

Хроника одного рейса*

С тех пор как стали хорошими уловы, вся команда во главе с капитаном настойчиво требовала от кока готовить ежедневно кушанья из не опробованных ранее рыб. Исключение составляли определенные ихтиологами ядовитые виды. Естественно, даже при всех предупреждениях не все благополучно сходило для наших желудков, но никто не жаловался. Моряки избаловались до того, что каждый день требовали блюда из вновь пойманных рыб.

В любое время дня моряки могли утолить голод жареной, печеной, а то и копченой рыбой. Далеко не все одобряли такое дополнительное меню и предпочитали хлеб с маслом и джемом.

Однажды в трал попала черепаха. Весила она около 100 кг. Все как один высказали желание отвесть черепаший суп. Кок под общим нажимом взялся приготовить первое блюдо. Разделял он ее на палубе под наблюдением большинства членов команды. Стоило только увидеть глаза черепахи под ножом кока, как моментально исчезло желание наблюдать эту процедуру. Кое-как помощник кока завершил разделку черепахи. Суп был сварен, но бачки на столах остались нетронутыми. Ни один человек из экипажа даже не попробовал черепаший суп. Зато навалились на жареную печень тунцов. К вечеру наши тела покрылись красными пятнами, у некоторых поднялась температура, назавтра кое-кто на расческе обнаружил целые пряди волос. Единственным, кто не ел тунцовую печень, был капитан. Он отдал должное первому блюду и, по его словам, не в состоянии был осилить жаркое из тунца. Увидев нас "преображенными", он вначале испугался, но, узнав, в чем дело, рассмеялся. Оказалось, что печень тунца содержит большое количество витамина А, переизбыток его в организме и было вызвано наше состояние.

Как-то в кают-компании, будучи в хорошем расположении духа, капитан поведал нам о покупке перед самым рейсом легковой автомобиля. Опробовав машину, он поставил ее в гараж. С женой договорились не трогать машину до его возвращения. Нам же было известно об учебе его супруги на курсах автолюбителей и о том, что она вот-вот должна получить права на вождение.

Утром, как обычно, с приветливой улыбкой капитан вошел в кают-компанию, пожелал всем приятного аппетита. В ожи-

дании кока с любимым кушаньем — "селечкой с душком" уселся на свое место и, заметив справа от прибора телеграмму от жены, самодовольно заулыбался. Небрежно, не показывая интереса к ней, как бы мимоходом начал читать ее. Вдруг благодущие на его лице сменились неподдельно злым выражением. Невольно поднявшись над столом во весь рост (а рост его был под два метра) и держа телеграмму в правой руке, он во весь голос начал ее комментировать, не особенно стесняясь в выражениях по отношению к жене. По мнению капитана, она совершила страшный грех. Из его тирады мы узнали и о ее строптивом характере, излишней самоуверенности, нарушении договора — не трогать машину — и многое другое, чего нам не следовало слышать. В какой-то момент, обратив внимание на смеющиеся лица окружающих, с недоумением оглядев всех, капитан прервал на полуслове свои излияния и вновь уткнулся в телеграмму. В ней отсутствовали данные отправителя, время получения на судне и фамилия радиста. Практически на чистом бланке машинописный текст гласил: "Милый Авинон, все здорово, ждем с нетерпением твоего возвращения. Получила права на вождение. При очередном выезде из гаража помялось крыло и разбилась фара. Сейчас все устранили, почти незаметно. Хуже с покраской: крыло приобрело несколько другой оттенок. Рекомендуют краску "Белая ночь". Если встретишь, обязательно купи. Целую, обнимаю, жду. Твоя Роза". Догадавшись, в чем дело, он виновато и растерянно улыбнулся, сел на место и принялся доедать селедку. При этом вид его был не воинственный. Однако время от времени сквозь зубы он посылал проклятия в адрес автора телеграммы.

Когда страсти улеглись, капитан вместе с ихтиологами начал выбирать рыбу для камбуза. Это было его обычным делом, но такой процедуре придавалось важное значение, так как в "пестрых" уловах встречались несъедобные рыбы, которые могли вызвать серьезные отравления. Именно этого мы и опасались, капитана же интересовали вкусовые качества рыб.

На этот раз, отобрав рыб, капитан с ехидной улыбкой заметил, между прочим, что пробы на камбузе приготовленной рыбы поручается делать даже не доктору, а старшему ихтиологу. Мы поняли это как месть за телеграмму, но в шуточной форме.

Выполнив успешно свое задание и передав продуктивный Гвинейский залив про-

мысловому флоту, судно продолжало движение на юг. За весь период плавания в заливе мы ни разу не ощутили дуновения ветра — упорно держался полный штиль. Казалось, даже вода в океане приобрела беле-сый оттенок, как бы выгорела под лучами палящего солнца. С продвижением на юг исчезли стада дельфинов, все реже видели мы мчащихся на запад тунцов, не говоря уже о так часто встречавшихся ранее поверхностных косяках сардинеллы, даже черные чайки сопровождали нас поодиночке.

Ночью, при свете луны, на корме можно было видеть унылые лица моряков. Волны от форштевня вспыхивали, как при фотосъемках в темноте. По мере удаления судна вспышки эти постепенно затухали и становились совсем незаметными, как только волны успокаивались. Невольно появлялось желание преступить темноту палубы и ощутить прохладу ночных волн.

Однажды утром команде был объявлен банный день со сменой белья и уборкой помещений. Это известие озадачило нас: ведь всего пять дней назад экипаж имел удовольствие попариться. Но, после того как на палубе вечером группа моряков начала устанавливать брезентовый чан и сооружать из досок полуметровый каркас, всем стало понятно, что готовится встреча с Нептуном. Будем пересекать экватор. Оказывается, подготовка к этому дню велась втайне и заблаговременно. Инициатором и руководителем ее был первый помощник капитана Александр Васильевич Ч. Под его непосредственным наблюдением группа матросов, ранее пересекавших экватор, готовили все атрибуты маскарада, распределяли роли.

Александр Васильевич оказался в рыбацкой среде, совершив до этого несколько рейсов в Антарктиду на турбоэлектроходе "Обь" под началом знаменитого капитана Мана. Они доставляли зимовщикам на станции "Восток" и "Мирный" оборудование, питание, перевозили личный состав для подмены.

Наш первый помощник капитана был хорошим организатором, принципиальным и справедливым человеком. О его смелости и находчивости в период плавания на "Обь" ходили легенды. Однажды, прибыв к берегам Антарктиды, "Обь" не смогла подойти близко к базе выгрузки и остановилась у ледяного припая, по которому тракторы с груженными санями должны перевозить доставленное оборудование. Первые два трактора удачно доставили груженные сани, но с третьим случился невероятный: на глазах у всех лед под ним провалился и за какие-то

*Окончание. Начало в № 2-4, 1993 г. и № 1, 1994 г.

секунды машина с экипажем, груженные тяжелые сани исчезли в ледяной каше. Спассти, конечно, никого не удалось. Выгрузка прекратилась, никто не хотел рисковать. Потянулись часы ожидания, когда лед станет плотнее, но сменился ветер – и “Обь” сама могла оказаться в ледяном плену. Выход был один – идти на чистую воду и ждать окончания подвижки льда. Однако благоприятные летние дни для Южного полушария вот-вот должны были закончиться, и тогда станет вообще невозможным нахождение здесь судна. Это понимали все. И вот тут-то проявился характер Александра Васильевича. Не раздумывая, он сел за трактор и с открытой дверцей кабины повел машину с прицепом по ледяному полю. Он проложил новую колею до берега. Глядя на него, водители последовали его примеру. “Обь” разгрузили за считанные часы. Этот случай был описан в антологии освоения Антарктиды. Судно с прощальными гудками кое-как выбралось из окружающих его льдов. После этого случая Александр Васильевич сдружился с некоторыми мотористами и перетянул их за собой в нашу экспедицию. Эти ребята несколько раз пересекали Экватор и знали подробности организации праздника Нептуна.

Утром нас разбудили частые гудки и удары колокола. Это означало, что праздник наступил. Прошел он весело и шумно.

По истечении двух часов крещение приняли все, за исключением боцмана. Несколько раз его вызывали по трансляции, но он не являлся. Тогда капитан распорядился привести его. Желающих выполнить волю капитана оказалось достаточно. Но чтобы искупать боцмана, пришлось сломать в каюте замок. Несколько пар рук подняли его, отбивающегося, и с трудом перекинули в “купель” (чан с морской водой), причем один из “чертей” оказался вместе с ним в чане. Мы так и не могли понять, почему боцман так сопротивлялся. Возможно, этот случай был предусмотрен сценарием? Боцман утверждал, что он уже пересекал Экватор, но доказать не мог, так как у него не было “диплома” о крещении.

Кстати, такой “диплом” моряк обязан иметь при себе в период плавания в экваториальных водах. Отсутствие его дает право насильственно окунуть моряка в “купель”.

На этом наш рейс практически был завершен. Предстояли переход в родной порт, попутно дополнительные исследования и поисковые работы.

Следуя на северо-запад, как бы огибая Африканское побережье, мы “тянули пустышку”, как и в период нашего перехода в Гвинейский залив. Появилось свободное время. Книжки в библиотеке об африканских странах зачитывались до дыр. Моряки лазали по

картам, разыскивая реку Лимпопо, Занзибар. Корней Чуковский внес много споров о горе Фернандо-По, ибо, по данным некоторых справочников и лоции, это – остров, куда ссылали прокаженных. Название он получил по имени португальского мореплавателя.

В то время как судно двигалось, не испытывая ни малейшей качки, и солнце ярко светило, на горизонте вырисовывались черные зловещие тучи, непрерывно сверкала молния. Эти грозные извержения свидетельствовали о том, что мы достигли Африканского побережья. Был период дождей. Мы узнали, что такое тропические ливни.

Нам предстоял еще один заход, в порт Фритаун – столицу независимого государства Сьерра-Леоне (в переводе на русский язык – “Львиные горы”). Португальский мореплаватель Педру Ди Сантра, проплывая вдоль этих берегов еще в XV веке, наблюдал здесь громадные волны с белыми гребнями, напоминающие львиные гривы, отсюда и такое название. Другая версия: название “Львиные горы” португальцы дали, наблюдая на берегах ниспадающие с вечнозеленых гор грохочущие пенные водопады, шум которых напоминал львиный рев.

В XVI веке страну наводнили английские работорговцы, которые позже основали на полуострове поселок Фритаун. Здесь узаконен английский язык. Только в 1961 году Сьерра-Леоне была провозглашена независимым государством. “Фритаун” в переводе на русский язык означает “город свободы”.

Для нас заход в порт был приятной неожиданностью, так как посещение Фритауна не было предусмотрено рейсовым заданием, но потребность получить информацию от местных рыбодобывающих фирм о сырьевой базе этих широт, а также необходимость пополнить запасы продовольствия возымели свое действие – и берег разрешил такой заход.

Фритаун встретил нас запахом горелого оливкового масла, пряностей и чего-то неповторимо душистого. Этот специфический запах, как правило, преследовал нас всякий раз, как только судно приближалось к территориальным водам Африки, и ощущался даже при сильном ночном бризе.

После недолгих береговых формальностей команде разрешено было увольняться на берег.

Первое впечатление от Фритауна было такое, как будто мы попали в европейский город, но местный колорит накладывал свои отпечатки. Высокие здания были выполнены в тропическом стиле: светлая окраска, широкие открытые переходы, громадные окна, прикрытые жалюзи, отсутствие шаблона в архитектуре и зелень, зелень повсюду на широких асфальтированных

улицах. Все это создавало впечатление простора, контрастности красок благодаря лучам солнца, радовало глаз. Мы побывали в центре города – деловой его части, на окраинах, которые представляли собой трущобы, забрались на одну из возвышенностей, где была смотровая площадка с видом на море и город.

В этот заход нам удалось побывать на фритаунском рынке, где, по нашему мнению, рождаются все специфические запахи. В многочисленных открытых палатках, расположенных вблизи сточных канав, на углях шипели, парились различные яства, сизый дым стелился на большой площади. Здесь же роились тучи мух. Но никто не обращал на них внимания. Мухи при таком солнце считаются “санитарами”. Нам трудно было поверить в это, тем более что, как утверждает местное население, мухи и солнце способствуют заживлению ран.

На полпути в порт нас застал тропический ливень с градом. Пришлось переждать его не менее двух часов. Мокрые до нитки, изрядно продрогнув, следуя в направлении порта, мы обратили внимание на понуро шагавшего боцмана и с ним двух матросов. Только на судне стала известна причина плохого расположения духа. Боцман поведал нам историю, из-за которой они лишились всех выданных им валютных ассигнаций.

Осматривая достопримечательности Фритауна, они не однажды заходили в бар и утоляли жажду баночным пивом. Естественная потребность привела их к общественному туалету. Облегчившись, они приготовили мелочь расплатиться. По словам боцмана, туалет представлял собой шикарное заведение: просторное помещение, прохлада, чистота, коврики, отсутствие запахов и посетителей располагали к приятной беседе, отдыху и перекуру. Обсуждая вопросы культурного времяпрепровождения, они были приятно удивлены, когда к ним приблизился служитель заведения, неся в руках поднос с тремя рюмками. Улыбаясь и благодаря, выражая свое восхищение сервисом, пожелав служителю здоровья и много лет, наши мужики опрокинули содержимое. Но, как видно, напиток им не понравился, так как, переглянувшись, пришли к выводу, что он “слабоват” и повторять не стоит. Набрав горсть монет, они передали их служителю. Но хозяин заведения потребовал большую плату. Удивленные моряки сунули ему бумажные деньги, но и этого оказалось мало. Возмущению их не было предела: такое пойло и посещение, хотя и культурного, заведения не стоили таких денег. И все же платить пришлось. Кончилось тем, что они выложили почти всю свою наличность. Чертыхаясь и отплеываясь, они выскочили на улицу. Выслушав их рассказ,

капитан, до его окончания сдерживая смех, расхохотался. Переведя дух, он пояснил присутствующим, что в туалетах подают этот напиток людям, которые имели случайные встречи с незнакомыми женщинами, и служит он как профилактическое средство против возможных венерических заболеваний. Теперь уж смеялись все, за исключением трех незадачливых алкашей. Матросы после этого случая долго донимали боцмана вопросами: что он испытывал в тот момент, после выпитого, и имел ли этот напиток какое-либо действие впоследствии.

Фритаун мы покидали без особого сожаления, местные снабженцы во главе с "шипшандером" подсунили нам непервосортные фрукты, залежалую голландскую картошку, к тому же не донесли обещанные и оплаченные ананасы. Но в этом был вина ват второй штурман.

Путь домой всегда длиннее, чем на промысел. В нашем походе это так и было. Почти единогласно вся команда изъявила желание при следовании в порт проверить с точки зрения возможности ведения промысла открытую часть океана, т. е. пройти по большим глубинам к западу от Канарских островов, островов Мадейра и Азорского архипелага. Этот подъем в команде был вызван чувством азарта в результате наших успехов у берегов Африки, а возможно, и энтузиазмом, подогреваемым первым помощником капитана.

Штурманы и капитан колдовали с навигационными картами, штудировали лоцию. Кстати, к ней большой интерес проявили и рядовые члены команды. Второй экземпляр книги передавали из каюты в каюту, и описание островов стало предметом обсуждения в столовой и кают-компании. Кое-кто знал наизусть выдержки из лоции. Впереди вновь были Канарские острова.

Начался интенсивный поиск, эхолот работал днем и ночью, прослушивались и горизонтальные слои воды. Наконец, прибор стал показывать небольшие стайки рыб. При облове в большинстве случаев попадалась ставрида. Обычно трал приносил на борт не более 150–200 кг рыбы. Такой промысел нас не устраивал, поэтому капитан решил проверить районы океана западнее островов. Но большие глубины оказались совершенно бесперспективными, поэтому моряки отводили душу, облавливая косяки тунца. Как только появлялись косяки, моментально объявлялся на судне аврал: все ловцы занимали свои места. Они выстраивались справа и слева по борту с бамбуковыми удильщиками в руках. Готовили шланги с водой и наживку. Начинался скоротечный лов. Стаи тунца удерживались у борта судна, находящегося в дрейфе, не более

30–45 минут. Но даже за это время мы успевали выловить от 3 до 8 т рыбы. Так называемый пятнистый тунец достигал массы 8 кг. Два, в некоторых случаях три раза команда аврала на лове тунца.

С наступлением темноты в лучах прожектора появлялись стайки кальмаров и летучих рыб. Пробовали приспособиться ловить кальмаров на крючки. Позже была поставлена ловушка в виде сетного мешка, которую опускали в воду с помощью лебедки и стрелы, после чего зажигался посередине электрический фонарь. Уловы кальмаров стали не единичными.

Вылов тунцов, их поведение и места образования косяков были зафиксированы "научниками", и в дальнейшем эти данные явились основанием для рекомендации развития здесь специализированного промысла. И если район Канарских островов мы определяли как продуктивную зону океана, то район к западу от островов Мадейра показался нам более "пустынным".

На широте островов Мадейра реже стали встречаться стаи тунцов. Уловы не превышали 500 кг за сутки. Такой промысел нас совершенно не устраивал. Разноглубинные тралы, процеживающие заданные слои воды, приносили на борт единичные экземпляры ставриды, иногда разного вида акул. Уловы в придонном варианте, где позволял рельеф, состояли из моллюсков, ракообразных, губок и т. д. Поэтому члены команды с азартом начали заниматься изготовлением из них поделок, чучел. Всех захватило неудержимое желание украсить экзотикой стены своих кают. Из лаборатории практически исчезли скальпели, пинцеты, значительно уменьшилось количество формалина для фиксации и обработки различных тканей животных.

Глубина в районе нашего плавания превышала 3 тыс. м. На эхолоте рельеф обозначался в виде скалистых образований, которые возвышались на 2–2,5 тыс. м. Некоторые вершины этих скал представляли собой площадки длиной около 300–400 м с крутым обрывом.

Наш тралмастер умудрялся точно спускать трал на эти площадки. Но были случаи, когда расчет не оправдывался, и тогда зацеп был до того мощный, что при рывке содрогалось судно и по слипу на палубу, как громадные две змеи, извиваясь, выползали ваеры, а трал вместе с досками оставался на дне океана. Это вынуждало нас проводить нечастые траления, чтобы побережь дорогостоящее промысловое вооружение. В это время "научники" занимались определением плодовитости живородящих акул. Нередко пойманная акула вынуждена была "рожать" на палубе. На свет появлялись за-

нимательные акулята, которых иногда насчитывалось 15–20 от одной самки. Они все имели на брюшке вздутия - желточные мешки, обеспечивающие им питание в первые дни их жизни. Мы были уверены, что они будут жить, и поэтому бережно спускали их за борт.

Позади остались острова Мадейра, Канарские, судно приближалось к Азорскому архипелагу. Глубина более 3 тыс. м. Эхолот фиксировал время от времени незначительные скопления рыб в толще воды. Поиск рыбы осложнялся шедшей с севера большой зыбью. Видимо, это были отголоски разыва гравшегося где-то поблизости шторма. Наше судно, как игрушечное, то вскарабкивалось на вершину волны, то вдруг проваливалось в пучину. Создавалось впечатление, что нас вот-вот поглотит огромная волна. В такие моменты ощущался даже холодок под ложечкой, особенно когда судно стремительно падало вниз.

Вдруг мы заметили, что оно сбавило ход, а потом последовала команда "самый малый". В рубке началась какая-то суета. Штурман и капитан проверяли прокладку курса, определяли местонахождение судна. В конце концов стало известно о причинах переполоха в рубке. Он был вызван появившимися прямо по курсу белыми бурунами, свидетельствующими о наличии рифов. На карте они не были обозначены, в лоции описание отсутствовало. Капитан изменил курс, соблюдая основное правило - держаться подальше от опасности. Только после захода судна в Гибралтар портовые власти известили нас о том, что, пока мы плавали в тропических водах, в районе Азор произошло подводное извержение вулкана. Это и привело к образованию новых подводных возвышенностей.

На переходе домой все крепилось попоходному, начинались судовые работы. Обязанностью боцмана и его команды было приведение в порядок корпуса судна и его надстроек. Наш плавучий дом должен выглядеть таким же, как и при отходе из порта.

Наше судно, чистое, убранное и покрашенное, стоит на рейде в порту Клайпеда. Ждем прихода портовых властей. На борту уже начальство, радио, телевидение. Однако моряки с нетерпением ждут разрешения подойти к пирсу: там родные и близкие. Прибыли они сюда, несмотря на то что официальная встреча объявлена в Калининграде.

... Океан крепко "пришвартовывает" к себе человека. Кто хоть раз побывал среди его безбрежных просторов, знает, как вновь зовут соленые ветры. Со временем становится уже потребностью занять свое место на судне.

Е.С. Просвиров