Аркадий Хасин

МОЁ МОРЕ

Одесса
Optimum
2025

УДК 821.161.1
Х 24

Хасін А. Й.
Х 24 Моє море. Збірка оповідань. – Одеса: Вид-во «Optimum», 2025. – 110 с.

ISBN 978-966-344-730-6

Ім’я одесита Аркадія Хасіна, без перебільшення, відоме далеко за межами рідного міста. Його дитячі роки були сповнені жахами та стражданнями, які довелося пережити у фашистських гетто та концтаборах Другої світової війни. Голокост, боротьба проти фашизму в будь-яких його проявах стали головною темою багатьох книг Аркадія Хасіна.

Усе подальше життя письменник пов’язав із морем. Понад півстоліття Аркадій Хасін віддав морській професії: свою трудову вахту він завершував на посаді старшого механіка суден ЧМП. Проте море його не відпускало, ставши головним героєм у численних оповіданнях та нарисах, які увійшли й до цієї книги.

©Изд-во «Optimum», 2025
©Хасін Аркадій Йосипович, 2025

ISBN 978-966-344-730-6

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Я назвал эту книжку “Моё море”.

К морю ведут разные дороги. И я имею в виду не дороги к пляжу, а пути к морской профессии.

Мечта стать моряком жила во мне с самого детства. Родившись в Одессе у самого моря, я, едва научившись читать, увлёкся книгами о морских приключениях. Но осуществить мечту помешала война.

В 1941 году, с приходом в Одессу фашистских оккупантов, мои мечты о море рухнули. Будучи евреем, я вместе с семьёй, по гитлеровской расовой теории об уничтожении еврейского народа, оказался сначала в гетто, а потом в концлагере. Я выжил. Дождавшись освобождения, вернулся в родную Одессу.

И с этого момента начался мой путь к морю: Мореходная школа, работа в Черноморском пароходстве, первые шаги – кочегарка на старых изношенных судах, потом работа мотористом на дизельных судах, заочная учёба в мореходном училище и, наконец, я стал судовым механиком. Но и здесь всё складывалось непросто. Антисемитская политика Сталина не давала мне прохода: как еврея меня списывали с работы.

Позднее, уже после смерти Сталина, и при Хрущёве та же практика повторялась.

Однако любовь к морю, к своей профессии оказалась сильнее всего. Она победила. Сменялись правительства, приходили новые власти, а я как был моряком в душе – так и оставался им в жизни.

В этой книге собраны рассказы о море, о людях этой благородной профессии и немножечко о себе. А судить её в литературном плане, как она написана, – это уже дело читателей.

СПОТКНИСЬ И ВСПОМНИ

На Ближнем Востоке – война. В её центре – Израиль. С юга массированные ракетные удары наносит Иран, чья государственная доктрина основана на одном постулате: уничтожение еврейского государства. С севера Ливан обстреливает Израиль ракетами, там расположена арабская террористическая организация Хезболла. И Израилю приходится наносить удары по территории Ливана, от чего страдает и мирное население.

Ответные ракетные удары Израиль наносит по Йемену. Это нищая страна, погрязшая в многолетней гражданской войне. Она получает ракеты то ли от Ирана, то ли от России. Кроме того, Йемен обстреливает суда в Красном море, которые якобы направляются в Израиль, чтобы парализовать работу израильского морского порта Эйлат.

По мнению многих экспертов и политических обозревателей, войну развязал именно… Израиль. То есть – евреи. Однако почему-то обозреватели не вспоминают, что эта война началась 7 октября 2023 года. В тот день

на молодёжный фестиваль, проходивший на границе между Израилем и Сектором Газа, неожиданно напали вооружённые до зубов члены арабской террористической организации ХАМАС. Было убито более тысячи человек, и более двухсот были взяты в заложники, большинство из которых позже было казнено. Армия обороны Израиля начала войну по уничтожению арабских террористов на основании Устава ООН.

Но простить Израилю право на самозащиту многие не могут. Интернет переполнен антисемитскими лозунгами. В городах Европы мусульмане устраивают антиизраильские демонстрации. Президент РФ, устроивший кровопролитную войну в Украине, комментируя события на Ближнем Востоке, заявил, что у него от ярости сжимаются кулаки, когда он видит, как Израиль убивает арабских детей. И это говорит именно он – военный преступник, на которого Международным судом в Гааге выдан ордер на арест, и который ежедневно убивает украинских детей.

Многострадальный еврейский народ на протяжении двух тысяч лет подвергался гонениям и унижениям: погромам в Российской империи, уничтожению еврейских местечек

в годы Гражданской войны в 1920-х, сталинским репрессиям после Второй мировой войны. Вспомните, как по приказу Сталина был арестован и расстрелян Антифашистский еврейский комитет, который в годы войны собирал миллионы долларов для Советской армии. Комитет обвинили в шпионаже в пользу Америки. В него входили выдающиеся деятели культуры, народные артисты СССР, поэты и писатели. Затем было знаменитое “дело врачей”. Советскую прессу заполонили антисемитские статьи, евреев начали выгонять с работы. Всё это безумие остановила смерть Сталина 5 марта 1953 года.

В 1948 году по решению ООН было создано государство Израиль, и евреи получили свою родину. Но уже на второй день после образования государства на него напали пять арабских стран: Египет, Сирия, Иордания, Ливан и Ирак. Молодое, ещё не окрепшее государство выстояло.

За 76 лет своего существования Израиль пережил не одну войну со своими арабскими соседями. Израиль упрекают в жестокости. Но разве соседи, мечтающие о его уничтожении, ведут себя с ним менее жестоко?

Российские пропагандисты говорят об Израиле, как об угрозе всему миру. И это гово-

рят люди, которые оправдывая войну Путина против Украины, требуют стереть с лица земли Харьков, Одессу, Киев и другие украинские города.

Несколько лет назад я жил в Германии. Както, выйдя из дома, увидел у подъезда вкопанную в землю бронзовую табличку. На ней были имена евреев, которые жили в этом доме в годы фашистской Германии. На табличке стояла дата – 1942 год. Год, когда эти люди были вывезены в лагерь смерти Освенцим, где погибли в газовых камерах. Пройдя по городу, увидел много таких табличек. Не понимая, в чем дело, зашел в бюро информации. Там мне объяснили, что художник Гюнтер Демнич из Кельна поставил цель восстановить память о немецких евреях, погибших в фашистских лагерях смерти. На основании архивных документов он начал изготавливать эти таблички. Они есть сегодня во всех городах Германии. Свою титаническую работу он назвал коротко: “Споткнись и вспомни”.

Немцы, осознав свою историческую вину перед еврейским народом, покаялись. 7 декабря 1970 года канцлер Германии Вилли Брандт, приехавший в Варшаву, стал на колени перед памятником героям восстания в варшавском

гетто и сказал: “Простите нас”. Это событие облетело всю мировую прессу. Немцы не просто покаялись. В Германии восстановлены все разрушенные фашистами синагоги. Бундестаг принял закон, по которому евреи бывшего Советского Союза смогли приехать в Германию и получить бесплатные квартиры и бесплатное медицинское обслуживание.

А советские коммунисты, уничтожившие во время власти Сталина миллионы своих сограждан, не покаялись. Более того, сегодня в путинской России снова восхваляют Сталина, ставят ему памятники. Путин разогнал организацию “Мемориал”, которая изучала историю сталинских репрессий, пытаясь сохранить память о миллионах советских людей, невинно погибших.

Когда распадался Советский Союз, в Москве возникла антисемитская неофашистская организация “Память”. Ее главарь Васильев откровенно призывал к еврейским погромам. Тысячи евреев начали покидать Россию, устремившись в Израиль. Их дети, став взрослыми, сегодня сражаются в Армии обороны Израиля.

Недавно небольшой Израиль, с большим чувством собственного достоинства, объявил Генерального секретаря ООН Антониу

Гутерриша персоной нон грата, запретив ему ступать на израильскую землю. Этот высокопоставленный дипломат, призванный защищать международное право, не осудил ХАМАС, Хезболлу и молчал, когда Иран нанес Израилю массированные ракетные удары.

Сегодня два народа – еврейский, в лице Израиля, и украинский – отстаивают свою свободу и независимость.

Споткнись и вспомни.

О МОЕМ ЯПОНСКОМ ДРУГЕ

Давным-давно, когда я работал на судах Черноморского пароходства и бывал в разных странах, начал собирать визитные карточки. В Советском Союзе все было государственное, и ни при Сталине, ни при Хрущеве, ни при Брежневе никто и понятия не имел о визитках. И только в горбачевскую перестройку, когда появились всевозможные кооперативы и частные предприятия, мы узнали, что такое визитные карточки.

В загранплавании, когда мы заказывали в разных портах бункер или техническое снабжение, и ко мне, как к старшему механику, приходил представитель какой-либо компании, он обязательно вручал визитку. На ней были указаны название фирмы, фамилия предъявителя и номера телефонов. Так у меня постепенно собралась целая коллекция визитных карточек. Все они были на разных языках: английском, немецком, французском, испанском, китайском, японском. Свою коллекцию позже я отнёс в Одесский музей морского флота. Там обрадовались: собранные мною визитные кар-

точки показывали связь Черноморского пароходства со всем миром. Но вскоре в музее произошёл пожар. Уникальные экспонаты – модели судов, старинные морские документы и другие ценные предметы, собранные музеем, – сгорели. Сгорела и моя коллекция.

Но одна визитка у меня завалялась. Это была визитная карточка японца, который обслуживал наше судно, когда мы приходили в порт Осака.

Теплоход “Аркадий Гайдар”, на котором я работал, стоял на японской линии. В эту страну мы привозили хлопок, марганцевую руду и уголь. Уголь грузили в Мариуполе (тогда он назывался Жданов), руду – в Туапсе, а хлопок – в Одессе. Его привозили в одесский порт в кипах из Средней Азии. В Японии мы выгружались в Нагасаки, Кобе, Йокогаме, но чаще всего – в Осаке. Когда приходили в этот порт, на причале, выйдя из своей машины, нас встречал обслуживающий агент. Звали его Торизуко-сан.

В советских портах, когда мы возвращались из заграничного рейса, нас встречала толпа таможенников и пограничников. Оформление прихода длилось несколько утомительных часов.

А в Осаке, как и в других японских портах, нас встречал всего один человек. Он заходил к

капитану, приглашал меня, как старшего механика, спрашивал, сколько на борту топлива и пресной воды, смотрел предоставленные капитаном судовые документы, составлял акт прихода и уходил. После чего начиналась выгрузка.

И ещё удивляло, что приезжавшие утром грузчики перед тем, как подняться на судно, делали на причале физзарядку. Работали одну смену. В пять часов приезжали за ними автобусы, грузчики сбрасывали грязную одежду, ее подбирали женщины, приехавшие в автобусе, и выдавали грузчикам все чистое. И в отличие от наших портов, порты Японии были открыты. По вечерам на причалах можно было увидеть людей, которые ловили рыбу, возле машин бегали дети, а их мамы готовили здесь ужин.

Торизуко-сан, который встречал нас в Осаке, говорил на русском языке. Он окончил славянский факультет Токийского университета. Однажды он зашел ко мне в каюту по какому-то вопросу и, увидев лежавший на письменном столе сборник рассказов Джека Лондона на английском языке, взял книгу и начал вслух ее читать. Так я узнал, что Торизуко-сан владел еще и английским.

В следующий раз, придя ко мне, принес сборник удивительных японских хоку. Это были философские притчи. Одну из них приведу:

С*мотрю – опавший лист*
Снова взлетел на ветку
Это бабочка была.

Не все хоку были понятны. Торизуко-сан объяснял их значение. Так я подружился с нашим агентом, который вскоре меня порадовал. Объясню, как.

Выйдя в Осаке в город, я увидел длинную очередь. В Советском Союзе к очередям давно привыкли – приходилось стоять за хлебом, за консервами, за мылом – буквально за всем. Но очередь в Японии, с её изобилием в магазинах, выглядела странно. Дойдя до начала очереди, я понял, в чём дело. Японцы стояли за билетами на звезду мирового балета, прилетевшую в эту страну – Майю Плисецкую. Она уже выступала в Токио, а теперь давала представление в Осаке.

Когда я рассказал об этом своему японскому другу, он ничего не ответил, но на следующий день принес мне билеты в театр. Так в Осаке я увидел в спектакле “Кармен-сюита” на музыку композитора Родиона Щедрина, мужа Майи Плисецкой, нашу блестящую балерину.

Визитки, о которых я начал писать эту статью, напоминали мне не только о странах, где я бывал, но и о таких интересных людях, каким был Торизуко-сан. Он мне рассказывал, что, когда шла русско-японская война, его дед был военным моряком. В мае 1905 года он участвовал в битве у острова Цусима, где японская эскадра под командованием адмирала Того разгромила русскую эскадру, которая шла с Балтики вокруг Африки на Дальний Восток на помощь заблокированным японцами русским кораблям в Порт-Артуре. Многих русских моряков, разгромленных при Цусиме, японцы взяли в плен. Лишь через несколько лет они были отправлены на родину.

После рейсов на Японию "Аркадий Гайдар" был поставлен на канадскую линию. Я узнал об этом в Осаке и сказал своему другу, что мы больше не увидимся. На следующий день перед нашим отходом он принес на память фарфоровую статуэтку японки в национальной одежде – кимоно.

Прощаясь, мы обнялись. Когда вышли в море, я поднялся из машинного отделения на палубу. И так как был вечер, стал смотреть на отдаляющийся огонь портового маяка. Смотрел, пока он не скрылся за горизонтом. Словно поставил точку.

ПО СЛЕДАМ ХЕМИНГУЭЯ

Позвонила читательница. Представилась – Татьяна Вольская. И говорит: “Мне 80 лет. Я преподавала в школе английский язык. Моим любимым писателем был Хемингуэй. Как-то я читала в “Вечерней Одессе” ваш рассказ о том, как вы были на Кубе в доме Хемингуэя. Возможно, у вас еще есть какие-то воспоминания о нем? Расскажите, пожалуйста”.

С удовольствием. В советские годы, когда начали выходить мои книги, я начал получать письма от читателей. Всегда старался отвечать на них. Сегодня письма не в моде. Интернет управляет общением людей. Поэтому так обрадовался телефонному звонку моей читательницы, отвечаю ей через газету.

В годы моей молодости, когда работал на судах Черноморского морского пароходства, книги Хемингуэя выходили в СССР огромными тиражами. Портрет писателя в грубом свитере с седой бородкой и умными, пытливыми глазами висел почти в каждом доме. Книги Хемингуэя “Прощай, оружие!”, “По ком звонит колокол”, “Праздник, который всегда с тобой”,

“Старик и море”, за которую писатель получил Нобелевскую премию, и многие другие произведения, учили мужеству, жизненной стойкости. А главное – умению преодолевать жизненные невзгоды.

В Одесском морском музее, наряду с другими экспонатами, под стеклом хранилась статья Хемингуэя из газеты “Вашингтон Пост”. Рядом был помещён её перевод на русский язык.

Хемингуэй участвовал в Первой мировой войне, о которой написал антивоенный роман “Прощай, оружие!”. Когда в Испании в 1936 году разразилась гражданская война между фашистским генералом Франко и законным республиканским правительством, Хемингуэй приехал в эту страну как корреспондент американских газет. Он и раньше бывал в этой стране. Любил испанцев, написал об Испании несколько книг: “Фиеста”, „Мать или не мать”. А о гражданской войне – “По ком звонит колокол”.

Статья писателя, которая хранилась в Одесском морском музее, была написана после посещения им портов Барселоны и Валенсии, где выгружались суда ЧМП, пришедшие из Одессы. Это происходило тогда, когда в Средиземном море на пути в Испанию франкистский крей-

сер “Канарис” потопил теплоход “Комсомол” и пароход “Благоев” с грузом продовольствия, оружия и медикаментов, а экипажи этих судов попали в плен, после чего были отправлены на остров Майорка в мрачную средневековую тюрьму “Санта Мария”. В составе экипажа теплохода “Комсомол” был Иван Гайдаенко. Впоследствии он стал известным одесским писателем и написал роман “Санта Мария”.

Хемингуэй был поражен мужеством и стойкостью наших моряков. О чем и написал. К сожалению, во время пожара в морском музее газетная страница со статьей Хемингуэя сгорела...

В годы Второй мировой войны, живя на Кубе, Хемингуэй ежедневно выходил в море на своем катере и смотрел в мощный бинокль – не появится ли где-нибудь перископ гитлеровской подводной лодки. Об обнаруженной субмарине сообщали по радио американские власти. В усадьбе писателя под Гаваной стоит этот катер как памятник участия Хемингуэя во Второй мировой войне.

6 июня 1944 года открылся второй фронт против гитлеровской Германии. На севере Франции, в Нормандии, начали высаживаться американские, английские и канадские вой-

ска. Хемингуэй был с ними. Вместе с генералом де Голлем вошел в освобожденный от немцев Париж. Как писал в своих воспоминаниях Хемингуэй, он шел рядом с де Голлем по Елисейским полям своего любимого города. О Париже он написал книгу “Праздник, который всегда с тобой”.

В 1959 году на Кубе произошла революция. Народ острова во главе с Фиделем Кастро сверг ставленника США, диктатора Батисту, и объявил себя свободным от американского влияния. Фидель Кастро пригласил Хемингуэя в свою резиденцию и показал флаг свободной Кубы. Хемингуэй стал на колени и поцеловал флаг. Этот поступок попал на страницы американских газет, реакционные круги США начали травлю писателя. В американских издательствах начали рассыпать наборы книг. Но книги Хемингуэя огромными тиражами выходили в Советском Союзе.

Я назвал эту статью “По следам Хемингуэя”. Так вот, не помню в каком году, но работая на теплоходе “Аркадий Гайдар”, я оказался в Африке – в Кении, в порту Момбаса. Читая книги Хемингуэя, я знал, что он охотился в этих местах, написал об этой стране книгу “Зеленые холмы Африки” и замечательный рассказ “Снега Ки-

лиманджаро”. По этому рассказу в Голливуде был снят фильм, где главную роль сыграл знаменитый актер Грегори Пек. В Момбасе, выйдя в город и проходя мимо какой-то гостиницы, я увидел на фасаде здания табличку с надписью на английском языке, которая сообщала, что в этой гостинице проживал знаменитый американский писатель Эрнест Хемингуэй.

Не знаю, читают ли сегодня книги Хемингуэя, хотя все они есть в интернете. Я бы посоветовал нашей молодежи познакомиться с этим писателем. Потому что он писал не только о войне, но и о любви.

Вот такой мой ответ читательнице Татьяне Вольской.

КОМЕНДАНТ ПТИЧЬЕГО ОСТРОВА

Кого только не встретишь в интернете! Листаю страницу за страницей – и вдруг наталкиваюсь на давно забытого нашего одессита, поэта-классика Сашу Чёрного. А за ним – ещё одного одессита и тоже поэта-классика, Эдуарда Багрицкого:

“По волнам, по звёздам
Проносит шаланду.
Три грека в Одессу
Везут контрабанду”...

Именем Эдуарда Багрицкого в Антарктиде названа гора. А за Багрицким встречаю фильм знаменитого японского режиссёра Куросавы “Семь самураев”. Япония! Страна восходящего солнца! И снова вспоминаются рейсы в эту страну, особенно один штормовой рейс.

Как известно, Япония расположена на островах Хонсю, Хоккайдо, Сикоку, Кюсю. Севернее идут Курильские острова, которые японцы называют северными территориями. В 1945 году, после окончания Второй мировой войны, Советский Союз забрал эти острова, из-за которых до сих пор в Японии проходят де-

монстрации протеста. Но помимо этих островов недалеко от Японии есть острова мелкие.

Одно время теплоход “Аркадий Гайдар”, на котором я работал, ходил между портами Дальнего Востока и Японии. В эту страну мы возили лес. Грузились в Ванино и Находке. Свежесрубленные брёвна брали в трюмы и на палубу. Когда выходили в море – в каютах пахло тайгой.

Лес возили в один и тот же японский порт Нагая. Всегда проходили мимо небольшого гористого острова. Вершины его были словно покрыты снегом. Но это был не снег, а сидевшие на вершинах гор чайки. Дальневосточные воды богаты рыбой. И чаек в тех районах неисчислимое количество. Остров, мимо которого мы проходили, отличался ещё окруженной горами большой бухтой. Однажды попав в сильный шторм, чтобы не потерять палубный груз, капитан решил зайти в эту бухту, встать на якорь и переждать непогоду.

Войдя в бухту, мы увидели на берегу несколько японцев, которые приветливо махали нам руками. А потом познакомились с интересным человеком. Это был смотритель маяка. Он подъехал к нам на моторной лодке, поднялся на судно и спросил в чём мы нуждаемся. Правда, он мог предложить нам только прес-

ную воду, подведя к нам баржу. Но как я понял, он пришёл к нам главным образом потому, что ему было интересно пообщаться с советскими моряками. Звали его Харуто-сан. На вид ему было лет семьдесят. Но самое интересное, что родился он не в Японии, а в США. Мы разговаривали с ним на английском языке за чашечкой кофе в каюте капитана.

В США, в частности в Сан-Франциско, была большая японская колония. Японцы, проживающие в Штатах, имели американское гражданство. Но после нападения Японии на американскую военно-морскую базу Перл-Харбор в Тихом океане 7 декабря 1941 года, когда японскими самолётами был уничтожен почти весь американский Тихоокеанский флот, президент США Рузвельт вступил во Вторую мировую войну. А всех японцев, проживающих в Штатах, выселяли из домов и загоняли в специальные лагеря. В этих лагерях многие погибли.

После окончания Второй мировой войны, когда 2 сентября 1945 года на американском авианосце “Миссури” в Токийском заливе в присутствии представителя американского и советского командования японцами был подписан Акт капитуляции, многие японцы, граждане США, в знак протеста вернулись на свою историческую родину. Среди них был и наш гость.

На острове, куда мы зашли, будучи смотрителем маяка, он проживал без семьи, имея несколько помощников. Познакомившись с нами, он назвал себя комендантом птичьего острова.

Из его рассказа мы узнали, что жена умерла, а сын работает в Токио инженером.

Сидя в каюте капитана, он с интересом оглядывался, сказав, что впервые видит у себя на острове судно из Одессы. Позже, заметив на письменном столе капитана лежавшую под стеклом большую фотографию Одесского оперного театра, попросил подарить ему на память о нашей встрече это фото. Получив фотографию, он долго её рассматривал и сказал, что такой красивый театр видит впервые.

Прошёл день-два, погода наладилась, и мы собрались уходить в море. Было утро, из-за гор выглянуло солнце. Вода в бухте заиграла весёлыми солнечными зайчиками. Уже по выходу из бухты повариха вылила за борт остатки завтрака. Над нами с криками закружились чайки. И пока мы удалялись от острова, чайки сопровождали нас, словно передавая прощальный привет от маленького кусочка японской земли, на котором осталось память о нашей Одессе.

РОБЕРТА

(из цикла “Морские истории”)

Её звали Раиса, Рая. Но она просила называть её Робертой. Почему? Объясню.

Пересела она к нам в Индийском океане. Я работал тогда старшим механиком на теплоходе “Большевик Суханов”. Шли Мы в Бомбей за грузом индийского чая, который развозили по портам Западной Европы. В рейсе заболела наша буфетчица. Её пересадили на встречное судно. Это судно шло в Одессу А нам дали эту Раису-Роберту. Она оказалась не только деловитой, чистоплотной и прекрасной буфетчицей, а ещё великолепно пела и аккомпанировала себе на пианино. Наша скучная жизнь моряков дальнего плавания с её приходом заиграла новыми красками. По вечерам мы собирались в кают-компании и с удовольствием слушали её пение. А пела она модные в то время песни: “Червона рута”, “Тум-балалайка” и другие.

В её обязанности как буфетчицы, обслуживающей в кают-компании командный состав,

входила и уборка каюты капитана и моей. И когда по утрам после завтрака она приходила убирать мою каюту, я всё пытался узнать: почему она просит называть её Робертой.

Все у нас привыкли к её имени. Никто не вспоминал, что в судовой роли она – Раиса. Роберта так Роберта. Но я по своей любознательности хотел всё же узнать: почему она себя так называет? На все мои вопросы она отнекивалась: извините, как-нибудь в другой раз. И действительно, времени у неё на праздные разговоры не было. Накрыв по утрам столы к завтраку, она убирала кают-компанию, потом каюты, о которых я уже сказал, да ещё шла на камбуз помогать поварихи чистить картошку, лепить пельменей или вареники, а там уже нужно накрывать столы к обеду, снова уборка, ужин, а по вечерам музыкальные номера.

И всё-таки однажды, когда она пришла убирать мою каюту, я сказал: “Стоп, убирать сегодня не будем!” Отобрав у неё ведро и швабру, усадил на диван: “Рассказывай!” Помолчав, оглянувшись на дверь, она вдруг заплакала. Я молчал и ждал. Вытерев глаза, она сказала: “Ну ладно”.

Когда 22 июня 1941 года фашистская Германия напала на Советский Союз, ей было 5 лет.

Родилась она и выросла на Слободке. Отец – военный моряк. Как многие военные моряки с началом войны сошёл с корабля и вступил в отряд морской пехоты. В одном из боёв был ранен и отправлен в городской госпиталь. В середине октября 1941 года, когда советским войскам пришлось оставить Одессу, госпиталь эвакуировать не успели. Накануне вступление вражеских войск в город отец ушёл из госпиталя и, буквально, приполз домой. Позже он узнал, что всех раненых оккупанты расстреляли.

В конце декабря 1941 года румынские власти, которые хозяйничали в оккупированном городе, создали на Слободке еврейское гетто. По воскресным дням румыны разрешали жителям Слободки приходить в гетто и приносить узникам на продажу всевозможную еду. Зима была морозной, снежной. На санках люди привозили завёрнутые в тряпки кастрюли с супом, борщом и другой едой.

Узники гетто были обречены на голодную смерть. У кого были оккупационные марки (так назывались тогда деньги) или кое-какие вещи, на которые можно было обменять еду, с нетерпением ждали эти воскресные дни.

Отец нашей буфетчицы, оправившиеся от ранения, тоже стал привозить на санках ка-

стрюлю с борщом. Мать её болела, и отец занимался домашним хозяйством сам. Когда он в очередной раз был в гетто, увидел среди толпы, стоящих на морозе людей, маленькую девочку. В потёртом пальтишке и вязаной шапочки она стояла и смотрела на людей, которые ели. Отец нашей буфетчицы подозвал её и спросил: почему она одна и где её родители. Ответила: “Отец – на фронте, мать умерла. Жила с бабушкой, но бабушка тоже умерла и её увезли на подводе с другими мёртвыми.”

Недолго думая, отец схватил девочку, которой было лет пять или шесть. Она не закричала, детским чутьём понимая, что её хотят спасти. Завернув в тряпки, уложив на санки, накрыв каким-то рядном и, вместе со своей кастрюлей, вывез девочку из гетто. Так у нашей буфетчицы появилась сестричка по имени Роберта.

Весной 1942 года гетто закрыли, так как всю зиму евреев вывозили в сёла Одесской области на расстрелы, а те, кого не успели расстрелять – умерли от голода и болезни. Отец нашей буфетчицы стал работать грузчиком в порту.

В апреле 1944 года советские войска освободили Одессу от фашистских оккупантов.

Вскоре отец был арестован. Его обвинили в сотрудничестве с оккупантами. Он погиб в застенках НКВД.

Девочка, которую отец вывез из гетто, росла с нашей буфетчицей как родная сестра: вместе ходили в одну школу, учились в одном классе и даже сидели за одной партой. По окончании школы Роберта хотела поступить в медицинский институт, но, как еврейку, её не приняли.

Одно время я плавал старшим механиком пассажирского теплохода “Украина”, который ходил по ближневосточной линии. Несколько рейсов с нами ходил судовым врачом преподаватель Одесского медицинского института, известный в городе невропатолог Юрий Львович Курако. Он мне как-то сказал, что ректор Одесского медицинского института Дейнега, не стесняясь, выразился так: “Пока я ректор этого института ни один еврей в него не поступит.”

По этой же причине Роберту и не приняли в университет. Она пошла работать санитаркой в больницу. А позже, когда начался выезд евреев в Израиль, уехала в эту страну. По законам Израиля её призвали в армию. Отслужив положенные два года, она поступила в Иерусалимский университет на медицинский факультет.

Но её жизнь внезапно оборвалась на одной из улиц Иерусалима в результате теракта.

В память о ней Раиса и назвалась Робертой.

С приходом в Одессу к нам вернулась выздоровевшая наша буфетчица и Раиса-Роберта ушла. Но ещё долго, заходя в кают-компанию, я смотрел на осиротевшее пианино, словно ожидавшее нашу Раису-Роберту. Но она не шла...

БАЛКОН МУССОЛИНИ В РИМЕ

Чивитавеккья – это почти Рим. Двадцать пять минут езды в автомобиле или автобусом – и вы в столице Италии. Чивитавеккья – порт небольшой, но в нем швартуются пассажирские лайнеры. И туристы, не успев сойти на берег, спешат к автобусам, чтобы поскорее увидеть Собор Святого Петра, Коллизей, фонтан Треви и другие достопримечательности “вечного города”.

На теплоходе “Аркадий Гайдар” мы привезли в Италию из Китая рис. Часть выгрузили в Генуе, а остальное – в Чивитавеккья. Но не успели стать к причалу, как возле нашего борта остановился микроавтобус. Из него выскочила девушка и закричала: “Меня зовут Франческа! Рим туда и обратно – двадцать пять долларов, пожалуйста!”.

Как было не воспользоваться таким предложением? И вскоре я и несколько моих товарищей уже садились в микроавтобус.

Когда мы входили в порт, там стоял огромный пассажирский лайнер. Вместе с нами в микроавтобус Франчески села пара – муж и жена,

французы. Пока мы ехали в Рим, Франческа разговаривала то с ними, то с нами, легко переходя с одного языка на другой.

В советские времена в школах учили иностранные языки: немецкий, французский, английский. Но в закрытом обществе, каким был Советский Союз, общения с иностранцами не было, поэтому изучение языков представлялось пустой тратой времени.

Когда я начал плавать за границу, меня поражало, как тамошние люди легко общаются друг с другом на разных языках. Даже полуграмотные арабы-швартовщики в Суэцком канале разговаривали не только на английском, но и с нами по-русски. Они постоянно общались с иностранными моряками. Отсюда и умение говорить на любом языке.

Недаром французский писатель Антуан де Сент-Экзюпери писал, что самая большая роскошь – это роскошь человеческого общения.

Но вот и Рим. Об этом городе я много читал. “Письма из Рима” Стендаля, “Римские рассказы” Альберто Моравия. Видел фильмы Федерико Феллини с участием Марчелло Мастроянни и Софи Лорен, а также других итальянских режиссеров. Но одно дело читать книги и видеть фильмы, и другое – идти по улицам этого

города, дотрагиваясь до стен великолепных зданий, овеянных вековыми ветрами, смотреть на встречных римлян, или сидеть где-то на площади Навона в уличном кафе, пить кофе и смотреть на постоянно выступавших там акробатов и фокусников.

В Собор Святого Петра мы не попали из-за огромной очереди, стоявшей у входа в это потрясающе огромное и высокое здание, выстроенное пятьсот лет назад великим итальянцем Микеланджело. Но зато полюбовались на стоящих рядом с собором у входа в Ватикан швейцарцев, одетых по давней римской традиции в костюмы, нарисованные Микеланджело, со средневековыми алебардами в руках.

Долго стояли у развалин Колизея. И я мысленно видел арену этого уникального здания, на которой сражались и умирали на потеху древних римлян рабы-гладиаторы.

Ну, и, конечно, фонтан Треви, у которого постоянно толпятся туристы, и дно фонтана серебрится от множества брошенных туда монет.

А потом Франческа привезла нас на площадь Республики и показала на невысокое здание с балконом. С этого балкона, как сказала Франческа, выступал диктатор Италии Бенито Муссолини.

Читать я научился рано. Отец выписывал еженедельник, который назывался “За рубежом”. В этом еженедельнике я впервые прочитал зловещее слово – фашизм. Позже узнал, что создателем фашизма был правитель Италии Бенито Муссолини. Фашизм происходил от слова “фаши” – это были отряды чернорубашечников, которые помогали Муссолини в 1922 году захватить власть в Италии. Муссолини был другом Гитлера. Перехватив у него идеи фашизма, Гитлер сделал их идеологией своей нацистской партии.

Балкон, с которого выступал Муссолини, я видел несколько раз в кадрах кинохроники. Внизу всегда стояла огромная толпа, слушавшая речи итальянского диктатора. Такие же толпы немцев слушали речи Гитлера. И когда Гитлер начал в 1939 году Вторую мировую войну, завоевывая Европу и мечтая о мировом господстве, он послал на смерть тысячи и тысячи немцев, поверивших в него. То же самое сделал и Муссолини, пославший на войну тысячи и тысячи итальянцев, когда Гитлер напал на Советский Союз. Мало кто из этих итальянцев вернулся домой…

Это же сегодня делает Путин, развязав войну против Украины.

Стоя в Риме перед балконом, с которого выступал Муссолини, я думал о судьбе диктаторов, об их печальном конце. Муссолини был расстрелян итальянскими партизанами и повешен за ноги. Так же был расстрелян румынский диктатор Чаушеску. Диктатор Советского Союза Сталин был отравлен своими соратникам. Гитлер покончил жизнь самоубийством. Знаю, что и Путина ждет похожая судьба.

Вот что напомнил мне скромный балкон на площади Республики в Риме. И, пожалуй, это было самое яркое впечатление от поездки в столицу Италии.

ОПЕРАЦИЯ “АНАДЫРЬ”

(Из истории Черноморского пароходства)

В море, как в жизни: спокойные дни сменяются штормовым ветром, на гребнях волн вскипает пена, и небо, даже днём, становится тёмным и близким. На камбузе и в буфетной начинает грохотать посуда, падающая от качки.

За долгие годы работы на судах Черноморского пароходства я не раз попадал в жестокие штормы. Но сегодня, когда идёт страшная, развязанная Россией против Украины война, и всё чаще слышатся угрозы ядерного столкновения, мне вспоминается один, особый, шторм.

Было это в дни так называемого Карибского кризиса, когда Советский Союз по команде главы правительства СССР Н. Хрущёва завёз на Кубу ракеты с ядерными боеголовками. США в лице президента Кеннеди, узнав об этом, поставили СССР ультиматум – убрать ракеты или начнётся ядерная война. Операция по завозке ракет на Кубу была секретной и носила кодовое название “Анадырь”.

Перевозки осуществлялись судами Черноморского пароходства, и я принимал в них участие. Работал я тогда на теплоходе “Большевик Суханов”. Мы грузились под Николаевом, в секретном порту Октябрьский.

В наших пяти трюмах были заранее сделаны нары, и туда загнали солдат. Но все они были в гражданской одежде и шли на Кубу под видом сельскохозяйственных рабочих.

Грузились ночью. Когда трюмы были заполнены солдатами и матросы задраили крышки трюмов, на палубу стали грузить ящики с ракетами. Погрузкой командовал нервный и крикливый генерал-майор. С нами он и пошёл в рейс. Было это в сентябре 1962 года. По выходу в рейс погода была хорошей, но выйдя из Средиземного моря в Атлантику, погода испортилась и начался шторм. Жалко было солдат, находившихся в трюмах, которых ради секретности выпускали наверх только ночью. Ночью они и обедали из установленных на палубе походных кухонь, и оправлялись, бегая по очереди, на корму, где для них было сделано специальное устройство. Шторм усиливался. Качка становилась всё сильнее и сильнее. Генерал бегал вокруг ящиков, принайтованных к палубным рымам, боясь, что они свалятся за

борт. Он крыл матом матросов, которые чуть ли не руками удерживали эти ящики, объясняя генералу, что прикреплены они надёжно и с ними ничего не случится. Но судно качало всё больше, и генерал свирепел ещё сильнее. Вдруг заглох главный двигатель. Выяснилось, что забилась система подачи топлива к двигателю. Пока мы разбирали и чистили топливные трубки, генерал каждый раз прибегал в машинное отделение, кричал, что мы сорвали секретный рейс, и он всех нас отдаст под трибунал. А когда я сказал ему, чтобы он перестал мешать работать, он заявил, что со мной разговор будет особый. Наконец, мы запустили двигатель, и судно начало набирать ход.

Вытирая руки ветошью, я поднялся на палубу. Шторм начал утихать. В небе стояла луна. Океан отливал голубизной и, как всегда, был величав и прекрасен.

Ну а что было потом – знают все: Кеннеди договорился с Хрущёвым, Советский Союз вывез с Кубы свои ракеты, убрал войска – и человечество вздохнуло с облегчением. Мир!

Дай Бог, чтобы так было и у нас. И чем скорее – тем лучше.

МЫС ДОБРОЙ НАДЕЖДЫ

За долгие годы работы в литературе, написав свыше тридцати книг, я думал – всё. Исписался. Но вдруг позвонил парень, ему 16 лет, учится в мореходном училище, мечтает стать моряком. Прочитав несколько моих книг, спрашивает – был ли я у мыса Доброй Надежды? И почему этот мыс так называется? Я всегда отвечал – и на письма читателей, и на звонки. Отвечаю через газету и в этот раз.

Был, конечно. В 1967 году после шестидневной войны между Израилем и Египтом Суэцкий канал был закрыт для мореплавания почти на десять лет. Суда мирового флота, совершая рейсы из Европы в страны Юго-Восточной Азии и обратно, огибали, как и во времена парусного флота, южную оконечность Африки и, собственно, мыс Доброй Надежды. Теми же курсами ходили суда Черноморского пароходства.

Историки утверждают, что своё название мыс получил потому, что португальский мореплаватель Васко да Гама, пытаясь найти путь из Европы в Индию, дошёл до этого мыса. Так

как плавание Васко да Гама оправдала надежду португальского короля Жуана II, мыс получил такое название.

Но есть еще одна версия. В эпоху парусного флота, когда из Китая в Англию поставлялся чай, то дойти до этого мыса в штормовых условиях Атлантики или Индийского океана считалось у моряков удачей. Отсюда и название.

У меня с этим мысом связана одна неприятная история. Плавал я в то время старшим механиком на теплоходе “Большевик Суханов”. Однажды грузились в Одессе сахаром в мешках на Кувейт (продукция Одесского сахарного завода). Перед отходом в рейс ко мне пришла женщина и сказала, что её сын окончил мореходную школу и идёт с нами в первый рейс. Она просила, чтобы я за ним приглядывал, и чтобы его никто не обижал. Я её успокоил, сказав, что у нас дружный экипаж и никто её сына обижать не будет. Фамилия парнишки была Зеленин.

За день до отхода к нам пришёл новый второй механик. Штатные уходил в отпуск. На судне стоял двигатель итальянской фирмы “Fiat”. Таких двигателей в пароходстве было мало. В эксплуатации они имели свои особенности. Об этих особенностях я начал говорить новому

второму механику. Но он меня перебил, сказав, что всё знает. Меня это обрадовало, значит, пришёл специалист.

К сожалению, всё оказалось наоборот. По выходу в рейс из-за его некомпетентности двигатель глох, и приходилось бегать, чтобы найти причину. То он неожиданно отключал дизель-генератор, и судно обесточивалось.

Но самое неприятное произошло у мыса Доброй Надежды. У этой самой южной оконечности Африки сходятся два океана – Атлантический и Индийский. Там всегда штормит. Вот в такую штормовую ночь позвонил мне второй механик, а нёс вахту он с ноля часов до четырех утра, и сказал: “Моторист Зеленин выпал за борт”. Я вскочил, подбежал к наглухо задраенному иллюминатору. Но что я мог увидеть в кромешной тьме штормовой ночи?

В иллюминатор хлынула волна, обдав его шипящей пеной. Первая мысль – бежать к капитану. Но это было бесполезно – человека уже не найти.

Понимая, что спасти Зеленина уже не удастся, я побежал в машинное отделение спросить второго механика, как это могло произойти.

Спустившись вниз, я увидел на средних решётках главного двигателя Зеленина, за-

ливавшего в лубрикаторы масло для быстро работающих поршней. От неожиданности я сел на ступеньку трапа и закурил. Руки у меня дрожали. А Зеленин, повернувшись ко мне, подумал: “Стармех сошёл с ума. Пришёл среди ночи в машинное отделение, сел на трап и курит, хотя везде написано “Не курить”.

Немного успокоившись, вернулся в каюту и позвонил второму механику. Спросил, с чего он решил, что Зеленин выпал за борт. Тот спокойно ответил, что послал Зеленина в туннель гребного вала, его долго не было – вот он и решил, что моторист выпал за борт.

Утром я рассказал об этом капитану. Ответ был краток: “Подождём до Одессы, а там избавимся”.

Перед приходом в Одессу я предупредил второго механика, чтобы он брал обходной лист и списывался. Он ничего не ответил. Но когда мы стояли уже у причала, ко мне подошла его жена и заявила, что она работник обкома партии и за списание её мужа я отвечу.

Но пока мы грузились в очередной рейс никаких санкций против меня не последовало. Ушли мы надолго. Когда вернулись, я пришёл в нашу механическую службу пароходства. Меня окружили знакомые инженеры и наперебой

стали говорить, что вспоминали меня не один раз. Оказалось, начальнику нашей механической службы позвонили из обкома партии и попросили повысить в должности нашего бывшего второго механика. Он был назначен старшим механиком какого-то судна и, проходя Босфор, в центре пролива остановил главный двигатель, и потребовал у капитана бутылку водки – иначе судно дальше не пойдёт.

Всё это кончилось тем, что наш начальник получил по министерству морского флота СССР строгий выговор. Вот и такие были в пароходстве механики...

Мыс Доброй Надежды с белой башенкой маяка наверху. Мыс омывается двумя океанами. Но когда я писал эту статью, я думала о другой надежде. Надежде на мир для нашей изувеченной войной родной украинской земле.

МЫ БУДЕМ ОБНИМАТЬСЯ, НЕ СТЕСНЯЯСЬ СЧАСТЛИВЫХ СЛЕЗ

Редакция газеты “Вечерняя Одесса” попросила меня написать свои воспоминания к 10 апреля – ко Дню освобождения Одессы от фашистских захватчиков.

Пережив годы фашистской оккупации нашего города, я не раз писал на эту тему. Но, садясь за очередную статью, в памяти всплывали всё новые и новые подробности страшных лет в истории родного города и того радостного дня, когда нас освободили советские войска из нацистского концлагеря.

Начав писать эту статью, нахлынули воспоминания.

…Концлагерь, в котором мы находились, как евреи, был расположен недалеко от реки Буг. Уже в середине марта 1944 года услышали отдалённый шум приближающейся артиллерийской канонады. Она всё нарастала. Мимо нашего концлагеря потянулись отступающие немецкие войска. На нас, выживших чудом в этом концлагере, они не обращали никакого внимания. Им было не до нас. В какой-то день

исчезли полицаи, что охраняли узников концлагеря. Исчез комендант – румын.

А вскоре мы увидели наших освободителей – солдат Красной Армии. Произошло это 28 марта 1944 года. Войска наступали на Одессу. И мы втроём – я, мать и сестра, оборванные, грязные, в лаптях, набитых соломой, обутых на босые ноги, пошли вслед за наступавшими на Одессу войсками. После долгих лет оккупации и пережитых ужасов того времени – мы были свободны! Свободны!

И это чувство, несмотря на голод, придавало нам удивительные силы. Мы шли, не замечая ни голода, ни усталости. Мимо нас проносились наши освободители. Шел могучий поток наступавших на Одессу войск. Нас обгоняли мощные артиллерийские грузовики, "Студебеккеры", к которым были прицеплены пушки, а в кузовах сидели солдаты, проносились танки.

А мы шли, шли, пока в каком-то украинском селе не свалились от усталости. К маме подошла женщина и спросила: "Оце ваші діти? Ідіть до мене – я їх нагодую". Я до сих пор помню вкус того молока и крестьянского хлеба, который дала нам эта женщина.

Одессу освободили 10 апреля 1944 года. А 12 апреля мы вошли по Херсонскому спуску

в наш родной город. Трудно передать те чувства, которые испытали, идя по родным улицам. Многие дома были разрушены, в воздухе пахло гарью и порохом – запахом недавних боёв. На каждом доме писалось: “Проверено! Мин нет!”. Это была работа сапёров. Люди, которые встречались нам на родных улицах, улыбались, а одна женщина, поняв, кто мы и откуда идём, подбежала и начала нас целовать, обливаясь слезами.

Вот такой была встреча с освобождённой от фашистов Одессой.

И думая сегодня о новой страшной войне, которую развязала Россия против Украины, я мечтаю о том дне, когда наступит тишина, и люди, празднуя новый мирный день, будут обниматься, не стесняясь счастливых слёз.

НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО

Накануне 9 мая – Дня Победы антигитлеровской коалиции (Советского Союза, США, Англии) над фашистской Германией – в Одессу приехали представители международного фонда “Христиане за Израиль”. В этот фонд входят Канада, Германия, Австрия, Швейцария, Бельгия, Великобритания, Италия, Австралия, Новая Зеландия. Члены фонда – люди разных христианских конфессий.

Их деятельность – это не просто память о трагедии еврейского народа во время Второй мировой войны. “Христиане за Израиль” устанавливают памятные знаки на местах массовых расстрелов евреев, проводят уроки памяти о Холокосте в школах и университетах, занимаются различной благотворительной деятельностью.

В связи с восьмидесятой годовщиной окончания Второй мировой войны, в ходе которой немецкими нацистами было уничтожено 6 млн. евреев, представители фонда посетили в Украине – оккупированной во время войны фашистской Германией – места массовых рас-

стрелов евреев в Винницкой, Каменец-Подольской, Полтавской и Одесской областях.

В Одесской области они посетили Мостовое, Виноградово, Доманёвку и Богдановку — места, куда зимой 1942 года вывозили людей из одесского гетто на расстрелы.

В Одессе представители фондов побывали в ассоциации бывших узников гетто и нацистских концлагерей. У председателя ассоциации Р.М. Шварцмана, который 27 января этого года, в Международный день памяти жертв Холокоста, по приглашению немецкого правительства выступал в Бундестаге в Берлине, он рассказывал о том, что пришлось пережить евреям Украины во время оккупации гитлеровцами.

Представители фонда попросили у Романа Марковича адреса бывших малолетних узников гетто и нацистских концлагерей, живущих в Одессе. У каждого брали интервью, которые впоследствии будут опубликованы в европейских газетах. У меня брала интервью немка Анемона Рупер: больше часа она расспрашивала о пережитом в те страшные годы.

Осенью 1945 года в Нюрнберге начался процесс над главными нацистскими военными преступниками. Судьи были потрясены злоде-

яниями, совершёнными этими людьми, документально подтверждёнными кинохроникой и показаниями свидетелей. Из двадцати двух подсудимых двадцать были приговорены к смертной казни через повешение.

Сегодня в Украине идёт страшная война, развязанная Россией. От российских ракет гибнут ни в чём не повинные люди. Но рано или поздно, как и в Нюрнберге, злодеяния российских военных преступников будут наказаны. Никто не будет забыт, ничто не будет забыто.

КАПИТАН ВАЙСМАН

Из истории Черноморского пароходства

Сейчас я редко бываю у моря. Возраст. Но иногда сын вывозит меня в Аркадию или на Ланжерон. Я радуюсь крикам чаек, резким порывам соленого ветра и подолгу смотрю на горизонт, вспоминая свои плавания и давно забытых людей, чьи имена были когда-то знаменитыми. Одним из таких имён было имя капитана Вайсмана – человека нелёгкой судьбы, чьё имя знала вся морская Одесса.

23 августа 1939 года в Москве был подписан пакт о ненападении между фашистской Германией и Советским Союзом. Одновременно был заключён договор об экономическом сотрудничестве между двумя странами. В Германию направлялись стратегические товары – нефть, хлопок, зерно, руда и многое другое, а Германия поставляла в СССР оптику, станки и другое оборудование для советских заводов.

В Одессе открылось Генеральное консульство. Оно находилось в здании нынешней дет-

ской больницы имени Резника на углу улиц Дворянской и Садовой. Над зданием был поднят фашистский флаг. Каждый день напротив этого здания стояли одесситы, ожидая, что кто-то выйдет из консульства, чтобы увидеть живого фашиста.

Почти все суда ЧМП работали на Германию. Михаил Михайлович Вайсман, в то время молодой штурман, был старшим помощником капитана теплохода “Донбасс”.

22 июня 1941 года пароход стоял в Гамбурге, выгружая кипы хлопка. В тот день в 4 утра без объявления войны фашистская Германия напала на Советский Союз. Утром к борту судна подъехали два чёрных грузовика. Эсэсовцы согнали моряков, затолкали их в грузовики и увезли в концлагерь. Там им объявили, что они интернированы. Михаил Михайлович Вайсман не был ярко выраженным евреем, но зная, как относятся к евреям немецкие фашисты, успел выбросить в море свой морской паспорт и назвал себя по фамилии Воробьёв.

Никто из членов экипажа его не выдал. Вместе с другими моряками он провёл в концлагере на тяжелейших работах четыре года. Освободили их англичане, которые вместе с американцами 6 июня 1944 года высадились в

Нормандии, открыв Второй фронт против гитлеровской Германии.

После капитуляции фашистской Германии в мае 1945 года Михаил Михайлович вернулся в Одессу. Семья его погибла в одесском гетто, в квартире жили чужие люди, и ему пришлось потратить немало усилий, чтобы стать хозяином своего жилья. Он был снова принят на работу в ЧМП.

Почти весь флот пароходства за годы Второй Мировой войны был потоплен фашистской авиацией и подводными лодками.

В начале 1946 года пароходство начало получать из поверженной фашистской Германии немецкие суда в счёт репараций. Михаил Михайлович, сдав экзамены на звание капитана дальнего плавания, был направлен в Германию, откуда пригнал пароход в порт Одесса, получивший название “Генерал Черняховский”. На этом пароходе он совершил несколько рейсов в Америку до начала “Холодной войны” между США и СССР, начавшейся в 1947 году. А в конце 1948 года, когда Сталин развязал антисемитскую кампанию “по борьбе с безродными космополитами”, капитан Вайсман, как и другие евреи, был уволен из пароходства. Кроме евреев, были уволены моряки – болга-

ры, греки, поляки, родившиеся в Одессе, но по прихоти Сталина ставшие “инородцами”.

К счастью, в это время в Одессу начали приезжать вербовщики. На севере Советского Союза – в Мурманске и Архангельске – стал быстро расти рыболовный флот. Этот флот очень нуждался в специалистах: штурманах, механиках, радистах, электромеханиках. Уволенные из пароходства по национальному признаку моряки хлынули на север. Там национальность никого не интересовала. Для работы на рыболовных судах нужен был диплом и желание работать в море. У капитана Вайсмана было и то, и другое. По приезду в Мурманск он сразу получил под своё командование большой морозильный траулер, который работал не только в Баренцевом море, но и выходил в океан.

На севере М.М. Вайсман проработал до марта 1953 года. 5 марта того года умер Сталин. Капитан Вайсман, понимая, что времена теперь будут иные, сразу вернулся в Одессу. Он не ошибся. Его охотно приняли на работу в пароходство, и он получил под своё командование пароход “Вторая пятилетка”.

Сталинские пятилетки, начатые в 1929 году, определяли развитие Советского Союза в промышленном отношении. В годы Второй пяти-

летки были построены ДнепроГЭС, Уралмаш, Харьковский и Сталинградский тракторные заводы, а также другие гиганты советской индустрии. Поэтому пароход, на котором стал работать капитан Вайсман, получил такое название.

Стараниями капитана “Вторая пятилетка” постоянно выполняла и перевыполняла плановые задания. А это – денежная премия экипажу. Но с поварами пароходу не везло. Тогда Михаил Михайлович уговорил одного из лучших поваров ресторана гостиницы “Лондонская” пойти с ним в рейс. К зарплате повара он добавлял деньги со своих представительских. Экипаж “Второй пятилетки” стал питаться как в ресторане.

В 1955 году “Вторая пятилетка”, следуя из Дании в Чёрное море, в проливе Ла-Манш в тумане столкнулась с французским судном. Виноват был “француз”. Но оба парохода, получив повреждения, были отбуксированы в порт Дюнкерк. Французские власти, обвинив в столкновении советского капитана, посадили его в тюрьму. На выручку Михаилу Михайловичу вылетела из Одессы начальник юридического отдела ЧМП Лариса Алексеевна Короткова. На суде, собрав необходимые документы и дока-

зательства, она добилась оправдания советского капитана. На судей произвело впечатление и то, что Михаил Михайлович, защищаясь, говорил по-французски. Он свободно владел как французским, так и английским языком, поскольку его мать была преподавателем иностранных языков и с детства учила его им.

По возвращении в Одессу он выступал во Дворце моряков, рассказывая о тех драматических событиях. Вместе с другими моряками пароходства я слушал М.М. Вайсмана, который закончил своё выступление совершенно неожиданно стихами Эдуарда Багрицкого:

Кто услышал раковины пенье,
Бросит берег – и уйдет в туман;
Даст ему покой и вдохновенье
Окруженный ветром океан…

Давно нет в Одессе Черноморского пароходства – разграбленного и уничтоженного вышестоящими чиновниками. Сгорел Музей морского флота. И некому и негде рассказывать о моряках, которыми гордился наш город.

Вспомнив капитана Вайсмана, я в силу своих скромных возможностей постарался это сделать.

САД КАМНЕЙ

В советские времена в газетах была рубрика “Писатель и читатель”. Читатели задавали вопросы своим любимым писателям – и те отвечали через газету. Это сегодня все сидят, уткнувшись в телефоны. А тогда в автобусах, троллейбусах, трамваях пассажиры читали газеты или книги. Имена писателей были у всех на слуху. В нашем городе, например, все знали одесских писателей И. Гайдаенко, Ю. Усыченко, А. Батрова, Ю. Трусова, В. Лясковского, А. Зорич и других. Их книги не залёживались на книжных прилавках, а за некоторыми стояли даже очереди. Всё это было тогда.

Поэтому меня приятно удивил звонок одного моего читателя. Зовут его Владимир Куликов, он курсант Одесской морской академии судоводительского факультета. Зная по моим книгам, что я моряк, и неоднократно бывал в Японии, спросил, что я знаю о Саде камней в древней столице Японии Киото.

В Киото я был один раз. И сегодня, когда в Украине идёт страшная война, после очередной сводки новостей мне становится не

по себе, я вспоминаю этот сад, куда приходят японцы, чтобы получить, как они говорят, свежего воздуха от окружающей их жизни. Сад камней – это место для медитации и размышлений, символизирующее гармонию природы и позволяющее погрузиться в себя.

А попал я в этот сад так. Однажды мы пришли в японский порт Осака. Швартуясь к причалу, вахтенный второй механик перепутал полученную команду с мостика “вперёд” – дал машине задний ход, и мы навалились на стоявшее у причала соседнее судно. Для меня, старшего механика, это было чрезвычайное происшествие. Японцы нас оштрафовали. Я несколько дней не мог прийти в себя. Агент, обслуживающий наше судно, говоривший по-русски, посоветовал мне съездить в Киото. “Там, – сказал он, – в Саду камней вы почувствуете прилив сил и вновь обретёте веру в жизнь”.

Согласно правилам поведения советского моряка за границей, в Киото я поехать один не мог – только с группой. Но уговорить кого-то из членов экипажа было трудно, так как поездка стоила денег, а у наших моряков, получивших в Японии деньги, каждая иена была на учёте. И всё же мне удалось уговорить двух ма-

тросов, которых я повёз в Киото за свой счёт. И вот мы там. Таксист, которого я нанял у вокзала, привёз нас в Сад камней.

Это было небольшое пространство земли, огороженное высоким забором. В Саду лежали камни разных размеров и разных цветов: чёрные, ярко-белые, серые, а некоторые отдавали блестящие синевой. Вокруг сидели японцы, мужчины и женщины, молчаливо уставившись на эти камни. Мы сели, и я тоже начал молча смотреть на собрание этих камней, стараясь понять в чём суть.

Вскоре возле меня села ещё одна пара: пожилой седовласый японец с женой. Поняв, что мы европейцы, он тихо спросил по-английски, кто мы и откуда. Я ответил, что мы моряки и наш родной город Одесса. “О! – тихо воскликнул он. – Одесса! Я был там туристом. Был в Киеве, Одессе. У вас там замечательный Оперный театр. Такого я не видел нигде в мире”.

Мы тихо, чтобы не помешать другим японцам, разговорились. Я узнал, что он капитан танкера, который возит нефть из Персидского залива в Японию. И перед каждым рейсом приходит сюда, чтобы получить, как он сказал, жизненную энергию. По его словам, этот Сад – торжество вечности. “Вам, европейцам, – ска-

зал он, – этого не понять. Но мы, – он улыбнулся, – совсем другие.”

Вот так я побывал в Саду камней. Через несколько дней, закончив грузовые операции, мы ушли из Осаки, взяв курс к родным берегам. Море штормило, вспененные волны с грохотом обрушивались на судно, растекаясь по палубе, и словно, обессилев уходили за борт. Сильно качало. На ногах было трудно стоять.

Глядя на разбушевавшуюся стихию, я вспомнил слова: “торжество вечности”. Оно было здесь, в штормовом море, и там, в молчании японского Сада камней.

ДЕТИ ВОЙНЫ

Из дневника писателя

Недалеко от моего дома есть детская площадка. Лето…Каждый день на площадке полно детей. Бегают, кричат, катаются на качелях. Их мамы сидят вокруг и с опаской поглядывают на небо. Война…

Я смотрю на этих мам и вижу, как по ночам, когда звучит сирена воздушной тревоги, они вскакивают с постели, хватают заспанных детей и бегут в укрытие – если поблизости оно есть. А если нет, то сидят на постели, прижимая к себе ребенка, и молят Бога, чтобы пронесло. Дети войны…

Впервые я увидел таких детей в 1937 году. В Испании шла гражданская война. Два отчаянных испанских капитана – Эрнандес и Мантилья – привезли этих детей в Одессу. Их родители погибли от бомбёжек авиации фашистского генерала Франко, который поднял мятеж против законного правительства республики. Самолёты Франко, поддерживаемые двумя фашистскими лидерами того времени – Гитлером и Муссолини, – бомбили испанские города Мадрид, Барселону и Валенсию.

История повторяется. Точно так же сегодня, из-за войны, развязанной Россией против Украины, женщины, дети и старики гибнут под обломками зданий от российских ракет. Гибнут целые семьи.

Тех испанских детей разобрали сердобольные одесситы, всячески пытаясь их накормить и приласкать. А потом их развезли по городам Советского Союза, где дети начали учиться и приобретать различные специальности.

В 1956 году многие из них, став взрослыми, возвратились на родину. Доставил их туда наш черноморский пассажирский теплоход “Крым” под командованием капитана Михаила Ивановича Григора.

В 1941 году война пришла к нам. Я не буду подробно описывать несчастных советских детей, которые остались без родителей. Отцы их погибли на фронте, а матери – под развалинами разбомбленных зданий. Я тоже был одним из тех детей войны, не раз рассказывал об этом со страниц “Вечерней Одессы”.

Став взрослым, получив профессию судового механика, работая на судах Черноморского пароходства, я снова увидел детей войны. Было это во Вьетнаме. Там в течение десяти лет шла война между коммунистическим севером и капиталистическим югом. Северу помо-

гал Советский Союз, а югу – Америка. Американская авиация безжалостно бомбила города и села северного Вьетнама.

Суда Черноморского пароходства доставляли в северовьетнамский порт Хайфон оружие, продовольствие, медикаменты. Вот там я видел несчастных оборванных и голодных детей.

Однажды при стоянке в Хайфоне к борту нашего судна подошла женщина с двумя детьми и попросила хлеба. Хорошо помня своё голодное военное детство, я побежал на камбуз и с помощью поварихи сделал бутерброды с колбасой и сыром, которые вынес на причал. Дети ели их жадно, благодарно поглядывая на меня раскосыми глазами.

Не знаю, о чём думают политики, когда развязывают эти войны, ведь у них тоже есть дети. Если бы они задумались о судьбах других детей, возможно, войн не было бы. Но, к сожалению, этого не происходит. Тысячи украинских детей сегодня лишены родителей и скитаются по чужбинам. Нет прощения тем, кто виновен в трагических судьбах этих детей.

Когда-то один писатель сказал: “Человек рожден для счастья, как птица для полета”. Мир – это громадное счастье. И дай Бог сегодняшним детям войны дожить до мирного времени.

УРОКИ НЕМЕЦКОГО

Сейчас много говорят об изучении иностранных языков, о пользе их применения. В советское время такого не было. Языки учили в школах: английский, французский, немецкий. Но в закрытом обществе, каким был Советский Союз, отгородившийся благодаря Сталину “железным занавесом” от всего мира, общение с иностранцами было исключено. Поэтому к изучению языков относились равнодушно.

Моя мама хорошо знала немецкий язык. В доме у нас были книги на немецком знаменитых писателей того времени – Лиона Фейхтвангера, Томаса Манна и Стефана Цвейга. Читать я научился рано. Мама всячески старалась приобщить меня к немецкому языку. Но всё это было в начале тридцатых годов прошлого века, когда к власти в Германии пришёл гитлеровский фашизм. Советские газеты в каждом номере писали о злодеяниях новой гитлеровской власти, и я заявлял маме, что фашистский язык учить не будут. Мама чуть ли не кричала: “Немецкий – это язык Гёте, Шиллера и Гейне, язык великих немецких композиторов –

Бетховена и Моцарта! Причём здесь фашизм?”. Но я стоял на своём.

До 1937 года в Одессе жило много немцев. Свидетельством этому служит кирха, которая и сегодня стоит на улице Новосельского.

Мои родители дружили с немецкими врачами – доктором Кохом и доктором Гроссом. Они часто бывали у нас в доме и разговаривали с мамой по-немецки. А я, чтобы их не слышать, убегал во двор, где мальчишки играли в футбол. Для меня беготня за мячом была важнее языка, который так любила моя мама.

В 1937 году, в разгар репрессий по борьбе с “врагами народа”, доктор Кох и доктор Гросс были арестованы как немецкие шпионы и сосланы на Колыму, в концлагеря, где и погибли. И тогда я сказал маме: “Вот тебе твой немецкий язык – язык шпионов и диверсантов”.

Настал страшный 1941 год. Год нападения гитлеровской Германии на Советский Союз.

Вскоре Одесса была оккупирована румынскими и немецкими войсками. Начались повальные грабежи и расстрелы. Когда в нашу квартиру приходили румыны, они по-хозяйски распахивали шкафы и забирали тёплые вещи.

В один из таких дней дворник привёл к нам двух немецких офицеров, сообщив им, что здесь живут “юден” (евреи). Когда немцы

вошли, на мою маму страшно было смотреть. Она была уверена, что немцы сейчас возьмут оружие и убьют нас. Побелевшими губами она прошептала: “Guten Tag”. Оба немца удивлённо посмотрели на мать и один из них спросил: “Фрау знает немецкий?”. Мама кивнула, и они оживлённо заговорили по-немецки. Я не понимал, о чём они говорили, но видел, что мама постепенно успокоилась и даже улыбнулась. Немцы вежливо попрощались и ушли.

А потом для нас, евреев, по распоряжению оккупационных властей были тюрьма, гетто и концлагерь.

В концлагерном бараке с нами жил адвокат из Кишинёва по фамилии Мосберг. Когда началась война, бессарабские евреи бежали от немцев в Одессу, но эвакуироваться не успели. С приходом оккупантов они, как и мы, оказались в концлагере. Мосберг был человеком образованным, любил с мамой говорить по-немецки. Однажды во время их разговора возле барака мимо проходил полицай Луценко. Он всегда ходил с плёткой и любил нас хлестать. И что меня удивило, услышав немецкую речь, он как-то уважительно посмотрел на Мосберга и маму, и прошёл мимо.

В марте 1944 года мимо нашего концлагеря проходили отступавшие немецкие войска.

Оборванные, грязные – это были уже не те немцы, которых я видел в 1941 году в Одессе. Как-то утром мама пошла к колодцу за водой. Возле неё остановилась повозка с ранеными немцами. Испугавшись, мама поставила ведро и хотела убежать. Но немец, управлявший лошадьми, соскочил с повозки, схватил маму за руку и что-то сказал. Мама ответила. Немец улыбнулся: “Фрау говорит по-немецки?”. После этого он попросил маму приготовить обед для раненых немцев и дал ей столько продуктов, что, когда они уехали, мы ещё несколько дней это ели.

А потом были счастливые дни – освобождение нас Красной Армией, возвращение в Одессу, учёба и моя работа в Черноморском пароходстве.

Плавая механиком, я много писал о своих зарубежных впечатлениях, печатался в разных газетах, в том числе во всесоюзной газете “Водный транспорт”. Однажды я прилетел в Москву, зашёл в редакцию этой газеты, и знакомый журналист мне сказал: “Сейчас в Москве находится немецкий писатель, лауреат Нобелевской премии Генрих Бёлль. Он будет выступать в Центральном доме литераторов. Пойдём послушаем”.

Зал, где выступал Бёлль с переводчиком,

был переполнен. Несколько книг Бёлля я читал до этой встречи – “Где ты был, Адам?”, “Глазами клоуна”, “Хлеб ранних лет”. Это были антифашистские книги. Я был поражён, когда услышал, что во время Второй мировой войны Бёлль был солдатом гитлеровской армии, более того, в 1941 году в составе немецкого гарнизона он был в Одессе и стоял на охране кирхи, чтобы её не взорвали партизаны-подпольщики.

Спустя несколько лет мне пришлось уехать на операцию в Германию. После операции стал посещать курсы немецкого языка. Очень жалел, что в детстве не хотел учить этот язык, как просила меня мама. Освоив язык, я стал читать со словарём полюбившийся мне роман Ремарка “Три товарища”. До этого я читал его на русском. Знакомясь с оригиналом, видел, как теряется музыкальность фраз и многое другое. В переводах остаётся лишь сухой пересказ событий, и теряются многие детали характеров героев.

О моих уроках немецкого можно говорить ещё много, но заканчивая эту статью, я хочу сказать молодым читателям: “Учите иностранные языки. Они откроют перед вами огромный мир человеческих знаний, знаний, которые обязательно пригодятся вам в жизни”.

СУДЬБА КАПИТАНА

Из истории Черноморского пароходства

Если пройтись по Одессе и вчитаться в название улиц, то можно увидеть, каким многонациональным был и есть наш город: Греческая, Еврейская, Болгарская, Запорожская, Ивана Франко, Богдана Хмельницкого, Итальянская, Французский бульвар, Ришельевская (в честь герцога Дюка де Ришелье, первого градоначальника Одессы, чей памятник стоит на Приморском бульваре, как всемирно известная визитная карточка нашего города). И, наконец, Дерибасовская, в честь гражданина Испании Хосе де Рибаса, который считается основателем Одессы.

Жили в Одессе и латыши. С одним из них я был близко знаком.

В 1949 году я, девятнадцатилетний парень, плавал мотористом на пассажирском теплоходе “Львов”. Судно ходило по Крымско-Кавказской линии. Третьим помощником капитана на “Львове” был латыш Владимир Вольдемарович Петерсель. Я подружился с ним из-за

любви к литературе. У меня была знакомая в букинистическом магазине, которая “доставала” мне редкие по тем временам книги. Владимир Вольдемарович, как-то зайдя в кубрик, где я жил, увидел на моей койке “Три мушкетёра” А. Дюма. Таких книг в свободной продаже не было. Владимир Вольдемарович попросил книгу почитать. Мне он тоже стал давать интересную литературу. Так возникла наша дружба.

Однажды он принес журнал “Нева”, который выходил в России в царские времена. Из этого журнала я впервые узнал о гибели “Титаника”. От самого Владимира Вольдемаровича узнавал много нового из истории пароходства. Он был страстным почитателем парусного флота и рассказывал много интересного о строительстве и рейсах уникальных парусных судов.

Теплоход “Львов” был каботажным судном и все, кто работал на нём, не имели заграничных виз. Был лишён права на загранплавание и Владимир Вольдемарович.

Сразу после окончания Второй мировой войны несколько судов Черноморского морского пароходства ходили на Америку. Среди них был грузовой теплоход “Фридрих Энгельс”. Владимир Вольдемарович был на этом судне

третьим помощником капитана. Радисткой была красивая восемнадцатилетняя девочка – Леночка Львовская. Владимир Вольдемарович влюбился, и дело кончилось женитьбой. По национальности Елена Львовская была еврейкой. В 1949 году, когда в Советском Союзе глава правительства Сталин развязал антисемитскую кампанию по борьбе с “безродными космополитами”, Владимира Вольдемаровича вызвали в политотдел пароходства и настоятельно рекомендовали развестись с женой-еврейкой. К тому времени Лена уже была уволена. Он отказался – и был лишён заграничной визы. Такие были тогда времена...

Прошло время... Сталина не стало. И однажды встретив Владимира Вольдемаровича в отделе кадров пароходства, я узнал, что он уже плавает капитаном. Владимир Вольдемарович обрадовался нашей встрече. Мы пошли на Приморский бульвар, уселись на скамейку, и Владимир Вольдемарович с нескрываемой гордостью показал фотографию своей жены и сказал: “Посмотри, какая красавица моя Леночка, а эти сволочи хотели, чтобы я с ней развёлся.”

Капитаном он был назначен на теплоход “Углеуральск”. Это было головное судно боль-

шой серии теплоходов, которые строили для ЧМП в Германской Демократической Республике. До встречи с Владимиром Вольдемаровичем для меня понятие “капитан” было связано с романтикой моря. Но тогда при нашей встрече Владимир Вольдемарович показал мне истинную суть капитанской работы. Капитан – это единственная стена между гармонией и хаосом. Он не просто управляет судном, он держит на себе всё: сотни метров стали, 1.000 онн груза, десятки человеческих жизней. Он – последний, кто покидает судно. Даже если всё кричит: “Беги!” И ни одной души, кто бы помог – только он и его команда. На борту капитан – это судья, отец, дипломат. И крайний по всем вопросам. Он принимает решения – и каждое из них с холодной головой и без права на ошибку. Он может зарегистрировать смерть, может зафиксировать рождение, если это случилось в море. Он не может просто заболеть, не может сказать: “Я устал”, его некем заменить, некому пожаловаться, да и некогда. Если судно сядет на мель – виноват он. Всегда он участвует в расследованиях. Он отвечает за всё. Даже за то, что не делал. Он просто поднимается на мостик и будет стоять, пока судно не дойдёт до места назначения.

Хотя времена были уже не “сталинские”, а “хрущёвские”, советским людям жить легче не стало. За любым продуктом приходилось выстаивать длинные очереди. И хотя Хрущёв выдвинул лозунг: “Через 20 лет поколение советских людей будет жить при коммунизме”, – благодаря его поспешным и непродуманным реформам в стране не хватало даже хлеба. Зерно начали закупать за границей – в США, Канаде и европейских странах. В этих перевозках, в основном, участвовали суда ЧМП.

Однажды теплоход “Углеуральск” на котором капитаном был В.В. Петерсель, с грузом зерна пришёл из Канады в Одессу. После выгрузки судно стало на плановый ремонт в док судоремонтного завода. Рабочие, работавшие в трюмах, выгребли из разных закоулков зерно. С набитыми карманами их задержали на проходной завода. Когда выяснилось, что это произошло на теплоходе “Углеуральск”, капитан В. В. Петерсель был отдан под суд. От тюрьмы его спасло то, что вскоре, в результате кремлёвских интриг, Хрущёв был смещён с должности главы государства и отправлен на пенсию. Во главе страны стал Л.И. Брежнев – и дело капитана Петерселя было снято с повестки дня.

А вскоре я узнал, что В.В. Петерсель, избежав судебного преследования, уехал со своей женой в Израиль.

До меня доходили слухи, что он плавает на судах израильской судоходной компании “Zim”. В Одессе было представительство этой компании, которое находилось на Приморской улице, недалеко от порта. Как-то я зашёл в это представительство в надежде получить хоть какие-то сведения о моём друге, но мне ответили, что таких справок они не дают.

Так потерялись следы капитана Петерселя. А всё, что я о нём вспомнил – рассказал в этой статье.

“КОФЕ – СЧАСТЬЕ И ГОРЕ БРАЗИЛИИ”

Когда нам сообщили, что мы идем в Рио-де-Жанейро, в кают-компании собрался почти весь экипаж. Кто-то вслух начал читать “Двенадцать стульев”, и вскоре на переборке появился шуточный транспарант: “В Рио-де-Жанейро два миллиона жителей, и все они ходят в белых штанах”.

Восемнадцать суток мы шли из Одессы до Рио-де-Жанейро, океан качал нас немилосердно, как качал когда-то корабли португальской эскадры под командованием Педру Кабрала; португальцы первыми из европейцев увидели бразильский берег.

Невысокие горы выстроились прямо в океане плечом к плечу. За их широкими спинами и был Рио-де-Жанейро, куда мы везли десять тысяч тонн пшеницы. Горы расступились неожиданно, и мы увидели широкую бухту, вокруг которой выстроились небоскребы белого, желтого и голубого цвета.

– Гуанабара, – показал капитан. – А вон Сахарная Голова.

Я взглянул в лоцию. Там писалось, что гора

Сахарная Голова неотделима от пейзажа города и является основным ориентиром при входе судов в бухту Гуанабара.

Над небоскрёбами, над стоящими на рейде и в порту судами, на горе Корковадо, почти в поднебесье, возвышалась тридцативосьмиметровая фигура Иисуса Христа – гордость католиков всего мира и муниципалитета Рио-де-Жанейро.

Вместе с нами отдал якорь большой пассажирский пароход. На его трубе нарисовано распятие. Это был пароход судоходной компании Ватикана. В бинокль видно, как пассажиры истово крестятся, глядя на Корковадо, а капитан ругается в медный рупор со шкипером мусорной баржи, загородившей дорогу в порт.

Первыми нашими гостями были таможенные чиновники и полисмены. Казалось, они пришли проводить не таможенный досмотр, а диспут о футболе. Толстый полисмен, усевшись в кают-компании на стол, потный от возбуждения, доказывал, что Диди (Диди тренирует сборную команду Перу) более опасен на поле, чем Пеле.

– Пеле хоть и король, – кричал полисмен, – но в душе ребенок! Все его комбинации можно предугадать заранее. А Диди...

Чиновники и полисмены оставили на палубе двух рослых сыщиков, которые, обойдя судно, уселись на корме играть в карты.

Причал оказался занятым, и мы простояли на рейде три дня, изнывая от жары, скуки и нетерпения. На четвёртый день рано утром четыре буксира, вспенивая воду, потянули нас в порт, а матросы с буксиров отпихивали баграми всё ту же мусорную баржу, мирно дремавшую возле нашего судна.

На причале мы увидели большую толпу людей. Негритёнок в рваной рубахе подбежал к самому борту и закричал: “Эй, руссе, сувенир!”. Ребята бросили ему пачку сигарет.

Негритенка окружили. Каждый хотел подержать эту пачку в руках. Полисмены, взявшись за руки, оттеснили людей и, даже когда уже был спущен трап, никому не разрешили подходить к нашему борту. Всё же какой-то человек, неряшливо одетый, с давно не бритым лицом, прорвался через заслон полисменов и, подойдя к трапу, крикнул:

– Вы из Одессы? А Дерибасовская там ещё есть?..

– Разумеется!

– Тогда бросьте чего-нибудь пожевать!

Наш повар, стоявший у борта, побежал на камбуз и вынес незнакомцу пакет.

К вечеру, закончив все формальности, мы вышли в город. Портовые улицы Рио ничем не отличаются от портовых улиц других городов, с той лишь разницей, что здесь всё – и булыжники мостовой, и ярко раскрашенные стены складов, и одежда лоснящихся от пота грузчиков – всё пропитано горьковатым запахом кофе. В одной из местных газет мы прочитали: “Кофе – счастье и горе Бразилии”. Да, это так. Кофе даёт стране больше половины дохода. Купленные за границей станки, машины, электро– и радиооборудование, это всё – кофе. Но цены на кофе неустойчивы, они зависят не столько от урожая, сколько от махинаций “деловых людей”, торгующих на мировом рынке. Рабочие портовых складов рассказывали, как в годы высоких урожаев хозяева приказывали сбрасывать мешки с кофе в море...

Стоит выйти из района порта, как сразу окажешься в деловом центре города. Огромные тридцатиэтажные стеклянные коробки банков, пароходных контор и универсальных магазинов тесно сгрудились в кучу, как безвкусно расставленная дорогая мебель в мещанской квартире. Чтобы узнать, кто захватил командные высоты в экономике Бразилии, не надо рыться в справочниках, достаточно пройтись

по одной только центральной улице Рио-Бранко. “Форд”, “Дженерал моторс”, “Дженерал электрик”, “Юнайтед фрут компани” – вот далеко не полный перечень американских фирм и концернов, имеющих свои представительства в Рио-де-Жанейро.

Путешествовать по Рио пришлось пешком. Бастовали работники городского транспорта. Но идти пешком по центру этого города нелегко. Вас беспрерывно толкают прохожие, прижатые к стенам домов потоком автомашин. Своей автомобильной промышленности в Бразилии нет, зато здесь обильно представлены такие ведущие мировые фирмы, как “Фольксваген”, “Фиат” и, конечно, “Форд”.

Поздно вечером город расцвёл гигантским фейерверком реклам. Тысячи красных, желтых, голубых и зелёных лампочек, подмигивая и приплясывая, предлагали прохожим любые товары, обязательно указывая, где они сделаны – в Лондоне, Нью-Йорке или Париже. И вдруг, в этом буйном море огней, мы увидели женщину с детьми, спавшую на тротуаре. Через несколько шагов встретилась ещё одна семья, устроившаяся на ночлег под витриной шикарного магазина. И чем ближе мы подходили к порту, тем больше людей попадалось нам спящими буквально под ногами.

В Рио-де-Жанейро я просыпался на рассвете, когда небо ещё было окрашено в густой синий цвет. Смотришь – в океан уходят рыбаки, скрипят уключины, и сонный Иисус, подсвечиваемый прожекторами, посылает им свое благословение. С палубы нашего судна видно, как хозяйки торопятся на базар, а возле ворот порта уже собираются грузчики, поёживаясь от утренней прохлады. Многие из них спали на камнях, тут же, у ворот порта.

Появляется стивидор. В руках у него список. Стивидор, размахивая сигарой, громко выкрикивает фамилии, грузчики внимательно слушают, и те, кого он назвал, бегут в порт. Остальные медленно разбредаются...

В воскресный день мы решили совершить поход на гору Корковадо. Сразу за воротами порта на нас налетели таксисты. Мы выбрали самого скромного из них, молчаливого парня лет двадцати пяти, смотревшего на нас грустными глазами.

Наш шофёр не был дипломатом. Миновав кварталы роскошных небоскрёбов, он повёз нас по таким трущобам, что, казалось, их построили специально для съёмок фильма по Диккенсу. Картон, листовое железо, жесть – вот строительный материал этих домишек, прилепившихся “за кулисами” Рио.

Дорога на Корковадо – это тропический лес с криками попугаев, обезьян, с водопадами и удивительным запахом цветов, над которыми летают огромные бабочки. Здесь мало машин, зато можно увидеть запряженных в повозочки осликов, медленных буйволов и сухоньких лошадей, отгоняющих хвостами надоедливую мошкару. Поворот – и мы у подножия огромной статуи. Щелкают фотоаппараты.

Рио-де-Жанейро далеко внизу, Христу не видно трущоб. Он смотрит в небо, отрешённый и недоступный.

Мы проехали по району аристократов, знаменитой авеню Копа Кабана. Шофёр, затормозив возле беленького, окружённого высокими пальмами дома, показал на табличку, прибитую над входом. Мы прочитали: “В этом доме в 1942 году покончил жизнь самоубийством писатель Стефан Цвейг”.

Потом мы подъехали к странному памятнику, сооружённому в причудливом стиле. У памятника стоял почётный караул и высились на флагштоках флаги: американский, английский, французский и бразильский. Под высокой аркой горел вечный огонь. Легко понять наше удивление, когда мы узнали, что это памятник борцам с немецким фашизмом, пав-

шим во Второй мировой войне. А где же советский флаг?

Пусть не было у Бразилии раньше дипломатических отношений с Советским Союзом, но история здесь ни при чём!

...Как только в городе закончилась забастовка работников коммунального транспорта, забастовали служащие банков. Каждое утро на Рио-Бранко слышалось гудение толпы, это служащие под окнами директоров требовали прибавления заработной платы. По всему городу появились афиши с требованиями бойкотировать банки, изъять вклады. Полиция разгоняла бастующих, но они наняли грузовики и, переезжая с площади на площадь, устраивали летучие митинги, призывая рабочих и служащих других компаний присоединиться к их забастовке.

Банковских служащих поддержали летчики гражданского воздушного флота. К ним присоединились моряки портовых буксиров. Замерли на рейде суда. И мусорная баржа могла спокойно дремать у самого входа в порт.

Причиной этих забастовок послужил быстрый рост цен на продовольственные и промышленные товары.

За время стоянки я подружился с агентом,

обслуживающим наше судно. Антонио Гоэс, весёлый и энергичный человек лет сорока, он хорошо владел несколькими европейскими языками и страстно мечтал выучиться русскому.

Как-то под вечер, возле ярко освёщенного кинотеатра, наше внимание привлекла группа людей с котомками за плечами. Они с интересом рассматривали огромные фотографии американских кинозвёзд.

– Это батраки, – сказал Антонио. – Наверное, пришли в город к адвокату. Они часто судятся с помещиками, но... – Антонио махнул рукой и закурил.

Сильно затянувшись, он продолжил:

– Помещикам принадлежит огромная площадь земли. Крестьянам приходится наниматься на обработку этой земли и получать за свой труд гроши. Каждое третье дело в судах – крестьянское. В начале работы им обещают одну плату, а в конце дают другую. В моей стране есть всё – нефть, железо, золото, руда, у нас огромные пастбища, а народ голодает. Знаете, как бедняки называют Рио-де-Жанейро? Золотой бокал, полный слёз.

Выгрузка нашего судна уже подходила к концу, когда нам сообщили, что вот-вот начнётся забастовка грузчиков. Она могла задер-

жать нас в Рио еще надолго. Когда Антонио пришел к нам, мы спросили:

– Как с забастовкой?

Он хитро подмигнул и ответил:

– Когда вы уйдёте. Так решили они...

И снова четыре буксира оттаскивают нас от причала.

До свиданья, Рио!

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС ПОМПОЛИТА

Работая много лет механиком на судах Черноморского пароходства, я никогда не вел дневник. В первом же рейсе это желание отбил у меня помполит. Было это вскоре после войны. Еще свежи были в памяти страшные следы фашистского нашествия. Я хорошо помнил тюрьму, куда румынские оккупанты с приходом в Одессу загнали евреев, помнил гетто после тюрьмы, повешенных на моих глазах людей, умерших от голода, расстрелянных, и записал в тетради: “По курсу – Румыния. В 1941 году из этой страны пришло к нам страшное зло”. Уйдя на вахту, тетрадь оставил на столе. Ее то и увидел помполит. Вместе с судовым врачом он обходил каюты. Врач проверял чистоту. А помполит – “чистоту” наших мыслей. Выдвигая ящики столов и заглядывая под койки, он искал крамолу, “которая могла бы подорвать престиж Советского государства”. Именно так заявил он на судовом собрания, добавив: “Как представитель партийных органов, имею право на любой досмотр!”.

Времена были мрачные. Сталинские. Перед отходом в рейс арестовали любимца экипажа, весельчака и балагура кочегара Сашу Крылова. Во время демонстрации на судне какого-то фильма, где немцы были показаны в очень уже карикатурном виде, Саша имел неосторожность громко заявить: “Были бы они такие, не дошли б до Волги!”. И – Саша исчез... Поэтому на том собрании помполиту никто не возразил. Когда я сменился с вахты, он вызвал меня к себе, ткнул пальцем в тетрадь и хмуро спросил:

– Как это понимать?

Волнуясь, я стал рассказывать, что творили румыны в оккупированной Одессе. Но помполит нахмурился еще больше:

– Той страны уже нет. Под руководством Коммунистической партии румынский народ строит социализм. А вы своей записью ведете антирумынскую пропаганду!

– Но это лишь запись! – взмолился я.

– Это мысли. Сегодня записанные. Завтра высказанные вслух!

Тем, кто не жил при Сталине, трудно представить бессмысленность и жестокость созданной им Системы. И я не знаю, чем бы закончилась для меня та история, если бы по

приходу в Констанцу замполит не заболел. Его увезла “Скорая помощь”, и мы, выгрузившись в этом румынском порту, ушли, оставив его в больнице...

С тех пор я зарекся вести дневник. Все, что писал о своих плаваниях, все, что входило в мои очерки и рассказы, писалось по памяти.

Но вот наступил 1991 год. И власть помполитов рухнула! Мне довелось быть в рейсе, когда это произошло и об этом историческом событии я хочу рассказать...

Если прочитать сегодня Устав службы на судах морского флота СССР, по которому жили и работали моряки, плававшие под красным флагом своей социалистической Родины, то даже далекому от работы в море человеку бросится в глаза, что обязанностям капитана отводилось в Уставе шесть страниц убористого текста, а обязанностям первого помощника капитана, как именовались помощники по политической части, то есть помполиты, – всего один абзац. Но звучал этот абзац так: “Первый помощник капитана проводит в жизнь политику Коммунистической партии Советского Союза и несет ответственность за политический климат в экипаже”. А КПСС, согласно 6-й статье Конституции СССР, являлась руководя-

щей и направляющей силой советского общества...

Но помимо Устава был еще один документ, требования которого должны были неукоснительно выполнять моряки, – “Правила поведения советского моряка за границей”. И каждый пункт этого немыслимого ни на одном другом флоте невиданного документа начинался словом: “Запрещается”.

“Запрещается увольняться в заграничных портах на берег по одному. Увольнение должно производиться только группами не менее трех человек. Во главе группы должно быть лицо командного состава”.

“Запрещается оставаться за границей на берегу после захода солнца”.

“Запрещается принимать у себя иностранцев. Если то служебная необходимость, такая встреча должна происходить в присутствии свидетелей”.

И вот ситуация. Судно пришло в заграничный порт. К капитану приходит агент, который занимается обслуживанием судна. По Уставу капитан является доверенным лицом государства и представляет за рубежом свою страну – Союз Советских Социалистических республик! Но в “Правилах поведения со-

ветского моряка за границей” записано, что принимать у себя иностранцев моряк имеет право только в присутствии свидетелей! Кого же должен пригласить в качестве свидетеля капитан? Конечно, первого помощника. Тем более, что согласно тех же “Правил” первый помощник ведет журнал учета посещаемости судна иностранцами. А журнал этот по возвращении судна в Одессу читает куратор КГБ. Хорошо если помполит – человек умный, понимает, что к чему и на приглашение капитана присутствовать при разговоре с агентом ответит: “Разговаривайте без меня”. А если нет? И когда в каюту капитана входил помполит, чтобы присутствовать при разговоре, многие агенты начинали ухмыляться. Они прекрасно понимали, что Советская власть, доверив капитану судно, жизни людей, груз на сотни тысяч долларов, не доверяет ему разговаривать один на один с простым клерком. А вдруг этот клерк завербует советского капитана в шпионы!

Или другой пример. Судно ремонтируется за границей. По традиции дирекция завода посылает капитану ящик виски. Но в “Правилах поведения советского моряка за границей” записано: “Запрещается принимать подарки

или любые другие подношения от частных лиц и фирм". Как тут быть? Отказаться – обидеть дирекцию завода. Принять этот ящик, дать повод помполиту написать о нарушении капитаном "Правил поведения советского моряка за границей". А тут еще молодая буфетчица, которой положено убирать капитанскую каюту, пришла делать уборку. И если капитан на время уборки не вышел из каюты, – еще один материал для донесения. А если все это прочтут в парткоме пароходства, вызовут на бюро. И тогда...

Вот из таких странных для иностранцев реалий складывалась жизнь советских моряков, полностью зависящая от "солдат партии", как гордо именовали себя помполиты. И сколько человеческих судеб сломали своими донесениями эти "солдаты"!

Плавал на судах Черноморского пароходства капитан Николай Иванович Плявин. По его учебнику "Эксплуатация морского танкера", за который автор получил ученую степень кандидата технических наук, и сегодня учатся курсанты мореходных училищ. Во время Второй мировой войны Николай Иванович был капитаном танкера "Иосиф Сталин" и не раз попадал под бомбежки фашистской авиации.

Но мужество и поразительное умение капитана управлять танкером в условиях военного времени, позволили “Иосифу Сталину” всю войну доставлять фронту горючее!

Однажды, когда танкер грузился в Туапсе на Новороссийск, капитан получил приказ взять на палубу кавалерийский полк. И не успели матросы подготовить судно к приему такого необычного груза, как к борту танкера начали подгонять лошадей. И тут капитану доложили, что следить за погрузкой кавалерийского полка прибыл Маршал Советского Союза Семен Михайлович Буденный. Капитан поспешил к трапу встречать высокого гостя, а тот, дымя папиросой, поднимался уже на борт в сопровождении свиты. Кто-то из сопровождавших Буденного лиц шепнул ему, что курить на танкере нельзя. Буденный, спохватившись, бросил папиросу на палубу и затоптал ее сапогом. Но капитан вместо отдачи рапорта сказал:

– Извините, товарищ маршал. Танкер – не конюшня. Выбросьте, пожалуйста, окурок за борт!

Все замерли. А Буденный, усмехнувшись, поднял недокуренную папиросу и бросил в море.

Моряки были в полной уверенности, что капитану теперь не поздоровится. Но вскоре газета “Правда” напечатала Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении капитана танкера “Иосиф Сталин” Николая Ивановича Плявина орденом Ленина. К этой высокой награде представил капитана не кто иной, как Маршал Советского Союза Буденный!

Закончилась Война. “Иосиф Сталин” стал в ремонт. А капитана Плявина назначили на танкер “Серго”. И стал Николай Иванович ходить в Антарктику, возить топливо китобойной флотилии “Слава”. А потом принял на Ленинградском судостроительном заводе новый танкер “Владимир”. Казалось бы, все прекрасно! Но...

Однажды “Владимир” пришел в Аргентину, в Буэнос-Айрес, и на танкер хлынул поток посетителей. “Владимир” был первым советским судном, прибывшим в Аргентину после войны, и многочисленным русским эмигрантам хотелось пообщаться с земляками.

Моряки радушно встречали гостей. Водили их по судну, показывали свои уютные каюты, библиотеку и прекрасную кают-компанию с пейзажами города Владимир. В общем, как любили писать тогда советские газеты, “де-

монстрировали зарубежным гостям советский образ жизни".

Среди посетивших танкер эмигрантов была одна богатая еврейка, которой в Буэнос-Айресе принадлежало насколько ювелирных магазинов и ресторанов.

Зайдя к капитану, она стала умолять его разыскать в Одессе ее родственников. Сама она уехала из Одессы в 1922 году. В Советском Союзе остались ее брат и сестра. До войны она посылала им посылки и деньги. Получала от них письма. Но потом связь прекратилась. То ли их арестовали, как арестовывали многих советских граждан за связь с родственниками за границей, то ли убили фашистские оккупанты. Она одинока. И если у ее брата или сестры есть дети или внуки, она хотела бы им помочь.

Николай Иванович, будучи человеком добрым, отзывчивым, потерявший во время войны многих друзей, среди которых было немало евреев, пообещал, что постарается отыскать следы ее родни. Пусть только она напишет их фамилии и свой адрес. Если удастся что-то выяснить, то они ей напишут.

Обрадовавшись, женщина присела за журнальный столик и написала все, что сказал ей

капитан. В это время в каюту вошел помполит. Гостья попрощалась и ушла. А написанная ею бумага осталась на журнальном столике...

Кончилось это тем, что по приходу в Одессу по доносу помполита заслуженного капитана разлучили с морем. А он всего лишь хотел помочь людям найти друг друга.

Я мог бы привести еще много примеров, когда донос помполита ломал судьбу человека. Ну, хотя бы такой.

Во время моей работы на танкере "Славгород" радистом был у нас Геннадий Горшков. Высокий, красивый парень. И купил Геннадий в Антверпене пестрый галстук. Времена были хрущевские. Магазины пусты. И советским людям нужно было на ком-то вымещать зло. При Сталине выход людской злости на свою нищую жизнь дала "борьба с безродными космополитами". А при Хрущеве – в борьбе со стилягами. Так презрительно называли тогда молодых людей, которые своим внешним видом протестовали против советских догм.

Вместо общепринятых брюк "клеш" "стиляги" носили узкие брюки "дудочки". Вместо кепок –шляпы. В общем, всячески старались отличиться от серой массы советских людей.

"Стиляг" всячески поносили в газетных фе-

льетонах, высмеивали в карикатурах. А комсомольские патрули, вылавливая “стиляг” на улицах, разрезали у них брюки и отрезали пестрые галстуки. А если в поле зрения патрулей попадался молодой человек со “стиляжной” прической, его тут же, на потеху прохожим, стригли наголо. Такой была советская демократия в действии.

Сегодня в это трудно поверить. Но так было.

Когда-то Борис Пастернак писал: “Замечательно перерождаются понятия. Когда к ужасам привыкают, они становятся основаниями хорошего тона”. За то, что Горшков купил за границей пестрый галстук, помполит “Славгорода” Анатолий Георгиевич Фомин написал в его характеристике: “Занимается стиляжничеством”. И парня уволили из пароходства...

Еще пример.

Долгие годы при прохождении советскими судами пролива Босфор на каждом судне выставлялась “вахта бдительности”. По обоим бортам помполит выставлял матросов и мотористов, которые до выхода судна из пролива должны были следить, чтобы никто из членов экипажа не прыгнул за борт.

Делалось это потому, что в 1959 году с теплохода “Углеуральск” Черноморского па-

роходства прыгнули за борт в Босфоре два практиканта. Это были курсанты Батумского мореходного училища, проходившие практику на “Углеуральске”

Получив назначение на этот теплоход, который грузился в Одессе на Италию, эти ребята купили фотоаппараты ФЭД, стоившие тогда в магазинах 27 рублей, и продали их в итальянском порту Ливорно. Советские фотоаппараты пользовались тогда за границей большим спросом и, продав их, можно было на вырученные деньги купить джинсы, которые на одесской “толкучке” стоили 200 рублей. Вот такую нехитрую коммерческую комбинацию совершили практиканты. Но в “Правилах поведения советского моряка за границей” такие сделки были категорически запрещены. И помполит “Углеуральека” узнав о совершенном практикантами преступлении, вызвал их и сказал, что их за проданные фотоаппараты не только исключат из училища, но и будут судить за спекуляцию. Перепуганные этим практиканты потому и прыгнули в Босфор.

Судьба их была трагичной. Турки, приняв ребят за советских шпионов, посадили их в тюрьму. Один из практикантов, не выдержав издевательств турецких тюремщиков, по-

весился. А другой был вызволен из тюрьмы американской разведкой, отправлен в США и погиб там в автомобильной катастрофе. Таков был результат деятельности помполита, стоявшего на страже советских законов...

Выше я писал о ящике виски, который капитан мог получить в подарок от судоремонтного завода или какой-нибудь заграничной фирмы, которой был привезен груз. В связи с этим расскажу такой случай.

Было это в 1978 году в Соединенных Штатах Америки. Разгрузившись на Кубе, теплоход "Аркадий Гайдар", на котором я плавал старшим механиком, получил задание – идти в Новый Орлеан, грузить жмых на Италию.

По приходу в Новый Орлеан американцы осмотрели перед началом погрузки судно и заявили капитану, что пока мы не очистим трюмы от ржавчины, нас под погрузку не поставят.

И вот всем экипажем, вооружившись кирками и шкрябками, мы стали очищать трюмы теплохода от ржавчины.

Чтобы ускорить дело, капитан решил закупить специальные обивочные машинки и запросил разрешение пароходства. Получив

добро, он пригласил меня поехать с ним в город, где на фирме “Томсон и К0, которая занималась снабжением судов всевозможной техникой, мы и заказали эти машинки.

Уже на следующий день машинки доставили на судно, и работа в трюмах пошла веселей.

Через день или два капитан с одним из штурманов поехал по делам в город, а я остался руководить работами в трюмах. В обеденный перерыв я вылез из трюма, пошел в каюту умыться и переодеться к обеду, как вдруг увидел у дверей моей каюты огромного роста негра. У его ног стоял ящик виски. Вытирая со лба пот, негр объяснил, что этот ящик послал капитану мистер Томпсон, но капитана нет, а мистер Томпсон сказал, что, если не будет на судне капитана, этот ящик передать мне, стармеху.

Объяснив все это, негр протянул мне бумажку, чтобы я расписался в получении подарка.

Я уже хотел было открыть дверь каюты и впустить негра к себе, как в коридоре появился помполит. Хорошо зная привычку нашего помполита за всеми следить и писать о “крамольных” действиях того или иного члена

экипажа в своих рейсовых донесениях, я, не открывая двери, сказал негру, что он, очевидно, ошибся и привез виски не на то судно.

Бедный негр! Тыча пальцем в бумажку, он стал уверять меня, что все правильно. А отвезти ящик назад он не может. Он оформил его уже в таможне и у него будут неприятности! Но я стоял на своем. Знал бы негр, какие могли быть у меня неприятности, если бы на глазах нашего помполита я взял этот ящик виски!

Бормоча проклятия, негр взвалил ящик на плечи и ушел. А я отправился обедать.

На другой день, в обеденный перерыв, сидя в каюте, я услыхал стук в дверь. Открыл и увидел самого мистера Томпсона. Рядом с ним стоял рабочий. Но не негр. Белый. На плечах рабочего был тот самый ящик виски, который накануне приносил негр!

В коридоре не было никого. Я пригласил мистера Томпсона войти. Вслед за ним зашел рабочий, поставил ящик и ушел.

Мистер Томпсон тяжело опустился в кресло, вытер большим клетчатым платком лицо и стал приносить мне извинения. За что? Оказывается, он допустил ошибку, прислав ящик виски с негром. Как белый человек, он понимает мои чувства...

Я уже не помню, что бормотал в ответ. Но хорошо помню, как долго мистер Томпсон тряс на прощание мне руку, повторяя, что хорошо понимает мой отказ принять от черного ящик виски!

Вот как по-разному можно истолковать одно и то же явление...

Сегодняшний читатель, особенно молодой, не знакомый с жизнью в Советском Союзе, вправе спросить: “А кто же были эти помполиты? Из кого состоял этот институт политического сыска?”

Посылали на эту работу демобилизованных из армии и военно-морского флота политработников, особенно в то время, когда Н. Хрущев сократил Советскую Армию на один миллион двести тысяч человек. Посылали на эту должность и уволенных за какие-то грехи из райкомов и горкомов партии чиновников. Были среди помполитов и бывшие милицейские чины. Много было среди них бывших сотрудников КГБ.

Работали помполитами и моряки – несостоявшиеся штурманы, электромеханики, радисты. Как члены КПСС, они оканчивали специальные курсы первых помощников капитанов

и, по разнарядке парткома пароходства, направлялись на суда.

Система, унаследовавшая со сталинских времен недоверие к своим подданным, видевшая в каждом советском человеке, если не явного, то потенциального “врага народа”, принуждала всю эту огромную армию политработников, даже если и случались среди них порядочные люди, относиться с подозрением к каждому члену экипажа. Поэтому стукачество и боязнь “как бы чего не вышло” в их работе было нормой.

Написав это, я вспомнил такой случай...

Было это в 1967 году во время “Шестидневной войны” между Израилем и Египтом. Я работал тогда старшим механиком на теплоходе “Большевик Суханов”. И было на этом судне два еврея – я и матрос Миша Керпельман.

Миша был не только отличным матросом, которого капитан Теодор Иванович Продан всегда ставил на руль при прохождении узкостей или при заходах и выходах из портов, но и отличным спортсменом. Он организовал на судне футбольную команду, которая на стоянках в зарубежных портах не раз выигрывала товарищеские матчи у местных футболистов. И не было такого судового собрания, на кото-

ром бы помполит Леонид Максимович Гавриш не хвалил капитана нашей футбольной команды Мишу Керпельмана...

Итак, май 1967 года. Новости, которые мы узнаем по радио, тревожные. На Ближнем Востоке назревают серьезные события. Президент Египта Насер блокировал Акабский залив, перекрыв стоящим в порту Эйлат израильским судам выход в Красное море, и потребовал вывода войск ООН из буферной зоны, разделявшей на Синайском полуострове Израиль и Египет.

“Большевик Суханов” шел с Кубы на Черное море. И когда мы, пройдя Атлантический океан, вошли в Средиземное море, на Ближнем Востоке разразилась война.

В те времена перед каждым приходом из дальнего рейса в Одессу на каждого члена экипажа писались характеристики. Я быстро печатал на пишущей машинке и помполит, сочиняя эти характеристики, написав их от руки, давал мне их печатать.

В то утро, когда мы услышали по радио, а было это 5 июня 1967 года, что между Израилем и Египтом началась война, помполит вбежал в мою каюту и взволнованно спросил, где характеристика на Керпельмана? Я нашел

на письменном столе уже отпечатанную на Мишу характеристику и дал помполиту. Схватив ее, он выбежал из моей каюты...

Штатный капитан “Большевика Суханов” Т. Продан был в отпуске. Когда мы пришли в Одессу, Теодор Иванович вернулся на судно, зашел ко мне и поинтересовался, как прошел рейс. Поговорили и о событиях на Ближнем Востоке.

– Да, – вдруг спохватился капитан. – А что натворил Керпельман? Мне сказал инспектор отдела кадров, что Миша в рейс не пойдет. На него плохая характеристика.

Я рассказал о взволнованном визите ко мне помполита.

– Вот оно что...

Теодор Иванович быстро встал:

– Надо Мишу выручать!

Теодор Иванович был человеком глубоко порядочным. В разговорах со мной, всегда любил посмеяться над уродливыми явлениями нашей советской жизни. Перед приходом в Одессу всегда говорил:

– Сойдут с борта таможенники и пограничники, и ступлю я на родную землю, как на вражескую территорию. Это за границей я капитан. А для вохровца на проходной порта –

я жулик. И обыскивает вохровец меня, капитана, с превеликим удовольствием. А вдруг я что-то украл из лежащих на причалах грузов! А придешь в пароходство, там уборщица, несмотря на мои капитанские нашивки, замахивается злобно на меня тряпкой. Я ей, видите ли, наследил! Да и соседи, глядя на мои заграничные чемоданы, шипят: “Спекулянт!” ...

Миша Керпельман пошел в следующий рейс. Выручил его капитан. Уже где-то за Босфором Теодор Иванович зашел ко мне, закурил и сказал:

– Перестраховался мой первый помощник. Запугали его события на Ближнем Востоке. С перепугу написал на Керпельмана черт знает что! Хорошо, хоть о вас забыл. С плохой характеристикой, как еврей, вы могли бы загреметь!..

А теперь я хочу рассказать, как по наветам таких “помощников” пострадали капитаны черноморских пассажирских судов, чьи имена были известны не только на Черном море, но и во всем мире.

– О каждом из этих капитанов можно писать книги и снимать кинофильмы. Потому что судьбы их – это история становления послевоенного советского торгового флота.

Вот эти имена: капитан пассажирского лайнера “Шота Руставели” Э. Гогитидзе, капитан пассажирского лайнера “Одесса” В. Никитин, капитан пассажирского лайнера “Аджария” А. Назаренко, капитан пассажирского лайнера “Карелия” Ф. Дашков, капитан пассажирского лайнера “Максим Горький” С. Дондуа.

Элизбар Шабанович Гогитидзе... Я дружил с его сыном, тоже капитаном, Юрой Гогитидзе, и Юра много рассказывал мне об отце.

В Черноморском пароходстве Э.Ш. Гогитидзе называли “Ллойдовским капитаном”. Диплом капитана он получил во время Второй мировой войны в Англии. Диплом “Английского Ллойда” был для моряка высшей аттестацией! А плавал Элизбар Шабанович в грозные годы войны в северных караванах. Горел, тонул, прошел все круги того военного морского ада, о котором известный писатель Валентин Пикуль писал в своей ставшей знаменитой повести “Реквием по каравану PQ-17”

Но после войны Элизбар Шабанович был лишен заграничной визы. По мнению “компетентных органов”, как именовали тогда КГБ, слишком много у капитана Гогитидзе было американских и английских друзей, с которыми породнился он в тех огненных рейсах. А в

сталинские времена такая дружба считалась серьезным криминалом... И пришлось ему после войны плавать в каботаже между Одессой и Батуми, командуя пассажирским теплоходом “Грузия”. И только в 1956 году, после знаменитого доклада Н. Хрущева на XX съезде КПСС, когда был разоблачен культ личности Сталина, капитан Гогитидзе получил возможность снова плавать за границу.

В том же 1956 году “Грузия” повезла в Австралию на летние Олимпийские игры советских спортсменов. Об этом рейсе “Грузии” много писали советские и зарубежные газеты, а фотографии капитана Элизбара Гогитидзе и его судна во время стоянки в Мельбурне обошли мировую прессу.

В начале 1960-х капитан Элизбар Гогитидзе принял в ГДР новый пассажирский лайнер “Шота Руставели”. Этот красавец-теплоход начал работать на международных линиях и вскоре завоевал репутацию одного из лучших круизных судов. Фрахтовала “Шота Руставели” известная немецкая туристическая фирма “Неккерман”, и советский пассажирский теплоход пользовался у западногерманских туристов неизменной популярностью.

Но популярность самого капитана Гогити-

дзе, его горячий независимый характер и неуживчивость с помполитами привели к тому, что с каждым приходом “Шота Руставели” в Одессу партком пароходства посылал на судно все больше и больше различных комиссий. Усилил активность и очередной помполит, которому партком поручил выискивать в работе капитана побольше недочетов. И в результате – опытнейший, авторитетнейший капитан лишился работы.

По такой же схеме был снят капитан пассажирского лайнера “Одесса” Вадим Никитин. “Одесса” работала на американских круизных линиях, вызывая восторженные отзывы и американских туристов, и американской прессы. Но только за то, что капитан списал с судна мерзавца помполита, комиссия парткома, выявив в работе Никитина криминал – держал на судне свою собаку-овчарку, не сдал в пароходство подаренный экипажу “Одессы” одним американским миллионером быстроходный катер и прочая, прочая, прочая, – списала Никитина с лайнера. Тяжело переживая разлуку с любимым судном, совсем еще молодой капитан вскоре умер...

Печальным примером такого партийного руководства пассажирским флотом стала

авария крупнейшего пассажирского лайнера “Максим Горький” после отстранения парткомом от работы капитана, Героя Социалистического Труда Сергея Левоновича Дондуа.

Лайнер “Максим Горький”, построенный в середине XX века в Германии, по комфортабельности и скорости хода превосходил все пассажирские суда Министерства морского флота СССР. Он совершал круизные рейсы вокруг Скандинавии с заходом в норвежские фиорды, а также на Шпицберген. В декабре 1985 года “Максим Горький” пришел на ремонт в немецкий порт Бременхафен. И вдруг с судна сбежала буфетчица капитана Татьяна Лебедева. В одном из круизных рейсов она познакомилась с богатым немцем и приняла предложение стать его женой. Сегодня такая ситуация никого не удивила бы. Но в злосчастные советские времена поступок буфетчицы назывался “измена Родине”. А поплатился за эту измену капитан. Несмотря на заслуги Сергея Левоновича Дондуа, он был списан “за развал воспитательной работы” – так было сформулировано в решении парткома. Его не только списали с судна, но и уволили из пароходства.

На “Максим Горький” был назначен моло-

дой капитан Гаюмов. До этого он командовал сухогрузным теплоходом “Березовка”. Однажды “Березовка” привезла в охваченную гражданской войной Анголу оружие (советское правительство, поддерживая одну из сражавшихся сторон, регулярно поставляло ей оружие, продовольствие и медикаменты). Ночью, когда “Березовка” стояла у причала, к теплоходу подплыли диверсанты и заложили под корпус судна взрывчатку. Прогремел взрыв. Получив пробоину, судно начало тонуть, но моряки успели завести на пробоину пластырь, и “Березовка” осталась на плаву. По возвращении в Одессу морякам “Березовки” устроили торжественную встречу. Газеты писали о них как о героях, а капитан Гаюмов получил почетное назначение на “Максим Горький” вместо списанного с лайнера капитана Дондуа.

Но одно дело – командовать сухогрузным судном, плавающим в тропических водах, а другое – быть капитаном огромного пассажирского лайнера, плавающего в северных широтах. В первом же рейсе с новым капитаном “Максим Горький”, следуя на Шпицберген, напоролся в тумане на льдину и начал тонуть.

Лайнер мог разделить судьбу “Титаника”, затонувшего в апреле 1912 года в Атлантиче-

ском океане после столкновения с айсбергом. Но, к счастью, “Максим Горький” столкнулся со льдиной недалеко от Норвегии, и на сигнал бедствия сразу откликнулись норвежские спасатели. Подойдя к терпящему бедствие судну, они завели на пробоину пластырь и начали откатывать из затопленных отсеков воду. Пока одни спасатели заделывали пробоину, другие снимали с лайнера пассажиров. Погибла только одна 90-летняя женщина, которая умерла от страха, услыхав чей-то крик: “Тонем!”.

“Максим Горький” отбуксировали на ремонт в Бременхафен – в тот самый злополучный порт, где сбежала с судна буфетчица капитана Дондуа. Пришлось платить немалые деньги за спасательные работы, за ремонт судна, а также пассажирам – за причиненный моральный ущерб.

А теперь расскажу о том рейсе, во время которого власти помполитов и всемогущим парткомам пришел конец.

Когда в СССР рухнул коммунистический режим, я был далеко от родных берегов. Но события, предшествовавшие распаду Советского Союза, навели меня на мысль начать вести дневник. Тем более что плавал я уже не молодым кочегаром, а много старшим механиком,

и никто, кроме таможенников, не имел права рыться в моей каюте.

Объявленная М.С. Горбачевым перестройка оживила антисемитские чувства многих. Как и в послевоенные сталинские годы, в газетах “Правда”, “Советская Россия”, в украинской прессе замелькали антисемитские статьи. Евреев обвиняли во всех смертных грехах – захвате большевиками власти в 1917 году, расстреле царской семьи, уничтожении казачества, репрессиях 1937 года, спаивании русского народа и еще во многом другом. В годы перестройки начала выходить откровенно черносотенная газета “День”, позже переименованная в “Завтра”. Но больше всего меня, бывшего узника гетто и нацистского концлагеря, тревожили выступления лидера общества “Память” Васильева, от всей фигуры которого, облаченной в черное, и от окружавших его атрибутов веяло чем-то зловещим, как во времена немецкого фашизма веяло ужасом смерти от германского фюрера – Адольфа Гитлера.

От речей Васильева пахло погромами. И они не заставили себя ждать. Правда, погромы произошли не еврейские, но от этого было не легче. Кровавые события в Сумгаите, Оше,

Узгене, Баку, Тбилиси, в Нагорном Карабахе, Вильнюсе болью отзывались в сердце. Ведь кровь людей, независимо от их национальности, у всех одного цвета...

Первую запись в дневнике я сделал в апреле 1989 года, когда в Тбилиси солдаты саперными лопатками и газом “Черемуха” разогнали мирную демонстрацию. Потом появились другие записи на ту же тему.

“1990 год. Январь. Армянские погромы в Баку. Вспомнил моего дорогого друга Сережу Багдасарьяна, который приносил нам в гетто еду. Еще до войны, когда мы ходили с ним в школу, он рассказывал об армянских погромах в Турции, откуда были родом его родители. Они бежали оттуда в 1915 году, во время страшной армянской резни. Поселившись в Одессе, его отец сапожничал. По-русски говорил плохо. В 1937 году его арестовали как иностранного поданного. Об армянских погромах в Турции хорошо помнила Сережина мать тетя Перуза...”

“1990 год. Массовые убийства в Фергане турок-месхетинцев”.

“1991 год. Январь. События в Вильнюсе. В город введены войска. При защите горожанами телевизионной башни погибли люди”.

Вот какой была ситуация в стране, когда я в феврале 1991 года уходил на теплоходе “Аркадий Гайдар” в очередной дальний рейс.

В Одессе по сравнению с тем, что творилось на просторах Советского Союза, стоявшего на пороге своего распада, было спокойно. Но магазины были пусты, цены на Привозе бешеные, и за продуктами приходилось ездить в соседние села. С бензином тоже были проблемы. Чтобы заправить машину, очередь нужно было занимать с ночи. Стоя в таких очередях, я коротал время в разговорах с приятелями-моряками. И каждый такой разговор заканчивался фразой: “Сходить бы на Японию...”.

В годы горбачевской перестройки для моряков многое изменилось к лучшему. Разрешили брать в рейсы жен. Раньше об этом можно было только мечтать. Смягчила свои нормы таможня. А главное, морякам разрешили покупать за границей автомашины. Беспошлинно! И моряки начали возить их со всего света. Из США, Англии, Германии, Бельгии, Голландии, Финляндии, Италии. Подержанные, разумеется. На новые денег не хватало даже у капитанов. Но самыми желанными машинами для моряков были “японки”. Дешевые, неприхотливые, экономичные. Покупали их в Япо-

нии на разделочных площадках, куда японцы пригоняли автомобили на металлолом. Но эти машины были в таком приличном состоянии, что для нас, знавших тогда только “Жигули” и “Волги”, “японки” были величайшим благом! И надо сказать, что привезенные в те годы в Одессу “тойоты”, “ниссаны”, “субару”, “мазды”, “хонды”, “сузуки” и “Мицубиси” бегают по городу до сих пор...

Итак, 1991 год. У меня закончился очередной отпуск, и, получив в отделе кадров пароходства направление на “Аркадий Гайдар”, на котором я работал старшим механиком с 1971 года, я поехал в Николаев, где теплоход грузился на Кубу.

Был февраль, автобус не отапливался. Я замерз и, добираясь с автовокзала до проходной порта, мечтал об одном – скорей попасть в уютное тепло каюты. Но на проходной меня задержал вахтер. Обычно я показывал паспорт моряка и беспрепятственно проходил в порт. Но на этот раз вахтер, даже не взглянув на паспорт, сказал:

– Позвоните на судно. Пусть дадут на вас судовую роль. Такой теперь порядок. Иначе не пущу!

Спорить было бесполезно. Я направился к

ближайшей телефонной будке. Она была занята. Но через окошко с выбитым стеклом я хорошо видел разговаривавшего по телефону человека. Он был в дубленке, пыжиковой шапке и вид имел какой-то барский. Подойдя ближе, я понял, что он разговаривает с вахтенным штурманом “Аркадия Гайдара” и просит внести его в судовую роль.

– Скажите, пожалуйста, пусть впишут и меня. Я возвратившийся из отпуска старший механик! – громко попросил я, назвав свою фамилию.

Но человек в дубленке повесил трубку, вышел из будки и, даже не посмотрев в мою сторону, скрипя снегом, направился к проходной. “Проверяющий, что ли?” – подумал я, хотя за долгие годы работы в пароходстве знал всех, кто занимался проверкой судов, от капитанов-наставников до пожарных инспекторов. Знал даже кураторов КГБ, которые при каждом возвращении судна в Одессу поднимались на борт вместе с пограничниками и таможенниками, чтобы поинтересоваться у капитана и его первого помощника (помполита), как прошел рейс. Но этого человека я видел впервые.

Второй раз я увидел его, когда, приняв дела

у подменявшего меня старшего механика, зашел к капитану утвердить приемный акт. Этот человек сидел в каюте капитана, вальяжно развалившись в кресле.

Капитан Анатолий Михайлович Филинюк, подписав акт, сказал:

– Знакомьтесь. Это мой новый первый помощник.

– Мы уже виделись, – буркнул он.

– Да, – подтвердил я. – На проходной. А где же наш штатный первый помощник? Я видел его несколько дней назад в пароходстве. Он собирался с нами в рейс.

– Не знаю, – пожал плечами капитан. – Видимо, партком планирует его на другое судно.

Кивнув новому первому помощнику, я взял подписанный капитаном акт и пошел к себе.

Читатель, наверно, заметил, что, рассказывая о первых помощниках капитанов, я не всегда упоминаю их фамилии. Делаю это сознательно – ведь очерк может попасть на глаза их детей или внуков, и я не хочу, чтобы они стыдились своих отцов и дедов, которые занимали при советской власти эти должности и своими доносами в партком или в КГБ ломали судьбы людей...

Мы снялись в рейс, и нового первого по-

мощника я теперь видел только за завтраком, обедом и ужином. Он приходил в кают-компанию, садился на свое место и, быстро поев, уходил.

Но кают-компания это не только место, где командный состав принимает пищу. Здесь, сменившись с вахт, отдыхают штурманы и механики. Поев, играют в шахматы или домино. Кто-то, устроившись под уютным торшером, читает, а кто-то бренчит на пианино... Но нового первого помощника все это не интересовало. Он не мучил экипаж навязшими в зубах лекциями и докладами, не проводил политзанятий, что делали обычно на всех судах помполиты, и всем своим поведением более походил па пассажира, нежели на первого помощника капитана. И когда я спросил однажды выходившего из его каюты боцмана: “Что, первый на ковер вызывал?” – тот засмеялся: “Нет. У нашего пассажира гальюн забился. Пришлось пробивать”.

Собственно говоря, мне не было до этого человека никакого дела. Проблем у меня и без него хватало. И все же он меня интриговал. На всем переходе от Черного до Карибского моря, а это двадцать суток хода, он ни разу не показался на палубе, ни с кем не заговорил, ни разу

не зашел в столовую команды, где по вечерам ребята крутили кинофильмы, даже не поднимался на мостик справиться у вахтенного штурмана об ожидающей нас впереди погоде. Не помполит, а подарок судьбы!

Тайну нашего “пассажира” раскрыл капитан. Зайдя как-то вечером ко мне и поинтересовавшись, сколько на приход в Гавану останется топлива, Анатолий Михайлович сказал:

– С первым помощником нам повезло.

– Конечно! – подхватил я. – Ни на лекции, ни на доклады не гоняет!

– Нет, не поэтому, – засмеялся капитан. – Благодаря ему пойдем с Кубы на Японию.

– Как?!

Капитан понизил голос:

– Вы знаете, кто его жена?

Я пожал плечами:

– Нет, конечно.

– Она секретарь начальника пароходства. Проанализировав ситуацию, я понял, почему не пошел в рейс наш штатный помполит. И вспомните мои слова: после выгрузки в Гаване получим команду грузиться сахаром на Японию. Или на Владивосток. А во Владивостоке топлива для черноморских судов нет. Так что, бункероваться все равно пойдем в Японию...

Все случилось так, как говорил капитан. Закончив выгрузку в Гаване, мы получили радиограмму: “Следовать в кубинский порт Матанзас, брать полный груз сахара на Владивосток”. Рейс становился кругосветным, и я продолжал вести дневник с учетом происходивших на родине событий.

Вот еще несколько записей из дневника того рейса:

“25 апреля 1991 года. Утром зашел к капитану. Застал у него первого помощника. Капитан подписал ему какую-то радиограмму. Когда первый помощник ушел, капитан сказал: «Просит разрешить взять в рейс жену. Она прилетит во Владивосток. Пусть побудут вместе, а то он от скуки скоро с ума сойдет».

Москву слышно плохо. Помехи. Но кое-что разобрать можно. Горбачев открыл пленум ЦК КПСС. О чем шла речь на пленуме, не понял. Понял только, что ушел в отставку министр иностранных дел Шеварднадзе. Еще в декабре 1990 года на четвертом съезде народных депутатов СССР он заявил: «Наступает диктатура!». Ушел и «отец перестройки» Александр Яковлев. За ним – экономический советник Горбачева Николай Петраков. «Голос Америки» комментирует эти отставки так: «Самыми

близкими людьми Горбачеву стали Геннадий Янаев, избранный под нажимом Горбачева вице-президентом СССР, Борис Пуго, бывший председатель КГБ Латвии, ныне министр внутренних дел СССР, и Анатолий Лукьянов, председатель Верховного Совета СССР». Прослушивание «Голоса Америки» прервал звонок из машинного отделения. Вахтенный механик просил спуститься вниз. Резко повысилась температура смазочного масла на шестом цилиндре главного двигателя. Бегу!”.

“27 апреля 1991 года. Почти сутки стояли в море. На шестом цилиндре главного двигателя произошел обрыв телескопической трубы, подающей смазку на головной и мотылевый подшипники цилиндра. Пришлось вскрыть цилиндр, поднять поршень и устранить неисправность. Море штормило, и это затрудняло работу. Закончив сборку цилиндра, опробовали двигатель. Замечаний нет. Снова идем полным ходом. К вечеру должны подойти к Панамскому каналу”.

“29 апреля 1991 года. Прошли Панамский канал. Он прорыт в горах между двумя высокогорными озерами. Вокруг джунгли. На мачтах вместо привычных чаек сидели яркой окраски попугаи. Чтобы попасть в канал со

стороны Атлантики, нужно было подняться по трем шлюзам. По стенкам шлюзов ходят тягачи, на которые матросы при входе судна в шлюз подают швартовные концы. Заполняясь водой, шлюз поднимает судно на уровень соседнего шлюза. А тягачи тянут судно к его воротам. Лоцманы на канале – американцы. Канал принадлежит США, хотя проходит по территории Панамы. Слава Богу, что обрыв телескопической трубы произошел в море, а не в канале. Суда здесь идут полным ходом, и останавливаться нельзя".

"30 апреля 1991 года. Идем Тихим океаном. Штиль. Впечатление такое, что плывем по сверкающему под солнцем озеру. Зашел к доктору поболтать. Доктор Василий Михайлович Ковальчук – веселый интеллигентный парень. С ним всегда есть о чем поговорить. На судне его зовут Доктор Вася. В каюте доктора застал буфетчицу Олю. Ей всего восемнадцать лет. Первый раз в море. К длительным плаваниям не привыкла. Плачет, скучает за мамой. Доктор ее успокаивает: «Придем во Владивосток, поговоришь с мамой по телефону. Походишь по родной земле». Оля, размазывая по лицу слезы, улыбается: «Когда же это будет?». Вернулся к себе. Включил радио. Москву не

слышно. Зато дальневосточная радиостанция «Тихий океан» передает песни военных лет. Незабываемый голос Клавдии Шульженко – «Синий платочек»! Накануне войны Шульженко гастролировала в Одессе. Мама повела меня на ее концерт. Сегодня Клавдия Ивановна – легенда советской эстрады. А я слушал ее в «живом виде»!".

"29 мая 1991 года. Отдали якорь на рейде Владивостока. Тихим океаном шли месяц. Ни разу не качнуло. Недаром Магеллан назвал этот океан Тихим. Атлантика злее. Таможенники сказали, что портовики бастуют. Им не выплачивают зарплату, и порт стал. Причала для нас нет. Сколько придется стоять во Владивостоке, неизвестно. Забастовки в СССР! С этим явлением мы сталкивались только в зарубежных портах. Помполиты на политзанятиях говорили: «В СССР забастовки невозможны». Оказывается, возможны".

"30 мая 1991 года. Утром рейдовым катером приехала на судно прилетевшая из Одессы жена помполита. Дама строгая, с властными манерами. Пришла в кают-компанию пить чай и сразу сделала Оле замечание: «Почему не политы цветы?». В обед снова: «Оля, почему вы так толсто режете хлеб?». За ужином:

«Оля, поменяйте мне вилку. Этой можно поранить рот!». Помполит сидит рядом с женой, и впервые за весь рейс я слышу его голос: «Оля, поживей, пожалуйста!». После вечернего чая зашел ко мне Доктор Вася и говорит: «Вот вредная баба свалилась на наши головы! Довела девчонку до слез!»".

Во Владивостоке мы простояли почти весь июнь. Каждый вечер я приникал к радиоприемнику, слушал Москву и "Голос Америки". Его уже не глушили, как в былые времена. И о событиях в Москве Америка сообщала более обстоятельно, чем сама Москва.

Вот, например, записанный в моем дневнике комментарий "Голоса Америки" по поводу принятого в мае 1991 года Верховным Советом СССР закона о КГБ: "Верховный Совет СССР, давно приобретший славу «карманного парламента», практически единогласно, одним голосом против, принял закон, разрешающий КГБ производить контроль почтовых отправлений и прослушивание телефонов. Статья 14 пункт 9 этого закона разрешает чекистам беспрепятственно входить в любое время суток в жилые и в другие принадлежащие гражданам помещения в случаях, если у КГБ возникают подозрения, что там совершаются преступле-

ния, угрожающие безопасности государства. В истории послесталинского СССР подобного закона, позволяющего КГБ нарушать элементарные права человека, еще не было".

Во время стоянки на рейде Владивостока мы все вечера просиживали у телевизора. Слушая страстные выступления народных избранников – Анатолия Собчака, Юрия Афанасьева, Галины Старовойтовой и других, я думал: "В цивилизованных странах люди мало интересуются политикой. Там главные интересы людей – бизнес, культура, путешествия, спорт. Мы же, граждане СССР, каждый божий день начинаем и кончаем политикой. Ведь от того, что говорили Сталин, Хрущев, Брежнев, а теперь говорит Горбачев, зависела и зависит наша жизнь. Взять хотя бы Хрущева с его обещаниями, что нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме! Или вспомнить его претензии на единственно правильное представление о том, как должно развиваться человечество, когда, выступая в Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, он, сняв с ноги ботинок и стуча им по трибуне, обещал похоронить капитализм!". Потому с таким вниманием и слушали мы новых политиков, избранных в

годы перестройки народом, определявших будущее страны.

В газетах, которые я покупал, когда удавалось съездить с рейда на берег, читал такие вещи, о которых в прежние времена подумать было страшно! А теперь “Известия”, “Комсомольская правда” и “Московские новости” печатали статьи о секретных директивах ЦК КПСС, ущемлявших элементарные права советских людей, о беззаконии партаппаратчиков, о “телефонном праве”, о некомпетентности партийных органов – всех этих райкомов, горкомов, обкомов, которые вмешивались во все сферы жизни советского общества, принося больше вреда, чем пользы.

В июне на сессии Верховного Совета СССР премьер-министр Павлов потребовал предоставить ему чрезвычайные полномочия. Позже в “Комсомольской правде” я прочитал, что на закрытом заседании парламента министр обороны Язов, министр внутренних дел Пуго и председатель КГБ Крючков пугали депутатов развалом и хаосом в стране. Крючков даже заявил, что в стране успешно действуют агенты влияния ЦРУ, оказывая давление на верховных лиц государства.

В “добрые советские времена” любой пом-

полит, даже последний выпивоха, каких среди помполитов было немало, обязательно каждую неделю проводил политинформацию о событиях в стране и мире. Наш же “пассажир” теперь имел рядом жену и редко выходил из каюты. Жена ездила с рейда на берег, покупала все необходимое для веселого времяпрепровождения, и теперь первый помощник не ходил ни на обед, пи на ужин. Увидел я его лишь в Японии.

Став, наконец, во Владивостоке к причалу и быстро выгрузившись, мы получили из пароходства долгожданную радиограмму: “За топливом идти в японский порт Уно”.

Небольшой порт Уно встретил нас проливным дождем. Но что дождь! Машины! Они стояли на причале, и на каждой было написано по-русски: “Продается”. Машины! Их можно было купить и на автозаправках, и в авторемонтных мастерских, и на разделочных площадках, откуда, попав под пресс, они шли уже в металлолом. Но обслуживавший наше судно агент сказал, что повезет нас к своему приятелю, который продаст нам машины очень дешево. Агент, понятно, был заинтересован получить от приятеля комиссионные, как это принято в деловом мире, но для нас было

главное – купить машины. Увидев ожидавший нас на причале автобус агента, мы приняли его предложение. И вот они – “тойоты”, “мазды”, “хонды”, “субару”...

О дожде мгновенно забыли! Выскочив из автобуса, все бросились к машинам. И тут помполит показал свою активность. Добежав самым первым до сверкавшей под дождем белой “тойоты”, он объявил:

– Моя!

Бежавшая вслед за ним жена подтвердила:

– Наша!

С ними никто не спорил. Машин хватало на всех. Даже буфетчица Оля, получавшая зарплату меньше всех, и та обзавелась небольшой “хондой”.

Японец-продавец и два его помощника сами подогнали купленные машины к “Аркадию Гайдару”, договорились с крановщиком портального крана, и вскоре наши покупки были на палубе.

Закончив в тот же день бункеровку, мы вышли в море. В китайском порту Тяньзинь мы должны были погрузить на Индию удобрения.

В Тяньзине агент принес капитану свежие газеты. И в наших, и в английских писалось,

что в СССР возможен военный переворот. А в статье одного английского корреспондента, работавшего в Москве, я прочитал о “хрупкости произошедших в СССР перемен и о резком повороте Горбачева вправо”. Тон газет говорил о том, что пока мы вернемся домой, там могут произойти серьезные события.

Из Китая мы снялись в начале августа, и снова начались нападки жены помполита на Олю. Не было дня, чтобы она не доводила буфетчицу до слез. Доктор пожаловался, что у него на Олю ушел весь запас валерьянки. Несколько раз он просил жену помполита перестать придираться к буфетчице, но та только хмыкала:

– Разбаловали вы ее!

А помполит не вмешивался. Теперь его можно было видеть на палубе возле машины.

Он то подкрашивал бампер, взяв у боцмана краску, то наводил порядок в багажнике, то подкачивал колеса. Этим занимались и остальные моряки. Сменившись с вахт, все торопились к своим машинам – копались в моторах, мыли салоны, надраивали никелированные части. За время перехода из Китая в Индию подержанные “японки” были приведены в порядок и смотрелись как новые!

И вот – Индия. Калькутта. Город расположен на широкой и быстрой реке Ганг. Когда мы подошли к устью реки, то увидели стоявший на якоре ржавый югославский танкер. С мостика танкера нам замахали руками и закричали по-русски: “Дайте хоть какие-нибудь продукты! Мы голодаем!”.

Как оказалось, танкер, арестованный индийскими властями за долги судовладельца, к этому моменту стоял в устье Ганга уже несколько месяцев без топлива, продуктов и воды. Воду моряки собирали во время проливных тропических дождей, кое-какие продукты выменивали у местных рыбаков на машинное масло для моторов рыбацких джонок. В ответ на все радиограммы капитана с просьбой о помощи хозяева танкера молчат.

“Аркадий Гайдар” стал на якорь в ожидании лоцмана. Наши матросы по распоряжению капитана спустили моторный бот и отвезли югославам немного продуктов. Помогли беднягам, чем могли. А с прибытием лоцмана пошли в Калькутту. Пришвартовались к причалу вечером 17 августа 1991 года. А утром 18 августа я зашел к капитану и увидел у него пожилого агента.

Показав на лежавшие на журнальном столике газеты, капитан сказал:

– Возьмите, почитайте. Агент говорит, в Москве назревают серьезные события.

В “Известиях” и “Комсомольской правде” было напечатано заявление бывшего члена Политбюро и члена Президентского Совета Александра Яковлева в связи с исключением его из рядов КПСС: “В руководящем ядре партии сложилась влиятельная сталинская группировка. Партийное руководство, вопреки своим же декларациям, освобождается от демократического крыла партии, ведет подготовку к реваншу, к партийному и государственному перевороту”.

Прочитав это заявление, я подумал: “Уходили мы в рейс из одной страны, а вернуться можем в другую. Только в какую? В свободную, демократическую, о которой столько говорит Горбачев, или в страну Сталина с ее страшным 1937-м годом и не менее страшными послевоенными годами?..”.

От этих невеселых дум меня отвлек второй механик Николай Троянский. С приходом в Калькутту мы занялись ремонтными работами по главному двигателю. Мотористы вскрыли один из цилиндров, подняли поршень, и

второй механик звал меня посмотреть на изношенные поршневые кольца. Кольца мы заменили на новые. А утром следующего дня, 19 августа 1991 года, я вместе со вторым механиком поехал в город.

За долгие годы плаваний мне не раз приходилось бывать в Калькутте и других портах Индии. И всегда поражали толпы индийских нищих. Стоило лишь выйти за ворота порта, будь то в Бомбее, Мадрасе или в той же Калькутте, как нас сразу окружала толпа грязных, оборванных, а то и просто голых людей. Дети, женщины, седобородые старики, показывая язвы и увечья, протягивая руки, молили: “Мистер, мистер, уан рупий!”. Но стоило дать кому-нибудь из них этот “уан рупий”, как нищие, не давая проходу, требовали: “Еще!”. Спастись от них можно было, только вскочив в автобус. То же было и с рикшами. Если в городе, нагруженные покупками, мы подзывали такси, рикши, не давая сесть в машину, умоляли воспользоваться их услугами. Объяснять им, что мы ни за что не сядем в коляску, которую везет человек, было бесполезно. Такси, постояв, отъезжало, и приходилось с покупками садиться в переполненный автобус...

Так было и на этот раз. Уставшие и злые, с

трудом отбившись от нищих и рикш, в конце дня мы возвратились на судно. На уме было одно: скорей добраться до каюты, сбросить пропотевшую от тропической жары одежду и стать под спасительный прохладный душ!

Поэтому, когда, поднявшись по трапу, я услышал от вахтенного штурмана: “В Москве переворот!” – не сразу понял смысл этих слов. И лишь за ужином, услыхав от радиста, что власть в стране теперь в руках какого-то ГКЧП, что на улицах Москвы танки, и даже есть человеческие жертвы, осознал всю трагедию случившегося.

А из каюты помполита слышался веселый гомон. Там отмечалась незыблемость коммунистической власти!

В тот вечер я записал в дневнике: “19 августа 1991 года. Всю ночь проводим у телевизора. Смотрим Би-Би-Си. Узнаем состав Государственного комитета по чрезвычайному положению: Крючков, Янаев, Пуго, Язов, Павлов, Тизяков, Бакланов, Стародубцев. Диктор поясняет: Крючков – КГБ, Пуго – МВД, Язов – армия, Янаев – вице-президент, подменивший внезапно заболевшего Горбачева, Павлов – премьер-министр, требовавший в июне чрезвычайных полномочий, Стародубцев –

представитель народа, радетель сохранения колхозного строя. На улицах Москвы баррикады, как в 1941 году, когда под Москвой стояли немцы, и гитлеровские генералы рассматривали столицу Советского Союза в бинокли. А вот и пресс-конференция «спасителей отечества». Лица растерянные. У Янаева дрожат руки. Капитан смеется: «Говорят, Ельцин пьет. Вот кто пьет! Это явно видно!»".

"20 августа 1991 года. Индусы выгружают судно. Матросы с подвесок красят надстройку. Мотористы в машинном отделении, несмотря на дикую жару, поднимают очередной поршень. А я дежурю у телевизора. Би-Би-Си показывает московскую площадь, на которой расположена редакция «Московских новостей». У дверей длинная очередь, как в голодные годы за хлебом. Журналисты «Московских новостей» раздают листовки. Их рвут из рук. Возле «Белого дома» мальчишки подбегают к танкам и наклеивают эти листовки на броню. На экране крупным планом вихрастый мальчишка. Настоящий Гаврош! От мужественного поведения москвичей захватывает дух. Взявшись за руки, они пытаются не пропустить танки!".

“21 августа 1991 года. Годовщина ввода советских войск в Чехословакию. Те же войска сегодня введены в Москву. Диктор Би-Би-Си говорит, что под гусеницами танков в Москве погибли трое парней. На экране залитая кровью мостовая. Так родная коммунистическая партия отметила 23-ю годовщину вторжения советских войск в Прагу...

В полночь потрясающий сюжет! С Лубянской площади огромный грузовик, провожаемый ликующей толпой москвичей, вывозит поверженную, лежащую лицом вниз статую бога всех чекистов, основателя Всероссийской чрезвычайной комиссии Феликса Эдмундовича Дзержинского. На наших глазах рушится советская эпоха!”.

“25 августа 1991 года. Получили команду после выгрузки в Калькутте идти в Бангладеш. В порт Читтагонг. Грузить джут на Одессу. Уже знаем – ГКЧП арестован. Будут ли их судить, вот вопрос! Об этом гадают обозреватели «Голоса Америки», Би-Би-Си и «Радио Свобода»”.

Ночью меня разбудил телефонный звонок. Схватив трубку, услыхал голос капитана:

– Потрясающие новости! Срочно ко мне!

Быстро натянув шорты, я побежал к капи-

тану. Когда я вошел, Анатолий Михайлович, держа в руке полученную из пароходства радиограмму, сказал:

– Только что радист принес это историческое известие. Оно – как выстрел “Авроры”. Читайте!

В радиограмме, подписанной начальником Черноморского пароходства, я прочитал: “Президент М. Горбачев подписал указ о роспуске КПСС. В связи с этим указом институт первых помощников капитанов упраздняется. До прихода в Одессу переведите вашего первого помощника на должность матроса-уборщика”.

Я изумленно посмотрел на капитана.

– Вот так, – засмеялся Анатолий Михайлович. – От великого до смешного – один шаг...

Утром я пришел в кают-компанию пить чай. Там никого не было. Только Оля, накрыв к чаю столы, поливала цветы. Вслед за мной вошла жена помполита. Поздоровавшись, она села на свое место и начала разглядывать стакан. Завершив это занятие, она сказала стоявшей к ней спиной буфетчице:

– Оля, ну когда вы, наконец, научитесь мыть как следует посуду?

И тут Оля, резко повернувшись, закричала:

– Чего вы вообще сюда пришли? Ваш муж матрос-уборщик! А матросы пьют чай в столовой команды. Идите туда!

Откуда Оля узнала эту новость, я не мог понять. Ведь радиограмму капитан получил ночью. Возможно, о содержании радиограммы буфетчице успел рассказать радист. Но как бы там ни было, мне жену помполита стало по-человечески жаль. Она побледнела, как от удара. И вдруг с криком: “Ах ты, мерзавка!” – вскочила и набросилась на Олю. Но буфетчица с такой силой оттолкнула ее, что бедная женщина ударилась головой о переборку. Из носа у нее пошла кровь. В это время в кают-компанию вошел доктор. Поняв, что произошло, он подбежал к пострадавшей, отер с ее лица кровь и, успокаивая, повел в амбулаторию. А помполита, теперь уже бывшего, как не было видно в начале рейса, так не видно было и в конце.

Таким был финал этого кругосветного плавания теплохода “Аркадий Гайдар”...

ОТКРЫТКА С ОСТРОВА СВЯТОЙ ЕЛЕНЫ

В Гамбурге недалеко от порта есть небольшой магазин филателии. В нем помимо коллекционных почтовых марок продаются и почтовые открытки с видами городов разных стран. В этом магазине я увидел открытку с острова Святой Елены, – место ссылки Наполеона. Была и у меня когда-то такая открытка, которую я купил на этом острове.

А попал на Святую Елену я так.

Было это в далеком 1959 году. Я тогда плавал 3-м механиком на танкере “Херсон”. Ходили мы из портов Черного моря на Европу, возили в Роттердам, Гамбург, Антверпен дизельное топливо. Но однажды получили задание идти в Антарктику, доставить судам китобойной флотилии “Слава” горючее.

Флотилия работала на промысле почти восемь месяцев. И все что нужно было для успешной охоты на китов – горючее, техническое снабжение и даже живой скот, – бычков, свиней и овец, которых забивали на “Славе” для питания китобоев, доставляли в Антарктику

танкерами. А когда по приходу в Антарктику с танкеров перекачивали на “Славу” горючее, моряки мыли танки, загружали в них добытый китобоями китовый жир и доставляли его в Одессу.

Уходила “Слава” на промысел в начале октября. Возвращалась в мае. И если провожали китобоев в Антарктику только родные и близкие, то по возвращению в Одессу встречал весь город!

В день прихода “Славы” уже с раннего утра толпы людей с букетами цветов бежали в порт. А когда флотилия подходила к Одесскому рейду, не только причалы порта, но Приморский бульвар, Потемкинская лестница и даже крыши прилегающих к порту домов были полны народа!

Ровно в 10 часов утра три наиболее отличившихся на промысле китобойных судна, огибая Воронцовский маяк, входили в порт. Расходясь веером, они стреляли из гарпунных пушек разноцветными ракетами, салютуя родному городу. А вслед за ними, под звуки выстроенного на берегу военного оркестра, величаво входила в порт огромная китобаза. За ней двумя кильватерными колоннами следовали китобойные суда. На их мачтах трепетали на ветру флаги

расцвечивания, а широкий мостик китобазы украшал огромный транспарант: “Здравствуй, любимая Родина!”

Как только китобаза пришвартовывалась к причалу и с ее высокого борта опускали трап, по нему в парадной морской форме сходил на берег капитан-директор “Славы” Алексей Николаевич Соляник. Четко печатая шаг, он направлялся к специально выстроенной к приходу флотилии трибуне, на которой ожидало китобоев прибывшее в порт городское начальство.

Поднявшись на трибуну, А.Н. Соляник отдавал рапорт первому секретарю областного комитета коммунистической партии, докладывая, сколько за промысловый рейс добыто китового жира, китовой муки, печени, мяса и другой полезной продукции. Потом он подходил к микрофону и обращался с приветственной речью к собравшимся на причалах порта родственникам китобоев. И когда заканчивал свою речь, порт оглашался громом аплодисментов!

А потом в окружении жен, детей, матерей и друзей китобои шли домой, где прямо во дворах их ждали накрытые столы. И кто бы ни заглянул в такой двор, его тут же тащили к столу,

выпить за вернувшегося из далекой Антарктики соседа-гарпунера, штурмана или простого матроса “Славы”, которым гордился весь двор!

Вот так встречала Одесса китобойную флотилию, которой довелось мне однажды доставить горючее...

Уходили мы в Антарктику в январе, морозной ночью. Порт был скован льдом, и от причала Одесской нефтегавани выводил нас за маяк ледокол “Торос”. Льдины с треском расступались от его бортов, освобождая для нас черную угрюмую воду, оставлявшую за кормой вспененную дорожку, бежавшую к обледеневшему волнолому, на котором красным огнем прощально мигал нам Воронцовский маяк.

Долгий переход в Антарктику скрашивали наши “пассажиры” – бычки, свиньи и овцы. Поселили их под полубаком в специальном загоне, куда матрос-скотник приносил им воду и корм. Свиньям – камбузные помои, а бычкам и овцам сено. Тюки с сеном были погружены в Одессе в расположенный на баке танкера сухой трюм, и капитан весь переход до Антарктики волновался, хватит ли нашим “пассажирам” этого корма.

Атлантика погодой не баловала. Свиньи и овцы, укачиваясь, лежали и стонали, как люди.

А бычки стойко выдерживали качку и, беспрерывно жуя сено, не обращали внимания даже на летающих рыб, которые целыми стаями выскакивали из воды и шлепались на палубу.

Более кротких и незлобивых животных, какими были эти бычки, я не встречал. Они доверчиво тянули к нам морды, словно пытаясь спросить, куда их везут? При этом в глазах у них стояла такая печаль, будто знали зачем...

И вот – Антарктика! С белеющими на горизонте айсбергами, с криками чаек и повисшими над мачтами огромными альбатросами. И чем ближе подходили мы к району промысла китобоев, тем сильнее чувствовался в воздухе густой удушливый запах. Это на палубе китобазы разделывали китов.

После каждой такой разделки, когда из кита вытапливали жир, а кости перемалывали на муку, смрадный запах распространялся на весь океан...

При нашем приближении к китобазе на палубу “Славы” высыпал весь экипаж. Таких приветственных криков я не слышал никогда! Многие пускались даже в пляс! Ведь на “Херсоне” было не только горючее, бычки, свиньи и овцы, – была почта! А что может быть дороже в долгом плавании для моряка или рыбака, чем письма из дома!

Чтобы танкер на океанской зыби не бился о борт китобазы, между “Херсоном” и “Славой” завели двух надутых воздухом убитых китов.

Потом со “Славы” грузовой стрелой спустили к нам на палубу стальную сетку и в ней по очереди подняли наших “пассажиров”. Свиньи при этом дико визжали, словно их уже резали, овцы жалобно блеяли, а бычки, когда их начали поднимать в сетке, укоризненно смотрели на нас и в их темных глазах стояли слезы...

Пробыли мы на промысле дней десять. Перекачали на “Славу” горючее, помыли танки, приняли в них китовый жир и тронулись в обратный путь, но смрадный тяжелый запах разделываемых на борту “Славы” китов преследовал нас еще долго...

А теперь об острове Святой Елены, куда в 1815 году был сослан англичанами Наполеон Бонапарт.

Зашли мы туда пополнить запас пресной воды. Наш опреснитель вышел из строя, до Гибралтара, куда по возвращению из Антарктики заходили обычно наши суда, было еще далеко, и капитан принял решение: подойти к острову, стать на якорь и заказать баржу с пресной водой. Когда стало известно, что мы идем к острову Святой Елены, я поднялся на

мостик и попросил у вахтенного штурмана лоцию Южной Атлантики. И вот что узнал:

“Необитаемый остров Святой Елены был открыт португальцами в 1502 году. Это было 21 мая, в день Святой Елены. Поэтому остров и получил такое название. Спустя полтора столетия, в 1659 году на острове высадились англичане, подняв над островом свой флаг и утвердив свое владычество.

На гористом острове площадью 120 квадратных километров, большую часть которого занимают склоны кратера уснувшего вулкана, живет около 5 тысяч человек: европейцы, индусы и выходцы из Африки.

Всеми делами на острове Святой Елены управляет английский губернатор. Есть Законодательный и Исполнительный советы. Административно губернатору подчиняются также острова Вознесения, Тристан-да-Кунья и ряд других, совсем мелких островов.

Единственный город на острове и его столица – Джеймстаун. На острове нет глубоководных причалов, и все приходящие суда становятся на якорь в небольшой бухте Джеймс. Берега острова крутые и обрывистые, поэтому при высадке нужно соблюдать особую осторожность.

На острове Святой Елены суда могут пополнить запасы пресной воды и свежей провизии”.

К острову мы подошли на рассвете. Убавив ход, медленно шли вдоль его высоких обрывистых берегов, о которых с пушечным грохотом разбивались океанские волны.

Внезапно горы расступились, открыв небольшую бухту, церковь на берегу и сбегающие к бухте белые домики Джеймстауна.

В бухте раскачивались на якорях рыбацкие лодки, прогулочные катера и неизвестно как попавший сюда ржавый рыболовный траулер, на корме которого развевался закопченный японский флаг

Не успела прогрохотать на баке “Херсона” якорная цепь, как к борту танкера, тарахтя мотором, подошел катер, с которого поднялись к нам на борт портовые чиновники. Оформление прихода заняло не больше получаса, и вскоре к нашему борту пришвартовалась баржа-водолей.

– Стоять будем до следующего утра, – объявил капитан. – Увольнение на берег в две смены.

Я попал в первую. И от нетерпения скорее оказаться на острове, где провел свои последние дни Наполеон, прыгнул прямо с палубы в

спущенный на воду моторный бот, чуть не сломав ногу!

И лишь когда мы отошли от “Херсона”, убедился, что не зря в лоции Южной Атлантики есть предупреждение об опасности, подстерегающей моряков при высадке на Святую Елену.

С океана пошла сильная зыбь. Наш мотобот то проваливался между валами зыби, то взлетал верх на гребень волны, которая несла нас к берегу, угрожая разбить мотобот о каменные плиты набережной, где собралась толпа местных жителей криками и жестами пытавшаяся помочь нам высадиться на берег. Высадились с трудом, чуть не разбив мотобот о сбегающие в воду с набережной захлестываемые волной ступени. Помогли и островитяне, не побоявшись быть смытыми в океан, протягивая нам руки с этих мокрых, покрытых скользкими водорослями ступеней.

И когда мы оказались в их толпе, где каждый старался похлопать нас по плечу и пожать руку, я вдруг увидел объявление, прикрепленное к выщербленной стене: “Любое лицо, вступающее на эту территорию, делает это на собственный страх и риск. Правительство острова Святой Елены не несет никакой ответствен-

ности за ущерб или ранения, которые могут быть получены при этом, и не удовлетворяет никаких претензий”.

Сопровождаемые несколькими парнями, которые вызвались быть нашими гидами, и толпой мальчишек, которых мы одарили значками с советской символикой, мы начали осматривать город. Первое что увидели – сигнальную пушку, из которой палили еще, наверно, во времена Наполеона. Она мирно дремала на небольшой площади, вымощенной каменной брусчаткой. На жерле пушки сидел голубь.

Почта, гостиница, несколько магазинов, фруктовые лавки, из которых с любопытством смотрели на нас молоденькие продавщицы, и кинотеатр, – все это разместилось по обе стороны Мейн-стрит, главной улицы Джеймстауна, которая вытянулась под обрывами гор. Помимо нескольких церквушек, разместившихся между жилыми домами, наткнулись и на молельный дом адвентистов седьмого дня, на доске объявлений которого, очевидно по случаю нашего прихода, мы прочли псалом на русском языке:

“Во Христе мы имеем Искупление кровию Его, Прощение грехов, по богатству благодати Его”.

Пройдясь несколько раз по главной улице, мы заглядывали во все магазинчики в надежде купить какой-нибудь сувенир в память о Святой Елене. Но продавцы, при нашем появлении, словно сговорившись, выставляли на прилавки пыльные бутылки дешевого французского бренди “Наполеон” и предлагали какие-то маловыразительные брелоки.

Лишь в крохотном книжном магазинчике среди пожелтевших от времени журналов и комиксов мы увидели наборы поблекших открыток с видами острова. Я выбрал открытку с главной достопримечательностью острова – с видом дома-музея Наполеона и его могилой.

Теперь оставалось только посетить эти знаменательные места. Но попасть туда оказалось непросто. И музей, и могила Наполеона находятся высоко в горах. По совету наших гидов мы договорились с хозяином небольшого старенького автобуса, одиноко стоявшего у массивного портала церкви Святого Джеймса, в честь которого и назван единственный на острове город.

Напротив церкви была бензозаправка американской компании “Мобил ойл”. Подъехав к ней и заправив полный бак автобуса бензином, его хозяин, седой молчаливый негр, жестом пригласил нас в автобус, и мы поехали.

Крутую дорогу в гору автобус, натужно гудя мотором, преодолевал с трудом. Наконец мы добрались до высокого перевала и остановились на краю обрыва. Отсюда были видны красные крыши ферм, разбросанные по зелёным долинам, стада коров и овец, пасущиеся на них, и сияющий вдали океан.

– Могила там, внизу, – закурив дешевую сигарету, сказал хозяин автобуса, – к ней можно спуститься только пешком.

Докурив сигарету и затоптав ногой окурок, он повел нас вниз по крутому склону горы мимо невысокой стены, сложенной из обломков скал. Мы спустились к небольшой поляне, где среди черных камней пробивался светлый родничок. По словам хозяина автобуса, это место Наполеон выбрал сам, совершая по воскресным дням пешие прогулки.

На поляне росли двенадцать стройных тополей – по числу великих побед императора. Они были высажены в 1840 году, когда прибывшая на остров французская миссия увезла останки Наполеона со Святой Елены, чтобы захоронить в Париже.

Мы прошли за простую металлическую ограду и увидели гладкую каменную плиту без какой-либо надписи.

“Быть преданному земле на берегах Сены, среди народа, столь любимого мною” – завещал Наполеон перед смертью. Но те, кто сослали Наполеона на далекий, затерянный в Атлантическом океане остров Святой Елены, распорядились иначе. 9 мая 1821 года здесь, на этом месте, английские солдаты опустили в могилу гроб с телом императора-узника.

“Он был одет в конно-егерский мундир императорской гвардии, покрытый звездами всех орденов. Пленник острова Святой Елены нисходил в могилу, осененный всеми знаками европейских почестей. Три тысячи человек провожали тело покойного. Дорога не позволяла печальной колеснице доехать до места погребения, и английские гренадеры полка Вальтера Скотта имели честь нести на своих плечах смертные останки героя. Двадцать пушечных залпов возвестили океану, что душа Наполеона оставила землю...”. Так записал об этом событии очевидец в “Хронике последних дней Бонапарта”.

Я прочитал это по возвращении в Одессу в Публичной библиотеке имени Горького, попросив в окне выдачи книг все, что было написано о Наполеоне. В том числе и нашумевшую когда-то книгу советского академика Евгения Тарле “Наполеон”.

Что выгравировать на могильной плите – “Наполеон” или “Наполеон Бонапарт”? Французы настаивали на одном величественном слове – “Наполеон”. Но английский губернатор Святой Елены Гудсон Лоу потребовал, чтобы была сделана обыденная надпись – имя и фамилия покойного, даты рождения и смерти.

Сговориться не удалось. И надгробная плита осталась без надписи.

Стоя тогда у пустой могилы, невольно вспоминались появляющиеся время от времени в мировой прессе сенсационные сообщения о причинах смерти Наполеона, о ее насильственном характере. Эта шумиха достигла своего апогея в 1969 году в связи с празднованием во Франции 200-летия со дня рождения великого императора.

Английские медики, используя новое научное открытие – способность волос накапливать мышьяк – подвергли бомбардировке тепловыми нейтронами в атомном реакторе пучок волос Наполеона, хранившихся во Французском военном музее. Содержание мышьяка в волосах в тринадцать раз превышало норму! Это подтверждало предположение, основанное на записях личного врача императора: Наполеон умер не от рака, а был отравлен. В

течение четырех месяцев ему подмешивали в еду малые дозы мышьяка.

Вот так закончил свою жизнь узник острова Святой Елены...

Поднявшись снова к автобусу, мы проехали небольшое расстояние и оказались в расщелине между гор, где среди вековых деревьев стоял Лонгвуд-хауз – дом, в котором Наполеон прожил последние годы своей жизни.

Возле дома нас встретил смотритель, приветливый старик, соскучившийся по посетителям. Уплатив ему по два шиллинга, мы получили входные билеты. На них было написано по-французски: “Музей Наполеона. Французская территория на острове Святой Елены”.

После смерти Наполеона Лонгвуд-хауз стал собственностью Вест-Индской компании, которая сдала его в аренду местному фермеру. В салоне бывшей резиденции императора загрохотала молотилка, а спальню превратили в хлев для баранов. Долина, в которой был похоронен Наполеон, стала доходным местом. За осмотр могильной плиты с каждого путешественника брали по три шиллинга.

Посетившие остров после смерти Наполеона французские морские офицеры доложили императору Наполеону Третьему о столь непоч-

тительном отношении к памяти его знаменитого дяди. Уплатив правительнице тогдашней Англии королеве Виктории 7100 английских фунтов стерлингов (из них 1600 фунтов за место захоронения Наполеона, а остальные за Лонгвуд-хауз), Франция стала обладательницей обеих территорий со всеми имеющимися на них постройками и насаждениями. С 1858 года и по сей день во главе этого самого маленького заморского владения Франции стоит французский консул, а над музеем Наполеона развевается французский флаг.

В одиннадцати комнатах одноэтажного дома собраны личные вещи императора: картины, посуда, мебель – все, чем он пользовался. В шкафах и в застекленных витринах – подсвечники, курительные трубки, жилет императора, шкатулка для денег и книги. Его личная библиотека насчитывала около трех тысяч томов, и на каждом титульном листе каждого тома было написано “Император Наполеон”.

Обслуживали узника Святой Елены камердинер, повар, врач и каждую неделю приходила прачка, чтобы забрать в стирку белье.

Мы минуем столовую, спальню и смотритель дома, он же гид, открывает дверь в боль-

шую комнату с бильярдным столом. Здесь Наполеон проводил долгие часы – читал, писал, принимал посещавшего его иногда губернатора острова.

В этой же комнате, расхаживая часами с заложенными за спину руками, Наполеон диктовал приставленному к нему английскому офицеру свои мемуары: “Сирийско-египетская компания”, “100 дней”, “История консульства и империй” и другие работы.

На белом атласе под стеклом лежат комнатные туфли Наполеона. Рядом ордена – Почетного легиона и Итальянской короны, которые он носил на Святой Елене. В деревянных оконных жалюзи сохранились небольшие отверстия – император прорезал их перочинным ножом и в ненастные вечера, оставаясь один в доме, наблюдал сквозь них за движением часовых.

Экскурсия подходит к концу. В книге посетителей стоят сотни подписей моряков и путешественников из разных стран. Среди них мы увидели запись на русском языке: “Возвращаясь из антарктической экспедиции на теплоходе “Обь”, побывав на острове Святой Елены, посетили дом-музей Наполеона. Он для нас не абстракция, а живые страницы Отечественной

войны 1812 года, сожженная Москва и Бородино". Под этой записью подписи моряков и ученых, участников антарктической экспедиции на теплоходе "Обь".

Когда в этой книге расписались и мы, я вспомнил, как будучи однажды в Ленинграде, видел в Эрмитаже гравюры и офорты, воссоздающие жизнь Наполеона на острове Святой Елены. На одной из гравюр он изображен в военном мундире при орденах и шпаге. Вдали на фоне мрачных скал маячит фигура английского часового. Наверно, в эти минуты узник острова Святой Елены размышлял о причинах поражения своей 700 тысячной армии на бескрайних просторах России.

"Расчет мой был верен, покуда я рассчитывал, что буду сражаться с людьми. Я был уверен, что разобью русскую армию. Но я не смог победить пожаров, морозов, голода, смерти. Судьба была сильнее меня. Удивительна участь этой войны! Мог ли я вообразить, что она меня погубит? Никогда я так не обдумывал всех подробностей, никогда не принимал столько мер предосторожности, не имел менее честолюбивых планов и все-таки пал..."

Это из книги Тарле "Наполеон".

А в книге посетителей Лонгвуд-хауза мы

оставили такую запись: “Отдавая должное великой исторической личности, каким был Наполеон, мы чтим доблесть, мужество и отвагу русского народа, выстоявшего против нашествия наполеоновских армий”.

Танкер “Херсон” покидал Святую Елену под утро следующего дня. Солнце еще не взошло. По небу тянулись серые, угрюмые облака, такие же неприветливые, как и встретившие нас по выходу из бухты Джеймс океанские волны. Набирая ход, мы уходили все дальше и дальше от лежавшего в стороне от больших океанских дорог клочка земли, снискавшего печальную известность, как последнее пристанище опального императора, поднявшегося в блеске славы и величия над Европой девятнадцатого столетия и закончившего свои дни на этом Богом забытом острове.

Я еще долго стоял на палубе, пока лиловые вершины острова полностью не скрылись за кормой.

Вот что напомнила открытка, увиденная в магазине филателии в Гамбурге и записи в старом, пожелтевшем от времени дневнике...

ОДЕССА – ПОРТ

Одесский порт – ровесник нашего любимого города. Вся моя жизнь прошла на его причалах. Впервые я пришёл сюда летом 1945 года. Только закончилась Вторая мировая война. Порт лежал в руинах, Воронцовский маяк был взорван. Море сиротливо плескалось у разрушенных причалов, а посреди бухты лежало полузатопленное судно. Его обугленные мачты тянулись к небу, словно прося о помощи. А далеко в море один за другим вскипали белые фонтаны воды. Это тральщики на подходах к порту взрывали немецкие мины.

Мне исполнилось 15 лет. Я был курсантом мореходной школы. И со своей группой судовых мотористов пришёл в порт на практику. Но какая это была практика! В порт приходили составы со строительными материалами – мы их выгружали, а в ожидании очередного состава бежали на Платоновский мол, сбрасывали пропотевшие рубахи и брюки и ныряли в пахнущую мазутом портовую воду.

Первый пароход, который я увидел в Одес-

ском порту был “американец” типа “Liberty”. Он привёз в Одессу, согласно плану ленд-лиза, бочки со свиной тушёнкой, сгущёнкой и яичным порошком. Всё это выгружалось под охраной милиции. За вынос из порта одной банки тушенки полагалось 10 лет тюрьмы. В порту было три проходных: мужская, женская и для иностранных моряков. При выходе обыскивали и мужчин, и женщин. Но каким-то непостижимым образом тушёнку, сгущённое молоко и яичный порошок продавали из-под полы на Привозе и Новом базаре. Одесса оставалась Одессой.

В порт я приходил каждый день не только потому, что мы помогали портовикам выгружать вагоны, но и потому, что в порту была фабрика-кухня, куда нас водили обедать. Порт возрождался на глазах: восстанавливались причалы, строились складские помещения, а те же “Liberty” привозили из Америки подъёмные краны типа “Вашингтон”, которые ещё много-много лет служили на выгрузке и погрузке судов.

Советские правители всячески старались преуменьшить значение американской помощи Красной армии в деле разгрома гитлеровской Германии. Но до начала “Холодной войны”

американцы помогали СССР восстанавливать разрушенное войной народное хозяйство.

В те годы на причалах порта можно было увидеть привезенное из Америки оборудование для советских заводов. Это были всевозможные станки, трансформаторы, электромоторы, дизельные установки и даже паровозы. Помимо американцев в этих перевозках стали участвовать и советские суда. Их получили в счёт репараций от поверженной гитлеровской Германии. Это были теплоходы “Краснодон”, “Адмирал Ушаков”, пароходы “Генерал Черняховский”, “Михаил Фрунзе”.

Вместе с портом возрождалось Черноморское морское пароходство. Уже в 1946 году в Одессе швартовались трофейные пассажирские суда: “Победа”, “Украина”, “Россия”, “Грузия”, “Пётр Великий”, а позже и “Адмирал Нахимов”.

Летом 1956 года после многих лет сталинского “железного занавеса”, которым СССР отгородился от всего мира, из Одесского порта ушёл в первый заграничный рейс вокруг Европы под командованием капитана Ивана Письменного пассажирский теплоход “Победа”. На его борту были первые советские туристы – известные писатели, артисты, театральные и кинорежиссёры.

В этом же году ушёл из Одессы в далёкую Австралию на Олимпийские игры пассажирский теплоход “Грузия” под командованием капитана Элизбара Гогитидзе. На этих играх в Мельбурне Советская сборная по футболу стала чемпионом Олимпиады.

С причала Одесского порта я уходил в свои дальние плавания. Каким же праздником было возвращение в родной порт, где на причале, в ожидании окончания таможенного и пограничного досмотра, тебя ждали родные и близкие – цветы, объятия, поцелуи. Под ногами снова родной причал и ты – дома!

Каких только знаменитых людей я не встречал на причалах Одесского порта. В 1956 году, когда в Испанию возвращались спасённые от гражданской войны дети, провожать их прилел из Москвы Генеральный секретарь коммунистической партии Испании Долорес Ибаррури.

Здесь при посадке на пассажирский теплоход Украина я видел знаменитого футбольного тренера Валерия Лобановского, классика украинской литературы писателя Олеся Гончара. И не помню теперь, в каком году я видел на причалах порта приезжавшего в Одессу Фиделя Кастро.

Когда я уже работал механиком на судах Черноморского пароходства и приходил в порт, меня радовало разноцветие флагов судов, стоявших у причалов, радовало беспрерывное движение стрел портальных кранов, поднимавших и опускавших в трюмы самые разные грузы. А на рейде стояли десятки судов, ожидавших своей очереди к причалам. Радовала и круглосуточная работа родного порта.

В 1991 году с развалом Советского Союза Украина стала независимым государством. И с первых дней независимости в стране стали происходить непонятные вещи: начали закрываться многочисленные одесские заводы, Черноморское морское пароходство, созданное в 1833 году, за какой-то год было разграблено и уничтожено.

И порт на глазах стал пустеть. Всё меньше и меньше иностранных судов приходило к его причалам. И те же самые портальные краны, которые совсем недавно были в постоянном движении, стояли, как никому не нужные и бесполезные. И всё это делалось руками не каких-то иноземных пришельцев, а своими высокопоставленными чиновниками. Всё, что создавалось на протяжении многих лет украинским народом, оказалось в руках неизвестно откуда появившихся олигархов.

А потом случилось самое страшное – война. И также, как в 1941 году Одесский порт бомбила немецкая авиация, с таким же остервенением стала обстреливать ракетами порт, развязавшая войну против Украины путинская Россия.

Став пенсионером, в порт я уже попасть не мог. Но вот недавно знакомый капитан портофлота провёл меня в порт. Снова, как и после Второй мировой войны, я увидел разрушенные российскими ракетами причалы и обугленные после пожаров складские помещения.

На воде сидели чайки. И глядя на них я вспомнил старую морскую поговорку: “Если чайки сели в воду – жди хорошую погоду”. И это хорошая погода придёт. Придёт обязательно! Как пришёл незабываемый 1945 год!

Содержание

Вместо предисловия 3
Споткнись и вспомни 5
О моем японском друге 11
По следам Хемингуэя 16
Комендант птичьего острова 21
Роберта 25
Балкон Муссолини в Риме 31
Операция “Анадырь” 36
Мыс Доброй Надежды 39
Мы будем обниматься, ... 44
не стесняясь счастливых слез 44
Никто не забыт, ничто не забыто 47
Капитан Вайсман 50
Сад камней 56
Дети войны 60
Уроки немецкого 63
Судьба капитана 68
“Кофе – счастье и горе Бразилии” 74
Последний рейс помполита 84
Открытка с острова Святой Елены 136
Одесса – порт 155

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

ВИДАВНИЦТВО «ОПТІМУМ»

Ліцензія ДК № 927 від 23.05.2002 р.

65045, м. Одеса, вул. Спиридонівська, 9/1.
Тел: (048) 794-12-42; (094) 950-42-42
e-mail: optimum_od@ukr.net

Optimum

Літературно-художнє видання

Хасін Аркадій Йосипович
Моє море
(російською мовою)

Видавець Б. А. Эйдельман.
Верстка О. В. Шумська.

Друк офсетний. Папір офсетний.
Гарнітура PetersburgCTT.
Формат 70х100/32. Ум. др. арк. 4,43
Тираж 50 прим.