакор... Володя Вакор... Наш лучший механик... Жену его зовут Фира. У них недавно родился ребёнок. Что же такое могло случиться, если человека, пересадив в океане на другое судно, отправляют в Одессу? И как ему такое сказать? Но делать нечего. Когда я объявил Вакору, что его списывают, он испуганно посмотрел на меня, сел на койку, закрыл руками лицо и простонал: «Наверно, умерла мама!»

Я принялся его успокаивать, а он, отмахнувшись от меня, начал лихорадочно собирать вещи. Провожали мы его на рассвете. Матросы спустили моторный бот и отвезли его на ожидавший невдалеке «Н. Добролюбов». И лишь по возвращении в Одессу мы узнали, что произошло. Как оказалось, двоюродная

сестра его жены подала заявление в ОВИР на выезд в Израиль. Вот по этой причине нашего механика пересадили в океане на встречное судно, отправили в Одессу и уволили из пароходства. Так, спустя много лет после смерти Сталина, советские власти ломали судьбы людей! Вакор разошёлся с женой, но и это не дало ему права вернуться в пароходство. На нём, как на каторжнике, стояло клеймо... Потом он работал слесарем в трамвайном депо, а больше я уже ничего не знал о механике Володе Вакоре.

Я вспомнил жестоко и невинно отлучённого от моря Володю Вакора, рассказывая об «Академии Розенблюма» потому, что и курсантов Григория Борисовича списывали с судов, закрывали им визы и увольняли из пароходства. А он тяжело переживал каждый такой случай. И хотя в те годы в стране вовсю бушевала развязанная Сталиным оголтелая кампания по борьбе с «безродными космополитами», и над Григорием Борисовичем, как над евреем, тоже висела угроза увольнения, он не боялся заступаться за своих ребят.

Мне рассказывал об этом замечательный морской человек, известный капитан, Герой Социалистического Труда Ким Никифорович Голубенко, с которым мне посчастливилось

работать и дружить. Восемнадцатилетним парнем он партизанил в одесских катакомбах, помогал скрываться там нескольким евреям, а после войны закончил курсы штурманов при «Академии Розенблюма» и поступил на заочный факультет Одесского высшего мореходного училища. Во время Кубинского кризиса, когда авантюрный замысел главы Советского правительства Никиты Хрущёва по установке на Кубе ракет, нацеленных на США, чуть не привёл человечество к третьей мировой войне, Ким Никифорович был капитаном турбохода «Юрий Гагарин». Американские военные корабли тогда держали Кубу в кольце блокады. Ведя судно в Гавану с грузом продовольствия – Советский Союз поставлял кубинцам не только ракеты, но и продовольствие, – капитан Голубенко не испугался наведённых на «Юрий Гагарин» орудий и, несмотря на угрозы американцев открыть огонь, первым из капитанов советского торгового флота вошёл в Гаванский порт, где на причале его встречал сам Фидель Кастро. А по возвращении в Одессу Кима Никифоровича вызвали в Москву. Его доклад о прорыве американской блокады слушал Хрущёв и тогда же лично вручил ему Звезду Героя. В 1964 году Хрущёва сняли со

всех высоких постов и отправили на пенсию. А вскоре по распоряжению всесильного секретаря парткома Черноморского пароходства капитана Голубенко списали с «Юрия Гагарина» исключительно за то, что он выгнал с судна пьяницу помполита. Партийные бонзы не посчитались с заслуженным капитаном, который позволил себе замахнуться на самое для них святое – на помполита, посланца партии! Добиваясь справедливости, Ким Никифорович летал в Москву, был на приёме у одного из секретарей ЦК КПСС, но только год спустя, после смены секретаря парткома пароходства, вновь стал плавать капитаном.

О Григории Борисовиче Розенблюме Ким Никифорович однажды сказал, что тот, дескать, «не прятался и не убегал, когда требовалось помочь людям, даже если для этого нужно было пройти по острию ножа», и рассказал такой случай.

В 1948 году после окончания курсов штурманов Ким Никифорович был направлен помощником капитана на пароход «Курск». Пароход этот, построенный в Англии ещё в 1911 году, был уже настолько стар и изношен, что инженеры Регистра, сиречь морской инспекции, после освидетельствования судна

признали его негодным к дальнейшей эксплуатации. И Киму Никифоровичу предстояло работать на пароходе, поставленном на прикол, с чем он никак не мог смириться. Вместе со своим другом механиком Вертниковым, с которым заканчивал курсы при «Академии Розенблюма», они сколотили из членов экипажа ремонтные бригады и, работая по 10–12 часов в промёрзших трюмах и холодном машинном отделении – дело было зимой, – доказали инспекции Регистра, что «Курск» ещё вполне может плавать! Когда же, получив долгожданные разрешительные документы, пароход готовился уйти в рейс, механика Вертникова в судовой роли не оказалось. Он участвовал в обороне Одессы и Севастополя, с боями дошёл до Берлина, расписался там на колонне Рейхстага, был награждён боевыми орденами и... признан чиновниками отдела кадров недостойным идти в рейс на восстановленном его трудом пароходе. Узнав, что его списывают, Вертников выругался и начал собирать вещи, а Ким Никифорович, попрощавшись с другом, отправился в портнадзор оформлять документы на отход судна и шёл злой от осознания собственной невозможности чем-то ему помочь. И тут, как это в сказке случается или в притче бывает,

его окликнул Розенблюм. Григорий Борисович начал было поздравлять Голубенко с успешным окончанием ремонта, о котором прознал весь порт, и вдруг осёкся: «Что это с вами? На вас лица нет!» А когда узнал, что Вертникова списывают, не попрощавшись, заторопился к портовой проходной. Кому звонил тогда Розенблюм, кого просил и что доказывал, Ким Никифорович не знал, но уже перед самым отходом Вертников вернулся на судно... О таких поступках Григория Борисовича я слышал и от других выпускников его «Академии», а знал я многих и со многими дружил.

Мои товарищи, которые прошли морскую выучку в почти забытой сегодня «Академии Розенблюма», всегда с уважением и признательностью отзывались о её начальнике. Начиная плавать на судах Черноморского пароходства матросами или кочегарами, закончив курсы штурманов и механиков, занимаясь потом заочно в высших учебных заведениях, долгим и упорным трудом получая полноценное образование, многие из них стали известными морскими людьми. О капитане К. Н. Голубенко я уже писал. Назову ещё несколько имён.

Юрий Дмитриевич Рябуха. Плавал кочегаром. Потом закончил при «Академии Розен-

блюда» курсы механиков, а позже, заочно, – Одесский политехнический институт и много лет работал главным механиком пассажирского лайнера «Леонид Собинов». Александр Александрович Шевченко. Начинал машинистом. Потом – «Академия Розенблюма», заочно – Одесское высшее мореходное училище и, как Ю. Д. Рябуха, – многолетний главный механик пассажирского лайнера «Иван Франко». Нелёгкий путь от матроса до капитана прошёл выпускник «Академии Розенблюма», мой близкий друг Марк Семёнович Ребенников...

В одном из своих очерков я уже писал, что, когда после окончания Великой Отечественной войны в Советском Союзе во всю ширь и мощь начала разворачиваться затеянная Сталиным откровенно антисемитская кампания борьбы с «безродными космополитами», из отдела кадров нашего пароходства были уволены все сотрудники-евреи. Но Григорий Борисович остался. Тогда же остались работать в пароходстве главный бухгалтер Д. Кац, начальник коммерческого отдела Г. Брухис, начальник отдела теплотехники И. Копельман. По тем злосчастным временам это выглядело чудом. Тем не менее это было. И великая заслуга в том начальника Черноморского паро-

ходства Алексея Евгеньевича Данченко. А вот как ему в тех условиях удалось отстоять этих людей, знал только он один.

Когда я решил написать этот очерк о Григории Борисовиче Розенблюме, то пошёл в архив пароходства и попросил отыскать его «Личное дело». Заведующая архивом, пожилая милая женщина, узнав о моей задумке, воскликнула: «Конечно, пишите! Я его хорошо знала. Это был замечательный человек!»

И вот передо мной «Личное дело». Прошло много лет, но я опять вижу его знакомую грустную улыбку, вчитываюсь в скупые анкетные данные и открываю факты удивительной биографии этого, такого скромного и такого деятельного человека!

«Родился 31 января 1908 года в городе Херсоне. В 1919 году, в 11 лет, пережил еврейский погром, учинённый белогвардейскими бандами. В 1922 г. семья переехала в г. Харьков. В 1927 г. окончил школу и поступил на завод учеником слесаря. Сотрудничал в заводской многотиражке. В 1932 г. послан комсомольской ячейкой завода на учёбу в Харьковский Коммунистический институт журналистики. Там же принят в члены ВКП(б). В 1937 г. после окончания института направлен по распреде-

лению в г. Одессу. Работал в газете «Черноморська комуна». В 1938 г. назначен редактором газеты «Моряк». В 1939 г. избран депутатом Райсовета Воднотранспортного района г. Одессы. В 1941 г. вместе с редакцией «Моряка» эвакуировался из осаждённой Одессы на пароходе «Ленин». Пароход погиб. Нас, немногих спасшихся, выбрали военные моряки и доставили в г. Ялту. Оттуда я выехал в Батуми, где на пассажирском теплоходе «Крым», стоящем в ремонте, располагалось Управление Черноморского пароходства. Там начал выпускать газету «Моряк». В 1942 году был откомандирован на Северный флот. Назначен редактором газеты «Моряк Севера» Мурманского морского пароходства. После окончания войны вернулся в г. Одессу и решением партийных органов назначен начальником сектора по подготовке кадров Черноморского морского пароходства.

В 1956 г. заочно окончил Одесское мореходное училище по специальности «Эксплуатация морских путей». Имею правительственные награды: орден «Знак Почёта», медаль «За оборону Советского Заполярья» и медаль «За трудовое отличие в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.»

Закончил читать автобиографию Розенблюма и от волнения закурил, что теперь очень редко делаю. Оказывается, Григорий Борисович был профессиональным журналистом! И не просто журналистом, но редактировал легендарную газету «Моряк», в которой ещё в 1920-х годах, начиная свой блистательный путь в большую литературу, печатались Исаак Бабель, Эдуард Багрицкий, Константин Паустовский, Валентин Катаев... Но вот что странно: он никогда о своей работе редактором не говорил. Правда, однажды, когда все зачитывались знаменитым романом Вениамина Каверина «Два капитана», и я в разговоре с Григорием Борисовичем восторженно отзывался об этой книге, он улыбнулся и сказал: «Я хорошо знаком с автором. Во время войны он был военным корреспондентом на Севере, а мне пришлось там работать до окончания войны». И по обыкновению своему заторопился: «Извини, спешу».

Я продолжал листать «Личное дело» Розенблюма и нашёл там написанное рукой Григория Борисовича заявление, прочитав которое понял, почему он принял такое деятельное участие в судьбе семей погибших моряков «Умани» – ведь он сам в 1941 году тонул на пароходе «Ленин».

«Заведующему архивом ЧМП.

От Розенблюма Григория Борисовича, бывшего кадрового работника ЧМП, проживающего в г. Одессе, проспект Шевченко, 19-а, кв. 9.

Заявление.

В период Отечественной войны я погибал в районе Севастополя на пассажирском пароходе «Ленин», выполняя тогда обязанности редактора газеты «Моряк». В результате торпедирования парохода немецкой подводной лодкой пароход погиб. Часть команды, эвакуированных и военнослужащих, находившихся на борту парохода, выбрали катера Севастопольской военной базы. Все мы были помещены – собраны в г. Ялте, где представителями Ялтинского порта была составлена сводная судовая роль на всех спасшихся. Прошу выдать мне архивную справку, подтверждающую моё нахождение в этом списке – судовой роли.

Справка необходима для представления в комиссию по переоформлению пенсии.

18 июля 1978 года. Г. Розенблюм».

Я прочитал этот документ и вспомнил жаркий летний день в Одессе 1941 года. Я стоял с матерью в очереди за хлебом, когда неожиданно подбежала какая-то взволнованная женщина: «Ой, люди добрые! Что ж то делается!

Потопили, проклятые, «Ленин». Сколько ж народу на ём було! Сколько соседей з нашего двора! И тётя Сарра с детьми, и старик Давидович с унуками! И моя племянница Катька с грудным дитём! Я ж их усих провожала!» Женщину начали успокаивать. Кто-то поднёс к её трясущимся губам бутылку с водой. Кто-то стал говорить, что, может, всё не так, что всё ещё надо проверить. И вдруг стоявший в очереди небритый пожилой мужчина, до появления этой женщины спокойно читавший газету, закричал: «С чего вы взяли, что «Ленин» утонул? Вам что, капитан радиogramму прислал? Прекратите поднимать панику!»

Женщина испуганно замолчала. Притихла и очередь. Слово «паника» действовало на всех отрезвляюще, потому что в те дни газеты постоянно призывали: «Дезертиров и паникёров расстреливать на месте!» В этот момент завывали сирены воздушной тревоги, и в небе с тяжёлым гулом появились фашистские бомбардировщики. Со стороны порта по ним звонко ударили зенитки. «А это тоже «паника»? – показав на небо, презрительно бросила небритому «успокоителю» высокая дама с противогазной сумкой на плече. Её слова заглушил пронзительный свист бомб. Грохнул

взрыв, очередь распалась, и все бросились в ближайшую подворотню. Забежали туда и мы с мамой. Так я узнал о гибели пассажирского парохода «Ленин». Это была первая морская катастрофа в самом начале войны, и она взбудоражила весь город. Ходили слухи, что пароход подорвался на mine недалеко от Одессы, что никто с него не спасся, что всех, кто оказался в воде, расстреливали с воздуха немецкие самолёты.

С той поры прошло более шестидесяти лет, и вот теперь я прочитал это собственноручно написанное Розенблюмом «Заявление», вместе с которым в «Личном деле» подшита копия выданной ему архивной справки: «По списку лиц, спасшихся во время аварии п/х «Ленин», значится Розенблюм Григорий Борисович, 1908 г. рождения. Должность – ответственный редактор газеты «Моряк». Список от 24 июля 1941 года».

Листаю дальше это «Личное дело» и вдруг натываюсь на приказ об объявлении Григорию Борисовичу выговора «за самовольное направление радиogramмы о пересадке в море практикантов с судна на судно». И сразу вспомнилась мне история, услышанная от Кима Никифоровича Голубенко. Он был тогда

капитаном турбохода «Валентина Терешкова», и ставшая причиной выговора пересадка практикантов в море произошла по его просьбе. А было так. Как-то летом на турбоход, грузившийся в Ильичевском порту на Индию, пришла группа практикантов из Одесского высшего мореходного училища. Как правило, все практиканты, которых морские учебные заведения направляли для прохождения практики на судах Черноморского пароходства, оформлялись через Учебно-курсовой комбинат, и направления им выписывал Григорий Борисович или его сотрудники. Так было и на этот раз. После разгрузки в Индии «Валентина Терешкова» должна была вернуться на Чёрное море. Такой рейс обычно продолжался полтора-два месяца, и практиканты успевали возвратиться в училище к началу учебного года.

Но в том рейсе случилось так, что после разгрузки судна в Бомбее, вместо того чтобы брать на Одессу традиционные индийские товары – чай и джут, – капитан получил задание грузить жмыхи на порты Европы. Беспокоясь о практикантах, Ким Никифорович дал в Учебно-курсовой комбинат радиограмму с просьбой разрешить пересадку ребят на любое идущее в Одессу судно. Получив на то разрешение

за подписью Розенблюма, он по выходе из Суэцкого канала пересадил в Средиземном море практикантов на идущий с Кубы в Одессу теплоход «Белорецк» и взял курс на Гибралтар. На том, казалось бы, этому делу конец, но на беду Григория Борисовича сменился начальник отдела кадров, который, узнав о пересадке в море практикантов без его «высочайшего» согласования, учинил Розенблюму разнос и объявил выговор.

Вспомнив эту историю, я подумал о том, что механика Владимира Вакора пересадили в океане и отправили в Одессу лишь за то, что двоюродная сестра его жены подала в ОВИР заявление на выезд в Израиль. Человеку сломали жизнь, пострадала его семья, и никто за это не получил никакого взыскания. А тут начальник Учебно-курсового комбината, выполняя свой профессиональный долг, помог курсантам вовремя вернуться в училище для продолжения учёбы – и пожалуйста! Такой была эта система, имя которой Советская власть...

Перелистываю дальше «Личное дело» Розенблюма. Стоп. Вот и поощрение: «Награждён Почётной грамотой Министерства морского флота СССР за успешное выполнение заданий по подготовке высококвалифицированных

кадров для комплектования судов дальнего плавания». Тут же имеется копия ходатайства на имя министра морского флота СССР В. Г. Бакаева: «В связи с 60-летием со дня рождения начальника Учебно-курсового комбината Черноморского ордена Ленина морского пароходства Розенблюма Григория Борисовича и учитывая его многолетнюю безупречную работу и большой вклад, который он внёс в дело подготовки высококвалифицированных кадров для судов ЧМП, ходатайствуем о награждении его почётной грамотой ММФ СССР. Начальник Черноморского ордена Ленина морского пароходства А. Данченко. Секретарь парткома ЧМП Г. Олешкевич. 25.01.68 г.» После этого прошло немногим более двух с половиной лет, и в «Личном деле» Григория Борисовича была сделана последняя запись: «25 октября 1970 года уволен в связи с уходом на пенсию».

...«Личное дело» вернулось на предназначенное ему место, а я, выйдя из архива, который находился недалеко от морского вокзала, поднялся по Потёмкинской лестнице на Приморский бульвар. Был жаркий августовский день 2004 года. Бульвар был полон народа. Возле Дюка толпились туристы и фотографировались на фоне знаменитого памятника.

Тут же на симпатичных гривастых пони катали детей. Все скамейки в тени платанов были заняты. Но та, к которой шёл я, стояла на самом солнцепёке. На ней одиноко сидела какая-то девушка и ела мороженое.

Это была знаменитая скамья! Стояла она напротив Дворца моряков и была знаменита тем, что в советские времена, с ранней весны и до поздней осени, возле неё собирались моряки-пенсионеры. А сидеть на скамье полагалось только тем, кто «давал травлю», то есть рассказывал всевозможные истории. Истории, как правило, были смешные. И хохот там стоял такой, что восседавшие на старых платанах вороны в испуге взлетали и, возмущённо каркая, кружили над бульваром. Эта скамья осталась в стихотворении «Старые капитаны» нашего земляка, ленинградского поэта Всеволода Азарова, который много лет был связан с флотской печатью Балтики и, появляясь в Одессе, встречу с ней всегда начинал с бульвара:

На Приморском бульваре сидят на скамье ветераны

*И ревниво следят, как сынов провожает Земля.
Позовите меня, окажите мне честь, капитаны,
Я ведь тоже, как вы, капитан своего корабля.*

Написала о ней в самой популярной тогда газете «Известия» и Татьяна Тэсс – журналистка и писательница, имя которой сегодня забыто, а в те годы было широко известно. Она родилась в Одессе и, приезжая в родной город, обязательно шла на бульвар к этой скамье, где, как она писала, «было что послушать!». Жаль только, что кроме неё никто не записывал все те истории, что рассказывались на «скамье капитанов». Это была бы великолепная, профессионально составленная летопись моря, которое начинается здесь, за бульваром, и белыми вспышками чаек зовёт в свою таинственно-синюю даль...

К этой скамье и я любил приходить, по-встречать друзей, вспомнить дальние совместные плавания, поговорить, как о том писал Константин Паустовский, «за родное море и за наши пароходы».

Здесь, в окружении давних его выпускников, я однажды встретил и Григория Борисовича. Он, как они, уже был на пенсии. Постарел. Но так же пронизательно, как всегда, глянул на меня сквозь толстые стёкла очков.

Я поздоровался. Он кивнул, продолжая что-то рассказывать, а старые моряки слушали его и одобрительно кивали седыми головами.

Они опять были рядом – Розенблюм и его «Академия», люди, чьим призванием был тяжкий, не для каждого посильный труд. Труд моряка.

Больше я Григория Борисовича не встречал. И вот теперь вспомнил его и о нём написал...

ГИТЛЕРОВСКИЙ «ТИТАНИК»

В конце апреля 2008 года, накануне Дня Победы советского народа в Великой Отечественной войне, немецкий телевизионный канал ЦДФ показал двухсерийный телевизионный фильм «Густлофф». Это трагический рассказ о пассажирском лайнере «Вильгельм Густлофф», потопленном 30 января 1945 года в Балтийском море советской подводной лодкой С-13, которой командовал капитан третьего ранга Александр Маринеско.

В 2010 году, накануне 65 годовщины со дня окончания второй мировой войны, немецкое телевидение снова показало этот фильм с комментариями известного писателя, лауреата Нобелевской премии по литературе Гюнтера Грасса, автора книги о трагедии «Вильгельма Густлоффа» – «Траектория краба».

Погибший лайнер носил имя фюрера нацистской партии Швейцарии Вильгельма Густлоффа, убитого в 1936 году студентом Давидом Франкфуртером за преследования нацистами евреев. Узнав о гибели товарища по партии, Гитлер объявил в Германии трехдневный траур, а приехав на похороны Густлоффа, заявил: «За мерзким убийцей стоит наполнен-

ная ненавистью сила еврейского врага, который стремится поработить немецкий народ. Мы принимаем их вызов на борьбу!».

Так построенный в том же 1936 году в Гамбурге самый современный по тем временам океанский пассажирский лайнер – с театральным залом и кинозалами, с музыкальными салонами, несколькими плавательными бассейнами и даже с ботаническим садом – получил свое название.

В комментариях к фильму говорится, что после спуска на воду «Вильгельма Густлоффа» его посетил Адольф Гитлер. В его присутствии под звуки оркестра над лайнером был поднят государственный флаг фашистской Германии, красное полотнище с черной свастикой в центре, и когда оркестр умолк, Гитлер, стоя под этим флагом, произнес в свойственной ему истерической манере очередную антисемитскую речь.

До начала второй мировой войны «Вильгельм Густлофф» совершал круизные рейсы по норвежским шхерам и Средиземному морю. А с началом войны, когда гитлеровские войска оккупировали Польшу, лайнер был поставлен на прикол в польском порту Гдыня и стал

базой для немецких подводных лодок. Отсюда в январе 1945 года он и вышел в свой последний рейс.

В фильме о гибели «Вильгельма Густлофа» немецкое телевидение сделало главный упор на то, что пассажирами лайнера, погибшими в водах Балтийского моря в результате торпедной атаки подводной лодки С-13, были не десятки экипажей для новейших гитлеровских субмарин и надзирательницы нацистских концлагерей, как писали в 1945 году советские газеты, а мирные граждане – старики, женщины и дети, бежавшие из Восточной Пруссии. Об этом же в своих комментариях к фильму говорит и Гюнтер Грасс, который брал интервью у нескольких чудом спасшихся пассажиров погибшего лайнера – бывших жителей Кенигсберга (сегодня Калининград), бежавших от наступавших с востока советских войск, боясь мести за злодеяния, совершенные гитлеровскими войсками на оккупированных советских территориях. Но при этом писатель добавляет, что у него к командиру советской подводной лодки Александру Маринеско, потопившему «Вильгельм Густлофф», претензий нет. Шла война, и лайнер под фашистским фла-

гом, который Маринеско увидел в перископ субмарины, стал ее жертвой.

Из 10500 человек, находившихся на борту «Вильгельма Густлоффа», погибли 9343 человека. Намного больше, чем погибло в апреле 1914 года в Атлантическом океане на «Титанике», столкнувшемся с огромным айсбергом. Тогда жертвами катастрофы стали 1517 человек.

В фильме «Густлофф» сцены гибели людей, тонущих 30 января 1945 года в ледяных волнах Балтийского моря, сняты с документальной точностью. Поэтому у немецкого зрителя, особенно молодого, мало знающего об ужасах второй мировой войны, кадры, в которых показана советская лодка, идущая под водой и несущая смерть пассажирам лайнера, вызывают особую неприязнь к «русским варварам». Особенно жутко выглядит кадр, в котором командир лодки Маринеско видит в перископ огромный пассажирский лайнер и, сдвинув на затылок фуражку, как пират, отдает команду: «Пли!».

Я смотрел этот фильм в Гамбурге и на следующий день пошел в морской музей, где выставлен макет «Вильгельма Густлоффа».

На макете отмечены места попадания торпед, выпущенных по лайнеру советской подводной лодкой. Торпед было три. Первая попала в носовую часть судна, вторая в центр, в машинное отделение, третья – в корму. Здесь же – макеты тех самых трех торпед, на которых написано по-русски: «За Сталина!», «За Родину!» и «За Ленинград!».

А в соседнем зале музея выставлены макеты немецких подводных лодок времен второй мировой войны. Тех самых лодок, что безжалостно топили в Северном, Норвежском и Баренцевом морях, а некоторые и в Атлантическом океане караваны американских, английских и советских торговых судов, которые везли из США и Англии оружие, медикаменты и продовольствие в сражающийся Советский Союз. Эти же немецкие подводные лодки топили в Черном море торговые и пассажирские суда, плававшие под красным флагом Страны Советов.

На стендах музея есть фотографии доставки гитлеровских субмарин секциями по железной дороге из Германии в Румынию, в порт Констанца. Там немецкие специалисты сваривали из этих секций корпуса подводных лодок, и

готовые субмарины спускались на воду. На одном снимке запечатлен момент, когда при спуске на воду очередной немецкой подводной лодки стоят рядом король Румынии Михай Первый и приехавший из Германии командующий немецким подводным флотом гросс-адмирал Денниц.

Когда я смотрел по телевизору фильм «Густлофф», мне вспомнились страшные годы войны, о которых так односторонне рассказывает фильм.

...Жарким июльским днем 1941 года я стоял с матерью в очереди за хлебом, когда к очереди подбежала какая-то женщина и, заламывая руки, запричитала:

– Ой, люди добрые, что ж то делается! Потопили проклятые фашисты пароход «Ленин»! Сколько ж народу там было! Сколько соседей з нашего двора! И тетя Сара с детьми, и старик Давидович з унуками, и моя племянница Катя с грудным дитем! Я ж их усих провожала, усим пирожки на дорогу дала!

Женщину стали успокаивать. Кто-то поднес к ее трясущимся губам бутылку с водой. Кто-то стал говорить, что, может, все не так, что все еще надо проверить. И вдруг стоявший в

очереди пожилой небритый мужчина, спокойно читавший до этого газету, закричал:

– С чего вы взяли, что «Ленин» утонул? Вам что, капитан радиogramму прислал? Прекратите сеять панику!

Женщина испуганно замолчала, притихла и очередь. Слово «паника» действовало отрезвляюще. В те дни по городу распространялись газеты и листовки с призывом: «Дезертиров и паникеров расстреливать на месте!».

В это время завывали сирены воздушной тревоги, и в небе с тяжелым прерывистым гулом появились фашистские бомбардировщики. Со стороны порта по ним звонко ударили зенитки.

– А это тоже паника? – показав на небо, спросила небритого мужчину высокая дама с противогазной сумкой на плече.

Ее слова заглушил пронзительный свист бомб. Где-то поблизости грохнул взрыв. Очередь распалась. Все бросились бежать в ближайшую подворотню, забежали туда и мы с мамой.

Так я узнал о гибели пассажирского парохода «Ленин». Это была первая крупная морская катастрофа в самом начале войны, взбудоражившая Одессу.

Вскоре после этого в Севастополе, в Камышовой бухте, во время налета фашистских самолетов от прямого попадания бомбы загорелся и затонул пассажирский теплоход «Аджария». С первых дней войны «Аджария», работавшая в мирное время по Крымско-Кавказской пассажирской линии, была превращена в плавучий госпиталь. На обоих бортах судна и на его палубе были знаки Красного Креста. Во время налета на «Аджарию» грузили раненых, у трапа стояли санитарные машины, тоже с красными крестами на бортах, но все это не остановило воздушных пиратов от атаки на безоружный теплоход.

В Одессе в парке имени Шевченко над морем стоит памятник погибшим морякам и судам Черноморского морского пароходства. Каждый год в День Победы встречаются возле этого памятника ветераны пароходства и возлагают к подножию цветы. Однажды 9 Мая я встретил там капитана дальнего плавания Николая Ивановича Плявина.

Во время войны Николай Иванович был капитаном крупнотоннажного танкера «Иосиф Сталин». Танкер доставлял из Батуми в осажденный Севастополь горючее и не раз под-

вергался в море и на подходе к Севастополю атакам фашистских самолетов. Но выдержка капитана, его умение маневрировать под бомбами, четкая работа экипажа позволяли танкеру всю войну оставаться на плаву.

Когда я увидел возле памятника погибшим морякам Николая Ивановича, он рассказывал собравшейся вокруг него молодежи, как во время войны моряки «Иосифа Сталина» принимали участие в спасении пассажиров и команды пассажирского парохода «Пестель», торпедированного фашистской подводной лодкой.

Этот пароход описан в известной «одесской» повести Константина Паустовского «Время больших ожиданий». Константин Георгиевич писал: «Несколько раз я плавал на «Пестеле», привык к нему и даже полюбил его. В первые годы советской власти он единственный поддерживал связь между кавказским побережьем и Россией».

Погиб «Пестель» в районе анатолийского побережья в феврале 1943 года. Как рассказывал капитан Плявин, танкер «Иосиф Сталин» следовал из сражающегося Севастополя в Батуми за грузом бензина, когда радист принял

с торпедированного фашистской подводной лодкой «Пестеля» сигнал бедствия. Как только Николай Иванович узнал об этом, он распорядился готовить к спуску шлюпки и направил танкер к гибнущему судну. Но когда танкер подошел к месту, где был торпедирован «Пестель», пароход уже затонул. Вместе с судном погиб и его капитан Плаушевский, однокурсник Николая Ивановича по Одесскому морскому техникуму, который они вместе оканчивали в середине 1930-х.

На месте гибели «Пестеля» моряки «Иосифа Сталина» увидели среди обломков в ледяной февральской воде полуживых людей, державшихся за спасательные круги и перевернутые шлюпки. Людей подняли на борт танкера, но выжили не многие. Несмотря на все усилия судового врача, спасенные с «Пестеля» умирали от переохлаждения...

Когда я смотрел фильм «Густлофф» и слушал комментарии Гюнтера Грасса, который рассказывал о мученической смерти пассажиров в ледяной воде Балтийского моря, я вспоминал рассказ капитана Плявина о гибели «Пестеля». Командир советской подводной лодки Александр Маринеско представлен в фильме пиратом, безжалостно уничтожившим

пассажирский лайнер с мирными людьми. А о чем думал командир немецкой субмарины, который явился непрошеным гостем на Черное море, увидел в перископ старый советский пассажирский пароход и отдал ту же команду на уничтожение?

Посмотрев фильм, я перечитал книгу о Маринеско «Капитан дальнего плавания» известного в советское время писателя-мариниста Александра Крона.

В годы Великой Отечественной войны, во время блокады Ленинграда Крон был военным корреспондентом и часто общался с воюевавшими на Балтике моряками. Так он подружился с командиром подводной лодки С-13 капитаном третьего ранга Александром Ивановичем Маринеско.

Судьба прославленного подводника, потопившего «Вильгельм Густлофф» и еще множество фашистских кораблей и получившего лишь много лет спустя звание Героя Советского Союза, сложилась трагически.

Сразу после окончания войны Маринеско за свой дерзкий нрав был отправлен на «гражданку». Александр Иванович поработал немного штурманом на торговых судах Балтийского пароходства, а затем был списан

на берег по состоянию здоровья. Не имея никакой береговой специальности, он с трудом устроился завхозом в какой-то научно-исследовательский институт, но в силу своей прямоты и честности не поладил с директором и вскоре сел на скамью подсудимых. По доносу директора института Маринеско был обвинен в хищении социалистической собственности, осужден на несколько лет и сослан на Колыму. Отбыв назначенный судом срок, Александр Иванович вернулся в Ленинград с окончательно подорванным здоровьем и вскоре умер.

Слава пришла к нему посмертно. Лишь спустя много лет после того, как был потоплен «Вильгельм Густлофф», о командире подводной лодки С-13 благодаря ветеранам-подводникам стали появляться статьи в газетах и журналах. А с экранов телевизоров о Маринеско заговорил известный в то время писатель Сергей Сергеевич Смирнов, автор знаменитой книги «Брестская крепость». Теперь Александру Маринеско поставлен величественный памятник в Одессе, его именем названо мореходное училище, где Маринеско учился на штурмана.

В предисловии к книге Александра Крона «Капитан дальнего плавания» Герой

Советского Союза вице-адмирал Г. И. Щедрин – кстати, выпускник того же училища, – писал: «Прошло много лет со времени январского похода 1945 года подводной лодки С-13, и сегодня еще яснее, чем когда-либо, видно значение подвига экипажа корабля и его отважного командира. Дело не только в потопленном тоннаже. Дело в том, что в критический для фашистского государства момент германскому флоту был нанесен мощный удар, один из тех, от которых он уже не мог оправиться. С «Вильгельмом Густлоффом» отправились на дно десятки экипажей для новейших гитлеровских субмарин, рассчитанных на продолжение морской блокады Англии и преграждение дороги союзным караванам, которые шли в СССР. Недаром блестяще проведенную капитаном третьего ранга А. И. Маринеско атаку на грандиозный лайнер «Вильгельм Густлофф» во многих печатных органах называли «атакой века».

В самой книге Александр Крон приводит выдержки из опубликованной в 1968 году ленинградским журналом «Нева» статьи бывшего министра Военно-Морского Флота СССР Героя Советского Союза Н. Г. Кузнецова.

Вспоминая Ялтинскую конференцию трех союзных держав – СССР, Англии и США, на которой автор статьи был советником Сталина по военно-морским вопросам, Н. Г. Кузнецов писал: «Помню, как на первом же заседании в Ливадийском дворце Черчилль спросил Сталина, когда советские войска захватят Данциг, где сосредоточено большое количество готовых к спуску на воду новейших немецких подводных лодок. При этом Черчилль подчеркнул, что там же находится Германская высшая школа подводного плавания, плавучей базой для которой служит лайнер «Вильгельм Густлофф».

Александр Крон добавляет: «Если бы Черчилль поинтересовался потом, кто потопил «Густлофф», спасая Англию от гитлеровской морской блокады, то среди советских моряков, награжденных высшими британскими орденами, мог быть и Александр Маринеско».

Сегодня, когда некоторыми псевдоисториками цинично пересматриваются итоги второй мировой войны, когда находятся даже отрицатели Холокоста, спорить с авторами фильма «Густлофф», которые показывают страдания немецких беженцев, не называя причину этих страданий, – бесполезно.

Но для меня, бывшего узника одесского гетто и карловского концлагеря, показанная в этом фильме гибель лайнера – символ крушения Третьего рейха, захлебнувшегося в страданиях загубленных им миллионов людей.

ТЕТЯ СОНЯ ИЗ НЬЮ-ЙОРКА

Смотрю по телевизору концерт с участием Клары Новиковой. С неподражаемым юмором и мастерством изображает артистка «тетю Соню из Одессы». Зрительный зал хохочет. Смеюсь и я. И вдруг вспоминаю тетю Соню, которую знали когда-то почти все моряки Черноморского пароходства. Только жила она не в Одессе, а в Нью-Йорке.

Впервые я услышал о ней от своего приятеля Ефима Горошина. Познакомился я с ним во время войны, в 1942 году, в Доманевке. Нас пригнали туда из одесского гетто, а Горошина с матерью и братом -из Кривого Озера. Потом нас всех вместе погнали в Карловку, в концлагерь, где мы находились до счастливого дня, когда нас освободили наступавшие советские войска.

Летом того же года в освобожденной от фашистов Одессе я вместе с Горошиным поступил в мореходную школу. Он приехал поступать из Кривого Озера и поселился у какой-то родственницы.

За границу он начал плавать раньше меня, до начала знаменитой кампании по борьбе с «безродными космополитами», которая разразилась в Советском Союзе в конце 1948 года.

Когда мы, закончив обучение, в 1946 году поступили на работу в Черноморское пароходство, «еврейский вопрос» еще так остро не стоял. Горошину открыли визу сразу после окончания мореходной школы, и первый рейс он совершил в Нью-Йорк.

До начала холодной войны между СССР и США почти все суда Черноморского пароходства ходили в американские порты – Нью-Йорк, Балтимор, Филадельфию, Новый Орлеан. Американцы поставляли в СССР паровозы, порталные краны, станки и другое оборудование для разрушенного войной народного хозяйства Страны Советов. А советские суда доставляли в США хлопок, уголь, руду.

Пароход, на который попал Горошин, назывался «Генерал Черняховский». Это было немецкое трофейное судно. Котлы его работали на угле. И когда Горошин заступал на вахту, он, как и я на «Курске», первым делом лез в бункерную яму, долбил ломом уголь, грузил в железную тачку и подвозил к котлам. Блестя мокрыми от пота обнаженными телами, кочегары первого класса забрасывали уголь в пылающие топки, а Горошин снова лез в бункерную яму, чтобы подвезти к котлам новую порцию угля.

Сегодня этот адский труд забыт. Но тогда вырвавшемуся из фашистского концлагеря Горошину, начитавшемуся еще до войны в книгах Джека Лондона, Станюковича, Новикова-Прибоя всевозможных морских историй и мечтавшему стать моряком, этот труд давал возможность после вахты вдыхать полной грудью вольный океанский ветер, видеть по ночам не страшное, пахнущее смертью лагерное небо, а высоко раскинувшийся над океаном мирный звездный небосвод, и в каждом новом рейсе открывать для себя необъятный мир...

В первом рейсе в Нью-Йорк Горошин и познакомился с тетей Соней.

Как только «Генерал Черняховский» пришвартовался к одному из причалов нью-йоркского порта, возле судна остановился старый обшарпанный автобус. Из него выскочила маленькая седая женщина и, помахав цветастой косынкой стоявшему на крыле мостика капитану, закричала по-русски:

– Кац деньги перевел?

Этот вопрос мог удивить кого угодно, только не моряков-одесситов. Каждый из них знал, что фамилия главного бухгалтера Черноморского пароходства – Кац, зовут его Давид Моисеевич. И только от него, Давида Моисееви-

ча Каца, зависело, получают моряки валюту в Нью-Йорке или в другом порту. А женщину, задавшую этот вопрос, знали в те годы даже на знаменитой одесской толкучке, где перекупщики продавали вещи, привезенные моряками из-за границы. И если покупатель придиристо рассматривал предложенный ему товар, обвешанный вещами перекупщик насмешливо пожимал плечами:

– В чем вы сомневаетесь, дорогой? Это же товар не от одесской швейной фабрики имени товарища Воровского, а из Нью-Йорка, от самой тети Сони!

Так вот, когда судно из Одессы приходило в Нью-Йорк, тетя Соня, дождавшись окончания портовых формальностей, втискивала увольнявшихся на берег моряков в свой выдавший виды автобус и, усевшись за руль, везла в свой магазин.

Для советских людей, попавших из разрушенной войной, голодной и раздетой страны в Нью-Йорк, магазин тети Сони казался волшебным сном! А цены у тети Сони были такими, что любой матрос или кочегар даже со своей небольшой валютой мог выйти из этого магазина в приличном костюме, шляпе и с небрежно перекинутым через руку макинтошем. К та-

кой покупке тетя Соня давала еще в придачу для жены пару чулок и несколько увесистых плиток шоколада для детей!

А разговаривала с моряками она так:

– Деточка, иди на сюда. Примерь этот пинджак. Не? Тогда этот. Это же прямо с тебя на него сняли мерку! Сколько стоит? За это не будем говорить. Я же вижу, ты не Ротшильд! Тебе будет дешево. Только ты дашь мне слово, что когда тебе дома спросят, откуда ты стал такой красивый, не забудь сказать, что от mine!

Так рассказывал о тете Соне Ефим Горошин. А вскоре я услышал о ней от капитана дальнего плавания Биюля.

В 1947 году из Нью-Йорка в Одессу пришел небольшой портовой буксир «Циклон». До Гибралтара «Циклон» шел на буксире «Генерала Черняховского», а от Гибралтара до Одессы – своим ходом. Об этом необычном плавании писали тогда все газеты. Представьте штормовую Атлантику, где против огромных волн еле выгребают большие суда. А тут маленькое суденышко, которое преодолевает расстояние в тысячи океанских миль!

Обо всем, что пришлось пережить экипажу «Циклона», капитан Биюль рассказал в Одессе, во Дворце моряков, на собрании плавсостава.

Я был на том собрании и с восхищением слушал рассказ капитана. И вдруг он заговорил о тете Соне. Именно она снаряжала маленький буксир в дальний океанский путь. Оказывается, она была еще и шипчандлером – агентом по снабжению судов. И надо было слышать, с какой теплотой и юмором рассказывал об этой женщине капитан!

Когда «Циклон» на буксире «Генерала Черняховского» покидал нью-йоркский порт, тетя Соня, наняв катер, долго шла за «Циклоном», прощально размахивая косынкой, пока маленькое суденышко не скрылось за горизонтом.

А более подробно я узнал о тете Соне через несколько лет от своего наставника и учителя Виктора Ивановича Копанева. Этот незаурядный человек, проплававший всю войну в северных караванах, имевший правительственные награды, в 1949 году был уволен из Черноморского пароходства только потому, что кто-то из его родственников был греком.

С трудом устроившись на работу в одесский портофлот, Виктор Иванович потом читал лекции на курсах механиков. Я учился на этих курсах и помню, как Виктор Иванович, объяснявший нам конструкции дизелей, любил иногда рассказать и о своих плаваниях.

Во время войны он был старшим механиком парохода «Смоленск». В 1943 году «Смоленск» стал в Нью-Йорке на ремонт. Там старший механик Копанев и познакомился с тетей Соней. Она снабжала советские суда продуктами. Знание русского языка давало ей преимущество перед другими шипчандлерами, да и цены у нее были ниже.

Фамилия ее была Розенцвейг. Родилась она в Одессе, на Молдаванке. После еврейских погромов, прокатившихся в 1905 году по городам Российской империи, семья тети Сони, которой было тогда восемнадцать, эмигрировала в Америку. Дома у них разговаривали на идиш, поэтому по-русски тетя Соня говорила так, словно каждую фразу переводила с еврейского.

В первый же день ремонта на «Смоленске», рассказывал Виктор Иванович, с одним из машинистов произошел несчастный случай. Во время вахты в машинном отделении он оступился и упал в открытую горловину топливного танка. Рабочие, сняв крышку, не успели установить предупредительную надпись. При падении машинист ударился головой и, с трудом выбравшись из замазученного танка, потерял сознание.

Виктор Иванович поспешил к капитану с просьбой вызвать «скорую помощь». В каюте капитана сидела седая женщина, принимавшая заказ на продукты. Услыхав о случившемся, она вскочила:

– Давайте в моя машина! Я отвезу в больницу!

Это и была тетя Соня. Благодаря ее решительности парню своевременно оказали медицинскую помощь, и в скором времени он смог приступить к работе.

А вскоре и Виктору Ивановичу пришлось обратиться к врачу. Разболелась печень. На прием к специалисту его везла тетя Соня. По дороге они разговорились, и тетя Соня попросила рассказать об Одессе. Там у нее остались родственники, и до войны она посылала им посылки, но что стало с ними с началом войны, она не знала.

Виктор Иванович тоже ничего не знал о своей семье. Его родители и жена остались в оккупированном фашистами городе. Самого Виктора Ивановича война застала в море. Судно, на котором он тогда работал, шло из Одессы в Гамбург. Советский Союз, согласно подписанному с Гитлером в августе 1939 года договору о дружбе и сотрудничестве, регулярно поставлял в нацистскую Германию нефть, пшеницу

и другие стратегически важные грузы. Узнав по радио о нападении Германии на СССР, капитан запросил пароходство и получил указание идти в Мурманск. Но на подходе к советским берегам судно было торпедировано немецкой подводной лодкой. Виктору Ивановичу и еще нескольким морякам удалось спастись. Их подобрал советский рыболовный траулер и доставил в Мурманск.

Уже в Мурманске Виктор Иванович получил назначение на пароход «Смоленск». В составе караванов американских и английских торговых судов «Смоленск» возил оружие, боеприпасы и продовольствие из США и Англии в Советский Союз. В одном из рейсов, следуя из Мурманска в Нью-Йорк, караван был атакован немецкими подводными лодками. Несколько судов затонуло. «Смоленск» получил пробоину, но морякам удалось вовремя завести на пробоину пластырь, и пароход дотянул до Нью-Йорка, где стал в док.

Обо всем этом и рассказал Виктор Иванович тете Соне, добавив:

– А что касается Одессы, то лучше этого города в мире нет!

Тетя Соня повернулась к нему, и он увидел на ее глазах слезы...

Работала она, по рассказам Копанева, как вол. В то же время, когда

«Смоленск» ремонтировался в Нью-Йорке, советские моряки принимали там два парохода типа «Либерти» – «Севастополь» и «Сталинград». Тетя Соня занималась снабжением этих судов. С раннего утра и до позднего вечера работала она по складам, загружая свой небольшой автобус ацетиленовыми и кислородными баллонами, банками с краской и всевозможными ящиками. На «Смоленске» она появлялась уставшая, невыспавшаяся, с жалобами на головные боли. Но когда Виктор Иванович сказал ей, что нужно себя поберечь, она покачала седой головой:

– Деточка, что вы такое говорите? Когда такая война, разве можно себя беречь?

Как-то тетя Соня приехала на «Смоленск» и сказала, что в Нью-Йорке находится председатель советского антифашистского комитета народный артист СССР Соломон Михоэлс. Она была на митинге, где Михоэлс рассказывал об издевательствах гитлеровцев над евреями, о сотнях тысяч замученных в гетто и концлагерях. И когда он сказал, что нужно помочь Красной армии в ее борьбе с германским фашизмом, все, кто были в зале, начали снимать

с себя золотые цепочки, кольца, серьги и бросать на сцену! При этом тетя Соня показала на свои уши, где еще недавно поблескивали золотые серьги, и сказала:

– И серьги, и кольца – все отдала!

Когда «Смоленск», закончив ремонт, уходил из Нью-Йорка, тетя Соня привезла морякам для советских детей целый грузовик подарков.

И какой же радостной была встреча Копанева с тетей Соней после войны! Произошло это в 1947 году. Вернувшись из Мурманска в родную Одессу, Виктор Иванович получил назначение на грузовой теплоход «Фридрих Энгельс» и в первом же рейсе на этом судне пришел в Нью-Йорк.

После того как тетя Соня, поднявшись на борт теплохода, увидела Виктора Ивановича, она повезла моряков не в свой магазин, а в ресторан.

– Будем праздновать победа! – заявила она.

В тот вечер по заказу тети Сони оркестр играл только русские песни. И когда сидевшие в зале американцы узнали, что в ресторане русские моряки, они подходили к ним и провозглашали тосты за победу и дружбу!

Это потом начнется и затянется на долгие годы холодная война, и фильмом Романа

Кармена «Неизвестная война», смонтированным из кадров кинохроники военных лет, придется напомнить новому поколению американцев о главном герое второй мировой войны - советском народе. Но в первые послевоенные годы в Соединенных Штатах Америки хорошо знали, на чьих плечах лежала основная тяжесть борьбы с немецким фашизмом!

– Это был незабываемый вечер, – вспоминал Виктор Иванович. -А на следующий день тетя Соня повезла нас в свой магазин и за товары просила полцены. Когда я сказал ей, что так можно прогореть, она ответила: «Деточка, как я могу прогореть, если вещи от мой магазин будут носить победители фашистов!».

Вот такой была тетя Соня из Нью-Йорка.

На этом можно было бы поставить точку. Но спустя много лет я снова получил весть о тете Соне. А произошло это так.

В марте 2006 года по приглашению друзей я побывал в Иерусалиме. Каждый день без устали я знакомился с достопримечательностями этого удивительного города. Долго стоял среди молящихся у Стены Плача, вспоминая своего замученного румынами в одесском гетто отца, от которого еще в детстве слышал о Стене Плача. Был в Музее еврейской Катастрофы

«Яд ва-Шем». И хотя многое из того страшного, что там показано, мне пришлось пережить самому, из музея я вышел потрясенным.

Уже в автобусе, возвращаясь в город, я разговаривал с сидевшим рядом парнем. Одет он был в военную форму, на коленях держал автомат. Парень с группой сослуживцев тоже был в музее, и перед возвращением в часть ехал в Иерусалим повидаться с живущими там родителями. Звали парня Иосиф. Родом он был из Винницы, где во время войны его бабушка погибла в гетто. И когда я сказал, что мальчиком мне тоже довелось пережить ужасы одесского гетто, Иосиф только молча посмотрел на меня и крепче сжал автомат...

В Израиле я провел целый месяц, выезжая из Иерусалима в другие города к друзьям и знакомым. А когда возвращался в Иерусалим, с утра до вечера бродил по улицам израильской столицы, разглядывая сложенные из белого камня дома и впитывая звуки святого города, где все дышит древностью, историей.

И еще мне понравился шумный иерусалимский базар и его покупатели. Вот седобородый старик в длинном лапсердаке и черной широкополой шляпе выбирает к субботнему столу свежую рыбу. Вот пожилая женщина в парике

и в длинной черной юбке придирчиво осматривает каждый покупаемый апельсин. А вот девушки в военной форме, повесив на худенькие плечи тяжелые винтовки и весело переговариваясь, едят возле кондитерской лавки купленные вскладчину сладости.

С каждым из этих людей я чувствовал щемящую сердце связь. Ведь все они были евреи...

Однажды я забрел на тихую иерусалимскую улочку, в глубине которой белела синагога. Через открытые двери услышал пение кантора.

Я вошел в синагогу. Она была полна молящихся. Слушая службу, я вдруг увидел выбитые на стене золотыми буквами имена жертвователей на строительство этой синагоги. Построена она была в 1949 году. Список жертвователей был на английском языке.

Я подошел ближе и стал читать:

«Соломон Берг – Буэнос-Айрес, Давид Бурштейн – Антверпен, Рахиль Штейнберг – Лондон, Роза Каплан – Сидней, Абрам Кац – Мельбурн, Соня Розенцвейг – Нью-Йорк».

Не веря своим глазам, я перечитал список. Она! Так, много лет спустя я снова получил весть о тете Соне из Нью-Йорка...

БАБИЙ ЯР

С тех пор прошло 85 лет. Но для меня, который мальчиком пережил немецко-фашистскую оккупацию Украины во время Второй Мировой войны, одесское гетто, доманёвский концлагерь, голод, холод, видевшего тысячи расстрелянных, повешенных, умерших от болезней — всё это видится, как будто было вчера.

В сентябре 1941 года Одессу ещё защищали войска Красной Армии, а в Киеве произошла трагедия, которую по непонятным причинам Советская власть скрывала, пытаясь её замолчать.

19 сентября 1941 года в Киев вошли немецкие войска, а ровно через 10 дней – 29 сентября того же года начались массовые расстрелы киевских евреев: женщин, детей, стариков. Это страшное злодеяние происходило на окраине Киева в Бабьём Яру. Только за два дня – 29 и 30 сентября – карателями и их пособниками было уничтожено 33771 человек. А за две недели число жертв перевалило 50 тысяч ни в чём не повинных мирных людей.

Сталинская власть, развязавшая в стране после окончания Второй Мировой войны ничем не прикрытый дикий антисемитизм,

всячески старалась не упоминать о страшной трагедии киевских евреев.

Писатель фронтовик Виктор Некрасов, автор повести «В окопах Сталинграда», удостоенный Сталинской премии, был выслан из страны только за то, что сказал: «Евреев расстреливали за то, что они родились евреями». А уже в годы хрущёвской «оттепели», после смерти Сталина, в 1961 году, когда поэт Е. Евтушенко, побывавший в Киеве на месте того страшного расстрела, где советские власти устроили мусорную свалку, опубликовал в «Литературной газете» стихотворение «Бабий Яр» – редактор газеты был немедленно уволен.

Лишь после распада Советского Союза власти независимой Украины отдали должное погибшим и в Бабьем Яру 29 сентября 1991 года был установлен памятник из бронзы в виде меноры.

Обо всём, что мне пришлось пережить в страшные годы фашистской оккупации, я написал книгу «Никогда больше». Книга была переведена на немецкий язык, издана «Фондом шести миллионов уничтоженных нацистами евреев». В 2015 году я был приглашён в Берлин на презентацию этой книги. Она была

издана большим тиражом и пошла в школы и университеты Германии.

Я был уверен что после страшных событий Второй Мировой войны злодеяния против мирных жителей никогда не повторятся. Но я ошибся...

Распад Советского Союза привёл к междоусобным войнам. Но самой бесчеловечной, жестокой и несправедливой оказалась война между Россией и Украиной. Полномасштабные боевые действия длятся уже пятый год. И каждый день, и каждую ночь от ураганных обстрелов украинских городов и сёл российскими ракетами гибнут ни в чём невинные мирные люди. Никакие дипломатические усилия не могут заставить Путина прекратить эту войну.

Но также, как немецким фашистам не удалось уничтожить еврейский народ, также выстоит в этой войне народ Украины.

Народ бессмертен!

СОДЕРЖАНИЕ

Вместо предисловия.....	3
Голубая лента Атлантики.....	5
«Ваш Русин посадил меня в тюрьму».....	10
Уроки Нюрнберга.....	18
Украинский борщ.....	23
Свои и чужие.....	27
Встреча с Пикассо.....	31
Одесские судьбы.....	35
Забастовка.....	40
«Фима, пиши!».....	44
Ночь в Жёлтом море.....	49
Случай из практики, или «Тупа нация».....	53
Мои выговоры.....	56
«Ножки Буша».....	61
«Академия Розенблюма».....	65
Гитлеровский «Титаник».....	99
Тетя Соня из Нью-Йорка.....	114
Бабий Яр.....	128

*З питань придбання книг про історію Одеси,
а також видання книг будь-яких жанрів
і тематики звертатися:*

ВИДАВНИЦТВО «ОПТИМУМ»

Ліцензія ДК № 927 від 23.05.2002 р.

Тел: (048) 794-12-42; (094) 950-42-42

e-mail: optimum_od@ukr.net

Optimum

Літературно-художнє видання

Хасін Аркадій Йосипович
Голубая лента Атлантики
(російською мовою)

Видавець Б. А. Эйдельман.

Верстка О. В. Шумська.

Друк офсетний. Папір офсетний.

Гарнітура Cambria.

Формат 70х100/32. Ум. др. арк. 5,36

Тираж 50 прим.