



ВИКТОР СЛИПЕНЧУК

Этот дневник пролежал в столе более двадцати лет. И вот недавно я прочёл его и решил опубликовать. Почему?

Сейчас мы много говорим об истории. В обществе возникла настоящая потребность в правде жизни. Именно это придало смелости в публикации данного дневника.

Дневник

Продолжение.
Начало на с. 20–21, №43

над столом, словно отдельную часть тела. Сейчас 23:15 по судовому времени.

**6 января, 1991 г.
Воскресенье.**

**7 января, 1991 г.
Понедельник.**

Бухта Барфлёр (Франция). Стоянка продолжается. В обед спросил у капитана:

— Когда пойдём?

Ответ — лаконичный:

— Своевременно.

Нет никаких сомнений, что так оно и будет.

Перед чаем вышел на палубу. Окружающие нас суда поплыли. Не могу поверить: неужели мы пошли?! Как всегда неожиданно, пришла радиogramма от начальника береговой метеослужбы (Васильева) — Васильев настаивал, чтобы продолжали укрытие. Радиogramму сам видел, радист Вячеслав Гриднев положил её на стол в штурманской. В ней сообщалось, что на выходе из укрытия нас ждут волны высотой 6–7 метров и так далее.

И вдруг — идём, точно идём. «Красное село» и другие суда остались, а мы идём. Впереди только кипрский газозов. Надеюсь, капитан Алексей Борисович Людин принял своевременное решение.

Когда стоял на мостике — старпом объявил по судовой радиотрансляции:

— Идём на Кубу. Ночью и завтра днём ожидается штормовая погода, судно будет качать. Надо всё закрепить по-походному, а по правому борту взять все иллюминаторы на броняшки.

Не знаю, откуда такое пижонское слово, у нас, среди рыбаков океанического лова, гайка с завитками всегда называлась — *барашек*.

Когда проходили мимо маяков, в бинокль рассмотрел городок Барфлёр — он растянулся по побережью на несколько миль. Бросились в глаза несколько высоких готических строений. Очевидно, лютеранские церкви. Впрочем, утверждать не берусь — далековато и дымка над берегом была плотной.

К чаю подали лукум, взяли в Калининграде. Кормят превосходно. Уже определённо могу сказать: лучше, чем в любом новгородском ресторане.

Сейчас (по судовому времени 17:05) объявили: у нас температура воздуха — плюс девять градусов, а в Новгороде — минус два — плюс три градуса.

После ужина посмотрел кинофильм «Возвращение воспоминаний». В главной роли — Арнольд Шварценеггер. Думаю, что большинство фильмов с его участием будут жить красиво и долго.

Писать дневник невозможно — качает. Руку подбрасывает

ночь перед Рождеством была более чем примечательной. Судно падало и взлетало — иногда рывками. С кровати (качка с боку на бок) перебрался на диван (на нём качка килевая, нос — хвост). Впрочем, качка продолжается, причём с такой силой, что некоторые вещи носятся по каюте, будто сорвались с цепи.

Многие из членов экипажа, которые не могли дожидаться, когда же наконец снимемся с якоря (тот же электромеханик), теперь недовольничают — зачем вышли из укрытия, надо было ещё стоять.

Из дома нет никаких вестей. Тревожат сомнения — получила ли Наташа (дочь) мою поздравительную рождественскую радиogramму? Я просил сообщать о приезде мамы и Миши. Если Миша не приехал — почему так долго в Праге? Их визит (по обмену аспирантов) должен был закончиться четвёртого января. Вопросы... вопросы...

Судовое время 12:00. По радиотрансляции сообщили: температура воздуха — плюс одиннадцать, воды — плюс двенадцать градусов. Мы идём в порт Нуэвитас — до него ещё 3900 миль. Пока в пути всего 21 час. Ветер — восемь баллов, волна — семь. Это до того внушительно, что писать практически невозможно. Всё шевелится, двигается и перелетает с места на место.

Судно медленно, но верно идёт по курсу, иногда так зарывается, будто упирается в стену. Вскипающая волна, словно от взрыва, вздымается вверх — цвет раскалённо-белый. Судно постоянно валяет, причём настолько, что, когда оно ложится на правый борт, через левое крыло мостика влетает солнце. Оно пронизывает рубку с такой ослепляющей яркостью, что теряется чувство реальности, кажется, что это не солнце влетело, а ты взмыл в его объятия.

Море стало темней. Зелень воды — более сочной. Во вскипающей волне преобладает синева. Когда солнце освещает поверхность вод, море видится пятнистым — тени массивных волн. И только их белые гребни не оставляют тени — беспрепятственно скачут от горизонта до горизонта.

Стены и ямы вод такие огромные, что вдруг начинаешь чувствовать — стальная крепость судна, казавшаяся на берегу несокрушимой и даже незлыблемой, так же хрупка и беззащитна, как

ЖДИТЕ НАС ДОМА,



**8 января, 1991 г.
Вторник.**

скорлупа ореха. Себя тоже чувствуешь каким-то пластмассовым, лёгким, как бы склеенным из пенопласта. Выйдешь на крыло мостика, выкинешь руку вверх, а другой — невольно изо всех сил сжимаешь стальной леер. Выкинутую руку ветер отбрасывает и заламывает, словно приноравливается к борьбе, вполне реально чувствуешь, что при неожиданном рывке он тебя оторвёт от пола и выбросит за борт, как за край борцовского ковра.

Писать физически невозможно: и ты, и все вещи вокруг бодаются, ездят туда-сюда, брыкаются.

После ужина решил прикорнуть. Прилёг — едва не выбросило бы, но успел ухватиться за край — судно буквально легло набок. Мусорное ведро, в которое для устойчивости положил каску с верхоушками, а в каску — литровую банку с мыльным порошком, с дребезгом вылетело из угла. Включил свет, а ведро лежмя крутится по полу и, точно пушка, стреляет мусором во все стороны. Литровая банка, как бы из фильма ужасов, очень осмысленно прыгает по мусору и посыпает его мыльным порошком.

Пришлось встать и заново наводить порядок. Потом поднялся на мостик — звёздное небо. Прямо по курсу — Орион, блестящий алмазным поясом. Фонтаны брызг поднимаются выше центральной балки крана (высота 29 метров, «сорокаторка» — так её называют), и тогда белый шлейф тумана (брызг) стелется по правому борту. Впечатление — будто залетели на Млечный Путь. И вновь провал, и вновь не видно ни зги. Судно, иногда ворочаясь, выпадает пусть из сильной, но равномерной качки. Двери со штормовок срываются, невпазд хлопают, усиливают присутствие какого-то незваного потустороннего гостя. Он самовольно ходит по судну, срывает книжные полки, ломает шкафы, бьёт посуду, а то вдруг бросается за борт и приподнимает корму. Волны, сдвигаясь, обрушиваются на бак, и кажется, вот-вот и судно не выдержит, переломится пополам. Но нет — падаем и поднимаемся, падаем и вновь взлетаем и как бы летим по Млечному Пути.

Все сводки погоды, все метеокарты против нас, но отступать поздно — третьи сутки штормит. Сейчас по всемирному времени 08:20, а в Москве, стало быть, 11:20.

Как я переношу шторм? Нормально. Судя по почерку, я приспособился к шторму. В моих костях будто переливается жидкий свинец: то отяжелеют руки, то — ноги, а то вдруг свинец испаряется, и я, словно птица, не чувствую веса. Мгновенное, яркое чувство невесомости, но плоть тяжела — не отпускает. Стол на стальных ножках напряжённо скрипит под тяжестью моих свинцовых рук.

Сейчас просто сижу, словно прикованный. Кажется, что даже чернильная паста в ручке застыла и превратилась в камень. Внезапно тяжесть уходит, и ручка уже летит по белому листу. Невольно придерживаюсь за столешницу, чтобы не оторваться от палубы и не вехать головой в подволок. Вот уж действительно ситуация — между небом и землёй.

С иллюминаторов снял затемнители. Ветер усиливается. Он под углом 40 градусов к зыби, которая имеет вполне ощутимую парусность — высота волн не менее семи-восьми метров. Конечно, этот ветродуй впоследствии принесёт свою зыбь, но прежде пригасит имеющуюся. Все гребни волн вспенены, и между гребнями, как бы нервы, бегут белые кипящие струи. Весь океан от горизонта до горизонта — сплошное бурлящее варево.

Атлантика меняется ежеминутно. Льёт дождь. Океан поднимается, и сразу за бортом начинается линия горизонта. Она обламывается, и я вижу тёмно-серое волокнистое небо — оно пресыщено влагой. По иллюминатору текут обильные потоки дождя.

Я жду из дома рождественскую радиogramму. Уже восьмое, а радиogramмы нет.

Широта — 44 градуса 28 минут. Долгота — 11 градусов 40 минут. Высота волны — восемь метров. Температура воздуха — плюс двенадцать, воды — плюс четырнадцать градусов. Скорость ветра уже 22 м/с — настоящий шквал.

За иллюминатором, точно живой моторчик, бьётся о надстройку кабель антенны. Я это определил ещё в бухте Барфлёр. Теперь, когда знаю, что это кабель, — стук не раздражает. Не горят лампочки в plafонах, зато настольная лампа горит исправно. Впрочем, писать утомительно, утомили физические ухищрения.

Неожиданно на кровати увидел радиogramму от Наташи. Дверь в каюту приоткрыта — на штормовке. Видимо, радист просунул руку и положил. На радиogramме указано, что она отправлена перед Рождеством, шестого января. Сегодня уже восьмое, Наташа сообщает, что Миша дома, а вот Маманчик где-то в Томске. Буду надеяться, что и она, как говорит наш капитан, правда, по другому поводу, приедет домой *своевременно*.

**9 января, 1991 г.
Среда.**

Ещё на час перевели стрелку назад. По судовому времени 08:00, по всемирному — 09:00, по московскому — 12:00.

В кают-компании и в столовой команды всё так же влажные скатерти на столах, всё так же свистит ветер в вантах, а по судну, хлопая дверьми, всё так же ходит кто-то потусторонний. Всё, что должно было сорваться с места, — сорвалось, всё, что должно было упасть, — упало. Скорость ветра ещё ни разу не опускалась ниже 15 м/с.

Мы не спешим пересекать Атлантику, штурманы прокладывают курс так, чтобы находиться поближе к берегу. Но слишком увлекаться нельзя, иначе зыбь наляжет на борт, а это чревато для нашего палубного груза (везём трактора, контейнеры, цистерны с всякими маслами). Наш ориентир — остров Мадейра. В памяти всплывают пальмы, полуголые аборигены — в общем, что-то экзотическое.

Главные опасения у всех — это наше старенькое судно, не разломилось бы. В такую погоду в феврале 1982 года пошёл на дно «Механик Тарасов». Кстати, новый ролкер, только что построенный в Финляндии.

КОГДА РАСПУСТЯТСЯ ЛИСТОЧКИ



Ролкеры — это суда, которые загружаются и выгружаются горизонтально. Они двух типов: «ро-ро» и «ло-ро». «Ро-ро» — производное от английских слов «roll on» и «roll off» — «вкатывай», «выкатывай». Таким был и «Механик Тарасов» Балтийского морского пароходства.

Наш теплоход «Борис Жемчужин» менее всего походит на ролкер, во всяком случае его борта в сравнении с бортами ролкера весьма и весьма низкие, просто никакие. Дело в том, что ролкеры технически приспособлены для перевозки леса, проката металла, автомобилей, трейлеров, вагонов и всякой другой колёсной техники. А мы тоже везём колёсные трактора. Вот и вся связь. Впрочем, как только судовой врач Юрий Александрович Иогансен заговорил со мною шёпотом о «Механике Тарасове», у меня как-то сразу прибавилось бодрости духа, словно вдруг получил «установку на добро» от самого *теранэфта* Кашпиrowsкого.

Не надо думать, что я чересчур храбрый. Особенной храбрости за собой не замечал. Просто провёл в морях около четырёх лет в качестве рыбака океанического лова, и мне доводилось в восьмидесятишестилетнем шторме тралить и хека серебряного, и минтая голубоглазого, а в девяти- и выше — чинить на палубе траловое промвооружение. Кроме того, эту трагическую историю я узнал от писателя Виктора Викторовича Конечко, который всегда восхищался моряками-рыбаками. Ночь. Ужасающий шторм. Дождь со снегом, а два рыбацких траулера «Толбчик» и «Иван Дворский», находившиеся за сто миль, кинулись на помощь ролкеру «Механик Тарасов».

«Хотя мы стараемся обойти рыбаков на почтительном расстоянии, я искренне убеждён в том, что самые морские моряки — это рыбаки», — писал Виктор Викторович.

Напоминание о «Механике Тарасове» и рыбаках, которые во все времена были морякам моряки, прибавило мне уверенности в себе. Эти экипажи торговых судов в большинстве слишком расчётливы, слишком озабочены предстоящей возможностью дёшево и сердито отовариться в очередном

иностранным порту, чтобы понять, почему старший тралмейстер и заведующий производством берут на заметку так называемых *неприкаянных* моряков. Которые во время затяжного многосуточного шторма меньше всего спят, а больше всего слоняются по судну от нечего делать. Я и сам всегда попадал в эту когорту *неприкаянных*, потому что меня никогда не укачивало. И в самый сильный шторм мною овладевало чувство весёлой приподнятости. Обычно из таких матросов, как я, за производством организовывал на фабрике дежурную смену, а тралмейстер — рабочую команду для судовых работ.

Вот и сейчас за две недели шторма происходит то же самое. Без всяких просьб поднимаюсь на мостик и разношу радиogramмы.

Мы идём в сплошном водном тумане — горизонта нет. Когда ослабляю гайку барашка на иллюминаторе, в каюте возникает сипящий свист такой силы,

во вижу, как ярко освещены стелы кранов. Левая сторона круглых балок поблёскивает, будто облита серебром. Ветер усиливается. Конечно, он разгоняет тучи, но и он же усиливает волну. Писать становится всё труднее. Всё громче хлопают срывающиеся со штормовок двери. Всё нагляднее присутствие погусторонней силы.

За чаем стал свидетелем разговора стармеха Сергея Николаевича Кожемякина и электромеханика Бориса Александровича Суворова о гибели подводной лодки К-278 «Комсомолец». Думаю, подспудно накопилась на судне какая-то критическая масса, связанная со штормом, которая нашла выход в случившемся разговоре. О наболевшем моряки предпочитают молчать или говорить косвенно. В самом деле, с какого перепугу механики (вот именно механики) будут говорить о гибели «Механика Тарасова»?!

Из разговора узнал, что атомобод К-278 — третьего поколе-

ния и это единственная лодка, которой принадлежит абсолютный рекорд погружения среди подводных лодок — 1027 метров. Лодка погибла в результате пожара 7 апреля 1989 года.

В разговоре об основных характеристиках лодки — её силовых установках, автономности плавания, подводной скорости (свыше 31 узла) — она предстала для меня фантастическим «Наутилусом». В общем, тема беседы была настолько захватывающей, что и я принял в ней участие. Спросил: знает ли кто детали спасения команды, не освещавшиеся прессой?

— Да нет, пожалуй, обо всём писали. Сейчас время полнейшей гласности. Надо не надо, всё тянут на страницы газет, — с некоторым неудовольствием заметил стармех. — Из 69 человек экипажа погибли 42. Из 30 спасённых трое умерли на борту, 27 выжили. Шестнадцать тел было поднято на борт подошедшими кораблями. Остальные 23 остались в море. Большинство утонули, не дождавшись спасателей, от переохлаждения.

— Ещё писали, — заметил электромеханик, — что более чем из 30 человек, оказавшихся в ледяной воде, выжили лишь двое особо крепких моряков, и то лишь благодаря медицинской помощи.

— Всё это лажа, — встрял второй механик Станислав Владимирович Пономарёв. — Обычные ребята — два моториста. В отличие от других они не поверили, что их быстро спасут, и, насколько можно было, облили и обмазали друг друга мазутом. Только это их и спасло, остальные переохладелись. Подумайте, больше двух часов болтались в ледяной воде! Гидроплан из-за шторма не смог приводниться, сбросил спасательные плотки, а они не раскрылись. Мичман, завскладом, подсурипил. Лётчик потом едва его не убил — с трудом оттянули.

— Ладно-ладно, — сказал стармех. — Нашли что выяснять и когда. После замечания стармеха переборки кают-компании напряжённо заскрипели, судно дёрнулось и как бы клонуло носом.

— Ты смотри, вроде и шторм на убыль пошёл, — удивился электромеханик.

— Ветер меняется, толчея, — сказал третий штурман Сергей Васильевич Ушаков, и все стали расходиться.

Долго не мог уснуть, а когда проснулся — за бортом ревели грозы. Стреловидные молнии вонзались в месиво волн, на мгновение освещали каюту, и уже в следующую секунду всё вновь проваливалось в клочущую тьму.

Сердце билось учащённо — я никак не мог освободиться от власти сна.

Мы с Геннадием Ивановичем, капитаном СБМРТ (супербольшого морозильного рыболовного траулера) «Давыдов», находимся в Сингапуре, в конторе дока Малый Кеппел. Капитан листает альбомы судов, которые можно отремонтировать в Малом или Большом Кеппеле, то есть в малом или большом доке. Потом один из альбомов подвигает ко мне. В нём красочные рисунки наших атомных субмарин. И общим планом, и в разрезе со всеми техническими характеристиками.

— Чёрт знает что, — возмущённо говорит Геннадий Иванович. — Лежат альбомы, как журналы мод, а у нас за один такой листик, если изымут у тебя, — припаяют десять лет. Вся жизнь будешь отмываться, что ты не американский шпион.

И вот мы с Геннадием Ивановичем уже на атомной лодке. Он спрашивает:

— Сколько человек в экипаже?

— Шестдесят, из них тридцать один офицер.

— А почему на борту шестьдесят девять? Кто они — эти девять лишних?

— Это представители завода, — уверенно отвечаю я. — Они должны проверить, как поведёт себя атомобод, если пожар возникнет сразу в двух смежных отсеках.

— По инструкции они должны воспользоваться станцией ЛОХ — лодочной объёмной химической, но она не сработала, — сурово констатировал капитан.

И вот мы уже с ним на крыле мостика рыболовного траулера «Давыдов». К нам поднимается стармех Дмитрий Иванович, он несёт пожарное ведро мазута, и мы с ним, обнажившись догола, начинаем обмазывать друг друга мазутом. Стармех льёт его мне на голову, и я, словно под душем, растираю его. Он льёт порциями из какого-то помятого металлического ковша и говорит, чтобы я не сачковал — не тот случай, ледяная вода не даст пощады. Капитан лишь изредка поглядывает на нас и вслух драматически восклицает:

— Вот уж ЛОХонулись так ЛОХонулись!

Наконец он смотрит на часы и, оглядывая нас, говорит:

— Ну что, Отеллы, давайте — время пришло!

Стармех для прощального объятия раскинул руки и сделал шаг в сторону капитана, но он остановил (ну-ну, без телачьих нежностей) и красноречиво указал на меня. Стармех, как непроглядная ночь: сверкают только глаза и зубы.

— Служу Советскому Союзу! — пафосно и дружно кричим мы в лицо друг другу и в обнимку кидаемся за борт.

И тут только, уже в свободном падении, меня внезапно осеняет, что наш траулер стоит на ремонте в сухом доке и мы со стармехом прыгнули как бы в бездонный каменный колодезь.

— А-а-а! — кричим мы, уже ни на что не надеясь, и я — просыпаюсь.

Рёв грозы, вспышки света в кромешной тьме, вода, заливающая иллюминаторы, — всё вокруг действительно напоминало фантастический корабль капитана Немо. И невольно вдруг подумалось о трагичной общности «Наутилуса» и «Комсомольца», этих опередивших своё время кораблей. Может быть, их трагичная общность в том, что жизнь этих кораблей всегда окружала тайна, а их гибель, несмотря на весь драматизм, побуждает к вере в Высшую Справедливость?

Земля — она очень маленькая, а Космос не желает объяснять, кто наши предки. Быть может, Он ждёт, когда мы сами наконец поймём, что в мире гомо сапиенс возможна только одна идеология — идеология любви.

Виктор СЛИПЕНЧУК
Официальный сайт писателя
www.slipenchuk.ru



Рисунки Александра ДАНИЛКИНА