



Мортен
Торвальдсен

*Маленький "Мир",
огромный мир*

16+

Мортен Торвальдсен

Маленький «Мир», огромный мир

«ЛитРес: Самиздат»

2009

Мортен Торвальдсен

Маленький «Мир», огромный мир / Мортен Торвальдсен —
«ЛитРес: Самиздат», 2009

1998 год, регата «Cutty Sark», парусник, принадлежащий петербургской
«Макаровке», выходит из порта побеждать...

Начинать любое дело стоит с начала. Посему небольшое вступление: почему именно история о моряках, почему именно о русских и почему именно рассказанная человеком «со стороны». Во-первых я сам не чужд морякам, а русские моряки – огромная часть мирового флота, во-вторых сами русские моряки не горят желанием писать о себе, даже не смотря на чьё-то умение внятно излагать свои мысли, а в-третьих не все хотят быть объективны, поскольку говорить о неправильном и трудном – наживать себе врагов, мягко выражаясь, а представлять всё в розовом свете – становится вруном и лжецом, тоже вариант так себе. И всё-таки подобные истории из жизни стоят того, чтобы быть опубликованными.

Итак, главные герои – курсанты парусника «Мир» из Санкт-Петербурга, без личного представления, как одна команда. Пусть те, кто был участником событий попробует узнать друзей и знакомых, а те, кто не знает ни одного моряка пусть не забывают головы именами... тем более кто-то может остаться за кадром и тогда получится несправедливо. Следующий главный герой – капитан Виктор Антонов – повелитель моря, ветра и паруса, без сомнения лучший капитан парусника последней четверти прошлого века в мире, человек – победа (Виктор – имя обязывает), абсолютно неизвестный на родине, такой вот парадокс. Штатный экипаж, все, кто работает на паруснике, профессионально. Разделение придумано отнюдь не мной, но об этом позднее. Трейни – фактически пассажиры, покупающие себе за деньги возможность поучаствовать в обычной жизни парусника, возможно даже во время его участия в парусной гонке – регате. И живой балласт – руководители практики, приглядывающие за курсантами, плясуны и рисовальщики, попавшие на парусник при посредничестве то ли руководителей города, то ли Академии – владельца парусника, с одной целью – подзаработать денег в Европе и абсолютно никакой пользы не приносящие (поэтому балласт). Будут появляться и эпизодические персонажи вроде английского адмирала, агентов, тележурналистов и кое-кто ещё.

Об именах – маскировать имя капитана бессмысленно, поэтому он везде фигурирует в явном виде, он этого без сомнения достоин. Остальные – по заслугам, отрицательные персонажи будут именоваться по кличкам, узнают себя и о себе, прочие – как получится: по именам, должностям или ещё как-нибудь, посмотрим. Все они, кроме капитана, разумеется, декорация к сценам из жизни молодых моряков, поэтому как поставим, так и будут стоять.

Пусть не обижаются профи, но о всяких морских штуках я буду говорить простым «непрофессиональным» языком – так всем будет понятнее. Сноски – убивают текст, а составлять словарь в конце книги – превращать её в китайскую азбуку с ключами на последней странице – не пойдёт... В общем авторский замысел таков, что говоря о профессиональных моряках потеряем чувство прекрасного других профессиональных моряков...

Теперь о времени, месте и причинах. 1998 год, уже прошлый век, кстати, исторический роман получился. Причина, практика курсантов только что закончивших второй курс и некоторых закончивших четвёртый. Большинство – будущие помощники капитанов, судоводители. Также курсанты арктического факультета, тоже мечтающие быть помощниками капитанов (и ввиду крайней невостребованности их специальности, становящиеся ими... ещё один парадокс, не последний) и несколько курсантов инженеров (по-русски механики), электриков и радистов (с учётом полного отсутствия последних на морских судах тоже перспективное направление). Место – из Петербурга (того, что в России) до Петербурга, примерно 4 месяца на всё. Между делом шесть стран и регата «Катти Сарк», такое вот праздничное меню. По итогам кто-то потеряет место в Академии, а кто-то завоюет почёт и славу. Денег не заработает никто, но это, возможно, тот самый случай, когда деньги не имеют значения. Вроде бы вступление окончено.

Теперь о разделении понятий. У англичан термин *crew* означает команду. От капитана до кока. На российском паруснике команда и курсанты совсем не одно и то же. Понятно, что когда появляются пассажиры – трейни (*trainee*, очень созвучно с *trappu*, но всё-таки не из порноиндустрии), они только формально претендуют на место в команде, поскольку не являются

моряками вообще и доверять им какие-то опасные мероприятия просто безответственно. А почему пассажиров собственно нельзя и назвать пассажирами – да элементарно, рекламировать пассажирские места в курсантских кубриках – провальная мысль с точки зрения привлекательности, а вот «станьте членами команды» – нормально. С курсантами тоже не просто, доверять им опасную работу нельзя (закон не позволяет), хотя на мачты они поднимаются (а как иначе), но вот это промежуточное положение (не команда, не пассажиры), позволяет почти не платить денег, при этом используя труд. Вас же учат и кормят – чем вы ещё недовольны? Даже приглашение к приёму пищи на паруснике звучало так: «экипаж, курсанты и трэйни приглашаются на обед». Чтобы все помнили, кто есть кто. Прочие же (о них упоминалось выше) вообще в приглашениях не упоминались... Для команды своими они не были, курсантами себя не считали, за место не платили, в работах не помогали, на авралы не ходили. Точно – балласт. На этом можно покончить с теорией и подниматься на палубу, чтобы увидеть всё так, как двадцать лет назад увидели курсанты.

Начало путешествия для профессиональных моряков это отнюдь не сбор вещей и трогательное прощание с близкими и друзьями. Начинается процесс задолго до момента постановки парусов, с медкомиссий, формальностей с документами и прочих бюрократических прелестей жизни, курсантам относительно везёт – их осматривают врачи и им выписывают некоторые бумаги бесплатно и централизованно, прочим приходится стоять в очередях и отдавать довольно крупные суммы денег за право устроиться на полную лишений работу (это просто мечта дядюшки Скруджа – брать деньги на входе на предприятие). Но одному человеку обязательно не везёт, в любой группе, будь это туристы или что-то другое. Так вот, оформлять бумаги один из курсантов поехал в гордом одиночестве, а ответственное лицо, видимо не слишком занимала мысль о выписке бумаг (несмотря на единственный эпизод с появлением этого, в общем-то нейтрального персонажа упомяну, что в курсантской среде он был известен в эпиграмме «прекрасный как кошмарный сон»... что говорит о многом), в итоге фигурант эпизода остался без нужного сертификата. Естественно, никто до последнего момента не перепроверял бумаги, предпоследний момент наступил в субботу, так что шансов просто приехать и выписать не осталось. Теперь, немного отвлечёмся и представим чувства 19-летнего парня, готового идти в море на паруснике, первый раз в жизни в дальние страны и фактически теряющего этот шанс, впечатляет, да? Но, судьба играет с нами по своим правилам и, дав возможность одному руководителю спустить твои надежды с горы, через несколько минут возносит нас на небывалую высоту. На парусник перед его отходом заглядывал Сергей Иванович, человек с труднопроизносимой должностью «помощник начальника Академии по экономической безопасности», по совету одного из руководителей практики невезучий (иногда такую категорию руководители называют разгильдяи – дело в отношении), без особой надежды обратился к нему со своей проблемой. И вот он поворот фортуны, на следующее утро, в день отхода бумага была выписана... Багаж, предусмотрительно оставленный на палубе, можно было внести в кубрик... Теперь же о мистической части истории. Нет нужды объяснять, что человек, попавший в подобное подвешенное состояние, стал главным объектом «сочувствия» со стороны коллег – курсантов. Постоянные вопросы вроде «ну ты уже решил ехать или нет?» или «давай мы тебя спрячем – потом выйдешь уже в море», раздавались каждые пять минут. Когда же ситуация разрешилась и удаление не состоялось коллектив поддержал словами «теперь ты с нами на галере, рад?». В ответ «последний из могикан» выдал полушутливую пророческую речь, о том, что его карма теперь общая карма и готовиться нужно к худшему, вот вернёмся, а тут **ДОЛЛАР БУДЕТ СТОИТЬ ТРИДЦАТЬ РУБЛЕЙ, ЕДЫ БУДЕТ НЕ КУПИТЬ, ХОРОШО, ЕСЛИ НЕ НАЧНЁТСЯ ВОЙНА.** Вам говорит о чём-нибудь слово дефолт, а словосочетание август 1998, напому, на дворе был июнь 1998. Говорят, что стресс обостряет чувства, возможно, это так и есть. Тогда же на эту речь никто даже не обратил внимания.

А немного ранее состоялась церемония представления главных людей на палубе – боцманов. Хорошего боцмана даже капитан может назвать «король палубы». На паруснике боцманов было трое, по числу вахт и мачт. О вахтах: в море – три вахты, чередующиеся через 8 часов (0-4,12-16; 4-8,16-20; 8-12,20-24), привязка к мачтам – фоку (передней мачте), гроту (второй) и бизани (третьей). На авралах каждая вахта обслуживала свою мачту, поскольку участвовали все. На берегу – суточную вахту несли по принципу «сутки через двое». Боцман фока, он же главный боцман, по прозвищу «сивый» (производное от фамилии, без негативного акцента, появилось в результате оговорки одного из помощников капитана, допущенной при вызове боцмана по громкой связи, за несколько лет до описываемых событий), правда в лицо никто так его не называл, пользовались именем, поскольку человек он был, как и моряк сильный и незлой, строгость присутствовала, но с «желторотыми» в море это норма. Боцман грота, по кличке Маугли или человеческий детёныш – некогда тоже бывший курсантом, но так и не добравшийся до выпуска, по этой причине был злобен и закомплексован, находил особое удовольствие в кляузах, доносах и прочих подлостях, причиняемых курсантам и боцман бизани добрейший человек, которого называли просто – Михалыч. Кроме того выяснилось, что курсантская семья дополнилась тремя практикантами из Эстонии и тремя юношами из «международной морской лиги», о которой прежде никто не слышал, но по окончании плавания ставшей весьма знаменитой организацией не только в России, но и далеко за её пределами. Попутно, те, кто стал членами третьей вахты выяснил, что они теперь «бизоны» (производное от бизань). Пробовали как-то называть остальных фокеры и гротеры, но не прижилось, а вот бизоны – это навсегда.

Церемония проводов была «для узкого круга», на то было две причины: пропускной режим (кого попало на причал морского вокзала не пускают – пограничная зона и собственно, местонахождение парусника – это не фасадная сторона города и на том же причале стояло несколько торговых судов, а сам причал был заставлен трейлерами, нагруженными ящиками с капустой. . . Прямо напротив парусника стоял, доводимый в то время до ума корабль системы Sea Launch, предназначенный то ли для французов, то ли ещё для кого. На его фоне тоже можно было запечатлеть себя в выгодном ракурсе (Я-космонавт!). Провожающих допускали и на борт, правда ожидание пропусков зачастую длилось часами. . . (пока напечатают список гостей, пока отнесут на проходную, короче говоря, кто позаботился о своих визитёрах заранее – тот и молодец). Однако, курсантам, внесённым в списки и без проблем пересекающим «невидимую стену», удалось выяснить, что, как это часто бывает, напускная строгость контроля не что иное как формальность. Двое из них, решили избавиться от остатков наличных денег (всё-таки есть на свете люди с чутьём, не потратить эти деньги сейчас, потом уже и тратить было бы нечего) и пробежались до ближайшего магазина, где приобрели всякую полезную мелочь вроде сигарет, десятка банок газировки и тому подобного. Несли всё в руках, поэтому удостоились шутки от пограничника на пропускном пункте на тему «о, уже несёте разводиться?». В ответ шутник узнал, что курсанты не «бухают», поэтому в банках героин. На что он, даже не меняясь в лице, ответил, что вывозить можно всё что угодно, это никого не беспокоит. Интересно, где-нибудь в Штатах такое возможно? Или в стране сразу бы подняли уровень угроз до красного уровня? А сколько времени потратили бы эстонцы, пытаясь выпарить героин из газировки? Что бы не говорили про Россию, но жить здесь временами весело как нигде в мире.

Так или иначе, но церемония прощания состоялась, и парусник отошёл от причала и с помощью двух буксиров начал движение к морскому каналу. Вот это, пожалуй, и была торжественная часть, без официальных глупостей и прочей формальной болтовни. . . Выход в морской канал проходит между островов, на которых находятся, в том числе и высотные жилые дома. Так вот на крышах этих домов сидели люди, выкрикивали приветствия и аплодировали. Наконец и город остался позади, парусник вышел в морской канал и двинулся по направлению к Кронштадту. . . Тишина и закатное небо сделали своё дело, несмотря на эмоции тех, кто

выходил в море впервые, палуба опустела... вахта несла свою службу, празднующихся не наблюдалось.

Утро первого дня морского вояжа началось с тренировок по подъёму на мачты. Как оказалось впоследствии все молодые моряки обещали матерям никогда не забираться на мачту, предоставив эту возможность «старшим и более опытным товарищам». Но обещания обещаниями, а здесь никакой маминой любви ожидать не приходилось, да никто и не пришёл на парусник за этим. Глаза боятся, а руки держат, ноги трясутся, но двигаются, можно вспомнить о правиле «трёх точек», а можно и нет, инстинкт подскажет, что только так и забираются наверх по вантам. Можно также помнить о том, что вниз смотреть нельзя, но по-правде когда лезешь наверх, вниз смотреть некогда. Единственная мысль, которая присутствует в голове помимо любого желания – отсутствие страховки, её можно закрепить, уже поднявшись, а вот по пути наверх или вниз – ты сам своя страховка. Насчёт же самих ремней – можно было порассуждать о том, сработает или нет. Ничего общего с альпинистским снаряжением из героических фильмов курсантская страховка не имела, больше общего с собачьей шлейкой, да и вид такой, как будто с постройки корабля её не меняли... все эти факторы давали пищу для рассуждений на тему «а если вдруг», мнения разделились, но в основном предполагалось, что если страховка выдержит, то придётся пожертвовать рёбрами, а если нет, то о рёбрах беспокоиться не стоит. Предположения о последствиях не были лишены оснований: те, кто пробовал использовать свой страховочный пояс как качели убеждались – будет больно (и это просто попытка повисеть). Но, всё хорошо, что хорошо кончается, никому не понадобилось срывать рёбра и никого не потребовалось смывать с палубы. Помимо страховочных поясов желающие получили доступ к корабельному снабжению, прежде всего к дождевикам и непромокаемым брюкам, ничего общего с качественным морским снаряжением они, разумеется, не имели, самая что ни на есть бюджетная версия ярко-жёлтого цвета, бывшая в употреблении не один год. На сленге это одеяние называлось... как бы помягче – знаете, как в разговорной речи называется «Дюрекс», вот так назывались и дождевики. Никакого намёка на вентилизацию, просто резина. У надевшего полный комплект с целью защититься от дождя были все шансы вылезти наружу мокрым от пота, так что широкого употребления «защитные средства» не имели. Куртки носили, не застёгивая, брюки же надевались в самом крайнем случае. Также в наличии имелись ботинки (не рабочая классика с подошвой предотвращающей скольжение и металлическим подноском, защищающим пальцы от травм, а простые, непригодные для работы на судне), даже не второго срока службы, а четвёртого или пятого, то есть подлежащие утилизации не один год назад. Их преклонный возраст сделал даже мягкие вставки абсолютно «деревянными». Ещё были старые немецкие свитера и синие куртки (их вообще не выдавали, видимо берегли на случай ядерной войны). Все эти предметы одежды, кроме «Дюрексов», были подарены немецкими друзьями парусника в середине девяностых... собственного снабжения для курсантов предусмотрено не было вообще. Выдаваемая же на берегу курсантская роба, была пригодна для хорошей сухой погоды, но никак ни для работы в море... Ещё знаковым событием на паруснике стало назначение старшин мачт. Это по большому счёту не сильно выделяющая должность означала, что один из курсантов на время становится главнее других в деле назначения дежурств и вахт у трапа. По какому принципу выбирали начальников? – как обычно, назначением, без особых раздумий. Могла понравиться фамилия и вот оно – главный найден. Но случилась накладка, вахты грота и фока приняли своих старшин без проблем, а вот старшиной бизонов назначили маленького паренька с арктического факультета и кое-кого это напрягло. Поводом для беспокойства стало наличие у одного из курсантов (он раньше успел поучиться в среднем мореходном училище) сертификата матроса второго класса. Он сам гордо называл бумажку – «удостоверение матроса» и многократно предъявлял юнгам из «морской лиги», поскольку коллег этот папирус не сильно впечатлял. Так вот он побежал к боцману и произнеся много громких и слезливых фраз убедил его, что нельзя обойти на карьерной

лестнице такого замечательного парня. Когда же рокировку произвели, то новый босс немедленно достал специальную тетрадку, гордо вывел на ней своё имя и «старшина бизани», и приступил к выполнению обязанностей по рисованию графика дежурств. Говоря по-простому стал заниматься бюрократией и отращивать эполеты.

Если кто-то предполагает, что выход в море предполагал немедленную постановку парусов и «белоснежный парусник беззвучно скользит по морской глади» – он жертва пропаганды и мультфильмов... прежде чем ставить паруса, необходимо их поднять и закрепить на реях (это в случае прямых парусов, с косыми – чуть проще, однако они тоже убраны и требуют работы). Сразу ответим на вопрос, почему паруса убирают? Долгие зимние стоянки не добавляют новизны и прочности, а круглогодичная эксплуатация учебного парусника в принципе невозможна – период, отведённый на практику ограничен учебными планами... так что сначала парусник лишён даже парусов. Но, мало-помалу, дрожь в коленках у верхолазов пропала, навыки преодоления марсовых и салинговых площадок появились и развились, так что паруса занимали предназначенные им места. Верёвки (именно так их называют поначалу молодые моряки, да и к концу плавания осваивают не все, парусник – это мечта для стороннего наблюдателя, профессиональным морякам бывают роднее обычные торговые суда) короче говоря «верёвки и тряпочки» – это тоже профессиональный сленг. После того, как парусник превратился собственно в парусник, начинается аттракцион по «сдаче снастей», как не трудно догадаться запланированный результат – полное знание и понимание «какую верёвку нужно потянуть (или ослабить), чтобы тряпочка заняла своё место. Ну и не является тайной, что в море тоже есть «ботаны» и... те, кто красному диплому и синему носу предпочитают «наоборот» (красный нос и синий диплом). По-плану «все должны знать снасти» до первого иностранного порта, вполне предсказуемо, что данный план торжественно проваливается, поскольку укладывается в срок не более четверти курсантов (ботаны и подботаны). Далее – даётся ещё пара дней, потом ещё, в результате остаётся несколько не сдавших из числа, нет не ленивых и тупых, а принципиальных технократов (которым просто не интересно возиться с «анахронизмом»). Просто же выучить оснащение парусника – дело двух часов, потом все полученные тяжким трудом знания испаряются, их возобновляют, и, где-то после пятого круга (знаю-забыл) что-то «пишется на подкорку» и готово к употреблению. Помимо этой «теории нитратности курсантов» (копирайт Юрия Петровича Антонова, в 90 годы прошлого века – начальника Общеинженерного Факультета ГМА), есть ещё и методы заучивания «тряпочек-верёвочек». Первый и наиболее употребимый – по местонахождению рабочих концов этих самых верёвочек на палубе (то есть тех частей, которые хватают и тянут). В двух словах метод описывается так – «здесь должна быть эта верёвка». Иногда метод даёт сбой (ошибка памяти, либо верёвки поменяли местами – в некоторых случаях такое возможно). Второй метод – для узкого круга тех, кто любит парусник или просто хочет знать что делает. Называется – «посмотри наверх», увидишь, куда ведёт верёвочка, и поймешь, зачем она... метод сложнее т.к. помимо заучивания требует и осознания. Приверженцев метода в курсантской среде немного, это просто факт (да и работать за идею готовы немногие, всё-таки зарплат на торговых судах приличных компаний выгодно отличаются от государственных зарплат работников академии, детей олигархов среди моряков нет, так что чистым удовольствием заниматься некогда). Короче говоря, реализован принцип необходимой достаточности... для беспроblemного прохождения практики поверхностных знаний хватит, а лезть в дебри гостям нет смысла. Что же до течения нашей истории, то первым портом захода был немецкий Висмар.

Висмар. Во всех смыслах промежуточный финиш – восточногерманский город (не надо считать года со времени объединения, Германия по-прежнему делится на две части просто неформально), то есть с одной стороны это европейский город, совершенно не похожий на славянский мир, с другой – ещё несколько лет назад там любили дедушку Ленина и строили...

что строили. Но вот деньги здесь были совсем другие, а накопилось их на каждую курсантскую душу страшно сказать по 15 марок. На этом стоило бы закончить, но на сцену вышел наш персонаж без имени по прозвищу Чахлый (тоже из «балласта» – руководитель практики), в его обязанность входила раздача денег курсантам... Понимаю ваше недоумение – что сложного в раздаче 15 марок на человека, имея в арсенале банкноты по 10 и монеты по 5, но творческий подход функционера это тоже искусство. Первые, кто подходил за своим жалованьем получали по 3 монеты (причём те, кто просил банкноту с целью отложить – везти монеты на родину – терять половину номинала при обмене, получали твёрдый отказ, что называется без объяснения причины), а вот остальные – 3 банкноты... на двоих. Понятно, что поменять десятку на две пятёрки, у ранее получивших жалование, не составляло труда, но важно само отношение. Великая должность, подразумевающая великие поступки.

И вот оно – Германия, игрушечные домики, в которых живут настоящие люди, чистота, свойственная маленьким городам западной Европы, автомобили, останавливающиеся возле нерегулируемого пешеходного перехода, даже в отсутствие дорожной полиции... (по признанию очевидца, один раз ему пришлось перейти дорогу, вопреки желанию: «стою – говорю – смотрю по сторонам, куда идти, поворачиваюсь – у перехода в обоих направлениях встали восемь машин, водители смотрят на меня, пришлось перейти, потом, минут через пять обратно вернулся»). Нет нужды объяснять, что первое естественное желание любого нормального моряка при сходе на берег – позвонить домой (для тех, кто не в курсе, в 1998 году звонок с мобильного по Санкт-Петербургу стоил больше полутора долларов, а за подержанный Сименс, похожий на кирпич, можно было получить долларов 350, спутниковая связь «тянула» долларов на 15 минут), так что альтернативы телефону-автомату не было. Найти телефон в Германии – тоже задача из разряда «проще некуда», вот и звонили домой. Почему на этом акцентировано внимание – непридуманная история, одного звонка – парнишка дозвонился, и вот эмоции перехлестнули через край – получилось что-то вроде: «мама, я в Германии,...., представляешь? да, всё хорошо, в Германии мы,.... (междометия вместо многоточия каждый может додумать сам, в меру своей испорченности). Позже, оказалось, что не все в Висмаре рады приходу русского парусника, иногда из проезжавших авто доносились какие-то выкрики (после чего авто включал максимальную скорость и быстро исчезал). В городе же курсанты, впервые попавшие за границу испробовали монетные автоматы по продаже жвачки (некоторые из отечественных денег позволяли прокрутить механизм, поэтому получалась экономия), протестировали автоматические банкоматы (двери в помещения в которых они были установлены, открывались банковской картой, в России карты уже набирали популярность, а вот банкоматы с подобным размещением пока не были известны) и отведали местную пиццу, купленную в пиццерии у индуса. Немцы же удивлялись тому, что кто-то употребляет пиццу на автобусной остановке. Чего странного, ближе скамейки не нашлось, а с курсантскими деньгами в кафе или баре делать нечего. Первый день (вернее вечер) в Висмаре начался довольно поздно, поэтому событиями он не был насыщен, во всяком случае, до времени официального прибытия с берега (в 23.00 воля заканчивалась). Однако, желающие продолжить знакомство с Германией, нашлись и продолжили. Более законопослушные курсанты уже были готовы спать, когда с берега прибежал человек с извечным «наших бьют». Оказалось, на близлежащей танцплощадке примерно восемь русских отбивались от толпы то ли скинхедов, то ли просто хулиганов, причём при последующем выяснении кто, за что, определить зачинщиков, естественно не удалось, все пили пиво, все поддерживали своих. Принимающая сторона даже принесла извинения за поведение сограждан. Но ближе к делу – по зову гонца на палубу высыпала толпа, человек 70, и тут Висмару повезло – у трапа уже находился вахтенный помощник и препятствовал высадке десанта, в противном случае городу мог быть нанесён серьёзный ущерб, да и полиция уже прибыла... Итог битвы – у россиян один сломанный палец, у противника – несколько госпитализированных. По отзыву участника побоища: «они вообще драться не умеют, нашему дал

по морде – он дал тебе, дал ещё – он тебе, а эти – дал ему по морде – он упал, дал другому – та же история...»

Следующий день принёс новую историю с клубнично-криминальным оттенком. Как и в любом другом порядочном портовом городе в Висмаре имел место исторический квартал «красных фонарей». Разумеется, что среди курсантов находились ценители прекрасного, которые просто не могли отказать себе в удовольствии приобщиться к легализованным завоеваниям демократии. И принесли с собой сенсационную историю – в немецких борделях берут РУБЛИ, да ещё какие рубли... Кто из вас может точно сказать сколько в России было разных денег с 1991 по 1998 год, а по какому курсу их меняли? На день оплаты услуг в Висмаре доллар стоил 6 рублей, за услуги уплатили 500 (это больше 100 марок, здорово), но, например, много знаете о дизайне банкнот Гондураса? Ну вот и немецкие «менеджеры» рассудили здраво: 500 рублей, настоящие, курс 4 с пфеннигами за марку – алез гут, вот только дизайн банкноты никого не напряг... А русскому что с того, что устарела года три назад, и из обращения выведена, может в Германии они до сих пор в ходу... В общем берёте иностранные деньги – узнайте как они выглядят или можете получить раритет (правда, с учётом ельцинских тиражей весьма доступный широким массам). Кстати для убедительности развода, фигурант дела «зажал» ещё одну бумажку в 200 рублей («а то очень много получается»). Для полноты картины замечу, что обычное дело для парусника посещать разные порты в праздники (вроде дня города), Висмар не был исключением, компанию «Миру» составил «Александр фон Гумбольдт» – немецкий красавец под зелёными парусами (спасибо титульному спонсору, пивному заводу). На прощание город отсалютовал фейерверком и парусник продолжил своё неспешное движение в следующий немецкий порт – Киль...

По пути, поскольку процесс адаптации на судне не мог растягиваться бесконечно, некоторым из курсантов довелось ознакомиться и с системой наказаний, самое нестандартное мало чем отличалось от обычного для, например, российской армии явления именуемого «дедовщина», поскольку имело под собой основу унижить провинившегося и что называется «указать на его место», поскольку практической пользы не приносило. Называлась эта египетская казнь «послать на говно». Суть происходящего проста – чистка одной из ёмкостей санитарной системы, возможно небольшой – куда не влезть полностью или огромной, куда могли попасть несколько человек, и работать внутри. Почему такая твёрдая уверенность в отсутствии необходимости подобной работы. Две причины: первая – все отходы жизнедеятельности на морских судах утилизируют микроорганизмы, на выходе – вода, которую даже можно сбрасывать в море, без риска нарваться на уголовное преследование. ну и вторая – спонтанность решений об отправке на подобную работу (палубные офицеры не марали себя подобными командами, руководители машинного отделения – тоже), инициатива исходила от petty officers – некоторых боцманов (помните Маугли?) или матросов, т.е. людей в обычной ситуации не имеющих власти выше уровня ефрейтора, однако, при наличии сотни человек с правами галерных рабов всё менялось. Это ещё одна иллюстрация к делению на «штатный экипаж» и курсантов, не очень-то способствующее возникновению командного духа. Заведовал системой исполнения наказаний моторист Лёха, достойный упоминания хотя бы только за инструктаж перед работой звучавший как «говна не надо бояться», в подтверждение своих слов, он, по словам очевидцев, запускал руку в ёмкость и слегка сжав доставал порцию биоматериала и смачно бросал в ведро, таким нехитрым образом представляя технологию работы «приговорённым» к каторге. Интересно, а его подружки знали, чем он занимается на работе? И если да, то как реагировали на прикосновения? Хотя встречаются ведь и любители всякой экзотики... Менее тяжким наказанием являлась простая «отправка в машину» на работу. В этом есть что-то от древнего противостояния мостика и машинного отделения, пытающегося выяснить кто же нужнее. Хотя исторические факты свидетельствуют о том, что на заре кораблевождения механики не были нужны в виду отсутствия механизмов (или были своеобразные работники машинного отде-

ления – гребцы на галерах), да и современные механизмы, позволяют обходиться без постоянного обслуживания, чего не скажешь об управлении, полностью автоматизировать процесс дорого, да и рискованно, несмотря на «человеческий фактор». В общем, судоводители будут всегда, а механикам, безусловно, придётся довольствоваться важной ролью второго плана, тем более на паруснике. Немного позже мы вернёмся к отношению к делу со стороны звёзд «подтанцовки». Замечу только, что для Европы – норма, работа одного специалиста и на мостике, и в машине на этапе обучения, а на судах прибрежного плавания встречаются совмещённые должности, так что наказание в виде отправки в машинное отделение – тоже необычное ноу-хау. И последняя кара, идущая в абсолютном противоречии с правами человека – запрет на увольнение на берег, инициатором является наш персонаж Чахлый, с подачи опять же сгибающихся под тяжестью эполет ефрейторов. Понятно, что возможны ситуации, когда следует изолировать кого-то от общества, но согласно международному морскому праву такие решения на судне прерогатива капитана, поскольку это смело можно приравнять к аресту. В случае каких-то мелких проступков, а зачастую просто ошибок из-за недостатка опыта лишать человека свободы – преступление. Особо отмечу, что был в истории случай, когда авторитарные власти государства (речь о США), пытались ограничить сход на берег морякам, не имеющим визы, либо заставить их приобретать визу за свой счёт, так вот попытка провалилась, с простой формулировкой «увольнение на берег не привилегия, а необходимость» и ограничивать людей работающих в сложных условиях не может никто, даже американский президент. Но это, к сожалению, касается только профессионалов, курсанты, не являются частью этого мира, хотя имеют даже свой профсоюз, упоминание о котором вызывает улыбки. Но, с другой стороны, «всё, что не убивает нас, делает нас сильнее» и все трудности и несправедливости формируют характер, поскольку же, любой курсант это потенциальный офицер торгового флота, комплекс ефрейтора не вырабатывается – должность не та, а вот полезная в работе с подчинёнными твёрдость – сколько угодно. Кое-кому из сегодняшних бесправных юношей повезло вернуться на командной должности и вчерашние «боги» на приказание «прыгать» покорно вопрошали: «на какую высоту, сэр?». Такой вот баланс добра и зла.

Также в самом начале вояжа молодых моряков приобщали к уважительному отношению к окружающей среде, в море принципы уважения расписаны подробно в конвенции Мар-пол, что, где можно утилизировать путём сброса, что категорически нельзя. У курсантов сразу появилась собственная классификация, чуть отличная от официальной. По документам мусор делился на пластик, его нельзя выбрасывать ни под каким видом, только сдавать в порт, сухой мусор, с ним возможны варианты. Но нам это не сильно интересно и пищевые отходы, которые можно утилизировать в море. Есть ещё нефтесодержащие воды и т.п., но это тоже утилировалось помимо молодых моряков, так что забудем. О том, что сортировалось и выбрасывалось курсантами, понятно, что пластик и всякие бумажки с коробками, не оставляли простора для фантазии – мусор и мусор, а вот отходы камбуза – дело другое, их можно было творчески разлить, они дурно пахли, таскать их тоже было весьма сомнительным удовольствием, за всё это данный вид мусора получил название «шайза», причём слово склонялось по всем правилам русского языка. Нестандартная классификация была не последним сильным местом «шайзы» с ней был связан ещё один интересный процесс – утилизация через «маму». Представляло из себя это чудо инженерной мысли большой металлический короб (его подвешивали на борт, закрытый от ветра и просто опорожняли через него ёмкости). Короб был открытым сверху и с зауженным снизу отверстием, таким образом, что вылетающий из него полужидкий «комбикорм» был направлен в сторону от борта. Это позволяло, во-первых, сохранить борт чистым, а во-вторых, не лишиться баков и вёдер, которые имеют привычку выскальзывать из рук в самый неподходящий момент. Вообще, выброшенное вместе с водой за борт ведро это тоже морская классика. Также понемногу вошли в дружную курсантскую семью и были изучены и «юные моряки», и эстонские практиканты. Юнги попали на парусник разными путями, один (полу-

чивший прозвище «Штрих») по протекции богатых родителей, двое других за отличную учёбу в клубе (это официальная версия). Эстонцы тоже оказались совершенно непохожими друг на друга. Самый тихий, вроде бы плохо говоривший по-русски, свободно говорил по-английски и по-немецки, самый смешной, пытался быть лидером своей компании (и однажды затеяв драку, травмировал своего умного коллегу), а третий – натурализованный русский, сначала всё рассказывал истории о классной жизни в Эстонии и преимуществах эстонских моряков, но потом как-то обмолвился, что большинство преподавателей морской школы в Таллинне – выпускники «Макаровка» и разговоры на скользкие темы поугасли, а может быть комплексы были преодолены. Впереди уже были видны огни и маяки Кильской бухты, «Мир» ждали в Шлезвиг-Гольштейне.

Киль – главный город земли Шлезвиг-Гольштейн, крупный порт, крупная судовой верфь, город, с которым ассоциируется настоящий шедевр инженерного искусства Nord-Ostsee-Kanal, он же в вольной трактовке – Кильский Канал. Не буду перегружать вас энциклопедическими фактами – это всё в открытом доступе (только, не пользуйтесь Википедией – страшная дрянь), скажу лишь, что быть в Германии и не побывать в Киле – большая ошибка. Ещё подходы с моря радуют глаз множеством разноцветных навигационных знаков (глубины здесь не велики, так что следует быть очень аккуратным), далее при заходе в бухту приходится крутить головой слева – Laboe, там находится монумент подводникам, справа – шлюзы на входе в Nord-Ostsee-Kanal, а потом уже начинается просто экскурсия по городу, жилые кварталы и судовой верфи плывут навстречу. «Мир» здесь постоянный гость и хорошо известен, за что и удостоивается чести стоять в самом центре города, где находятся терминалы паромных линий в Осло, Стокгольм и Лангеланд. В нашей истории отдельное приветствие произвели пилоты вертолёта-спасателя, зависнув настолько низко насколько это вообще возможно и сделав приветственные жесты руками. Кое-кому из курсантов удалось даже сфотографировать вертолёт, в котором чётко видны пилоты (для «мыльницы», использующей фотоплёнку действительно результат). Так что Киль сразу показал своё гостеприимство и дружелюбие. Следующий «праздник жизни», тем более, что речь о Германии не успевшей познать все прелести евро – Кильская неделя – время веселья, представлений, шоу и, прежде всего, распродаж невероятного размаха. Праздник для продавцов и покупателей, для романтиков и обывателей. Во время кильской недели любой человек может найти что-то своё, улицы полны различных представлений, театральных и музыкальных, половина города занята аттракционами и палатками с различной снедью со всех концов Европы. Вечером набережная заполняется уже нереальным количеством людей, а стоящие здесь же парусники стараются поразить присутствующих иллюминацией, правда вот корабли под российским флагом тихие и тёмные, что не мешает им оставаться главными героями представления. Очереди из желающих подняться на борт «россиян» самые длинные и ждать люди готовы сколько потребуется. При этом немцам удаётся сохранять порядок и организацию, двигаясь в плотной людской массе вы не толкаетесь и вас не толкают, удивительное дело, но даже плотные скопления людей, в том числе и подогретых пивом не вызывают хаос... На перекрёстках пешеходы неизменно стоят на красный свет, даже перед пустой дорогой. А привычная русским логика перехода, независимо от светофора, просто при отсутствии автомобилей сначала вызвала недоумение. Стоит всё же добавить, что соблюдение правил дорожного движения пешеходами объясняется ещё и тем, что нарушение правил обладателем водительских прав, независимо от того, пешеход он, пассажир или водитель ведёт к начислению штрафных баллов. В общем, Германия.

Что запомнилось гостям Кильской недели из 1998 года – уличный концерт Tito & Tarantula (помните «от заката до рассвета», композиция after dark), кукольный пианист – марионетка, его ужимки и выходки, доводили зрителей до хохота; тарзанка, закреплённая на огромном (выше ратуши) подъёмнике, желающих попробовать было немало (тем более, что стоило удовольствие всего 120 марок, так что «отвечать за слова» было не с чего); датские огнёмёт-

чики – парни с ёмкостями на спине, предлагавшие всем желающим напёрсток (по-другому этот стакан не назовёшь) «огненной воды» за 3 марки порция (выглядят точь-в-точь как огнёмёт – бочка, шланг, сопло) и немецкие маргиналы. О последних особо, по отзывам очевидцев: «представьте себе сидит посреди улицы человек на коврике, пьёт пиво, а прохожие кидают ему деньги...» ну и о распродажах – в это время года очереди в магазинах сумасшедшие, начинаются ещё на улицах... Те же из курсантов, кто имел представление о Европе по отзывам (вернее по одам эмигрантов начала 90) немало удивлялись подобным явлениям... Ну а сами магазины стоили того, чтобы потратить время в очередях, модельная и спортивная обувь, в обычное время стоившая по 100 марок продавалась по 30, одежда и техника тоже теряли до 2/3 своей цены. У «штатного экипажа» особым спросом пользовался стиральный порошок в коробках по 12 кг, его выгодно сбывали в России, да и не только его, короче говоря, прагматизм большей части «штатного экипажа» явно доминировал над романтикой парусного плавания. В Киле, кстати, состоялось и первое знакомство курсантов с русскими, имеющими вид на жительство (или уже гражданство), уже на тот момент в городе имелся целый район, населённый выходцами из России. И не в пример Висмару, где встречались только «возвращенцы» из Казахстана, в Киле жили переселенцы совсем другого формата, в основном коммерсанты и «вечные студенты». Если с первыми всё более или менее понятно, то вторые были совершенно уникальным слоем общества, люди безусловно неглупые (раз смогли уехать учиться в Германию, ещё и даром), однако на определённом этапе посчитавшие для себя выгодным остаться в статусе студента на долгое время и промышлявшие подработкой и мелкой торговлей ширпотребом, трудоёмкое и не особенно выгодное занятие, помимо этого, используя таможенные правила тех лет, позволявшие ввозить в Россию подержанные авто почти даром (в определённый период времени), зарабатывали и этим. На ум приходит одно определение – «лишь бы не в России, а там посмотрим...» хотя это тоже метод выживания. Как следствие у переселенцев тоже существовало «классовое неравенство», вечные студенты жили в крохотных арендованных комнатках, успешные предприниматели занимали квартиры в русском районе Килия, там была самая крутая в городе дискотека, туда приезжали самые дорогие авто (штуттгартцы и баварцы, разумеется). Единственные, пожалуй, кого там не было – это немцы, так что никакой ассимиляции и даже дружбы домами не наблюдалось – параллельные миры, вот и всё. И как следствие, большой приязни у местных русские не вызывали, да и сами они отзывались о немцах в лучшем случае нейтрально. Нет конфликтов – и достаточно. Но, эти отношения русские-немцы на курсантов не распространялись. Вопреки обычной сдержанности и закрытости, немцы, посещавшие парусник запросто могли пригласить в гости, устроить экскурсию, угостить обедом... В моём арсенале три невыдуманных истории, как раз о таких проявлениях дружбы. Первая случилась как раз в Киле, посетительница парусника перекинулась парой слов с одним из курсантов (представителей КГБ к этому времени на торговом флоте упразднили, так что разговоры с иностранцами перестали быть под запретом), на прощание он подарил открытку с видами Петербурга, в результате на следующий день группа курсантов побывала в гостях у супругов Германна и Ингрид, отведали местных десертов и кофе, потом совершили небольшую экскурсию по городу и, куда денешься по магазинам, попутно собрав массу материалов о Киле и изучив кондитерский изыск являющийся визитной карточкой города – шоколадных рыбок в деревянном ящичке. Взамен гостеприимные гольштинцы получили форменный воротник и историю его происхождения..., попутно посетовав, на дороговизну Daily trip на борту парусника.

И раз уж это волшебное словосочетание прозвучало, то следует отдельно рассказать о том, как это выглядит в реальности. Обычный Daily trip, как следует из названия – путешествие на день, большинство прибрежных пароходиков занимается ими, причём в усечённом виде, поскольку прокатить пассажиров час, два или даже три, это небольшая прогулка, в чистом виде же дневное путешествие не слишком интересная и рентабельная затея, надоест может, да и

питание организовывать надо... В случае «Мира» путешествие представляло из себя выход из бухты, постановку парусов, несколько манёвров и возвращение к причалу... тоже не на весь день, но часов на пять. Интересно другое – всех, непричастных к несению вахты отправляли на берег, снабжая сухим пайком вместо полноценного обеда, кормили пассажиров, штатному экипажу платили бонусы, за коммерческую деятельность, а вот курсанты, видимо не нуждались в финансовой стимуляции, несмотря на то, что принимали живейшее участие во всех мероприятиях (подъёмы на мачту и работа с парусами, как раз то, что и делало поездку на паруснике гораздо интереснее аналогичного вояжа на пароме, к слову стоил вояж на пароме в 25 раз дешевле). Кстати на пароме тоже были шиты не лыком и старались держаться к паруснику поближе, чтобы с верхних палуб можно было наслаждаться видом чужой работы (как известно это одно из самых сильных эстетических наслаждений присущих людям). Сами курсанты называли daily trip зверинцем, где роль дрессированных обезьян доставалась им самим, принимая же во внимание факт, что в Киле парусник находился достаточное время, всем вахтам удалось поучаствовать в выступлениях зверинца... Но кому стоит отдать должное так это пассажирам daily trip, видимо за те годы, которые парусник посещает город ситуация со снабжением и материальным обеспечением курсантов стала хорошо известна, поэтому посетители часто дарили подарки или сувениры основным участникам представления. Это был один из факторов почему Германию курсанты вспоминали с особой теплотой, поскольку их доходы не позволяли привезти даже сувениров... Вполне естественно, что во время стоянки у причала в дневное время доступ на многие парусники был открытым, однако не везде свободным. Где-то за вход брали плату в несколько марок, а вот «Мир» снова был замечен в нестандартном подходе. Формально плату не собирали, однако возле парадного трапа стоял стеклянный ящик для пожертвований. Куда предлагалось опустить немного денег, по желанию. И в общем идея себя оправдывала на все 100%, помимо банкнот в 10 марок и монет встречались 50 и даже 100 марок. Кстати именно эта статья доходов служила источником курсантского жалования (заходя немного вперёд стоит отметить, что немецкие марки выдавались до самого конца плавания, и в Испании, и в Португалии, так что Кильская неделя была тем самым днём, который кормит год). Интересный факт из жизни принесла попытка кого-то из курсантов посетить один из парусников, куда был платный вход, обычно с братьев-моряков (или славян?) никто не требовал денег, но бывали и исключения. Название и национальность фигуранта тоже не стоит озвучивать, всё-таки после приглашения вахтенного помощника вопрос с бесплатным посещением был решён, но вот в память врезалось такое дружелюбие. Ещё отметили забавную привычку немцев, практически сразу после отхода от причала парусника, дружной толпой бежать в столовую (в цену поездки входило и питание). Получалось раньше положенного времени, но голодные бедолаги, стояли возле закрытых дверей, создавая жуткие неудобства, желающим добраться до кубриков морякам. Но наступил и день расплаты, когда среди несших вахту курсантов попался местный проказник, чьими настольными книгами в детстве видимо были сначала «Карлсон, который живёт на крыше» и «Пеппи длинный чулок», а потом «похождения бравого солдата Швейка». Он остановил впереди идущего товарища, пытавшегося проложить себе дорогу вежливыми «sorry» (что было не очень эффективно, голодные немцы стояли как монументы) со словами «ты не умеешь, дай покажу, как это делается». После чего, вышел в центр коридора и ни на кого не глядя, заорал дурным голосом «Get out motherfuckers!». Нет нужды говорить, что ходить стало гораздо проще, а именно безличное обращение на непонятном языке не породило никаких обид (изгоняли, каких-то мазафак, а среди присутствующих таковыми себя никто не считал). Некоторые из курсантов, не желавшие толпиться внутри корпуса между авралами (на daily trip, один аврал, когда ставили паруса, примерно через час сменялся другим – по уборке парусов) сидели на палубе. Кто-то читал, среди врезавшегося в память очевидцев – «Красное и чёрное» Стендаля. Ничего себе лёгкое чтение, в перерыве между авралами? А вот рассказывать

анекдоты не получалось. Обычно на самом интересном месте начинал пронзительно звенеть сигнал к авралу, поэтому соль анекдота убивалась. Хотя жизнь была гораздо веселее анекдотов.

Первым добавил положительных эмоций один из руководителей практики, покинувший парусник в день daily trip. Сначала, одевшись в джинсы с тщательно наведёнными стрелками (советская школа, как известно традиция наводить стрелки на джинсах началась во времена официальных поставок этого вида одежды в СССР, за время длительного путешествия в упакованном виде штаны слёживались и создавали ощущение, что на них и правда есть стрелки, вот их и начали возобновлять неискушённые советские люди) и взяв с собой... огромную квадратную хозяйственную сумку (в те славные времена во всех немецких магазинах качественные пакеты давали даром, так что даже серьёзные закупки не требовали наличия собственной тары). А как это смотрелось с парусника – джинсы со стрелками, коричневые сандалии и гордо развевающаяся на ветру пустая хозяйственная сумка. Вот он, красавец, стоит на причале, встречает братьев-моряков... Жаль видеокамеры в те времена были дорогой экзотикой. Был шанс взорвать YouTube.

Немцы, хорошо знавшие парусник и представлявшие себе материальное положение его курсантов систематически пытались одаривать их, какими-то нужными и полезными вещами. Однако существовали и трудности. Иногда от подарков гордо отказывались, иногда принимали и тут возникали два варианта – ими могли поделиться с курсантами, а могли и забыть. В Киле все без исключения получили по пять пар носков, да каких, средняя цена превышала 40 марок за пару. При зарплате в 1,5 марок в день, это был более, чем роскошный подарок... лучше бы дали денег... А ещё на парусник доставили большое количество одежды, вполне достаточной для того, чтобы одеть всех курсантов, но эти вещи были привезены менее искушёнными дарителями и были переданы «штатному экипажу». Как следствие курсантам предоставили возможность поискать что-нибудь пригодное для использования в трёх огромных мешках «секонд-хенда». А вещи вроде новых рубашек (в фабричной упаковке) «остались за кадром». Они потом выйдут на сцену, но отнюдь не для того, чтобы быть переданными адресатам. Русские, жившие в Германии приходили на парусник, иногда просто пообщаться, поинтересоваться музыкальными новинками, а иногда покрасоваться перед моряками своим достатком, каждый заход в Германию парусник обязательно посещал какой-нибудь хорошо одетый слегка пьяный патриот, желавший купить диск современной русской музыки или флаг, потому, что всё вокруг мягко скажем «не то», а Россию он очень любит, ну и так далее. При этом из кармана вынималась пачка денег и предъявлялась всем присутствующим. Такая ли проблема купить в Германии российский флаг. Обычная реакция моряков – сдержанный отказ и неизменное изречение о том, что очень хорошо любить родину, находясь от неё вдалеке.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.