

## Стукач на судне

Запаренный третий механик в четыре часа утра вышел из машинной шахты после вахты и обнаружил у двери собственной каюты застывшего в известной позе пожарного матроса. Пожарник подглядывал через замочную скважину в каюту механика, где выражались скрипучим петрушечьим голосом. Третий простежки припечатал стукача рабочим ботинком-"гадом". Поджопник был убедительным, любопытный матрос впредсоевался предглазьем в ручку двери. Попугай в каюте заорал:

— Кто сказал на боцмана рашпиль?!

Самое забавное, что байку эту автору излагали в попугайных подробностях на разных судах, и на каждом даже показывали конкретного пожарника-стукача, с которым она произошла. Вот как укоренился в сознании факт обязательного присутствия доносчиков на борту.

## От Путивля до Гаити

На пассажирских судах пожарной вахте положено наблюдать за порядком, чтоб не разводили на палубе костры, не запускали шутихи и петарды, и в пожарном порядке сигнализировать о замеченных нарушениях, а также докладывать обо всем интересующем сотрудникам органов, которые обязательно внедрены в экипаж, их обозначали пятыми помощниками капитана. Экипаж задачи стукачей-пожарников понимал, даже почувствовал часовой огня: ведь это можно очуметь: четыре часа бродить по пароходу и пугать парочки на пеленгаторной палубе!

На том же теплоходе "И. Франко" позже плавал пожарным матросом начальник особого отдела армии Ковпака, подаривший судовой библиотеке книгу "От Путивля до Карпат". Неутомимый конник на закате жизни, используя связи, надумал продолжить беспримерный переход от Путивля до Гаити. Вот этот героический партизан точно был в глубокой отставке, но при памяти. Он отличился в Кристобале (Колоне), славившемся уличными ограблениями. Обычно к пожилой пассажирке подкрадывался воришка на мопеде, вырывал ридикюль и нажимал на газ. Когда у барышни из ковпаковской группы мулат вырвал кошелек, коротышка-ветеран ухватил мопед и приподнял заднее колесо, чтоб не утек. Потом он ловко перебросил мотоворишку через себя и обезвредил болевым приемом, нажав коленом на глазное яблоко. Так что конкретная материальная польза от этих ребят присутствовала.

С пожарниками все понятно — работа у них чуткая. На расширенные полномочия претендовал также шифровальщик, была такая загадочная должность на лайнерах, и, разумеется, доверием органов были обличены пассажирский помощник, старший администратор, метрдотель ресторана, еще начальник бассейна и сауны. О связях с органами догадывались, положено было догадываться и демонстрировать пиетет.

## **Джек Лондон с Бебея**

Полномочия обнаруживались уже в терводах, когда проводился досмотр силами экипажа. По приходу "Л. Собинова" в Одессу из Австралии некто Гу-в, воинское звание его тогда по слухам было небольшим, кажется, старший лейтенант КГБ, просочился к порогу каюты автора вместе с таможенником и приказал:

— В этой каюте прошу сделать досмотр особо тщательно!

К машинной команде этот ответственный товарищ никакого отношения не имел, экипажу его в секретном качестве не представляли и не рекомендовали. В судовой роли, где за лишние рты фирма-фрагтователь платить не расположена, уполномоченный был записан старшим администратором, "Л. Собинов" был его первым судном. Для автора же турбоход был пятым в череде морских судеб, он к тому времени уже успел повидать пять континентов, ходил старшим группы в увольнениях, побывал в комсоргах машинной команды и был, наконец, тоже офицером, вторым рефмехаником. Помню, гражданин начальник-администратор любил в волейбол резвиться, боролся с полнотой. Это когда в тропиках в котельном отделении было 45 градусов. Еще в глаза не был расположен смотреть.

Таможенник на его рекомендации реагировать не спешил, попросил не волноваться, видимо, был неплохим психологом. Моряцкий бизнес у автора как-то всегда пробуксовывал, с контрабандой так и не заладилось — не дано.

За месяц до злополучного досмотра, в ночь накануне выхода турбохода "Л. Собинов" из сухого дока, в Триесте случился пожар. Мы спускались в шахту рефотделения по скобам, передавали из рук в руки огнетушители. В задымленный туннель ушли в связке боцман с двумя матросами... Переборка топливного танка накалилась и деформировалась, все знали, что взрывы танков даже после дегазации не бог весть какая редкость. В это время ответственный товарищ вращался в толпе наверху, возможно, фиксировал разговоры. Пожар локализовали и потушили без него. Оказалось, итальянцы оставили включенным сварочный трансформатор. Если

бы рванул танк, то он бы писал отчеты о нашей гибели, не исключено, что приплюсовал бы и халатность погибших.

Когда горели в Суэцком канале, он тоже околачивался по верхам, столовую команды тушили пятнадцать минут. По статистике, пожар, продолжающийся на пассажире более 20 минут, потушить практически невозможно. Девочки оставили подсолнечное масло в противнях включенных плит, а сами пошли накручивать бигуди перед вечером отдыха экипажа. Масло вспыхнуло. Вентиляция подняла языки пламени до подволока и понесла горящие куски пластмассы в помещения.

Следом за нами шел авианосец "Клемансо" с тоннами авиационного керосина, оружием, и ядерным, в комплекте. Скорость в канале для каравана регламентирована 7 узлами — ни вперед, ни назад. Было бы справедливо наградить правительственными наградами многих стран рядовых тружеников, предотвративших ядерный взрыв небывалой силы. Наверное, случись такое, он бы был отмечен посмертно чувствительнее, чем все мы, грешные.

Возможно, он уже генерал или даже адмирал государственной безопасности, принимая во внимание морскую специализацию. Если сохраненному воинскому званию адмирал Канарис обязан прежней службе, то у этого гвардейца необычное для строгих органов звание вполне оправдано.

## **"Ах, неужто, ах, неужто снова в порт пришла "Алушта"**

Откуда брались "пятые помощники капитана"? О том, что они непременно есть, что прислушиваются и присматриваются, знали все. Это удобно. Чтобы держать с трудом визированных в напряжении, скрывая собственные промашки.

Максими́ч, знакомый автору уже по береговым обстоятельствам, в свое время окончил Водный институт. Возможно, симпатичный общительный студент был замечен еще во время учебы, почему ему и предложили поехать в город Могилев, где напротив городской тюрьмы располагалась высшая школа КГБ. Именно в период его учебы в грозном учреждении у него вышел сборник стихов с лирическим названием, — тогда случилось, книжки тоже печатали по звонку. После окончания грозного учебного заведения Максими́ч работал третьим механиком на каботажных "айяйчи́ках", микропассажи́рчиках типа "Ай-Петри", "Ай-Тодор". Стишатами продолжал грешить:

"Ах, неужто, ах, неужто снова в порт пришла "Алушта".

Он был средним механиком и очень компанейским парнем.

После инсульта у Максимыча нарушилась речь, но он не унывал и деньги для выпивки добывал продажей на Привозе индийского чая, краденого с чаеразвесочной фабрики. Когда его преследовала привозная милиция, Максимыч вывернул наизнанку оставшуюся со времен романтической службы куртку. Куртка была с секретом и предназначалась для "НН", наружного наблюдения, имела изнутри другой цвет, карманы, змейки, кнопки, то есть полноценную атрибутику. Милиционер пробежал мимо.

Максимыч пребывал в бедности. В нужде, но тоже без уныния закончил жизнь и его одноклассник по могилевской школе, одессит с греческими корнями Леша Ва-ус. Старший лейтенант КГБ Ва-ус работал старшим администратором на "И. Франко". Хорошо помню, как после возвращения из восьмимесячного антильского рейса "И. Франко" встречало целое стадо черных "Волг". Брала Ва-уса знатно, показательно, изображая видимость чистки рядов. Говорили, что якобы он был организатором группы контрабандистов, свирепствовавших на нескольких пассажирских судах. Возможно, это было устрашающее галочное мероприятие, на которые Контора Глубокого Бурения была особенно падка. После отсидки Ва-уса, которая длилась чуть ли не 15 лет, Максимыч встретил откинувшегося одноклассника все на том же Привозе, когда тот покупал лампочку. Экс-администратор работал водителем троллейбуса, жил скромно, не шикавал.

Для чего же шли, если иной раз и на пиво не хватало? Богатеть, как известно, запрещалось, а именно деньги обещают свободу, поэтому зарились на дополнительную степень подвижности и доверия, которая маячила в зеленом возрасте за псевдоромантикой рискованной профессии. Этот лишний глоток воздуха свободы был самообманом, обременительной иллюзией. Во-первых, вместе с обретением ее взваливался такой груз ответственности, что ядро на ноге у каторжника просто потеха. Во-вторых, разве можно воспользоваться свободой на ограниченном пространстве, даже если его размер — одна шестая суши? Тем более что за границей эти привилегии исчезали, на лишних в команде за границей сразу обращали внимание, они раздражали наблюдательных лоцманов и начальников госпиталей.

Среди рыцарей с мечом в петлицах попадались и довольно симпатичные люди. Так, старший администратор турбохода "Максим Горький" Св-ов, кажется, тогда майор, если его просили, откладывал ракетку, он уважал настольный теннис, и формировал прямо на колене группу желающих пойти в город, то есть, с кем хочешь и когда ты свободен. Автор несколько раз отпрашивался в Ла-Гуайре (Венесуэла), которую изучил, как

Ильичевск. Когда в Бремерхафене убежал пианист Морозов, Св-ова, говорят, списали. Автор встретил его после карьерной неудачи на Ленина и с удовольствием и сочувствием с ним поздоровался.

Упомянутого же старшего лейтенанта Гу-ва встретил тоже в городе, осведомленностью напоминающем большую деревню, его однокашник по политехническому и спросил, как дела, как плавается.

— Устаю, — пожаловался старший лейтенант, — рука болит, пищу, как Джек Лондон.

Возможно, этот джек лондон что-то клепал и на автора. Автор по молодости пытался разоблачать стукачей, это, естественно, агентуру озлобляло. Кстати, служебные докладные не видели никогда даже капитаны. Если характеристики или представления писались капитаном, стармехом, старпомом, а потом заверялись помполитом, то "телег", сочиненных героями, которые пишут, не видели даже пострадавшие.

И капитану, думается, давалась оценка. Скажем, "на вечерах отдыха вальсирует судорожно, на третьем такте дает козла". Или "за границей нуждается в особом контроле". То есть особого отдела.

Получается, что не капитан полномочный представитель государства — хозяин на незабываемом железном пространстве, а некий старший лейтенант, отказавшийся после окончания технического института ехать по назначению в патриархально-заштатный пгт. Да что там капитан! Сам последний начальник пассажирской службы ЧМП Валерий Иванович Дробот тоже не знал, где топчет палубу настоящий машинист, а где закамуфлированный штатный офицер КГБ. Не докладывали даже тогда, когда случилась перестройка, хозрасчет и, казалось бы, грядет послабление.

— Капитан, если он настоящий капитан, в первую очередь должен любить людей, с которыми плавает, — говорит Дробот.

В том числе и контрабандистов, и стукачей, затесавшихся среди простых тружеников. На такую трудную поголовную любовь действительно способен не каждый.

## Агент с пятой графой

Случается, что и сама ответственная должность представляет рогатку для карьерного роста. Так довольно долго плавал на "Литве" пожарным матросом некто З-н. Звучная еврейская фамилия на этот раз не стала тому помехой, жаловали повышенное доверие. Матрос при его пятой графе окончил заочно батумскую мореходку, где учились за деньги, но в офице-

ры его так и не представили, штурманские вакансии на экспрессном рывке были плотно забиты. Года через два в Неаполе к трапу "Литвы" пожаловал третий помощник с израильского парохода, тот самый пожарный матрос.

— Он изменник Родины! — предупредил команду особист. — Я категорически запрещаю с ним общаться.

А возможно, хорохорился для конспирации, ведь не исключено, что и на израильском пароходе бывший матрос по заданию, разработанному на Бебеля.

Принято было считать, что в фокусе внимания ответственных товарищей в первую очередь пассажиры, среди которых могли затесаться власовцы и оуновцы, другие отщепенцы, еще "зеленые братья". Почему-то особенно шарахались от власовцев. На стоянке в Рио-де-Жанейро даже отменили увольнения на карнавал, потому что в городском транспорте к нашим барышням приставали с комплиментами власовцы.

Помимо этого в загранпортах нужно было поддерживать связь с агентами и резидентами, срочно эвакуировать на судне засыпавшихся, было и такое. Кто-то, перед кем отчетливо маячил электрический стул, бежал опророметью оттуда, другие штирлицы туда, а отдувались за все это или по шапке получали одни и те же ответственные товарищи, среди которых попадались весьма симпатичные, не один только майор Св-ов.

## **Из цирка в министерство культуры**

В порту Сидней после полугодовой круизной работы снимался в линейный рейс курсом на Саутхептон турбоход "Л. Собинов". Буксиры уже отлепили его от стенки и тащили в глубину акватории, которая представляет собой затейливо ветвистый фьорд. Момент был волнующим, "Л. Собинов" уходил в Северное полушарие, возможно, безвозвратно, все-таки пароходный возраст был почтенным. Некоторые особо чувствительные провожающие даже смахивали слезинки. Пока маневрировали, из воды вынырнула женская головка, барышня решительными саженками поплыла прочь от родного парохода. Не заметили, откуда она вообще появилась, потому что она выпрыгнула из служебных кают третьего класса, которые всего в метре над водой. Объем бедер позволил ей проникнуть в иллюминатор, что случается далеко не всегда. Собиновскую беглянку подобрал портовый катер. "Л. Собинову" пришлось снова швартоваться для неприятных формальностей в иммиграционной полиции. Классная номерная Альбина Р., конечно же, осталась в Австралии, турбоход ушел без нее.

Вырезку из сиднейской газеты, чуть поболее трамвайного билета, показывал автору бывший администратор "Л. Собинова" Петр Тихоньч П. Беглянка на снимке выглядела эффектно, вообще она была фактурной барышней.

— Ведь я предупреждал капитана, еще когда на Австралию шли, что она путается с югославами, — огорчался Тихоньч.

На переходе из Англии в Австралию частенько возили эмигрантов и перемещенных лиц, среди которых было немало легких на подъем поляков и югославов. Одна югославская компания поселилась в каютах, которые эта бортпроводница убирала, и, понятное дело, обнаружились встречные симпатии. Югославы нацелились на север Австралии, в залив Карпентария, где на острове Гроте-Айленд бокситовые рудники. Рабочие на островах почти целиком из славянских стран, там даже концы принимают эмигранты, не знающие английского.

Видимо, Альбинка сомневалась, но потом решилась.

Тихоньч искренне сокрушался, что не уберег бортпроводницу от опрометчивого шага. Батюшка Тихоньча происходил из того же особого отдела армии Ковпака и наверняка знал пожарника, который плавал матросом на "И. Франко". Говорят, что рейды Ковпака по тылам противника потом позволили особистам подвести многих неустойчивых жителей под расстрельную статью. Ковпак, будучи уже депутатом Верховной Рады, за просто позвонил Шелесту и сказал:

— Тихону треба хату у Києви.

Тихоньч учился заочно на юридическом факультете и подрабатывал силовым акробатом в цирке. Когда в Ворзеле ограбили склад ОКСА и убили сторожа, Тихоньч, тогда студент третьего курса, дежурил в прокуратуре. Он оседлал мотоцикл и рванул в Ворзель. Физическая подготовка позволила оказать физическое воздействие на второго оставшегося в живых сторожа, и сторож прохрипел:

— Один из них был горбатым.

В ту же ночь Тихоньч широким бреднем прошелся по Ворзелю и платформе Стеклозаводская, собрал трех горбачей и с помощью того же физического воздействия раскрыл убийство с ограблением.

Тихоньч продолжительное время работал замминистром культуры УССР, и потом уже на пароходе возил в бесформенном картонном ящике с раскрошившимися дурно смердящими кораллами фотоархив. Когда при дегустации браги, сдобренной ананасовым вареньем, речь заходила о каком-нибудь известном артисте, он скреб, как мышь, в коробке и предъявлял фотографию:

— Вот Белла Руденко, я и Смирнов-Сокольский!

Я видел его на снимке рядом с Гагариным, оба были приятно выпивши.

Тихоныч был принципиальным бесребреником и в загранпортах не покупал колониальных товаров на продажу, а для этого, поверьте, нужно было обладать мужеством. Тем не менее, когда после отоварки в Триесте одна девочка из его группы забыла в супермаркете пакет, он искренне расстраивался, хлопотал, снарядил новую группу в супермаркет и принес покупки.

Тихоныч был расположен "накатить рюмку" в компании, за употребление горячительных напитков его все время понижали, последняя его должность, кажется, — старший классный матрос.

Автор несколько раз, обычно проездом, навещал его холостяцкую берлогу на элитной Арсенальной, спал на полу и закусывал сырой морковкой, больше в доме ничего не водилось. Тихоныч работал начальником службы безопасности какого-то почтового ящика, жил одиноко и на Новый год вызывал наряд милиции, чтобы просто угостить, к органам у него были особо трепетные симпатии.

## **Вы не ошиблись каютой?**

Помимо кадровых чекистов в судовую роль вписывали сотрудников таможи и кадровых офицеров милиции, то есть уполномоченных из ведомств, которые не только никогда друг с другом не дружили, но даже зачастую находились в непримиримой конфронтации чуть ли не на генном уровне. Присутствие их, конечно, мобилизовало, было малоприятным, но думаю, оправданным. На лайнере, представляющем модель нашего общества с двойным дном, могло произойти что угодно: изнасилование, убийство, самоубийство, наконец, тривиальные бытовые кражи случались на каждом судне, барышни крали друг у друга помаду, а тритоны обычно шариковые карандаши.

В дальние плавания ангажировали офицеров из водных отделов милиции Черноморско-азовского бассейна, обычно не одесситов. Так, на "Максиме Горьком" плотником плавал капитан сочинского водного отдела милиции Мо-цкий. Палубная команда откуда-то разнюхала, что плотник искусственный, может, киянкой пальчик припечатал, и от псевдоматроса шарахались. Автор очень удивился, когда встретил его возле дежурной части в Сочи, куда меня препровождали для выяснений. Мо-цкий, возможно, узнал автора, но отвернулся и на помощь, как принято у настоящих моряков, не кинулся.

На том же "Максиме Горьком" стоял вахту штатный сотрудник уголовного розыска, уже одесского, мотормен Б-ин. Как-то после сдачи им

вахты отказал компрессор, и разъяренный сменщик предъявил в курилке ему претензии. Драка случилась знатная, сменщик знал о милицейской принадлежности нерадивого лжемоториста и молотил его с остервенением. Через полгода автор встретил Б-ина, на Староконном рынке, еще настоящем старом Староконном, где к Б-ину подходили несвежие личности с рапортами, искали какие-то вещи — то ли краденые, то ли с трупа. Б. оперативник Б-ин похвастался, что получил от органов комнату хоть и в коммуналке, но в центре, и мы простились тепло, даже выпили.

На "Максиме Горьком" на непьющей должности техника АТС трудился капитан милиции из Ялты Чу-ко. Телефонная должность предполагает обходы кают, ремонты, не исключает прослушку и установку жучков. Жена Чу-ко работала в комиссионном в Ялте на набережной, говорили, что раньше, до заграничных плаваний мужа, она сдавала в ОБХСС моряков, приносивших на комиссию в магазин венецианские гондолы сверх нормы, но после плаваний исправилась и даже кого-то выручала.

Присутствие всех этих ребят предполагает наличие какой-то гражданской профессии, которую можно при желании подогнать под морское назначение. Возможно, ангажировали милиционеров — выдвиненцев из рабочей среды, тогда приглашать в органы членов партии с предприятий было модно.

Внедряют и таможенников, которые по приходу крестиками на схеме судна указывают коллегам, в каких коффердах искать мохер, в каких порнуху.

Причем случается, присылают неожиданно без согласований, как десант. Так за два часа до снятия в рейс "Белоруссии" рефмашинист Александр Садомский обнаружил в собственной каюте незнакомца, споро, солдатски заправлявшего его родную койку.

— Ты, дядя, часом не перепутал номер кэбин? — вежливо справился хозяин лежбища.

— Никак нет, все по форме, — ответил тот, ловко помещая за уголки подушку в свежую наволочку.

Садомский моментально обратился по телефону к батюшке, известному в Одессе капитану, тот напрямую к начальнику пассажирской службы.

— Не знаю о таком, — простосердечно, но испуганно отбойрился начальник.

Никто не знал, включая стармеха и инспектора отдела кадров Василия Ху-ова, подпись которого украшала направление нового рефмашиниста. Вот такое закадровое назначение случилось.

Когда через полгода на "Белоруссии" была обнаружена партия контрабанды, рефмашинист исчез, даже не сдав постель и не заполнив обходной лист. И в Одессе его с тех пор не видели, видимо, был иногородним мытником.

## Разрешите заложить?

Стукачей, как правило, тоже вычисляли, даже мирились с их присутствием, не бунтовали. Понимало это и их начальство, почему они неожиданно исчезали, их переводили на другие суда или даже в другие пароходства. Они там выполняли свои функции до тех пор, пока на судно не попадал осведомленный водолавец и не предупреждал товарищей о тихарьке. Тогда им снова меняли дислокацию.

Впрочем, некоторые задерживались, укрепляя среди закадычных собутыльников мысль, что они "стучат" щадяще, дескать, если бы не они здесь присутствовали, а другие, более прыткие, было бы хуже.

Штатные сотрудники силовых структур ничего бы не сделали, если бы не оповестители, добровольные, но не бескорыстные волонтеры, скажем, в отличие от волонтеров Армии спасения.

Как их вербовали?

Приходили не с пустыми руками, облегчались от доносов, разумеется, не в приступе обострившегося патриотизма. Стукачество сулило перевод на хороший пароход, назначение старшим в группе увольняемых на берег, хождение по несколько раз в увольнение в корневом порту, то есть во главе угла стоял материальный интерес. Для патологически злопамятных оно обещало дополнительный эксклюзивный рилас, когда можно было наклепать на ненавистного командира или даже капитана, который обязан любить всех, включая стукачей.

Самые неразвитые стукачи были закомплексованы, скажем, по причине недостатка образования. Работая на рядовых должностях и донося, они рассчитывали получить хоть зыбкое, но обнаруживаемое превосходство.

Оповестителей тоже разоблачали, но выборочно, обычно не хватало для полной ясности продолжительности рейса. Если бы рейсы длились, скажем, года два, как минимум, то можно было бы выселять их в канатный ящик. Когда "М. Горький" два года без захода в Союз работал с американцами, стукачей меняли самолетами, как больных или беременных. Оставлять разоблаченных было опасно, переплававшие экипажи могли в лучших магеллановых традициях протащить их под килем.

О возможной легализации стукачей под занавес водоплавающие, разумеется, были наслышаны. По приходу в порт приписки токарь одного из сухогрузов надел висевшую в красном уголке шинель пограничника, явился к стармеху, который портил ему жизнь семь месяцев, и строго приказал:

— Я за вами следил весь рейс. Одевайтесь!

На другом сухогрузе моторист забрался изнутри в трубу и оттуда швырял прицельно гайки в вахтенного механика. Повредившегося умом моториста капитан Дробот, конечно, в Одессе списал, но в отделе кадров капитана упрекнули за непродуманный поступок, свихнувшийся моторист оказался завербованным оповестителем.

## Кто "стучался" в дверь ко мне?

Не знаю, наблюдался ли такой агентурный размах в других бассейнах, но в Мурманском пароходстве и вообще на Севере Крайнем одесситов традиционно считали стукачами, причем всех поголовно. Помню, когда в Александрии мы, преодолев по жаре многокилометровый маршрут, принесли на архангельский лесовоз коробки с фильмами для обмена, нас не очень жаловали. На причал была спущена шлюпка, якобы для покраски, в тени которой храпели двое пьяных матросов.

— Привет, стукачки! — добродушно промычал с трапа бородач.

Навряд ли поморов оставляли без присмотра, возможно, к ним командировали пьющих и не пьянеющих стукачей.

В Бейруте из-за хронической нехватки причального фронта один рижский сухогрузик стоял лагом к французскому рефрижератору, через который мы и пробрались, опять же, с дурацкими жестяными коробками для обмена. На палубе промежуточного француза шел чендж, бронзовые болванки из токарной мастерской меняли на рулоны диацетатного шелка.

— Красиво живут! — заметил мой напарник.

— У нас некому класть, — съязвил рижанин.

Не уверен, что может сравниться по размаху с нашим стукачеством на грузинских судах. В Лас-Пальмесе грузинские кадеты жаловались нам, что за увольнение в ключевых для отоварки портах им приходится платить валютой руководителю практики. Не исключено, что у них доносят на руководителя, который не пустил в город оплатившего увольнение.

Зачастую стукачество малоэффективно в отшибных "камышовых" акваториях. Так, в Измаильском пароходстве в перестроечное время экипажи возили отслужившие свое "лысые" автокамеры, баржи приходили, увешанные гирляндами скатов. Экипажи простодушно объясняли на досмотре, что бэушные камеры подарил в Регенсбурге любитель. Просто подарил негодные из жалости и симпатий, чтоб не копались на немецкой свалке. А у стукачей выясняли, подарил ли, или все-таки со свалки. Да кто их разберет? В цыганских вулканизаторных шарагах и сараях на лысый

западный скат наваривался быстро изнашиваемый кустарный слой и реализовывался за первый сорт. Особенно грузинам.

Еще в Измаиле отчаянно боролись с контрабандой топлива. Говорили, что иной раз еще до эмбарго самоходки снимались в рейс залитыми до пойо́л дизельным топливом, которое потом продавалось в Югославии, где оно гораздо дороже. Возможно, вымысла в этом "морском телефоне" больше, чем того горючего под пойолами. Или на своем лимите экономили. Тогда в УДП заставили с судов давать ежедневные сводки о километраже и расходе топлива.

Сколько плавало оповестителей во всех 17 пароходствах? К 1990-му году, по оценке последнего министра морского флота СССР Тимофея Борисовича Гуженко, флот состоял из 1800 единиц общей грузоподъемностью 22,3 млн. т. Если допустить, что на каждом судне было по два героя, которые пищут "телеги", то это уже почти дивизия, и не кадрированная, а развернутая на морских просторах планеты. Содержать их было не особо накладно, потому что все ответственные были при должностях, записанных в судовой роли. Вреда они особого не причиняли, не вредили напрямую, гайки завинчивали по часовой стрелке. Но для каких целей все-таки учреждалась дивизия со своими генералами и фельдфебелями, которая, не случись развала империи, неминуемо разрослась бы до армии? Вопрос, на первый взгляд, разумеется, искусственный, банальный, но все-таки...

Главную задачу, борьбу с вражеской идеологией, эта контора не выполняла с самого начала. Протабанили еще в 50-е. Когда на материке все поголовно слушали "Голос Америки", на судах это мог себе позволить только начальник радиостанции, и то слушал исключительно под подушкой, в наушниках, задрав иллюминатор на глухари.

## **Законспирированная дивизия**

Трещина в идеологии обозначилась в пятидесятые после съезда, и предотвратить или хотя бы отсрочить переворот в сознании товарищам из строгих учреждений, увы, не удалось бы даже в собственных головах, не привыкших к фуражкам.

Тем не менее, экипажи приняли правила игры, прилежно ходили на политзанятия изучать тезисы пленумов, на профгруппы, так обозначались профсоюзные собрания по службам, дисциплинированно голосовали в 4 часа утра по местному часовому поясу, скажем, на переходе из Гуаякиля в Находку. Спешка была необоснованной, потому что пароход находился в мертвой зоне, откуда радиоволны до Одессы не доходят уже, а до Владивостока еще.

Экипажи судов активно подхватывали всевозможные почины, шекин-ский, плавания с сокращенными экипажами и другие полезные и откровенно странные. Так, инициативный ныне здравствующий капитан Б-ев предложил брать в рейсы поросят, откармливать, потому что в тропиках, когда резко падает аппетит, остается много объедков, и возвращать в Одессе уже в виде боровов, пополняя пароходское хозяйство в Благоево.

На ленинский субботник в апреле машинную команду "Л. Собинова" загнали в багажный трюм "ликвидировать бардак", если достоверно стенографировать задачу, обозначенную главным механиком. Трюм был завален хламом, мусором, негодными трубами. В углу стояли резные, с плюмажиками, расходные гробы из тикового дерева, доставшиеся от англичан: пассажиры зачастую были запредельного возраста, и могло случиться всякое. Один машинист для смеха прилег в гроб, а товарищ его припечатал крышку ногой, она захлопнулась на замок, пришлось звать старпома, чтобы отпер домовину, ключи были только у него.

То есть зловещая опасность краха идеологии не маячила, подпольные кропоткинские ячейки на судах не организовывались, некогда было: четыре часа через восемь вахта, в промежутках, чтоб дурные мысли не одолевали, собрания в ассортименте, партийные, открытые комсомольские, репетиция хора, шахматный турнир с судами по радио, санавралы, театрализованные праздники Нептуна через неделю, когда работали в тропиках, тревоги, учения аварийных партий.

С накалом, взаимными обвинениями, проходили профсоюзные собрания, где давали оценку работы за месяц. Пострадавшие от обиды выпивали, но кингстонов никто не открывал.

В тридцатые, когда "Совфлот" грешил избытком троцкистов в экипажах, стукачей, кстати, не было предусмотрено, как и плавающих комиссаров, никто не пакостил, просто бежали.

Один такой беглый троцкист подошел к мотоботу в порту Шарлотта-Амалия на американском острове Сан-Томас из группы Вирджинских островов. Стоянка была рейдовой, мы привезли пассажиров-немцев для экскурсии и ждали их возвращения.

— Ребята, а у вас можно купить на борту ленинградскую гитару? — спросил на русском.

— Ленинградскую — не уверен, но советского производства в валютном киоске есть, — говорю.

— А можно мне сплавить с вами, выбрать?

— Пассажиры вернутся с экскурсии, — говорю, — и мы вас свозим.

— Ты что, с ума спятил? — процедил пожарный матрос, представлявший тайную власть.

Пришлось отказать без мотивов. Бывший ленинградец все понял, заплакал и пошел прочь по раскаленному причалу.

## Поврежденные умом

В 70-е все изменилось, сходили с ума чаще, чем бежали.

Психически расстраивались от тоски или неразделенной любви. На сухогрузах это в какой-то мере оправдано — жизнь монотонная, коллектив осточертел. Предрасполагают к нервным расстройствам изнуренная геноцидами генетика, славянский менталитет, мнительность, чувствительность, плаксивость, особенно по пьяному делу. Но теряли рассудок и на пассажирах, что особенно странно. На "Л. Собинове" работал "по верхам", то есть обслуживал пассажирские помещения, электрик с высшим педагогически-физкультурным образованием. Этот атлет-гиревик неожиданно побрил голову до блеска и отпустил окладистую с синим отливом броду. Пожилые пассажирки, встретив его ночью в отсеке, пугались, — шла война с Афганистаном. Просили его заменить. Сожитель по каюте рассказывал, что "басмач" корчил перед зеркалом страшные рожи или демонстрировал зеркалу гениталии. Это происходило на пароходе, где в судовой роли две сотни женских фамилий.

Как-то "басмач" предложил стоматологу угоститься пивом и всучил пустую банку, выуженную из мусоросборника, к ней что-то налипло. Стоматолог поставил в известность переводчика госпиталя, который был уполномочен органами, об этом знала даже машина, и тот приказал:

— Взять его!

Больного обезвреживали терапевт со стоматологом. Положили его в спецпалату без иллюминаторов, такая была предусмотрена еще англичанами для больных с неустойчивой психикой.

Особого вреда для имущества от нервных больных не было. Да и могли ли как-то тихарьки повлиять на ситуацию? Присутствие их, сама умышленно культивированная обстановка недоверия, подозрительности, влияла негативно, провоцируя к помешательству.

Причем рехнувшихся не стыдились и не боялись, а боялись побегов.

Чтобы предотвратить побег, пароходные власти предпринимали неуклюжие меры в узкостях, в том же Гибралтаре, Кильском канале. Зачем выставлялись вахты бдительности при прохождении Босфора? Все

равно бы не успели сделать циркуляцию и отловить пловца баграми. Вот на военных судах все было куда четче. Там особист в августе выходил на ют в шинели.

— Что-то озноб пробирает, — жаловался личному составу, перекуривающему в трусах на юте. Шинель у него топорщилась, потому что на поясе под ней висели лимонки.

Там понятно, бросил лимонку — и концы в воду. Главное, чтоб в шлюпбалку не угодить и эсминец с боезапасом и ракетами не подорвать. В торговом же флоте мероприятие выглядело легкомысленно и наивно.

Существовала ли угроза массовых побегов с советских судов? Думаю, что в семидесятые или даже в суматошные восьмидесятые такая цепная реакция разразиться не могла. Опять же из-за менталитета и генетики: замкнутая на досрочном выполнении пятилеток нация мало странствовала массово, один лишь Афанасий Никитин приходит на ум. На побегу не решались еще и потому, что опасались в глубине души изменения отношения к самому себе. Не семья якоряла, дети или очередь на квартиру, или экзамены на заочном факультете мореходки, а именно то, что мы тогда были другими. Как так убежать? Товарищи варятся в лицемерии, брежневской похвальбой на политзанятиях пичкают, а ты убежишь. Ты что, слабее других? Все-таки побег выглядел тогда сокрушительным ударом по самолюбию.

В семидесятые мы сидели в летнем кафе Пойнт-а-Питра на Гваделупе. Трое мужчин скромно пили хороший кофе. В памяти пульсировала мелодия "...пил кофе на Мартинике...", параллель вдохновляла и вместе с тем вселяла тоску.

— Вчера по "голосу" сообщили, что в Кюрасао с ленинградского ученика "Менделеев" сбежал лаборант, — сообщил между прочим радиооператор.

— Мы в прошлом году грамотно отоварились в Кюрасао, — вспомнил третий механик. — Брали нейлоновые платья "чулок" по два зеленых.

— Сейчас они уже по четыре, — фельдшер вздохнул.

Вот примерно так реагировали, с географической привязкой. Кстати, в Виллемстаде на Кюрасао, где происходила бешеная отоварка, в магазине, больше похожем на оптовый склад, работал бывший одессит, рыжеватый господин средних лет. Когда бармен замахнулся превысить пресловутую норму раз в пятнадцать и купить целый рулон, штуку материи, бывший шепнул ему:

— Тут крутился один дядя из Белого дома.

Бармен сочувственно улыбнулся, потому что сам был стукачом.

— Кому передать привет в Одессе? — спросил автор, когда уходили.

— Всем, всем, всем, — обтекаемо ответил тот, возможно, автор тоже не внушал ему доверия.

Да что там убежать, потеряться на базаре было страшно. В небольшом городке Сува, где всего-то один чахлый скверик в центре, мы потеряли в трех пальмах бухгалтера. Я прочесал пол-острова, пока ее обнаружил горько рыдающей на декоративной скамеечке. Потеря группы для нее была потрясением. Пришлось приводить даму в себя с помощью мороженого.

— Только не говорите на судне! — умоляла она.

Массовые побеги с "рыбаков" случились позже в Океании, уже в девятые. В Новой Каледонии (порт Нумеа) сейчас можно услышать русскую речь чаще, чем французскую. Женились на каначках, барышни они неприхотливые, отзывчивые, душевные, жадные до белых мужчин. Жить можно экономно в фавелах из картона, отопление за неуплату не отключат, зимняя одежда не требуется.

Для чего же организовывались вахты бдительности? Исключительно для того чтобы отчитаться о проведенной работе.

Что касается интереса к забулаторной литературе, то он не прорезался. Например, в Лас-Пальмаса в одной из лавок стоял ящик из-под дамских чулок, где стояла стопкой полиграфическая продукция издательств "Посев", "Грани", "Континент", "Доктор Живаго". Водоплавающие в "Гранях" не особо понимали, разглядывали открытки с лицами советских хоккеистов, оставленные здесь наверняка нашими рыбаками, потом просили включить автомобильный магнитофон. Смуглый индус-продавец для пробы хулиганил в микрофон:

— Раз, два, три, четыре, пять вышла зайчик погулять...

Покупали электронику, но посевские книжки в мягких обложках стояли все те же, из года в год. Бывая на Канарах почти регулярно, я замечал, как они бесполезно желтели.

## **Эрозия идеологии трудового человека**

Может быть, присутствие на борту соглядатаев сдерживало вывоз советской валюты или драгметаллов? За границей в подсобке какой-нибудь лавки Лас-Пальмаса, которую держали выходцы из Индии, действительно можно было продать червонцы с профилем Ильича, но покупали их по очень низкому невыгодному курсу, да еще надували, рассчитывая, как обычно, что обманутый не станет поднимать шума. Говорили, что эти са-

мые нелегально вывезенные деньги потом используются для подрывной работы против СССР. Гораздо серьезнее экономику подрывало осевшее в швейцарских банках золото партии.

Что же касается обручальных колечек на продажу в Австралии эмигрантам по номиналу, то, во-первых, иностранец их с таким же успехом мог купить в "Ювелирторге" в Союзе. А иностранцу визу не прихлопнешь. Во-вторых, если бы спрос в СССР на ювелирные изделия возрос, то просто подняли бы на них цены, в памяти несколько таких резких скачков, на которых наживался кто угодно, только не моряки, влившись, как правило, в рейсах. Первая же такая переоценка на родине уже бы обесмыслила копеечные рискованные бизнес-операции по доставке обручальных колечек с приличной пробой, скажем, в Австралию. С австралийскими ценами разбег был небольшим, кое-кто возил изделия из драгметаллов на "Л. Собинове", а в Панаму или Бейрут колечки не повезешь, там это добро дешевле.

Вывоз иностранной валюты по советским законам карался в диапазоне от двух до восьми лет. Долларами торговал много лет прямо возле "Торгсина" на Шампанском переулке известный футболист "Черноморца" Коля М. в паре с братом. Они никогда не кидали моряков, и милиция валютчиков терпела. Говорят, у них была "крыша" на уровне учреждения на Бебеля. Доллары же по 3.50 можно было купить и у иностранных слушателей военных училищ. Непонятно, почему морякам запрещали приобрести валюту за свои кровные и истратить, скажем, на покупки семье. Если бы это разрешили, то намного повысилась бы привлекательность работы на море, на судах бы оседали лучшие из лучших, и флот от этого только бы выиграл.

Сама визовая избирательность с обязательной характеристикой-рекомендацией была своеобразным предохранителем-дросселем от проникновения во флот авантюристов и проходимцев. Все-таки на плаву находились 1800 единиц, это колоссальное народное достояние, которое содержали в исправности в условиях интенсивной эксплуатации, неравномерной качки, повышенной влажности, вибрации и грамотного обслуживания. В начале рейса к острову Свободы палубная команда начинала красить судно, к концу рейса обычно заканчивала. К этому моменту появлялись новые ржавые подтеки, и все повторялось сначала — пароход безудержно ржавел в активной среде.

Вполне вероятно, что органы не рассчитывали на масштабный рост флота, а когда маховик раскрутился, они вынуждены были под пополняющийся флот соответственно тоже раздувать штат оповестителей.

Нужны были беззаветные искренние труженики, самоотверженные

специалисты, которые бы не только сохраняли пароход в готовности, но и давали саморемонтами ему вторую, а то и третью жизнь. Обычно приговор кормильцу подписывал регистр, когда степень износа корпуса более 15%.

Работало это поколение за ничтожную смешную зарплату. Ставка моториста второго класса была 85 рублей без тропических надбавок, командировочные в валюте после закрытия границы начислялись в размере 18 долларов — стыдно сказать.

При таких символических жалованьях хоть как-то можно было латать экономику. Моряки помнят, как гоняли из развивающихся дружественных стран устаревшие сухогрузы-универсалы, в основном, в балласте. Долго лелеялась мечта сделать прибыльным или хотя бы рентабельным пассажирский флот, хотя он во всем мире убыточный. Правда, этого достигли аккурат перед развалом.

Против этих экономически неоправданных глиняных ног колосса выступил открыто единственный человек, капитан-диссидент № 1 Алексей Васильевич Морозов.

"В ЧМП моряк, — писал Морозов сначала начальнику пароходства Алексею Данченко, а потом в Политбюро, — получает за свой труд не совзнаки, а чеки или валюту, которые реализуются на рынке бросовых товаров с перспективой заработать за каждый инвалютный рубль 20-25 рублей".

Если академик Сахаров в инвалютной "Березке" в присутствии западных корреспондентов выяснял, почему не продают икру на совзнаки, то капитан-диссидент Морозов ополчился на чеки-боны, из-за которых "происходит эрозия трудовой идеологии". Со стороны государства было вдвойне аморально обречь на бизнес-операции тружеников, не расположенных к вынужденной спекуляции, да еще и в установленных неизвестно кем рамках, а потом наказывать труженика, если купил не положенные 6 косяночек с люрексом, а упаковку. Секуляризация, неоправданное угнетение граждан, содержание их в несвободе и унижении были расплатой за допуск под железный занавес. Это все равно, что залезать в постель к человеку в сапогах, галифе и с табельным оружием в портупее.

На морвокзале есть прекрасный памятник морячке. Справедливо было бы еще поставить памятник бедолаге-современнику, который где-нибудь в подшкиперской или укромном коффердаме выкраивает из парчи или кримплена по заготовленной выкройке фигуры своей женушки заготовки кофточек, чтобы больше провезти.

— Если бы нормы ликвидировали, — говорил один впечатлительный

помполит, — то покупали бы столько гипюра, что им можно было бы пародить несколько раз обернуть! Вы представляете, что бы тогда творилось?

Ну и на здоровье! Рынок бы сам реагировал на насыщение.

Вот и получается, что преувеличенно серьезные ребята были нужны только своей конторе, но отнюдь не флоту, потому что были, да и остались, надо полагать, вещь в себе, когда во главе угла стоят узкие ведомственные, традиционно засекреченные интересы.

Когда в 91-м высаживали с судов сокращенных за ненадобностью докторов и помполитов, тихо плавающих чекистов и других публично с судов хлорофосом не вытравливали. Они неслышно пришли и так же незаметно покидали обреченные на выброску в Аланге суда. А как бы они, принципиальные и беззаветные, могли бы там при двойной бухгалтерии пригодиться, когда липовая продажа для утилизации годных еще судов оформлялась по одним документам, а реальная сумма сделки обозначалась в других? Не было замечено их на аресте "Тойво Антикайнена" в Калькутте, когда два года экипаж кусали крысы. Не было и на "Балашихе", когда в команду внедрился по купленным сертификатам уголовник, совершивший убийство электрика-плотника.

Можно ли было как-то цивилизованнее организовать контроль хотя бы на пассажирах?

В 60-е годы на больших трансатлантических пассажирских лайнерах подсаживали в среду уважаемых пассажиров первого класса так называемых контрактников. Эти агенты, будучи вполне воспитанными и образованными людьми, знакомились в салонах, красиво ухаживали за дамами. Ухаживая и наигрывая, скажем, Шопена на рояле, такой сотрудник мог выведать, что его барышня везет, скажем, несколько незадекларированных бриллиантов с балларатских приисков, а потом с легким сожалением ее сдавал досмотрщикам. Эти свободные детективы в качестве вознаграждения официально получали 20% гонорара от добычи таможенников.

Еще в 80-е годы, после захвата пиратами "Лаура", в состав одесских пассажирских команд тоже ввели охрану по два человека, и еще два обеспечивала дирекция круиза. Но лица уже были другие, бывших пятых помощников среди них не было замечено.

Агенты секьюрити особенногодились, когда совершали рейсы "nowhere", то есть "в никуда": судно снималось обычно в пятницу, ходило без заходов двое суток, потом в воскресенье возвращалось. Публика именно в этих "никудашных" рейсах вела себя вызывающе буйно, ломали мебель, выбрасывали за борт посуду, так что у секьюрити была работа, благодаря им спасли рояль.

Есть ли стукачество на подфлажных судах? А как же без него? Особенно грешат доносительством индусы на пассажирах-рысачках и паромах. Скажем, стюард дописал в компьютере лишние овертаймы, а уроженец Мадраса его разоблачил перед старшим официантом.

На кока Юрия К-ского в крюинговую компанию пришла жалоба от группы моряков рыболовного траулера, промышлявшего на шельфе Сомали. Моряки индийского происхождения ябедничали на кока, что он угнетает их рацион, а из фруктов и зелени, специально закупленной для индусов, квасит брагу, которую использует вместе с капитаном.

— Какая брага? — возмутилась жена, которой показали донос. — Ему же вообще нельзя ни капли, у него был микроинсульт!

Так что портить кровь есть кому. В перечне вредных факторов, необратимо разрушающих здоровье моряков: частая смена часовых поясов, употребление воды из цементированных танков, вибрация, гиподинамия, блуждающие в надстройке токи Фуко, ограниченность пространства, рециркулированный воздух, в составе которого волокна с ковровых покрытий. Еще фактор сжатости человека, преследуемого страхами и подозрениями, влияние последнего на протяжении нескольких десятилетий обеспечивали пятые помощники капитана. В совокупности все это сказалось на моем поколении, буквально за последние три года умерло до десятка знакомых офицеров с разных судов, среди них стармехи, старшие электромеханики, вторые механики, старшие мотористы, форсунщики, радиооператоры. Души их стали чайками. Это чистый образ. Чайки, как известно, если и следят друг за дружкой краем глаза, кто какую рыбку поймал, не доносят.

