



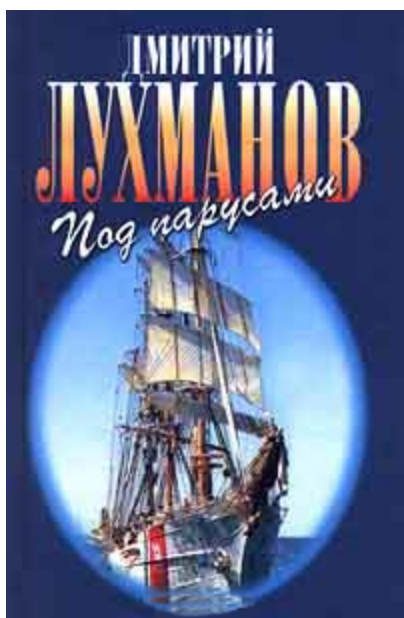
ДМИТРИЙ ЛУХМАНОВ



ЖИЗНЬ МОРЯКА



Annotation



В книгу одного из родоначальников советского морского флота легендарного капитана Д.А. Лухманова (1867-1946) вошли художественные произведения, написанные им более чем за шестьдесят лет службы на флоте.

-
- [Легендарный капитан](#)
 - [Соленый ветер](#)
 - [Я буду моряком!](#)
 - [Первые рейсы](#)
 - [С лошадьми на борту](#)
 - [Черноморская каторга](#)
 - [Шхуна «Святой Николай»](#)
 - [На мели](#)
 - [Дальнее плавание](#)
 - [Гибель «Цимлы»](#)
 - [Заграница](#)
 - [К берегам далекой Вест-Индии](#)
 - [Пират Сото](#)

- [Побег](#)
- [Ураган](#)
- [«Америка — достаточно свободная страна...»](#)
- [Мрачные будни](#)
- [В сиднейской тюрьме](#)
- [Маляр](#)
- [Матросом на «Армиде»](#)
- [Воскрешение из мертвых](#)
- [В Батавию](#)
- [Матросские вахты](#)
- [Возвращаюсь домой!](#)
- [Штурман дальнего плавания](#)
 - [Из Петербурга на Волгу](#)
 - [Каспий](#)
 - [Добрый командир](#)
 - [Служба на «Барятинском»](#)
 - [Трагедия «Камы»](#)
 - [Старшим помощником](#)
 - [Впервые капитаном](#)
 - [Дальний Восток](#)
 - [По Шилке, Амуру и Уссури](#)
 - [В Японии](#)
 - [Коммерческие ловушки](#)
 - [Вновь по Амуру](#)
 - [Экспедиция на Сунгари](#)
 - [Казачья флотилия](#)
 - [«Их высокое превосходительство» воспитывает народ](#)
 - [Аварии по приказу](#)
 - [Кета в мешке](#)
 - [Из Владивостока в Одессу](#)
 - [В Петербурге](#)
 - [В поисках работы](#)
 - [Фрегат «Мария Николаевна»](#)
 - [Чайные клиперы](#)
 - [Колыбель мореходов](#)

- [Российский Добровольный флот](#)
- [Провокация](#)
- [Авантюры](#)
- [Флот передан Стране Советов](#)
- [20000 миль под парусами](#)
 - [Корабль «Товарищ»](#)
 - [Штормовые мили](#)
 - [Английский канал](#)
 - [«Комрэдс оф „Комрэд“»](#)
 - [Атлантика](#)
 - [Мадейра](#)
 - [Тропики](#)
 - [Штилевая полоса](#)
 - [К устью Ла-Платы](#)
 - [Столица Уругвая](#)
 - [В Аргентину](#)
 - [«Позиция неизвестна»](#)
 - [Встречает Родина](#)
- [Маленькая морская энциклопедия](#)
 - [1. Элементарные сведения из корабельной архитектуры](#)
 - [2. Вооружение судов](#)
 - [3. Понятие об управлении парусным кораблем](#)
 - [4. Понятие о судовождении](#)
- [Комментарии](#)
- [Библиография основных произведений Д.А. Лухманова](#)
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)
 - [8](#)

- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)

- [45](#)
 - [46](#)
 - [47](#)
 - [48](#)
 - [49](#)
 - [50](#)
 - [51](#)
 - [52](#)
 - [53](#)
 - [54](#)
 - [55](#)
 - [56](#)
 - [57](#)
 - [58](#)
 - [59](#)
 - [60](#)
 - [61](#)
 - [62](#)
 - [63](#)
 - [64](#)
 - [65](#)
 - [66](#)
 - [67](#)
 - [68](#)
 - [69](#)
 - [70](#)
-

Легендарный капитан

Дмитрий Афанасьевич Лухманов (1867—1946) в первые годы Советской власти стал легендарной личностью. В длинной черной пелерине с золотыми застежками, изображавшими львиные головы, в фуражке с суконным козырьком, шитым золотыми листьями, капитан дальнего плавания Лухманов, нахмутив густые брови, строго глядя перед собой, часто ходил мимо судов, стоявших у невских причалов. Его, начальника Ленинградского морского техникума, многие узнавали, когда он бывал на набережной Васильевского острова, возле памятника адмиралу Крузенштерну, у борта парусного корабля «Товарищ». Разные поколения мореходов с большим уважением относились к нему, знали его как широко образованного человека, коммуниста, капитана-парусника, конструктора и писателя. Из восьми десятков прожитых лет 64 года он посвятил беззаветному служению русскому и советскому морскому торговому флоту, Родине.

Он родился в Петербурге. Его мать мечтала, что сын будет юристом, а отчим надеялся, что он станет офицером. Поэтому в 1877 году, после переезда семьи в Москву, его определили в третью военную гимназию, где он проучился четыре года. Лухманов был любознательным гимназистом, много читал, особенно его увлекали книги о морских путешествиях («Фрегат „Паллада“» И.А. Гончарова, «Ченслер» Ж. Верна, «Красный корсар» Ф. Купера...). Эти и другие произведения художественной литературы растревожили его, вызвали интерес к морской профессии. Юноша стал мечтать о плавании на море. Сильное впечатление оставили в душе подростка

экспонаты Петербургского морского музея (ныне Центральный военно-морской музей) и экскурсия на русские военные корабли в Кронштадте.

Страсть к морским приключениям, желание помочь матери заставили его, пятнадцатилетнего паренька, отправиться в Крым и поступить в Керченские мореходные классы.

Весной 1884 года на греческом пароходе «Николаос Вальяно» ученик Керченских мореходных классов Дмитрий Лухманов ушел в далекое заграничное плавание. На этом судне он прошел через Босфор и Дарданеллы, Гибралтарский пролив и Английский канал. Побывал в Германии. Но юного морехода не устраивало плавание на паровом судне. Он мечтал о парусниках. В Италии ему удалось попасть на бриг «Озама».

Два года он был матросом иностранных парусных судов. Многому научился, многое познал. Тяжелый матросский труд, работа вручную с просмоленными канатами и парусами приносили не только радость.

Лухманов рано понял, что жизнь — это борьба рядовых морских тружеников с судовладельцами и капитанами судов, борьба трудящихся с буржуазией. Классовое неравенство он наблюдал всюду: и на судах, где он плавал, и в портах Англии, США, Испании, Австралии и других стран мира.

В феврале 1886 года Лухманов возвратился в Петербург. Его мать Надежда Александровна жила теперь в столице, работала в газете. Она встретила сына в морском порту, увидела не прежнего юного гимназиста Диму, а возмужавшего, загорелого моряка.

Сын увлеченно и много рассказывал матери о дальних плаваниях, штормах и туманах, удивительных людях — моряках, о переходах кораблей под парусами через штормовые океанские просторы. С восхищением выслушав рассказ «матерого морского волка», мать

заметила: «А ведь ты должен написать об этом! Непременно написать...»

Дима промолчал. Не хотелось тут же показывать матери^[1], как он считал, строгому судье в литературных вопросах, сочиненные в морских странствиях записки.

После возвращения на Родину молодой Лухманов забрал свои документы из Керченской мореходки и поступил в Петербургские мореходные классы, которые вскоре закончил, получив диплом штурмана. В 1887 году в журнале «Русское судоходство» он впервые выступил с рассказами о море и моряках.

И с этих пор Дмитрий Афанасьевич плавает: сначала младшим, затем старшим помощником капитана на волжских и каспийских судах, потом переезжает на Амур, где вскоре становится капитаном. Он водит по рекам пароходы «Атаман» и «Амур». Как он признавался позже, шесть безрадостных лет трудился на Дальнем Востоке: плывал по рекам, а мечтал о море. Решив изменить работу, он возвратился в Петербург. Ему очень хотелось пойти в морской рейс под парусами.

Но и в столице его ожидало разочарование: здесь Лухманов получает место помощника начальника порта Петровск-на-Каспии (ныне город Махачкала). С дипломом капитана дальнего плавания, со знанием четырех языков, с огромным опытом плавания на парусниках, он вынужден был согласиться на эти условия, хотя понимал, что не к такой должности, да еще на берегу, стремился. Но не оставаться же безработным!

А завет матери он всегда помнил. В журнале «Русское судоходство» и в разных газетах продолжали печататься морские рассказы Дмитрия Лухманова. Ему было о чем поведать читателю, его полная приключений жизнь давала возможность писать ярко и

убедительно. В 1903 году в петровской типографии Михайлова вышла его первая книга «Морские рассказы». Она привлекла читателей глубоким знанием психологии моряков, суровой правдой флотской действительности.

И все же спустя несколько лет после начала работы в Петровском порту на Каспии Д.А. Лухманова, как он сам говорил, «посетило счастливое мгновение», когда в 1908 году он ступил капитаном на палубу черноморского фрегата «Великая княжна Мария Николаевна». Этим парусником, выполнявшим роль учебного судна, Дмитрий Афанасьевич командовал более пяти лет. Плавала «Мария» на линии Севастополь — Геленджик — Феодосия — Евпатория — Одесса — Севастополь. Каждую навигацию опытный экипаж обучал морскому делу сто десять практикантов — учеников мореходных классов.

В первую мировую и гражданскую войны Д.А. Лухманов вновь на Дальнем Востоке. Успеваает публиковать статьи, очерки и рассказы в газетах, занимается научной работой, участвует в революционном движении. В 1920 году в занятом японскими интервентами и белогвардейцами Владивостоке, в возрасте 52 лет, Дмитрий Афанасьевич вступает в ленинскую партию. В годы гражданской войны он возглавил борьбу дальневосточных моряков за спасение русского торгового флота для молодой Советской республики. Энергичные действия капитана-большевика позволили предотвратить перегон на Черное море, в порты Крыма, шестнадцати пароходов бывшего Добровольного флота в распоряжение белых войск барона Врангеля. Суда вернулись во Владивосток и вошли в состав советского торгового флота. Этот подвиг Д.А. Лухманова, а также его научные разработки в области морской практики были в дальнейшем высоко

оценены ВЦИКом РСФСР, присудившим ему звание Героя Труда.

В 1924 году его назначили начальником Ленинградского морского техникума, созданного на базе Петербургских мореходных классов, выпускником которых юный Лухманов был в конце прошлого века. Одновременно он командовал и учебным парусником «Товарищ» в течение его продолжительного плавания в Аргентину.

Возглавляя коллектив техникума и команду «Товарищем», Лухманов преподавал будущим морякам морскую практику и Правила предупреждения столкновения судов в море. Занятия с молодежью он сочетал с научной и литературной работой. В те годы в издательствах «Молодая гвардия» и «Детгиз» появились ставшие вскоре широкоизвестными художественные произведения Почетного работника морского флота СССР Дмитрия Лухманова «Соленый ветер», «Штурман дальнего плавания», «20000 миль под парусами», вошедшие в состав настоящего сборника «Жизнь моряка».

Проза Лухманова несет в себе живительный заряд бодрости и оптимизма. Неторопливое повествование старого капитана насыщено романтикой трудовых будней. Это доброе чувство и поныне находит отклик в молодых сердцах: юноши идут на морской флот и честно служат ему.

Почти 20 книг художественной прозы, сборник стихотворений «На суше и на море» (1911 г.), ряд научно-популярных произведений и учебников написал Дмитрий Афанасьевич. При этом он никогда не был «свободным художником», всегда работал в организациях советского морского флота. С 1933 года он стал директором Потийского морского техникума, затем сотрудником Наркомата морского флота СССР.

Его прозу, как и стихи, отличают простота изложения, правдивое отображение людских характеров, добротный русский язык, лишенный нарочитой псевдоморской экзотики и жаргона. Все его художественные произведения документальны, основаны на богатой событиями биографии капитана — коммуниста, писателя.

В научно-популярных книгах и учебниках Д.А. Лухманов добивался ясности и четкости изложения, стремился, чтобы сложные понятия морской науки легко запоминались. Например, он, старейший капитан-парусник, считая, что моряки обязаны хорошо разбираться в метеорологии, знать выработанные многими поколениями мореходов приметы погоды, пишет стихи-поучения молодым флотоводцам, материалом для которых послужил русский фольклор и народные приметы:

Ходит чайка по песку,
Моряку сулит тоску,
И пока не лезет в воду,
Штормовую жди погоду.
Когда солнце село в тучу,
Жди, моряк, — получишь бучу:
Если солнце село в воду,
Жди хорошую погоду.
Если солнце красно к вечеру,
Моряку бояться нечего.
Если красно поутру —
Моряку не по нутру.

Эти четверостишия, как и ряд других, хорошо и сейчас знают многие. Секрет их популярности прост:

народным приметам капитан придал шутливое поэтическое звучание, строчки стихов легко запоминаются и поэтому долго живут.

Дмитрий Лухманов многие страницы своих книг посвятил морякам парусного флота.

Бытует мнение, что парусные корабли безнадежно устарели. Такая точка зрения исходит из того, что научно-техническая революция коренным образом изменила облик всего мирового флота. В наши дни перевозку грузов через морские просторы осуществляют быстроходные теплоходы, газотурбоходы, атомоходы. Снабженные мощными машинными установками, они развивают скорость до 20-25 миль в час. Современные суда располагают многочисленными электрорадионавигационными приборами, локаторами.

Однако полностью отказаться от дармовой силы ветра, использования парусов, судя по всему, пока еще рано. Энергетический кризис, разразившийся на Западе в 80-е годы, заставил капиталистические государства всерьез задуматься о возрождении парусного флота на более совершенной технической основе. Нехватка жидкого топлива, рост его цен привели к проектированию парусных грузовых судов. В Японии, например, был построен и спущен на воду танкер «Мини-Джаго» водоизмещением свыше 80 тонн. Оснащенное тремя парусами и вспомогательным двигателем, судно развивает скорость до 15 миль в час.

На международной конференции, состоявшейся летом 1979 года в Лондоне, обсуждались проблемы замены на флоте судовых двигателей, работающих на жидком топливе, получаемом из нефти. Изысканиями конструкторов, проектирующих парусники, заинтересовалось английское правительство.

Группа американских инженеров Массачусетского технологического института, опираясь на сделанный

ими расчет, пришла к выводу: существует реальная возможность в будущем переключить на парусный флот три четверти морского грузового потока.

Интересную модель корабля, названную «Динашиф», с автоматическим управлением парусами, построил гамбургский инженер Прельс. Это судно на шести мачтах высотой 60 метров будет нести растянутые реями сплошные полотнища. Устройство напоминает шесть самолетных крыльев, вертикально поставленных на палубе. Когда требуется уменьшить парусность, огромные полотнища наматываются на барабаны (установленные вертикально и спрятанные внутри мачт), которые могут, поворачиваться вокруг своей оси. Реи также подвижны, они складываются и прижимаются к мачте.

Если построить такое судно вместимостью 17 тысяч тонн, то оно разовьет под ветром скорость до 11 узлов, что на 2,5 узла превысит скорость парусника, оснащенного традиционным такелажем. Стоимость перевозки грузов на «Динашифе» и его экипаж в составе 31 моряка устраивают многих судовладельцев. Американцы и датчане купили лицензии для возможной постройки подобного корабля.

Конференция в Лондоне рассмотрела проект судна типа «ветряная мельница», способного в отличие от обычных парусников идти прямо против ветра. Привлек внимание и корабль с роторами вместо мачт. Однако участники конференции предпочтение отдали паруснику-автомату «Динашиф»^[2].

В нашей стране и за рубежом парусники не утратили своего значения. Бороздит моря и океаны немагнитная шхуна «Заря», на ее борту советские ученые изучают магнитное поле Земли.

На палубах парусных учебных судов будущие моряки гораздо острее, чем на самом современном

теплоходе, чувствуют море, ветер и волны. Работа под парусами воспитывает в людях коллективизм, взаимовыручку, мужество, смелость, умение побеждать грозную стихию.

Вот почему на смену старому «Товарищу», погибшему в годы Великой Отечественной войны, пришел на флот новый «Товарищ». На его борту, как и на других учебных кораблях Министерства морского флота СССР, ежегодно проходят практику курсанты мореходных училищ. Они бережно хранят память о первом парусном советском учебном судне «Товарищ» и его капитане Д.А. Лухманове, который предвидел перспективность развития парусного флота и в далеком будущем.

Беспредельно преданный морю, Дмитрий Афанасьевич искренне любил молодежь. Он воспитывал будущих моряков верными сынами социалистического Отечества. Учил их скромности, дисциплинированности, непримиримости к врагам нашей страны, к лжи и позерству. Он был настоящим советским педагогом-моряком. Сотни замечательных судоводителей воспитал старый капитан.

Воспитанники Лухманова старались быть похожими на своего учителя. Еще в довоенную пору под его руководством становились они зрелыми капитанами, и их судоводительское мастерство особенно пригодилось в Великую Отечественную войну. Возмужавшие на флоте бывшие студенты Ленинградского морского техникума, взяв на вооружение лозунг партии: «Все для фронта, все для победы!», стали в ряды героических защитников блокированного фашистами Ленинграда. Они участвовали в Таллинском прорыве кораблей Балтийского флота в конце августа 1941 года, перевозили солдат и оружие на Ораниенбаумский «пяточок», воевали в составе конвоев союзников, совершая рейсы с Запада в Мурманск и Архангельск,

много сделали для разгрома врага в северных, восточных и южных бассейнах страны.

Под бомбежками фашистских самолетов и под огнем вражеских батарей, отражая торпедные атаки подводных лодок, водили торговые корабли капитаны дальнего плавания Владимир Михайлович Беклемишев, Владимир Семенович Гинцберг, Александр Африканович Демидов. Надежно обеспечивали перевозки военных грузов лухмановские ученики Алексей Леонтьевич Каневский, Евгений Николаевич Мартынцев и многие другие.

Иван Александрович Ман, о котором Лухманов рассказывает в этой книге, стал широкоизвестным мастером судовождения. Он совершил немало арктических и антарктических рейсов и по праву считается одним из первых капитанов — первооткрывателей Арктики и Антарктики. И.А. Ман командовал пассажирскими судами «Украина» и «Россия» на Черном море, водил в Антарктику дизель-электроход «Обь», был главным ревизором по безопасности мореплавания, членом коллегии Министерства морского флота СССР и редколлегии журнала «Морской флот».

Некоторые ученики Д.А. Лухманова не только показали себя отличными мореходами, но и, подражая ему, стали писать книги. Александр Ефимович Пунченко — командир балтийского сторожевого корабля в годы войны — опубликовал рассказы, повести, пьесу, создал сценарии для кино и телевидения, стал членом Союза советских писателей. Капитан дальнего плавания, член Союза писателей СССР Юрий Дмитриевич Клименченко издал много книг художественной и документальной прозы. Александр Африканович Демидов, уйдя на пенсию, выпустил в 1970 году в Лениздате автобиографическую повесть «40 лет на капитанском мостике». Капитан дальнего плавания, командир

прославленной на Балтике в годы Великой Отечественной войны подводной лодки «Лембит» Алексей Михайлович Матияевич выпустил книгу «По морским дорогам».

Большинство воспитанников Лухманова заслуживают того, чтобы о них были написаны книги. Они прошли по жизни по-лухмановски достойно, не уронили чести Родины, сохранили верность традициям русского и советского флота.

Без малого 40 лет прошло после смерти Д.А. Лухманова, к сожалению, нет в живых и некоторых его учеников, воспитавших в свою очередь славную плеяду советских капитанов. Сегодня уже они, ученики учеников Лухманова, стали опытными мастерами морского дела и водят на разных широтах мира корабли под красным флагом Советского Союза. И в память о замечательном мореходе-писателе одно из судов советского флота несет на своем борту его доброе имя — «Капитан Лухманов».

Валентин СОБОЛЕВ

Соленый ветер

В этой книге нет ни одного слова неправды. Нет выдуманных приключений, нет прикрашенных или подтасованных фактов. Эта книга — кусок действительной жизни.

Дмитрий Лухманов

Я буду моряком!



Мой отчим хотел сделать из меня офицера, а моя мать — образованного человека.

Желание матери более или менее исполнилось, хотя и не совсем обычным для русского интеллигента способом.

Из желания отчима ничего не вышло, но меры к его исполнению принимались довольно радикальные.

Началось с того, что меня десятилетним мальчиком отдали в 3-ю московскую военную гимназию. Это было

удивительное учебное заведение, характерное для своего времени.

В период увлечения «великими реформами» Александр II задумал демократизировать офицерский состав русской армии. Для этого в дополнение к уже имевшимся в столицах двум военным гимназиям, бывшим кадетским корпусам, куда принимались дети только потомственных дворян, были основаны в Петербурге и Москве добавочные «третьи» гимназии, куда повелено было принимать детей всех сословий.

Само собой разумеется, что равенство всех сословий было понято высшим военным начальством очень своеобразно. В эти «демократические» гимназии охотно принимали незаконных детей высшей аристократии, менее охотно — детей богатых купцов и столичного духовенства и, наконец, в самом ограниченном количестве, только, так сказать, «для запаха», — детей «благонадежных» ремесленников, рабочих и крестьян.

Но и принятую с таким разбором детвору жестоко фильтровали во время прохождения курса и выпускали только «благонравных и вполне воспитанных молодых людей».

Наказания в этих гимназиях были жесточайшие. За невинные детские шалости, которые наказывались в других военных гимназиях оставлением без пирожного или, много-много, без воскресного отпуска, в «третьих» гимназиях держали ребят по несколько суток в карцерах размером аршин на аршин, где можно было только смиренно сидеть на узеньких скамеечках, и даже спарывали погоны, что считалось тогда самым позорным и унижительным наказанием.

Я как сейчас помню нашего директора, генерала Берталоти, барабанящего пальцем по погону стоящего «у стенки» перепуганного первоклассника, пойманного на игре в перышки. «Я вам погоны спорю!» — шипит

генерал, а от начищенного мелом погона несутся из-под жесткого пальца клубы белой пыли.

За три единицы, полученные в течение одной недели, беспощадно выгоняли из гимназии.

А единицы эти наши добрые преподаватели, имевшие на сей счет особые инструкции начальства, сыпали «нежелательным» субъектам без стеснения.

При такой системе из сотни мальчиков, поступавших ежегодно в два параллельных отделения первого класса, доходило до выпуска не больше пятнадцати-семнадцати человек.

Директора и инспектора классов этих «милых» учебных заведений были народ твердый, верный и испытанный, и потоки слёз наших матерей, почти ежедневно проливавшиеся в приемных, действовали на них ничуть не больше, чем на мраморные бюсты императоров, которыми были украшены эти обители скорби.

Вот в таком-то учебном заведении очутился и я и героически продержался в нем до шестого класса.

Вылетел я из него, что называется, с помпой.

Дело в том, что, начитавшись всяких морских приключений, я с четвертого класса платонически полюбил никогда не виданное мною море и решил во что бы то ни стало сделаться моряком.

Желание это, сначала детское и чисто фантастическое, окончательно созрело и укрепилось после того, как я однажды в каникулы побывал с экскурсией в Кронштадте и увидел воочию море и корабли. Затем мне случилось побывать в знаменитом Петербургском морском музее.

После этого я заявил отчиму, что ни военный мундир, ни офицерская карьера меня нисколько не соблазняют, что к кадетской муштре я чувствую органическое отвращение, а свое училище и всех «ведущих нас к познанию блага» глубоко ненавижу. В

заклучение я просил его взять меня из военной гимназии и позволить поступить в мореходные классы.

Результатом этого заявления была довольно основательная порка.

Тогда я решил действовать по-своему.

Прежде всего я купил у букиниста «Морскую практику» Федоровича и «Теорию судостроения» Штенгауза и стал их усердно изучать. В гимназии я особенно налег на математику и языки.

И вот, когда, по моему мнению, я был уже достаточно подготовлен к морской деятельности, я бросил гимназическому начальству вызов, который должен был освободить меня от дальнейшего пребывания в этой казарме.

Первой моей жертвой был законоучитель, почтенный протоиерей Смирнов.

Я спросил его за уроком, скорчив самую наивную физиономию, желал ли бог сотворить Адама и Еву для того, чтобы от них размножились люди на земле.

— Без воли божьей и волос человека не упадет с головы, — уклончиво ответил отец Смирнов, чувствуя готовящуюся ему каверзу, но не предвидя формы, в которую она выльется.

— Значит, бог знал, что потомство от Адама и Евы может произойти только путем браков между их детьми. Отчего же церковь не допускает теперь браков между сестрами и братьями, если они начались с соизволения божия?

— Потому что впоследствии, когда род человеческий достаточно приумножился, бог запретил браки между близкими родственниками.

— И хорошо сделал, батюшка, а то вот еще Николай Васильевич (Н.В. Сорокин, учитель естественной истории) говорил, что птицы произошли от земноводных, а в Ветхом завете сказано, что бог

сотворил рыб и птиц на четвертый день. Кто же говорит неправду: священная история или Николай Васильевич?

— Стань к стенке, не задавай глупых вопросов, не мешай заниматься. Вот я на тебя господину инспектору пожалуюсь. Скажи, пожалуйста, какой шустрый! Лучше бы уроки заданные учил как следует... Вот ты мне скажи, каких форм строятся храмы и что каждая форма должна напоминать христианину?

— Я не знаю, батюшка. Я сегодня урока не выучил.

— Не выучил? Так вот я тебе бублик в журнал поставлю и господину инспектору доложу о твоём поведении обязательно.

Я ликовал. Зная порядки гимназии, только что переименованной указом нового императора Александра III в кадетский корпус, и взгляды начальства на необходимость внедрения религиозности, я был уверен, что меня если официально и не вышибут, то во всяком случае попросят отчима взять домой «по прошению» как вредный элемент. Так бы, наверно, и случилось, если бы меня не отстояли учителя математики и языков. Я отделался за «неуместные и не вовремя заданные вопросы законоучителю» всего двумя днями карцера.

Приходилось принимать более решительные меры.

Отсидев в карцере, я избрал жертвой своего нового трюка ненавидимого всеми нами воспитателя Блюменталя. Он был страшный трус и ябеда. Почти никогда не наказывая никого лично, он все время шпионил за нами и доносил обо всем инспектору, который, уже не стесняясь, сыпал суровые наказания щедрой рукой.

Я придумал такой трюк, благодаря которому нас обоих неминуемо должны были выгнать: меня — за то, что «сделал», а его — за то, что «распустил» и «допустил».

Трюк мой был очень глупый и очень детский.

Забравшись на большой перемене в уборную, я привязал бечевками к своей стриженной по-кадетски голове рожки, сделанные из жеваной бумаги, расписал физиономию красной и зеленой акварельной краской и, вбежав в рекреационный зал, под громовой хохот товарищей прыгнул с разбегу на спину шагавшего, как журавль, немца, плотно обхватив его талию ногами.

Ошарашенный неслыханной по своей дерзости выходкой, Блюменталь до того растерялся, что не придумал ничего умнее, как, крепко охватив мои ноги руками, понести меня, так сказать, с поличным прямо в квартиру Берталоти, благо она была из двери в дверь с залом.

На этот раз я достиг своей цели.

И Блюменталь, и я в тот же день кончили свою карьеру в 3-й московской военной гимназии, или, иначе, в 3-м кадетском императора Александра III корпусе.

Это произошло 10 сентября 1882 года.

Не знаю, какова была дальнейшая судьба Блюменталья, но я 15 сентября уже ехал по Московско-Курской дороге в Севастополь, причем после полученного дома напутствия мне было невыносимо больно сидеть на скамейке тряского третьеклассного вагона, несмотря на то что подо мной было вчетверо сложенное ватное одеяло.

От отчима, кроме жесточайшей порки, я получил приказание не являться домой, пока не сделаюсь «человеком», и двадцать пять рублей на дорогу до Керчи, куда после телеграфных сношений с начальником местных мореходных классов О.П. Крестьяновым были высланы почтой мои документы.

Керчь была избрана потому, что мой отчим когда-то и где-то случайно познакомился с Крестьяновым, очень уважал его как старого николаевского служаку и был уверен, что он возьмет меня в ежовые рукавицы.

Таким образом сбылась моя заветная мечта; я стал моряком.

Первые рейсы

Орест Платонович Крестьянов, отставной штурманский капитан из кантонистов, оказался добрейшим и милейшим человеком.

В ежовые рукавицы меня он не взял, очень посочувствовал моей страсти к морю и очень смеялся, когда я откровенно рассказал ему, каким образом я освободился от ненавистной мне военной гимназии.

Благодаря хорошей теоретической подготовке я был принят сразу во второй класс и жадно принялся за милую моему сердцу науку.

Поселился я вместе с несколькими иногородними учениками в небольшом флигеле при доме Крестьянова. Жило нас там семь человек: Шепель, Лавров, Зеленский, Соляник-Краса, Снежницкий, Подлевский и я.

Кроме Шепеля, Лаврова и Зеленского, с которыми судьба вновь сталкивала меня после многочисленных шатаний по свету, я ярче всего помню рыжего кудлатого певуна Снежницкого.

Это был здоровенный, веселый, жизнерадостный парень лет восемнадцати, бывший семинарист страстно любивший книги. За две зимы совместной жизни мы все благодаря ему прочли, большей частью вслух по вечерам, «Происхождение видов» и «Естественный отбор» Дарвина, «Историю цивилизации в Англии» Бокля, «Самодетельность» Смайльса и целый ряд подпольных литографированных брошюр.

Все свободное время я проводил на набережной и скоро составил себе обширный круг знакомств среди матросов, кочегаров, рыбаков, лодочников и грузчиков. Через две-три недели я сделался на набережной уже

совсем своим человеком и отлично знал пристанскую терминологию.

«Эх, скорее бы зима прошла с ее хотя и интересной, но все же суховатой учебой, а там — пойти на целые восемь месяцев в плавание, да подальше куда-нибудь...»

Судьба сжалилась надо мной, и совершенно неожиданно мне скоро пришлось пойти в плавание, хотя и не в дальнее.

У Крестьянова был зять, Марк Павлович, молодой капитан небольшого колесного парохода «Лев Федорович Гадд». Этот пароход плавал обычно между Керчью и Ростовом-на-Дону и только что стал в Керчи на зимний ремонт.

Но как только «Гадд» ошвартовался цепями к набережной, стравил пары и распустил команду, разъехавшуюся немедленно по домам, из правления Волго-Донского общества, которому принадлежал пароход, пришла телеграмма с приказанием сделать еще один рейс в Ростов и обратно.

Марк Павлович, не зная, где набрать команду на один рейс, обратился с просьбой к Крестьянову кликнуть клич в мореходных классах и вызвать двадцать человек охотников за вознаграждение в двадцать рублей на брата за сходку.

Охотников нашлось, конечно, больше, чем нужно, но преимущество получило наше общежитие, и мы все семеро переселились из нашей чистой комнаты в тесный, грязный и темный кубрик «Гадда».

27 октября, в прекрасный солнечный день, мы отошли от пристани на Ростов через Бердянск, Мариуполь и Таганрог.

Босиком, с засученными штанами, я мыл палубу вместе с другими товарищами. Вода была холодная, и наши ноги стали скоро красными, как гусиные лапы, но делать было нечего: морских сапог у нас не было, а

портить штилеты в соленой воде не входило в наши расчеты.

Пароход слегка покачивало, и я чувствовал, что в глазах у меня начинает мутнеть, а в груди под самое горло подпирает какой-то ком.

«Так вот оно, море! — думал я, глядя на зеленые азовские волны, подбрасывающие пароход. — А ведь скверно... Привыкну или нет?» Однако боязнь быть поднятым на смех товарищами заставила употребить нечеловеческие усилия, чтобы не поддаться окончательно укачиванию, и я продолжал работу.

Но это были цветочки. Ягодки я попробовал вечером, за ужином, когда пришлось сидеть за подвесным столом в душном кубрике и насильно есть из общей чашки сильно наперченный украинский борщ.

И все-таки я досидел до конца ужина, но лишь только встали из-за стола, опрометью бросился на палубу, протискался, пользуясь наступившей темнотой, за принайтовленные к палубе бочки с вином и тут же над ближайшим шпигатом отдал рыбам весь свой насильно съеденный ужин.

К полночи стихло, и мне стало значительно лучше. А на другой день меня уже больше не укачивало.

Этот день ознаменовался происшествием. Мы везли на палубе чью-то корову, и она ночью отелилась. Бросили жребий, кому убирать за роженицей. Выпало мне.

Товарищи поздравили меня с первой серьезной работой, и долго потом за мной оставалась кличка «коровий акушер».

В тот же вечер, после работы мы устроили теленку торжественные крестины. За отсутствием подходящей купели крестины пришлось совершить по католическому обряду, поливая теленка из ковшика.

Я был единогласно избран в награду за свои труды крестным отцом, маленький Павлуша Лавров был моей

кумой, Снежницкий — патером; Зеленский изображал органиста и играл на гармонике какой-то тягучий вальс, который, по общему мнению, очень подходил под католические церковные мотивы. Крестины закончились балом на палубе под ту же гармонику, причем один из товарищей танцевал с новорожденным теленком на руках.

В Бердянске и Мариуполе стояли всего по несколько часов, и на берег никто не сходил. В Таганроге ночевали и тоже ничего не видели, да и порт там далеко от города.

Зато в Ростове стояли три дня и успели побывать на берегу, разумеется только вечером. Днем все были заняты.

В те блаженные для судовладельцев времена судовые команды были обязаны сами грузить и выгружать пароходы. Береговые рабочие принимали груз только «с борта» и подавали его только «на борт».

Хорошо, что привезенный нами груз состоял главным образом из маленьких бочонков с сельдями, а грузили мы бакалею, крупу и макароны. Больших тюков и ящиков не было, но с непривычки и от пятипудовых мешков с крупой здорово болела спина.

Назад вернулись через Ейск и Темрюк.

Началась зима.

Занятия в классах шли усердно, и преподаватели были недурные.

Очень хорош был преподаватель судостроения Языков. Он сумел наглядно и просто подвести нас к сложной науке теории корабля и умел популяризировать даже такие понятия, как сопротивление трущейся поверхности и метацентрическая высота^[3]. Иногда он водил нас на местные верфи, где строили и ремонтировали небольшие деревянные парусники.

Слабее других был, пожалуй, сам старик Крестьянов. Он читал тригонометрию и навигацию. Объяснял плохо и путано и заставлял нас учить формулы наизусть, не мудрствуя лукаво над их выводами. Да едва ли он сам сумел бы вывести сколько-нибудь сложную математическую формулу. Он учился в николаевские времена в черноморской штурманской роте и целиком перенес к нам основной принцип старой школы: «Больше затверживай и меньше рассуждай».

Морскую практику преподавал нам лейтенант Ясинский с военно-почтового парохода «Прут».

Коснувшись его предмета, не могу не вспомнить анекдот, основанный на одном свойстве моей памяти. Я как-то особенно прочно запоминаю редко встречающиеся, необычные слова или имена. Я легко забуду имя и отчество старого знакомого, которого зовут Иван Петрович или Николай Александрович, но если мне придется встретиться с каким-нибудь Елпидифором Анемподистовичем, то его имя и отчество останутся у меня в памяти на всю жизнь.

Так, меня поразила набором морских терминов страничка в учебнике Федоровича, трактующая о порядке накладывания такелажа на мачты и реи. Она сфотографировалась у меня в памяти целиком.

Однажды, дня за два или за три до рождества, к нам в класс неожиданно приехал керченский градоначальник адмирал Вейс. Зайдя в наш класс во время урока морской практики, он остался послушать. Ясинский вызвал меня и, так как мы как раз в это время проходили вооружение парусных судов, спросил, в каком порядке накладывается на только что поставленные мачты стоячий такелаж.

Недолго думая, я начал «жарить» наизусть по Федоровичу: «Когда поставят мачты и укрепят их в надлежащем положении спираксами или сей-талями, тогда приступают к накладыванию стоячего такелажа.

Сначала накладывают сей-шкентеля, туго наколачивая мушкелями их огоны на топы и плотно осаживая драйками до подушек, затем ванты попарно на каждую сторону, начиная с первой пары, и, наконец, штаги. Если число вант нечетное...» — и т.д. и т.д.

Эффект получился чрезвычайный.

Растроганный старый адмирал похлопал меня по плечу, погладил, по голове, заявил, что из меня будет толк, и пригласил к себе на елку — честь, неслыханная для пролетария-морехода. Ясинскому пожал руку и сказал, что ему приятно видеть так прекрасно поставленное преподавание основного предмета морского дела. Крестьянову тоже сказал какой-то комплимент.

Я сделался героем дня.

С тех пор, кто бы ни приезжал в класс из высоких посетителей, если он только попадал на урок морской практики, Ясинский неизменно вызывал меня и после паузы, долженствовавшей изображать его раздумье, неизменно говорил:

— А ну-ка расскажите нам, что вы знаете о порядке накладки стоячего такелажа на только что поставленные мачты.

Напрасно я уверял Ясинского, что я вообще хорошо знаю морскую практику и что мне можно задавать любые вопросы по этому предмету, Ясинский был непоколебим.

— Э, батюшка, — отвечал он, — по другим каким вопросам при начальстве-то еще, может, и собьетесь, а уж это-то твердо знаете, за это я спокоен, — никогда не забуду, как вы меня тогда при Вейсе разодолжили. Вот уже действительно подарок к рождеству сделали!

1 марта начались переводные экзамены. Я перешел в третий, выпускной, класс, и надо было пристраиваться на летнюю практику.

В те времена ни о каких учебных судах для моряков торгового флота не было и помину, и все мы обыкновенно нанимались на лето матросами или на местные пароходы, или на мелкие парусники, которыми тогда кишели Черное и Азовское моря.

Только дети богатых родителей, а их было в старых мореходных классах немного, поступали на пароходы РОПИТ^[4] волонтерами, или, как мы их называли, «вольнолодырями». Волонтеры не только не получали жалования, но еще платили от себя двадцать пять рублей в месяц за стол. Положение их на судне было довольно двусмысленное. Матросы над ними издевались, помощники капитана считали их балластом, не знали, что с ними делать, и цукали вовсю.

Я поступил матросом второго класса на пароход Волго-Донского общества «Астрахань», совершавший рейсы между Таганрогским рейдом и Константинополем^[5].

«Астрахань» был небольшой плоскодонный двухвинтовой товаро-пассажирский пароход типа трехмачтовых шхун. По обычаю того времени он имел и парусное вооружение с реями на фок-мачте.

Жалование мне было положено двадцать один рубль на своих харчах. Столовались артелью, и это обходилось нам по восемь рублей в месяц на человека, чай и сахар каждый должен был иметь свои.

Из Керчи, где пароход зимовал, пошли в Севастополь на элинг РОПИТ для очистки и окраски подводной части. Из Севастополя — в Таганрог.

Жил я с товарищами по кубрику хорошо. Сначала старые матросы пробовали «травить», советовали мне поесть морского ила, чтобы не укачивало, посылали точить напильником лапы у якоря, осаживать деревянным мушкетом чугунные кнехты, якобы слегка отставшие от палубы. Но я знал все эти традиционные

морские шутки и всегда ловко и без злобы их парировал.

Работу я знал, а если чего не знал, то наблюдал и догадывался.

Помню, раз послали меня подмести палубу на юте.

Дул свежий попутный ветер, и я, конечно, начал мести по направлению от кормы к носу.

Боцман увидел это и притворно сердитым голосом окрикнул меня:

— Кто же это научил тебя сзади наперед палубу мести, ежова голова?

— Ветер научил, Семен Прокофьевич, — спокойно ответил я, продолжая работу.

— Ишь, черт, догадался, — улыбнулся в бороду Семен Прокофьевич.

Другой раз мне пришлось красить рубку. Я никогда до этого не держал кисти в руке и стал тщательно наблюдать за товарищами, копируя все их движения.

— Вникаешь? — спросил проходивший мимо боцман.

— Вникаю.

— А чем суть дела?

— А в том, чтобы густо не ляпать да хорошенько растирать, а когда разотрешь одно место, заштриховать его легонько сверху вниз. Краски на кисть брать поменьше, глубоко не макать.

— Ну, валяй, валяй, суслик. Правильно понял.

Скоро все это сделало меня среди команды «своим». А когда я взял на себя еще дополнительную литературную работу — писать малограмотным товарищам письма на родину, — то начал пользоваться даже уважением в кубрике.

Кто не знает этих знаменитых писем, для которых еще так недавно существовал чуть не веками освященный шаблон!

«Дражайшие мои родители, Иван Сидорович и Марья Семеновна, во первых строках моего письма

испрашиваю вашего родительского благословения, навеки нерушимого, кое может существовать по гроб жизни. Еще кланяюсь, дяденьке нашему Карпу Сидоровичу с супругою ихнею Анной Степановной, еще кланяюсь...» Дальше шли бесконечные поклоны всем родным и знакомым, причем вежливость требовала даже грудных детей называть по имени и отчеству. После поклонов сообщались новости. Здесь иногда допускалось разнообразие и даже фантазия.

— А ну-ка, Митрий, отпиши им чего-нибудь позабористей из нашей жисти.

И я отписывал:

«А еще поймали мы морскую рыбу — кита, огромную, сажений в десять будет. Злющую-презлющую. Как ударила хвостом по пароходу, то пароход наш подпрыгнул на сажень кверху и пробился насквозь. Начали мы тонуть. Думали, пришел всем конец; стали богу молиться, и бог нас помиловал. Затянуло в дыру мимо плывшего тюленя, он заткнул пароход, и течь остановилась. Тем и спаслись. А ловили мы этого кита-рыбу на удочку из каната, с якорем вместо крючка, насаживали на якорь живую корову. Хотели мы этого кита есть, — думали, надолго хватит, большую экономию на продовольствии загоним; однако когда ему пузо топорами разрубили, то нашли в нем морскую лодку-шлюпку с четырьмя мертвыми гребцами, и стало нам до того противно, что отрубили мы канат, и чудовище утонуло в морских пучинах...»

С лошадьми на борту

В Таганроге «Астрахань» нагрузили пшеницей насыпью, а на палубу мы приняли двадцать четыре лошади.

Лошади эти были куплены какими-то важными турками на воронежской ярмарке и назначались для султанской конюшни. Их сопровождали проводники из русских татар под начальством турецкого офицера.

Для лошадей были устроены на палубе особые стойла с кормушками. Лошади стояли мордами к борту, а хвостами — к середине парохода, причем хвосты — краса и гордость русских рысаков — были забинтованы парусиной, чтобы не вытирались в качку о задние брусья стойл.

Погода была отличная.

Штилями, без малейшей качки, прошли мы весь путь и на рассвете четвертого дня плавания подходили к Константинопольскому проливу^[6].

До входа в пролив оставалось по судовому счислению не больше двадцати миль, когда над теплым сонным морем стали подниматься пушистые белые клочки утренних испарений. Скоро эти клочки начали слипаться друг с другом и превратились в сплошной молочно-белый туман, плотно окутавший судно со всех сторон.

Вахтенный помощник вызвал на мостик капитана.

Убавили ход и начали давать свистки.

Через час бросили лот, но на сорока сажнях дна не достали.

Пошли ощупью дальше.

Вдруг баковый закричал не своим голосом:

— Берег под носом!..

И в ту же минуту и люди и лошади попадали от страшного толчка. Нос парохода поднялся и вылез из воды.

Впереди сквозь гряды тумана чернела высокая стена гористого берега. Обмерили воду.

Под носом оказалось всего четыре фута. Под кормой — двадцать пять.

В трюмах воды не обнаружили.

Пароход выскочил с малого хода на круто спускавшиеся в море широкие плоские плиты, вероятно базальтового происхождения, и не получил пробоины.

Дали «полный назад», поработали машиной минут двадцать, но «Астрахань» даже не дрогнула. Плотно уселась.

Завезли с кормы на проволочном тросе сначала стоп-анкер, а затем и становой якорь и попробовали стягиваться брашпилем, опять дав машине «полный назад», но якоря не забирали в каменном дне и приползали обратно к судну.

Положение было критическое. Задуй ветер с моря, и пароход мог разбиться вдребезги, да и мы все погибли бы: на отвесные скалы во время прибоя не вылезешь.

Часам к девяти утра туман разошелся, и мы увидели прямо перед собой, на вершине почти отвесной черной стены береговых скал, странную башню с грибовидной крышей, окрашенную красными и белыми поперечными полосами. По этой башне узнали, что нас в тумане отнесло течением на три мили к западу от пролива. От башни в глубь берега тянулись, насколько хватал глаз, телеграфные столбы.

Это уже значительное облегчение: можно было снести с Константинополем и вызвать на помощь буксир.

Немедленно на шлюпке был откомандирован один из помощников с телеграммой послу в Константинополь.

Гребцы долго искали места, где можно было бы высадиться.

Наконец помощник и один из гребцов начали карабкаться по уступам скал к маяку.

Мы глядели на них с тяжелым чувством. Да, действительно, задуй ветер с моря, начнись прибой, буруны — и ни одна живая душа не спаслась бы у этих скал...

Капитан подробно описал в телеграмме критическое положение парохода, просил посла доложить о происшедшем министру султанского двора и настаивать на немедленной присылке нам на помощь турецкого военного судна. Он сильно надеялся, что султанские лошади, смиренно стоявшие в своих стойлах и жевавшие сено, спасут пароход и оградят Волго-Донское общество от расходов по найму частных буксиров.

Но расчет нашего капитана не оправдался.

Ответ его величества, переданный нам послом по телеграфу, был краток и прост: «Старайтесь спасти лошадей». В заключение посол добавлял, что пошлет нам на помощь русский стационар «Тамань», но что «Тамань» стоит без паров и сможет выйти из Константинополя только к вечеру.

Барометр падал. Ждать вечера было рискованно...

Тем временем весть о русском пароходе, выскочившем на камни неподалеку от входа в пролив, облетела Константинополь, и к нам направились три частных буксира. Все три были под командой греков, которые отлично учитывали и наше положение и падающий барометр.

Началась отчаянная торговля, сопровождавшаяся клятвами, биением в грудь и руганью на всех европейских языках.

Наконец за одиннадцать тысяч рублей греки стянули нас с мели, и мы в тот же вечер благополучно

пришли в Константинополь.

Подходя уже к Золотому Рогу, встретили только что вышедшую к нам на помощь «Тамань». Выругав ее в душе как только могли, вежливо извинились в рупор за беспокойство и прошли к своему якорному месту.

Султан был очень доволен и наградил нашего капитана «за спасение лошадей» каким-то орденом.

С утра началась выгрузка.

Моя вахта была отпущена на берег.

На берегу мы проделали все, что полагалось проделать матросам старого русского флота в Константинополе. Были на базаре и закупили всякой ненужной дряни, вроде коробочек, оклеенных раковинами, рамок из кипарисового дерева и пестрых шелковых носовых платков. Впрочем, купили еще по фунту турецкого табаку и по коробке рахат-лукума. Посетили Св. Софию, напились отвратительной сладкой греческой мастики и вонючей ракии. Подрались с английскими матросами и часов в одиннадцать вечера вернулись на судно. На другой день наша вахта осталась работать на судне, а другая съехала на берег и проделала то же самое.

Обратного груза из Константинополя для нас не нашлось. Капитан, по поручению ростовской конторы, закупил большие запасы материалов для наших азовско-донских пароходов. Тут были банки с масляной краской, резиновые клапаны и прокладки, асбестовая набивка, слесарные инструменты и пр.

Нужно было доставить все это в Ростов, не заплатив таможенных пошлин, — дело, казалось, нелегкое, но наш капитан был большой спец по части провоза контрабанды.

Краска и резиновые изделия, не боявшиеся подмочки, были уложены в междудонном пространстве, заполненном затем балластной водой. Туда же пошли и хорошо смазанные салом с белилами крупные

металлические вещи. Асбестовая набивка была уложена в подшкиперной, внутри бухт с запасными тросами, мелочь искусно запрятана в потайных уголках парохода. Команде за молчание обещана награда.

Пришли в Таганрог и стали на рейд.

Судно осмотрела таможня и ничего не нашла, но на время стоянки к нам по обыкновению был посажен таможенный досмотрщик, по-черноморски — «гвардион», а по-морскому — «скорпион».

Вечером того же дня этот доблестный охранитель интересов казны был напоен до бесчувствия дешевым константинопольским ромом, заперт в каюте и храпел во все носовые завертки. А мы выкачали балласт, тихонько снялись с якоря и пошли без огней к донским гирлам. Там, по условию, ждала нас баржа с известным только нам расположением фонарей. Выгрузив контрабанду, так же тихо вернулись на Таганрогский рейд и стали на место.

Гвардион проспался, хватил с похмелья хороший стакан рома и важно разгуливал по палубе с капитанской сигарой в зубах.

Вероятно, я проплавал бы на «Астрахани» до начала зимних занятий, если бы не маленький инцидент, повлекший за собой крупную размолвку с капитаном.

У нас среди команды завелся ухарь из херсонских красавцев, о которых поют одесские «мешочницы»:

Он хорош своим патретом,
Не страшны ему враги.
Его волос под шантретом,
И на рипах сапоги.

Звали его Никита Савельич Щученко. Это был балагур, остряк, гармонист, лодырь и необыкновенный нахал. В кубрике прозвали его Никита Пустосвят.

Так как я был самым младшим в команде, то Никита решил сделать меня мишенью своих выходок и плоских острот. Я огрызался довольно удачно. Но однажды, когда я писал письма домой, а Никита вертелся вокруг меня, как муха вокруг блюда с вареньем, и приставал со своими дурацкими остротами, я вспылil и запустил в него тяжелой свинцовой чернильницей.

Никита с подбитым глазом и физиономией, вымазанной кровью и чернилами, полетел жаловаться к капитану.

Меня вызвали для объяснений.

Капитан с неизменной сигарой в зубах сидел в мягком кресле и читал газету. На нем был чистенький белый китель с блестящими погонами корпуса флотских штурманов.

Старший помощник, лейтенант, зачисленный по флоту, сидел тут же и тоже был в форме.

Капитан, выслушав лживую повесть о том, как я ни за что ни про что чуть не убил бедного Никиту, грозно обратился ко мне:

— Что ты наделал, звереныш!

Я молчал, уставясь глазами на палубу.

— Да знаешь ли ты, что я велю тебя, как мальчишку, за это выпороть хорошенько, а?

Я ответил, что никому не позволю подымать на меня руку.

— Убрать его сию же минуту с парохода! — закричал капитан.

И меня убрали.

Через час с маленьким парусиновым чемоданчиком я отъезжал на шлюпке от борта «Астрахани», а Никита стоял на баке, кривлялся и посылал мне вдогонку вычурные ругательства.

Черноморская каторга

Остаться без места матросу в старой России во время навигации было делом не из приятных.

Судов дальнего плавания, меняющих команду порейсно, у нас почти не было.

Матросских домов или морских контор для найма, как за границей, тоже не было. Не было тогда и никаких профессиональных организаций.

Съехал я на берег с девятью рублями.

Хорошо, что все это случилось не в Таганроге, а в Севастополе, куда «Астрахань» зашла в док РОПИТ после константинопольской посадки.

Через Севастополь проходили крымско-кавказские линии нескольких пароходств, и много судов заходило на ремонт.

Прежде всего я решил не тратить ни копейки на гостиницы. В Крыму в мае можно свободно ночевать на бульваре. Чемоданчик решено было оставить на хранение у докового сторожа. На еде я сэкономил как только мог, питаюсь щами, хлебом и чаем.

С утра до ночи ходил я по пристани Южной бухты или околачивался у эллинга РОПИТ.

Но напрасно предлагал я свои услуги «дяденькам боцманам». Ответ был всегда один и тот же: «Не требуется».

Наконец, на пятый день моих поисков, мне удалось поступить на «Веру» пароходства Родоканаки, плававшую по крымско-кавказской линии.

В старых условиях плавания это была каторга, которую безропотно могли сносить или первогодки, вроде меня, или старики и пьяницы.

Восемнадцать рублей при своих харчах, служба на две вахты при заходах в порты через каждые несколько

часов, бессонные ночи, беспокойные открытые рейды и бесконечная трюмная работа, от которой трещала и ныла молодая, неокрепшая спина.

И это летом, когда на Черном море стоит тихая погода. А каково на этой линии поздней осенью или зимой! Снежные метели у Одессы, новороссийская бора и страшные штормы кавказского побережья делали линию необыкновенно тяжелой.

Но эта линия наглядно знакомила молодого моряка с номенклатурой и упаковкой самых разнообразных товаров, учила быстро разбирать товарные марки и литеры, принимать и быстро распределять по трюмам грузы, назначенные в два десятка портов, знакомила с плаванием в виду берегов, учила лоции, входам и выходам из портов и самым разнообразным постановкам на якоря, бочки и у пристаней всех видов.

Баковая компания на «Вере» подобралась преимущественно чигиринская.

Я получил прозвище «кацапёнка».

Ухарей с сапогами «на рипах» среди новых товарищей не было. Были все больше люди солидные, старослужилые черноморцы, коммерсанты и мрачные пьяницы, хотя и не без присущего украинцам юмора.

Скучно было плавать с этой публикой.

Из Севастополя пошлы по портам до Батума, из Батума — в Одессу, из Одессы — снова в Батум.

В этот рейс как раз на Керченском рейде со мной произошло несчастье.

Выгружали тяжелые снаряды для керченской крепости. Я работал на лебедке.

Вдруг вырвало паром дно у лебедочного цилиндра. Осколки чугуна и оторванные гайки полетели во все стороны.

Осколком меня сильно ударило по колену. От острой, нестерпимой боли я свалился на палубу.

Раненая нога попала как раз под валивший из цилиндра пар и была моментально обварена.

Подбежавшие на помощь товарищи оттащили меня от лебедки и снесли на руках в кубрик.

Послали за доктором, а пока что обмотали обваренную ногу пропитанными олифой тряпками.

Доктор нашел, кроме ожогов, сильный ушиб и опухоль левой чашечки, но ни трещин, ни сдвига не обнаружил.

Сvezли в больницу.

А «Вера» ушла своим рейсом.

В больнице я пролежал неделю.

Дней через десять, по матросскому выражению, «все присохло, как на собаке». Остались только шрамы и пятна, да сгибать ногу было больно.

В конторе больницы я получил оставленное для меня жалованье с «Веры» — пять рублей двадцать копеек — по следующему расчету: причитается за девятнадцать дней июля из расчета восемнадцать рублей в месяц, одиннадцать рублей сорок копеек; удержано в артель шесть рублей двадцать копеек; причитается к выдаче на руки и сдано в контору керченской городской больницы пять рублей двадцать копеек.

Счет был подписан старшим помощником капитана.

Итак, я был рассчитан по день увечья, полученного при исполнении служебных обязанностей.

Хорошо еще, что доктора и больницу мне не поставили в счет.

Конечно, я мог судиться, требовать жалованья по день выздоровления, но кто из обсчитанных моряков делал это? Почти никто. Большинство ограничивалось крепкой руганью по адресу своих эксплуататоров, потому что суд был всегда на стороне судовладельцев.

К Крестьянову я не пошел, отложив визит к нему только на самый крайний случай. Крестьянов стал бы

посылать телеграммы отчиму, просить перевода денег, начал бы уговаривать меня отдохнуть и окончательно поправиться, а я хотел плавать и зарабатывать деньги, чтобы не висеть камнем на шее у отчима.

Шхуна «Святой Николай»

Я знал в Керчи на набережной трактирчик, любимое пристанище местных каботажников, и отправился прямо туда. Там я разыскал знакомого полового, рассказал ему про свои беды и просил рекомендовать кому-либо из завсегдатаев заведения.

Спать в Керчи на бульваре мне было неудобно: могли опознать и отправить к Крестьянову. С деньгами тоже надо было быть экономным до крайности, тем более что у меня очень обострился вопрос со штанами: имевшаяся на мне пара едва держалась и была вся заплатана, а новые молескиновые или камлотовые стоили на базаре около трех рублей. Поэтому я предпочел, при помощи того же знакомого полового, пристроиться временно в трактирной кухне.

Я мыл посуду, чистил ножи и вилки, щипал кур, скоблил чешую с рыбы и за это получал обед, чай в неограниченном количестве и право спать на одной из кухонных лавок.

Это давало мне возможность быть всегда под рукой и не прозевать место.

На третий или четвертый день пребывания на кухне мой приятель вызвал меня неожиданно в зал и представил почтенному бородатому человеку, одетому в вышитую украинскую сорочку, люстриновый черный пиджак и полосатые брюки.

Бородатый человек внимательно осмотрел меня с ног до головы. Затем между нами произошел следующий диалог:

- Как тебя зовут?
- Дмитрий.
- Паспорт есть?
- Есть.

— Борщ могишь сварить?
— Могу.
— А кашу?
— Тоже могу.
— Эге! Може, и бишкет зажарить могишь?
— Могу.
— А на бабафигу лазил когда?
— Лазил.
— И закрепить сумеешь?
— Сумею.
— Ну, иди ко мне кухарем. Жалованье десять рублей положу.
— Харчи, стало быть, ваши?
— Харчи у кацапов, а у меня продовольствие.
— Будь по-вашему, я согласен. А как ваше судно зовут?
— «Святой Миколай». Стоит на якоре недалеко от волго-донской пристани. Як приедешь, спытай капитана Борзенко.
— А задаток дадите?
— А сколько тебе?
— По положению, за полмесяца.
— Ни. Давай документ — дам три карбованца, больше не дам.
— Давайте!
— А когда на шхуне будешь? Завтра раненько снимаемся.
— К вечеру буду.
— Добре! Давай документ.
Я передал выданное мне из мореходных классов свидетельство.
Борзенко внимательно его прочитал и сунул в карман. Затем вручил мне засаленную трешницу. Договор был заключен.
На полтинник мы вместе с приятелем-половым выпили пива. Затем я сделал запас табаку, мыла,

спичек, иголок и ниток и, зная порядки на парусных судах, купил для собственного употребления два фунта сахара.

С этими расходами от моего основного капитала, подкрепленного полученным задатком, осталось около полутора рублей, с которыми я и пустился в новое, на этот раз парусное, плавание.

«Св. Николай» было старое, невзрачное суденышко тонн на сотню, вооруженное двухмачтовой шхунной с прямыми парусами на фок-мачте.

Капитанская каюта, по черноморской терминологии, — «камора», помещалась в корме, а кубрик — на носу. Мое царство — камбуз — было устроено в маленькой переносной рубке метра полтора величиной, установленной на палубе за грот-мачтой.

Команда состояла из боцмана — «старого», двух «хлопцев» и меня — «малого».

«Повдничали», «обидали» и «вечеряли» все вместе, из общей чашки, не исключая и капитана. В хорошую погоду ели на палубе, на светлом лючке над каморой, а в дурную — за столом в самой каморе.

Отношения капитана к своему экипажу были патриархальные. Мы его звали Григорий Мосеич и говорили «вы», кроме «старого», который всем говорил «ты». Капитан говорил нам «ты» и звал по именам, а «старого» звал «дидом».

Терминология, по обычаю черноморских парусников, была принята у нас итало-греческая. Общепринятая в России морская терминология называлась «хлотской» и подвергалась злой критике.

По нашей терминологии, нос судна назывался «прова», корма — «пупа», якорь — «сидеро», цепь — «кадина», фок — «тринкет», фор-марсель — «парункет», брамсель — «бабафига» и т.д. в этом роде.

Даже румбы компаса назывались по-итальянски: север — «трамонтане», восток — «леванте», юг —

«острия», запад — «поненте».

Я уже забыл теперь эту странную смесь исковерканных украинским выговором итальянских и греческих слов, но когда-то знал ее хорошо.

Итак, ранним августовским утром мы снялись с якоря и с тихим, еле чувствительным, но попутным ветерком двинулись к выходу из Керченского пролива в Азовское море.

Мы шли порожняком в Геническ за солью для Ростова.

«Старой» дал мне несколько уроков кулинарного искусства, и я оказался недурным «кухарем».

Утром, в семь часов, мы пили чай и ели хлеб или галеты — это называлось «повдник». В одиннадцать я подавал неизменный борщ с затиркой из помидоров и, пшеничную кашу. Мясо из борща не резалось на пайки, а мелко крошилось на деревянной тарелке и подавалось после борща. Ели сосредоточенно, молча и истово, следя, чтобы кто-нибудь не стащил не в очередь лишнего куска мяса. Часов в пять «вечеряли». На «вечерю» шли остатки разогретого борща. Затем пили чай, разумеется вприкуску, причем в чай для большей крепости прибавляли немного цикория.

После «вечери» устраивались обыкновенно литературные вечера.

Все, кроме рулевого, садились на палубе вокруг светлого лючка, а я читал вслух Гоголя или Шевченко, которые вместе с вахтенным журналом хранились у Григория Мосеича в каюте на маленькой самодельной полочке.

Читали до темноты. Эти чтения в наивной и горячо реагировавшей на все маленькой аудитории доставляли мне большое удовольствие.

Самым шумным успехом пользовались «Тарас Бульба» и шевченковские «Гайдамаки». Лирика, вроде «Катерины», производила сравнительно слабое

впечатление. «Старосветских помещиков» я даже не читал. Борзенко, перелистывая как-то том Гоголя и дойдя до них, прямо сказал:

— О це ерунда, не стоит и читать.

Зато юмор и красочная сказочность в «Майской ночи» или в «Ночи перед рождеством» очень нравились. Огромное впечатление произвел также «Вий».

Когда наступала темнота, все укладывались спать тут же на палубе, причем Борзенко и «дид» ложились подле рулевого, чтобы он в случае надобности мог немедленно их разбудить. Спали они чутко и раз по десять в ночь вскакивали, осматривали горизонт, небо, паруса и снова сейчас же засыпали, укутавшись, несмотря на теплую ночь, тулупами. Часов, видимых рулевому, не было. Старинные серебряные часы в виде луковицы были только у капитана и висели над изголовьем его койки. Рулевой судил о времени по движению звезд, а если было облачно, то просто по впечатлению, а когда уставал, то будил «дида» и просил сменить, а «дид» расталкивал другого хлопца или меня и посылал на руль.

Правили румпель-талями. Штурвала не было.

Компас был самый первобытный и маленький, сантиметров двенадцать в диаметре.

Навигационных инструментов, кроме вьюшки с лагом, десятифутового лота, засаленной генеральной карты Азовского моря и хромого циркуля, не было никаких. Впрочем, у капитана был еще довольно недурной полевой бинокль, купленный за три целковых у какого-то подозрительного портового бродяги. Борзенко очень гордился этим биноклем, но держал его у себя в камере и выносил на палубу редко. Да он и не нужен был: зрение у него было, как у индейца американских прерий, а берега Азовского моря он знал не хуже переборок своей двухметровой камеры.

В тумане он изумительно определялся по глубинам и по грунту. Образчик грунта, прилипший к салу, замазанному в донышко лота, он всегда не только долго и тщательно рассматривал, но и нюхал. Затем срезал острым ножичком и клал на люк. Полудюжины систематически измеренных глубин вместе с полудюжиной образцов грунта было совершенно достаточно для Борзенко, чтобы отлично определить место судна и с уверенностью идти дальше. Но с этими способностями нашего капитана я ознакомился позже.

До Геническа стояла все время удивительно ясная и тихая погода, чересчур тихая, затянувшая этот коротенький переход в сотню морских миль на две недели.

Борзенко нервничал и даже иногда зажигал восковую свечку перед иконой патрона нашего судна — Св. Николая. Но ничто не помогало: штили нас преследовали. Паруса лениво хлопали о мачты, море безмятежно спало под ласковым солнцем, и на небе не показывалось ни одного облачка.

Раз как-то утром я наводил порядок в каморе. Борзенко резким движением подошел к образу, потушил нагоревшую восковую свечку и сказал, обращаясь не то к Николаю, не то ко мне:

— Вот итальянцы в такие бунации^[7] молятся-молятся своему Антонию, потом возьмут его, привяжут на бечевку да покупают хорошенько в море, — так небось задует тогда... А то, скажите, пожалуйста, вторую неделю хоть пешком по морю ходи...

В этих словах нашего почтенного капитана мне почудилась довольно прозрачная угроза по адресу бедного Николая, и если бы Мосеич родился не в Чигирине, а где-нибудь в Генуе или в Палермо, болтаться бы бедному мирликийскому чудотворцу на бечевке за бортом.

Но Николай остался благополучно висеть на своем месте, а мы на четырнадцатый день доплелись-таки до Геническа и стали на якорь на рейде.

На следующий день приступили к погрузке соли насыпью.

Никогда не забуду этого ужаса. Стояла тропическая жара. Чтобы не платить грузчикам, мы не только сами штивали^[8] соль в трюме, но и пересыпали ее вручную корзинками из лихтеров в судно. Для этого разбирался против люка фальшборт и мы становились цепью: один человек на подвеске за бортом, другой — у борта на палубе, третий — у люка, а «старой» становился на два шага впереди нас, между люком и бортом шхуны.

Команда лихтера насыпала соль в пудовые корзины и перебрасывала их одну за другой нашему хлопцу на подвеске, тот перебрасывал их второму, стоявшему у борта на палубе, этот — стоявшему у люка. Стоявший у люка, поймав корзину, опрокидывал ее в трюм и пустую перебрасывал «диду», а «дид» бросал обратно в лихтер.

Таким образом получалась редкая, но непрерывная цепь, движение которой нельзя было остановить ни на минуту.

Когда десятитонный лихтер опорожнялся и другой начинал подтягиваться на его место, мы спускались в трюм разгребать лопатами наваленную горой под люком соль. Работали, конечно, босиком, и соль разъедала потные ноги. Но не портить же солью сапог! Сапоги надо наживать да наживать, а ногам-то что? Не пропадут, облезут да опять обрастут новой кожей.

Впрочем, страдали не только одни ноги — мелкая соль, засыпаясь за ворота расстегнутых пропотелых рубах, вызывала невыносимый зуд во всем теле.

Даже наши дюжие хлопцы так изнемогали от этой работы, что вечером, когда садились за стол, никто не

мог есть. А руки дрожали так, что борщ расплескивался и ложки выстукивали дробь на зубах.

«Старой» едва держался на ногах. А я, если бы не те минуты, когда, вырвавшись из трюма, я бегал на кухню присмотреть за кипящим борщом или преющей кашей, не вынес бы, пожалуй, этой пытки, да еще с болевшей после ожога ногой.

При таком способе работы и нашей малочисленности погрузка шла медленно. Мы успевали обычно выгрузить один лихтер до обеда и один после обеда.

Капитан ежедневно ездил сам на базар за провизией. Ездил он на очередном лихтере, так как нашу шлюпку не с кем было гонять на берег.

На четвертый день нашей стоянки погода начала портиться, и не успели мы кончить как следует погрузку, как испортилась окончательно.

Небо затянуло тяжелыми, свинцовыми тучами, и с моря задул порывистый ветер.

По рейду побежали белые барашки, переходившие у мелей в буруны.

Последний выгруженный нами лихтер долетел под парусом до берега в несколько минут и далеко выкинулся на отлогий песчаный берег.

Мы не могли уйти в море без провизии. Наши керченские запасы давно уже кончились, а то, что капитан привозил ежедневно с базара, съедалось в тот же день.

Надо было посылать шлюпку за провизией, да и пресной воды в бочке, стоявшей на палубе, оставалось немного.

И вот Борзенко с двумя хлопцами на веслах съехал на берег.

Внимательно следили мы с «дидом» в заветный капитанский бинокль за нырявшей среди волн шлюпкой, и когда громадный белоголовый бурун

подхватил ее на свой гребень и, бешено помчав к берегу, далеко выкинул на песчаную отмель, мы невольно вздохнули, а «дид» даже истово перекрестился.

— Ну, Митро, молись теперь богови, щоб витер стих тай помог им скорей назад вернуться. А то и наголодаемось мы с тобой!..

Я и сам видел, что при этом ветре и прибое нашей шлюпке ни за что не пробиться обратно через буруны.

Пришла ночь. Ветер перешел уже в настоящий шторм и густым басом ревел в снастях.

Захотелось есть. Но остатки борща мы благоразумно оставили на другой день. Заварили чайку, собрали кой-какие корочки хлеба и улеглись спать, поджидая, что будет.

Наступило утро. А ветер все крепче и крепче.

Шхуну так я дергает на якорях. Того и гляди, или цепные канаты лопнут или битенги выворотит. Скрипит наша бедная шхуна и болтается во все стороны, как язык у колокола...

Вот уже и на палубу начало поддавать.

Попробовали мы с «дидом» покачать помпу — в трюме оказалась вода.

Качали часа три подряд, пока не откачали досуха.

С полудня начало стихать, и мы с «дидом» приободрились. Съели остатки вчерашнего борща и хлеба, нашли немного пшена и сварили кашу...

Часам к шести вечера совсем было стихло, зыбь спала, и только мрачные, тяжелые тучи клубились, лезли одна на другую и низко-низко летели над головой.

Мы не спускали глаз с берега.

Буруны все еще ходили, и наша шлюпка лежала, далеко вытянутая на песок. Никто к ней не подходил...

Вдруг воздух как-то неожиданно вздрогнул, загудел, и страшный шквал положил нашу шхуну набок.

Не успела она повернуться на якорях и выпрямиться, как большая волна вкатилась на палубу, ударила в кухонную рубку и разбила ее в щепы.

Мы бросились спасать доски и кухонную посуду. Но вторая волна выбила часть фальшборта и смыла все с палубы дочиста. Мы сами едва уцелели, ухватившись за ванты.

Шквал прошел. Но ветер, отойдя румба на три к востоку, засвежел снова и задул с прежней яростью.

Положение становилось критическим. А когда мы обнаружили, что шквалом сорвало крышку с водяной бочки и бывшие в ней остатки пресной воды перемешались с морской, оно показалось нам безнадежным. Отвратительная смесь в нашей бочке получила вкус и все свойства так называемой английской соли.

Вода в трюме снова начала прибывать...

«Дид» совсем упал духом и заговорил о смерти.

Я старался утешить его, но он только отмахивался рукой,

— Не сдужаем, Митро, — говорил он слабым, старческим голосом. — Я знаю оцю погоду: волна, може, с месяц продует. Не сдужаем...

Но я не терял надежды и тщательно собирал по всем ящикам каморы крошки сухарей и хлеба.

Утром и вечером я варил на самодельном таганчике чай и, несмотря на его противный, до тошноты, вкус, пил сам и заставлял пить «дида».

На пятый день мы кончили последнюю крошку хлеба и выпили последнюю каплю нашей полусоленой воды.

С этого момента мы начали жевать сухой чай и восковые свечи, найденные за иконой. Свечи вызывали слюну и немного облегчали невыносимую изжогу во рту. Пустой желудок ныл и как-то особенно судорожно сжимался во время движений. А двигаться нужно было, чтобы не запустить воду в трюме.

Последние два дня мы уже не могли качать помпу по очереди, а качали вдвоем. Полчаса качали и два часа отдыхали.

А впрочем, может быть, это нам так только казалось: часов-то ведь у нас не было...

На шестой день «дид» заявил, что умирает и что ему все равно.

Он лег на палубу около руля и закрылся тулупом с головой.

Я попробовал покачать помпу один, но через несколько минут бросил и тоже лег недалеко от «дида». По временам я забывался тяжелым, тревожным сном, полным всяких кошмаров...

Вдруг, уже под утро, я как-то сразу пришел в себя. Меня разбудила луна, светившая прямо в лицо.

Я с трудом поднялся на ноги и осмотрелся. Шхуну не дергало больше на якорях. Ветер стих.

Сначала я подумал, что это сон. Но резкая боль сжавшегося желудка заставила меня поверить в действительность.

Я стащил с «дида» тулуп и начал трясти его за плечи.

— Вставайте, диду. Погода прошла; скоро шлюпка придет, вставайте, мы спасены.

Но «дид» бредил и не открывал глаз. Долго будил я его, но он не верил и, думая, что все это ему снится, не хотел открывать глаз.

Наконец, к утру, я привел его в чувство. Он едва дополз до борта и начал смотреть на берег. Я сел рядом с ним и тоже не отрывал глаз от берега.

Уже светало, и скоро мы рассмотрели, что у нашей шлюпки возятся люди.

Вот они потащили лодку к воде...

Вот спустили на воду...

Садятся в шлюпку...

Гребут...

Мы выпрямились во весь рост и стали махать руками.

Через несколько минут шлюпка с провизией подошла к борту. Что это было!..

Первое, на что мы с «дидом» набросились, были арбузы. Не разбирая корок, в одну минуту съели два гигантских арбуза и хоть немного утолили сводившую нас с ума жажду. Затем мы съели еще по одному арбузу, на этот раз с хлебом, и завалились спать.

Проснулись мы уже далеко за полдень. После хлеба с салом выпили чаю, заваренного свежей, хорошей водой, привезенной с берега, и снова завалились спать до утра.

Проснулись вновь мы от стука молотков. Наши хлопцы, капитан и привезенный с берега плотник исправляли причиненные штормом повреждения.

Фальшборты были уже заделаны свежими досками, и остов новой кухни красовался на прежнем месте.

Дня через два-три все было готово, и мы с большой радостью отправились в путь.

Вспоминая теперь эти кошмарные дни, я невольно думаю о том, как велико было у нас с «дидом» сознание долга. Ведь ветер дул с моря на плоский отлогий берег, — не проще ли было нам, чем умирать с голода, спасая старое, доживавшее, может быть, уже последний год суденышко, расклепать цепные якорные канаты и выкинуться на берег?

Мысль эта и у меня и у «дида», конечно, мелькала, но как позорная и совершенно не совместимая со званием моряка. Мы не решались даже высказать ее вслух, предпочитая ценой собственной жизни спасти доверенное нам судно...

Стихшая буря была предвестником перемены погоды. Весь сентябрь продержались штормы от юго-восточной четверти компаса.

«Св. Николай», короткий и пузатый, был плохим ходоком и плохо лавировал. Плавание было беспокойное, и хотя капитан хорошо держал паруса, все же сплошь и рядом жестокий ветер вгонял нас в рифы, а моя бабафига почти никогда не ставилась.

Весь рейс от Керчи до Ростова протянулся два с половиной месяца, и наша шхуна заработала такой мизерный фрахт, что капитану не хватило денег даже на расплату с командой.

На мою долю пришлось семь рублей с копейками...

На мели

Начинался октябрь.

В Ростове было уже довольно холодно, особенно по ночам. Да и в классы пора было возвращаться.

Платье, какое у меня было, окончательно истрепалось за лето, а о покупке нового пальто или хотя бы верблюжьего пиджака на вате нечего было и думать.

Вообще вид я имел жалкий.

Шляясь с утра до ночи по набережной, я посещал все пароходы.

Мне удалось наконец пристроиться «пассажиром из работы» на пароход «Императрица Мария», отходивший прямым рейсом в Керчь.

Была темная, холодная осенняя ночь, когда мы снялись из Ростова и пошли вниз по Дону.

Я стоял подручным на руле.

Направо и налево мелькали красные и белые фонари фарватера. То и дело попадались рыбацьи лодки и невода. Машину приходилось ежеминутно останавливать... Капитан выходил из себя.

Вдруг невдалеке с какой-то лодки раздался голос:

— Куда вы лезете? Ведь красный-то не горит...
Левой держи, левой...

— Прикажете взять? — спросил рулевой капитана.

— Не надо, — отвечал тот раздраженно. — Держи своим курсом. Знаю я их: нарочно сбивает, со зла, — я им в прошлый раз на этом месте невод порвал, проклятым...

Но не успел капитан договорить последних слов, как пароход с полного хода врезался в «россыпь» (песчаная мель).

— Полный назад! — закричал капитан, подскочив к машинному рупору.

Но было уже поздно: пароход крепко засел носом в песке, и только течение слегка заворачивало корму, прижимая его к мели всем бортом.

В это время на мостик прибежали несколько испуганных пассажиров первого класса. Некоторые были в одном белье.

— Капитан, — кричали они, — мы тонем! В каюте вода!

— Бараны! — закричал на них рассвирепевший капитан. — Куда тонем? К центру земли, что ли?.. Пароход на мели стоит, успокойтесь и идите вниз. Это пустяки, — добавил он уже более мягким голосом.

Однако нельзя было выводить пароход на глубокую воду, не заделав пробоины в днище.

Машину остановили, и мы все под предводительством капитана спустились в первый класс.

Воды набралось в общих каютах почти по пояс. В ней плавали табуретки, перевернутый от толчка обеденный стол, пассажирские чемоданы, шляпные картонки и самые шляпы.

Пассажиры и пассажирки в самых фантастических костюмах, забравшись на диваны, с испуганными и сосредоточенными лицами «удили» свои вещи зонтиками и палками.

Сняв разборный пол, мы принялись ощупывать пробоину в том месте, где по воде шли круги и пузыри, нащупали трещину, тянущуюся вдоль кильсона фута на полтора. Работа закипела.

Достали войлок и, пропитав его салом, наложили на трещину, сверх войлока — несколько досок и чурбаков. Наконец прижали все это бревном, уперев другой его конец в потолок каюты и забив клиньями. Затем стали помпами и ведрами выкачивать воду.

Эта работа производилась по пояс в студеной воде и заняла всю ночь.

Откачав пароход, мы легко стянулись с мели завезенным якорем благодаря воде, прибывшей за ночь от задувшего с моря ветра. Часов в восемь утра мы уже продолжали свой путь по направлению к Керчи.

Событие этой ночи обошлось судну довольно легко.

Но нелегко оно обошлось мне. Надорванный непосильной работой в течение восьми месяцев, мой молодой, не окрепший как следует организм не выдержал этого последнего испытания.

Без памяти, в бреду свезли меня с парохода в керченскую больницу, где я пролежал, находясь между жизнью и смертью, почти два месяца.

Дальнее плавание

Оправившись, я стал догонять товарищей по учебе. Курс третьего и последнего класса керченской мореходки был сложнее второго, но и он не представлял для меня никаких трудностей. И то сказать: ведь Керченские мореходные классы были классами второго разряда и готовили только штурманов каботажного плавания.

Морская практика, геометрия, начала тригонометрии, знакомство с логарифмами, навигация в самом сжатом виде, элементарное знакомство с паровой механикой и кораблестроением да начатки английского языка — вот все, что требовалось для сдачи экзамена на получение этого невысокого звания, дававшего право занять должность младшего помощника капитана. Право, но не должность.

Выбиться в помощники капитана рядовому штурману в то время было очень нелегко: судов было мало, и во всех паровых обществах велись секретные кандидатские списки.

Попасть в такой список без родственных связей с заслуженными капитанами, без протекции, без ходатайства какого-нибудь «лица», в угождении которому было заинтересовано пароводство, было почти невыполнимо. Проскакивавшие иногда «фуксом» держались в черном теле, и пределом их карьеры была должность второго помощника капитана или шкипера на буксирном пароводике.

Многие штурманы каботажного плавания, проработав несколько лет матросами и сдав правительственный экзамен на звание «штурмана дальнего и шкипера каботажного плавания», шли «капитанами от бандеры» на греческие парусники или

небольшие грузовые пароходы. «Бандерой» (la bandera) на старом черноморском жаргоне назывался флаг. Капитан от бандеры считался подставным лицом, флаг которого прикрывал фактического капитана, обычно доверенного, родственника или компаньона судохозяина, а иногда и самого судохозяина, который не мог получить диплом или по безграмотности или потому, что был иностранным подданным.

Капитан от бандеры получал небольшое жалованье, стол, неограниченное количество чашек черного турецкого кофе и плавал на судне пассажиром. В списке же экипажа, в так называемой «судовой роли», он значился капитаном, все судовые бумаги делались на его имя. Он являлся лицом, ответственным за судно перед правительством. Обыкновенно такие капитаны скоро жирели, совершенно забывали все то, чему когда-то учились, и спивались. Тогда их карьера кончалась. Распухших и посиневших от пьянства, дрожащих, потерявших человеческий образ, их можно было всегда встретить среди босяков портовых городов черноморско-азовского побережья. Они выпрашивали у моряков деньги на выпивку, рассказывая, что и они были капитанами, но вот — превратности судьбы, потеря службы, и теперь, «понимаете сами, положение — бамбук».

Мое положение тоже было в некотором отношении «бамбук»: я окончил мореходку семнадцати лет, а закон требовал для получения диплома, хотя бы и на первое судоводительское звание, совершеннолетия, т.е., по царским законам, достижения двадцати одного года. Следовательно, мне предстояло еще минимум четыре года матросского плавания. Весь вопрос был в том, как бы использовать это плавание с наибольшей пользой для будущей карьеры судоводителя торгового флота. Я во что бы то ни стало хотел поплавать на иностранных

судах, особенно парусных, повидать мир, выучиться как следует английскому языку.

Мне помог в этом деле начальник керчьеникальских лоцманов капитан второго ранга Агищев. Он обратил на меня внимание во время своих посещений мореходки в качестве заместителя градоначальника, считавшегося ее попечителем.

Агищев хорошо знал всех азовских судовладельцев, как русских, так и иностранцев.

Тогда гремела греческая хлебоэкспортная фирма Вальяно. Два брата Вальяно жили постоянно в Ростове-на-Дону и были русскими подданными; остальные братья — не помню, сколько их было, — жили в Греции. У фирмы были пароходы и под русским и под греческим флагами. Она вывозила из России хлеб и ввозила в громадном количестве контрабанду. Вся ростовская таможня была у нее на откупе. Таможенные чиновники жили припеваючи. Их кутежи доходили до гомерических размеров. Все это, естественно, кончилось громадным скандалом, и многие попали в «места, не столь отдаленные».

Ростовские Вальяно успели, конечно, своевременно удрать за границу, но все это случилось уже позже. В то время, о котором я рассказываю, все было еще «благополучно», и братья Вальяно ворочали ростовской хлебной биржей по своему усмотрению; таможенные чиновники блаженствовали, а отечество снабжалось обильно и беспошлинно заграничными духами, шелком, сигарами, табаком и поддельными винами высших марок константинопольской фабрикации.

Агищев был в приятельских отношениях с богатым и важным греком Звороно, пароходчиком и агентом братьев Вальяно в Керчи^[9]; он упросил его устроить меня учеником без содержания на одном из их пароходов.

Выпускного экзамена я не держал, так как к нему меня не допустили из-за малолетства, и в конце марта 1884 года очутился на борту только что отстроенного в Сандерленде и делавшего первый рейс греческого парохода «Николаос Вальяно». Пароход шел с грузом пшеницы с Таганрогского рейда в Германию, в Бремерхафен. Он догружался на Керченском рейде, так как осадка не позволяла ему взять полный груз на месте. «Николаос Вальяно» поднимал две тысячи тонн и по тому времени считался не маленьким пароходом.

С большими надеждами и маленьким чемоданом прибыл я на пароход.

Я отправлялся в дальнейшее заграничное плавание учеником без содержания. Одежда моя состояла из поношенного костюма, кепки, двух смен белья и старых ботинок. Остальное имущество, занимавшее наибольшее место и дававшее вес моему чемодану, состояло из учебников. Денег — ровно один серебряный рубль. У меня даже не было куска мыла с собой. Сколько-нибудь реальных перспектив заработать у меня тоже не было, но я был счастлив, самоуверен, весел и горд. Я думал; буду работать вместе с матросами, покажу свое рвение, и когда придем в Бремерхафен, капитан, наверно, даст мне что-нибудь за работу, а не даст — уйду с судна и поступлю матросом на заграничный парусник. Не пропаду, не умру с голоду: голова есть, руки тоже.

Капитан, принявший меня на судно по просьбе Звороно, думал, что я сын какого-нибудь богатого коммерсанта, его приятеля. Он принял меня очень любезно, поместил в отдельной каюте, предложил столоваться с комсоставом в салоне и обещал заниматься со мной навигацией и астрономией.

И вот началась игра.

На следующее утро я встал чуть свет и вышел на палубу. Мы снялись из Керчи накануне вечером и

теперь были в открытом море. Был мертвый штиль, и поднявшееся над горизонтом желтое солнце медленно продиралось через лёгкую дымку прозрачного утреннего тумана. Все предвещало чудный, теплый день. Команда приступила к уборке судна. Я подошел к боцману, познакомился, дал ему понять при помощи знаков и смеси французских и английских слов, что хочу принять участие в работе, и попросил голик (твердую метлу из крупных прутьев без листьев).

Я был босиком и, засучив штаны и рукава рубахи, принялся усердно тереть грязную после погрузки палубу под весело бьющей из шланга струей воды.

В половине восьмого наш упитанный капитан, только что принявший теплую ванну, в шелковом пестром халате и с сигарой в зубах, появился на мостике. Он посмотрел на компас, осмотрел горизонт в услужливо поданный ему вахтенным помощником бинокль, сказал ему несколько слов по-гречески и наконец обвел взором судно.

Увидев меня босиком вместе с командой за мойкой палубы, он чуть не выронил бинокля из рук.

— Дмитрий, — закричал он мне с мостика по-французски, — кто вас послал на эту работу?

— Никто, капитан, — весело ответил я снизу. — Команды мало, уборка большая, надо помочь. Я не хочу плавать пассажиром.

— Бросьте это сейчас же, вымойтесь, причешитесь и приготовьтесь к завтраку. После завтрака я буду с вами заниматься.

— Есть, капитан!

Я беспрекословно исполнил его приказание, но в душе решил не сдаваться и, пользуясь всяким удобным моментом, принимать участие в работах команды.

После завтрака мы занимались с капитаном греческим языком и навигацией. Моим очень скромным

познаниям в навигации капитан удивился и сказал, что у меня в школе, очевидно, был хороший преподаватель.

«Николаос Вальяно» быстро шел на юг. Вот и Босфор. Вскоре показались уже знакомые очертания мечетей Константинополя.

Прекрасная погода провожала нас до самого входа в Мессинский пролив.

Мы вошли в Мессинский пролив при полном штиле, но небо уже начинало хмуриться. Облака сгущались, принимали темную окраску и начинали клубиться. По временам от них отрывались клочки и быстро летели по ветру к нам. Барометр падал. Не успели мы высунуть носа из пролива, как налетел жестокий шквал от зюйд-веста и начался шторм. Волны пенились и клокотали, ветер срывал их верхушки и нес нам навстречу. Пароход дрожал под ударами ветра, и ход его уменьшался с каждой минутой.

Часа через два после выхода из пролива мы были уже в цепких объятиях жесточайшего шторма. Огромные темно-голубые волны с белыми рваными гребнями и кружевом кипящей пены неслись на пароход. Он черпал носом и бил кормой. Все пространство между баком и спардеком беспрестанно наполнялось до самых бортов вспененной водой, не успевавшей стекать в открытые полупортики и шпигаты. Ход упал до двух миль в час. Весь командный кубрик был залит водой, и людям пришлось выселиться под полуют, который служил у нас складом провизии и материалов.

Так штормовали мы шестеро суток, почти не продвигаясь вперед, а на седьмые ветер сразу упал, небо прояснилось, и море начало быстро успокаиваться.

Но шторм задержал нас непредвиденно долго. Греки — экономный народ и больших запасов на пароходах не держат. Старший механик доложил

капитану, что угля до Гибралтара не хватит. Решили зайти в Картахену, но и до нее трудно было добраться.

Пошли экономическим ходом — в шесть узлов. К вечеру ветер потянул от норд-оста и позволил поставить в помощь машине паруса. В те времена все пароходы носили еще по крайней мере трисели, стаксели и прямые паруса на фок-мачте.

Таким образом доплелись мы до Картахены. Я не побывал на берегу, и теперь у меня остались в памяти только красивый вход в гавань, зеленые склоны Сиерра-Невады и огромный мол, у которого стояли, ошвартовавшись кормой, большие испанские броненосцы.

На другой день мы пришли в Гибралтар. Скала этой твердыни англичан так отвесна и высока, что кажется, будто она падает на пароход. На вершине ее маячит телеграфная станция; склон к морю испещрен амбразурами батарей. У подножия небольшой город. К северу вдали синеют горы Андалузии, а напротив, на африканском берегу, поднимается к небу второй столб Геркулеса — высокая гора Абилла^[10].

Но что меня поразило и заинтересовало больше всего — это масса старинных кораблей на якорях, разоруженных и переделанных в плавучие угольные склады — блокшифы.

Как жаль, что я тогда еще мало знал морскую историю, а то, наверно, нашел бы между этими ветеранами исторические имена.

Блокшиф, к которому мы ошвартовались, был громадным деревянным клипером американской постройки.

Что это было? Название его было на корме, но я его не помню теперь. Может быть, это было одно из гениальных творений Дональда Маккея или Джорджа Стирса, преждевременно расшатанное и растянутое в

швах лихими капитанами, выжимавшими из него в жестокие попутные штормы восемнадцать-двадцать узлов?

Взяв запас угля, мы тронулись дальше.

Погода нам благоприятствовала, но на меридиане Сан-Висенте небо снова начало хмуриться и ветер потянул от зюйд-веста. Скоро он посвежел, а к тому времени, когда мы добрались до мыса Финистерре, дул уже настоящий шторм.

Это был один из тех штормов, которыми славится Бискайский залив. Но на этот раз шторм был нам попутным, и мы, поставив фок и фор-марсель, полетели по двенадцать узлов. Волны вздымались у нас за кормой, как горы, и с диким ревом старались догнать парход и вкатиться с кормы, но мы уходили от них. Только качка была ужасна и так порывиста, что, не вцепившись во что-либо руками, невозможно было устоять на ногах.

На пятые сутки по выходе из Гибралтара ветер начал стихать, и в Ла-Манш мы вошли при довольно тихой, но дождливой и туманной погоде.

Гибель «Цимлы»

Скоро туман сгустился до того, что с мостика силуэт человека, стоявшего на баке, едва виднелся.

Убавив ход до самого малого, стали давать гудки.

Паровые гудки, вой сирен и хриплые стоны горнов и рожков парусников непрерывно раздавались то справа, то слева, то прямо по носу.

Мы маневрировали ощупью, наугад.

Вся команда собралась наверху, никто не спал, все упорно сверлили глазами мокрую стену тумана и напряженно ловили звуки. Иногда раздавались голоса с бака: «Винты стучат близко», и в ту же минуту справа или слева от нас вырастал громадный силуэт парохода и проносился мимо.

Иногда неожиданно близко раздавался звук туманного горна, и из тумана выпячивалась на нас темно-серая стена парусов какого-нибудь корабля.

Наш пароход шарахался то вправо, то влево, пропуская встречные суда мимо себя.

Когда наступила ночь, стало еще страшнее, а неожиданно вырывавшиеся из тумана красные и зеленые бортовые огни встречных судов буквально заставляли сжиматься сердце.

В полночь при смене вахты мы вдруг услышали пушку. Это произвело такое впечатление, что матрос, бивший склянки, остановился на втором ударе. Все бросились на бак и к бортам. Через несколько минут рывкнула вторая пушка, и уже ближе.

Зазвенел телеграф в машину — это наш капитан остановил ее. Вот справа показалось, вернее померещилось, какое-то расплывчатое белое пятно.

— Фальшфейер! — крикнул во все горло кто-то из матросов.

— Погибают, — тихо сказал капитан.

Да, где-то в нескольких десятках метров от нас погибали люди. Мы знали это, мы слышали их призыв на помощь, мы ответили им гудком и фальшфейером, но как им помочь?

Самым малым ходом, то давая машине несколько оборотов вперед, то стопоря, мы приблизились к судну, непрерывно жгущему фальшфейеры. Наконец в тумане начали вырисовываться неясные очертания громадного парусника. Это был четырехмачтовый корабль. При свете его фальшфейеров мы ясно увидели громадную пробоину, тянущуюся от ватерлинии до самого планшира.

В ней с шумом плескалась вода. Три задние мачты надломились в разных местах выше палубы и упали за борт, окутав корабль сетью снастей и парусины; четвертая, фок-мачта, еще держалась. Изодранные, безобразные клочья парусов трепало ветром на реях.

— Как ваше имя? — закричал наш капитан в мегафон.

— «Цимла», Ливерпуль, на пути из Лондона в Австралию с генеральным грузом! — отвечали с корабля.

— Держитесь, сейчас вас снимем!

Наш старший помощник уже спускал с подветра спасательный бот с охотниками. Я, конечно, был тут же.

Через минуту мы отвалили и в два рейса перевезли с «Цимлы» двадцать четыре человека и большую черную собаку.

От спасенных мы узнали, что часа два назад они столкнулись на полном ходу с английским пароходом, врезавшимся в «Цимлу» почти под прямым углом. Несколько человек, бывших на вахте, и вахтенный помощник успели перескочить на пароход, который, отработав задним ходом и выдернув свой нос из пробоины, моментально скрылся в тумане.

«Цимла» держалась на воде потому, что удар пришелся как раз в области так называемой глубокой балластной цистерны и вода, наполнив ограниченный ею отсек, не распространилась дальше по трюму. Однако разрушения, причиненные пароходом, были настолько велики, он так глубоко врезался в парусник, что при сколько-нибудь крупной волне тяжело груженная «Цимла» неминуемо переломилась бы пополам.

Спасенный капитан стал упрашивать нашего капитана взять корабль на буксир и дотащить до входа в Портсмут или Саутгемптон, от которых мы были недалеко.

Наш капитан задумался. И судно и груз его представляли громадную ценность, и в случае их спасения на долю нашего парохода перепадала сумма тысяч в двадцать фунтов стерлингов. Было из-за чего постараться.

Капитан собрал нечто, вроде судового совета, на котором было единогласно решено попробовать спасти «Цимлу».

Молодой красивый матрос Георгий, дальний родственник капитана, взялся за сто фунтов стоять на руле на аварийном судне.

Было уже часов десять утра, когда мы свезли с «Цимлы» все ценные вещи, имущество экипажа, судовые документы, и капитаны, договорившись об условиях, подписали контракт на спасание.

На «Цимлу» завезли и закрепили на баке толстый манильский буксир. Она была освобождена от обломков. Георгий взялся за руль, и мы тронулись в путь. На случай неожиданной гибели корабля была спущена на воду маленькая рабочая шлюпка и привязана за фалинь к корме. Рулевой мог прыгнуть в эту шлюпку в последний момент и, перерезав фалинь, спастись.

С рассветом туман сделался реже, но зюйд-вестовый ветер начал снова свежить и развел порядочную волну. Мы теперь шли назад, возвращаясь к уже пройденному острову Уайт, и едва двигались. На корме у нас, около того места, где был закреплен буксир, неотлучно стоял вахтенный с топором, чтобы перерубить буксир в случае, если «Цимла» начнет тонуть.

При заходе солнца ветер ослаб, а туман снова сгустился.

Нам оставалось до рейда Св. Елены (у южной оконечности острова) всего около пятнадцати миль. Ход наш прибавился до пяти узлов, и часам к десяти вечера мы рассчитывали поставить «Цимлу» в безопасном месте на якорь, а самим стать рядом, чтобы переждать туман. Вдруг с кормы раздался отчаянный крик: «„Цимла“ тонет!», и вслед за тем тяжелые удары топора обо что-то упругое и звенящее.

Наш пароход как-то сразу остановился и точно присел: тонущая «Цимла» потянула его за собой. Но это продолжалось всего несколько секунд. Надрубленный буксир лопнул, корма парохода взлетела кверху, а сам он прыгнул вперед. Низко-низко над водой мелькнули зеленый и красный фонари «Цимлы», и все снова погрузилось в холодный туманный мрак.

Спасся ли Георгий на шлюпке?

Мы больше получаса маневрировали на этом месте, давали гудки, жгли фальшфейеры — никто не откликнулся. Вероятно, шлюпка Георгия перевернулась, попала в водоворот тонущего корабля, а потом ее отнесло течением.

Так и пропал наш молодой красавец без вести.

Заграница

За время перехода на «Николаосе Вальяно» я все же завоевал себе право работать вместе с командой, но потерял право на каюту и стол в салоне. Капитан расспросил меня о моих родителях и роде занятий отца, о его средствах, о моих отношениях к Агищеву и, получив ясные и откровенные ответы, решил, что со мной церемониться нечего. Наши занятия с ним прекратились. Меня под предлогом, что я очень грязен для салона, перевели под полуют, в общество краски, смолы, машинного масла и гниющей картошки. Столовался я в камбузе вместе с коком. Я несколько не был на это в претензии — напротив, лишение меня привилегий капитанского ученика развязывало мне руки и приближало к команде. Весь вопрос был только в том, заплатит ли мне капитан что-нибудь за работу или нет. Он имел к этому полную возможность, так как в штате не хватало одного матроса, а теперь, после гибели Георгия, не хватало двоих, но вот будет ли у него желание это сделать?

После потери «Цимлы» мы легли на свой курс и пошли к выходу из Английского канала. К утру зюйд-вест опять засвежел, а когда, сдав в Данджнессе спасенных людей, мы вышли из узкого канала, туман сразу рассеялся, и мы, поставив в помощь машине трисели, через два дня пришли в Бремерхафен.

Тут наш пароход выгружался целую неделю. Я работал с шести утра до восьми вечера на лебедке грот-трюма. Перерыв делали от восьми до восьми с половиной на завтрак, от двенадцати до тринадцати на обед и от шестнадцати до шестнадцати с половиной на вечерний чай. На другой или на третий день после нашего прихода капитан, проходя мимо меня, сказал:

— Дмитрий, попроси кого-нибудь тебя подменить и приди ко мне в каюту.

«Теперь или никогда! — подумал я. — Или даст денег, или выгонит. Все равно, посмотрим, что будет».

Оказалось первое; капитан назначил мне половинное матросское жалованье — фунт и пять шиллингов в месяц (около двенадцати с половиной рублей на наши деньги) и дал двадцать немецких марок в счет жалованья вперед.

Я был счастлив: двадцать марок были в то время для меня огромными деньгами.

В тот же вечер я купил себе темно-синий холщовый рабочий костюм за восемь марок и новые башмаки за шесть. Я был чисто и по-рабочему прилично одет, и шесть оставшихся марок звенели у меня в кармане.

Не помню теперь, на что я их истратил.

Каждый вечер после работы я бродил по улицам и набережным Бремерхафена. Улицы были малоинтересны — прямые, чистые, с домами из неоштукатуренного красного кирпича и высокими лютеранскими кирками, увенчанными шпилями и флюгерами. Недурные выставки в магазинах, масса пивных и кондитерских. По улицам разгуливали немецкие солдаты, румяные немки с корзиночками и ридикюлями в руках и провинциальные немецкие франты в высоченных крахмальных воротниках, ярких галстуках с фальшивыми бриллиантовыми булавками и с физиономиями не то вербных херувимов, не то парикмахерских кукол.

Матросов и рабочих на центральных улицах не встречалось: они проводили свободное время в пивных и низкопробных увеселительных заведениях, сконцентрированных в районе порта.

Другое дело — пристани. Они кишели прекрасными парусными кораблями всех наций, стекающимися сюда и в Гамбург со всех концов света. Каких тут только не

было кораблей: большие, высокобортные, полногрудые фрегаты, предназначенные для перевозки эмигрантов в Южную Америку и Австралию; громадные железные четырехмачтовые красавцы вроде «Цимлы», привезшие австралийскую шерсть; клипера из Китая и Ост-Индии с грузами чая и пряностей; легкие барки и бриги с кофе и сахаром из Вест-Индии и Бразилии; пузатые огромные бриги, большей частью норвежские, с углем из Англии...

Я проводил все свое свободное время, шатаюсь с судна на судно, говорил с матросами, слушал их необыкновенные истории и изучал особенности оснастки и проводки снастей, чтобы не ударить лицом в грязь, когда я сам буду матросом на каком-нибудь красавце с тремя дюжинами льняных крыльев и водорезом, украшенным белой с золотом статуей.

Из Бремерхафена «Вальяно» двинулся с балластом в Кардифф, где рассчитывал получить груз угля для одного из средиземноморских или черноморских портов.

Снова зловещий Английский канал, снова ночь, туман и дождь, гудки сирены, рожки и малый ход.

Я стоял на мостике у ручки машинного телеграфа и по команде капитана двигал ее то на «стоп», то на «малый вперед», то на «средний назад».

Вдруг прямо перед носом неожиданно раздался рев чужого гудка.

— Право на борт, полный назад! — закричал не своим голосом капитан.

Затарактела машина парового штурвала, зазвенел под моей рукой телеграф, но было поздно.

Толчок, от которого все полетели с ног, крики и вопли на баке...

Все бросились на нос.

— Не отходи от телеграфа! — крикнул мне капитан на ходу. — Стоп машина, средний вперед! Не давай ему выдергивать своего носа из пробоины.

Я исполнил команду.

Столкнувшийся с нами пароход оказался быстроходным «бельгийцем» с линии Дувр — Остенде. Он был гораздо ниже нас. Мы столкнулись нос с носом, и его острый фигурный форштевень, украшенный бюстом короля Леопольда, глубоко въехал в наш пароход ниже верхней палубы.

После неистовых криков и ругани на баке и осмотра носовых водонепроницаемых переборок на обоих судах машинам был дан задний ход, «бельгиец» выдернулся, и мы разошлись. Оба парохода благодаря целости носовых водонепроницаемых переборок остались на плаву, только ушли в воду носами по самые клюзы, а кормы приподнялись.

«Бельгиец» направился в Остенде, а мы — в Дувр и через минуту потеряли друг друга в тумане.

Наш винт, и до того сильно обнаженный положением судна без груза, теперь при увеличившемся дифференте на нос вышел из воды до самого вала и шлепал почти бесполезно, вздымая каскады пены и брызг. Все же мы двигались вперед и на рассвете вошли в Дуврскую гавань.

В форпике мы у себя обнаружили обломок бушприта и раздробленную носовую фигуру «бельгийца», а на разорванных и завороченных внутрь листах носовой обшивки — кровь и прилипший пух от подушки.

Палуба нашего кубрика была выше бака «бельгийца», и у нас никого не убило. Только три человека, мирно спавшие в кубрике, вылетев с силой из своих коек, получили ушибы.

Дувр — маленький порт, обслуживающий главным образом почтово-пассажирское сообщение Англии с континентом через ближайшие порты — Кале и Остенде. В нем не было ни доков, ни сколько-нибудь значительных ремонтных мастерских. Гавань невелика. Когда мы ошвартовались своим разбитым носом у

набережной, а корму растянули перлинями, поданными на стоящие на мертвых якорях бочки, то заняли столько места, что стеснили движение в гавани.

Все, что мы могли сделать в Дувре, — это обрубить зубилом острые рваные куски нашей исковерканной носовой обшивки, подвести под нос пластырь, откачать сколько можно воду из форпика и принять двести тонн балласта в кормовой трюм, чтобы уменьшить дифферент и загрузить винт.

Я, конечно, знал теоретически, как делаются и подводятся пластыри на судовые пробоины, но не имел до сих пор случая ознакомиться с этой работой на практике.

Мы употребили для пластыря наш самый большой парус — фок, сложили его пополам и ушили, придав ему приблизительно форму носа судна. Затем весь выложили внутри пластами войлока и простегали; наконец просмолили жидкой смолой и войлок и парус. К нижней части получившегося чехла пришнуровали чугунные колосники, чтобы он скорее затонул, а с боков и сверху прикрепили оттяжки из двухдюймового троса.

Всю эту штуку спустили с носа парохода и, надев на него, как намордник, растянули и укрепили оттяжками. Давление воды прижало его к пробоине, и воду удалось откачать из форпика почти досуха.

Сотни людей на набережной наблюдали за этой операцией и наконец, одоблив, разошлись.

В порту я видел «некачающиеся» пароходы, курсирующие между Дувром и Кале.

Два длинных и узких корпуса соединены общей платформой, палубой, подкрепленной арками снизу. В середине платформы — прорезь; между корпусами вращается громадное гребное колесо. Машины и котлы помещены в корпусах. Так как корпуса узкие, то котлы помещены спереди и сзади машин; таким образом,

каждый корпус имеет две дымовые трубы, а все сооружение — четыре.

Пассажиры помещаются в надстройках на платформе. Вид дикий, судно похоже на громадный четырехтрубный плот, но говорят, что эти суда действительно почти не качает, зато их так корежит на большой волне и они так скрипят всеми частями, что, кажется, того и гляди, смычка между двумя корпусами не выдержит, лопнет и отделенные друг от друга узкие корпуса перевернутся. На них ездят с опаской, и многие, несмотря на боязнь морской болезни, предпочитают старые пароходы обыкновенной конструкции.

Ремонт занял у нас трое суток; на четвертые, рано утром, мы снялись из Дувра и под проводкой английского лоцмана пошли вдоль восточного берега Англии в Сандерленд. Там пароход должен был стать в док и получить капитальный ремонт от той же фирмы, которая его строила.

Погода была тихая и ясная, пластырь держал великолепно, и на третий день мы без всяких приключений прибыли в Сандерленд.

Во время этого перехода мы местами шли так близко к берегу, что не только можно было разглядеть без бинокля отдельные здания городов, сел и бесчисленных ферм, но даже и пасущийся на лугах скот и бегающих собак.

На другой день нас поставили в сухой док. Когда откачали из дока воду, то мы увидели, что наш пластырь, оттяжки которого мы все время подтягивали, так вытянулся и принял форму судна, что сидел на нем, как фрак от хорошего портного на щеголе.

Зато, когда пластырь был снят, мы ахнули: вся обшивка носа оказалась изодранной и вдавленной внутрь, большой кусок форштевня выломан совершенно, остальная часть исковеркана и вдавлена

вместе с обшивкой, а киль футов на десять изогнут волнистой линией.

Удар был очень силен, и мы отделались сравнительно дешево только потому, что «бельгиец» был ниже и уже нас и имел не прямой, а изогнутый наружу, так называемый клипер-штевень. Будь оба судна одной высоты и ширины и имей оба прямые штевни, от такого удара оба носа разбились бы, что называется, вдребезги, разрушились бы носовые водонепроницаемые переборки, а тогда, конечно, гибель обоих пароходов была бы неизбежной.

Из газет мы узнали, что бельгийский пароход тоже благополучно добрался до места назначения, тоже ремонтируется и что на нем убиты четыре человека, спавшие на передних койках в кубрике, одному сломало обе ноги, остальные отделались ушибами и легкими ранами. Между пассажирами была паника, но капитан сумел всех ободрить и успокоить.

Работа на нашем судне кипела с утра до ночи, и завод обещал в три недели сделать все необходимые исправления.

В порту строили в то время много железных парусников, и я осмотрел во всех подробностях два прекрасных, только что отстроенных клипера — «Кобру» и «Балаклаву».

В Сандерленде я получил от капитана жалованье за второй месяц службы. По совету одного из доковых рабочих я пошел в одну из многочисленных ссудных касс и там за тринадцать шиллингов купил очень приличный подержанный синий костюм и морскую фуражку. Резиновый, под крахмальный, воротничок, такие же манжеты и черный шелковый галстук завершали мою экипировку. Команда уверяла меня, что я выгляжу как настоящий денди.

Все-таки свободных денег у меня не было, но это меня не смущало. По воскресеньям с утра, а в другие

дни после работы я отправлялся в город, в окрестности, в доки и старался наблюдать английскую жизнь, как она есть.

Я ничего не записывал, но впитывал в себя как губка все, что видел и слышал, и приобрел массу мелких, но полезных и нужных знаний, а ухо мое с каждым днем все больше привыкало к английской речи.

В Сандерленде со мной было два приключения, и оба они могли окончиться для меня очень плачевно.

Один раз в воскресенье утром, бродя за городом, я дошел до какого-то старинного форта, стоявшего на берегу моря. Форт стоял на склоне; вокруг него была неширокая площадка, и от площадки вниз, к морю, шел довольно крутой широкий откос, весь покрытый ярко-зеленой травой. Начинаясь прилив, и при свежем ветерке с моря прибой бился о подошву откоса.

Не помню теперь, что побудило меня стать на откос — не то раковина, не то бегающие по нему крабы, но едва я поставил обе ноги на траву, как неудержимо пополз книзу.

Я лег на живот, раскинул крестом руки и ноги и старался за что-нибудь ухватиться, но ухватиться было не за что, и я медленно, но безостановочно полз книзу по неимоверно скользкой морской траве навстречу шумевшему прибою.

Я стал кричать, но вокруг не было ни души, и помочь мне было некому, да и помочь можно было, только имея длинную веревку.

Наконец скрытый под травой выступ задержал мое скольжение и дал возможность передохнуть.

Но надолго ли? Подняться без помощи вверх невозможно, прилив наступает, и если мне удастся не шевелясь продержаться на этом месте, то прилив меня все равно смоем.

Я боялся пошевелиться и только прислушивался к надвигавшемуся шуму прилива.

Вдруг чей-то громкий голос раздался надо мной: «Hold on, boy, be brave!»^[11], и ловко брошенная веревка протянулась вдоль моей спины.

Через несколько минут бравый артиллерийский солдат в красном мундире вытащил меня на площадку.

— Испугались? — И его широкое лицо с рыжими усами расплылось в сочувственную улыбку.

— Да, я думал, что конец: прилив надвигается.

— Я наблюдал за вами из форта; вот только веревку сразу не мог найти. Хорошо, что вы задержались за что-то; эта проклятая трава невероятно скользкая, это ведь, собственно говоря, водоросли. Пойдемте со мной. — И он потащил меня в маленькую амбулаторию при форте.

— Доктор! — закричал он еще с порога. — Дайте-ка ему глоток виски для поправки, а то он чуть к рыбам не отправился.

Человек в таком же мундире из толстого красного сукна, которого мой спаситель назвал доктором, был, очевидно, батарейным фельдшером. Он посмотрел на меня через очки и, не говоря ни слова, вытащил из аптечного шкафа пузатую бутылку с изображением белой лошади, налил в мензурку виски и поднес мне.

Только когда я взял в руки мензурку, я увидел, что дрожу. Мензурка долго билась о зубы, пока я смог выпить глоток жгучей жидкости.

Я просидел в форте часа полтора, и только когда совершенно оправился, солдаты меня отпустили.

Этот случай так на меня подействовал, что потом в течение многих лет всякий раз, когда я болел и бредил, то видел себя распростертым на ярко-зеленой покатой площадке и скользящим навстречу подымавшемуся приливу.

Другой случай произошел через несколько дней и исключительно из-за моего слишком франтовского костюма.

Было часов семь или восемь вечера. Я стоял на главной улице у ярко освещенной газом витрины эстампного магазина и любовался раскрашенной гравюрой, изображавшей знаменитый клипер «Фермопилы» под всеми парусами. Вдруг кто-то тронул меня легонько за плечо.

Я обернулся. Передо мной стоял субъект очень подозрительной наружности.

— Что вам нужно?

Он поманил меня пальцем. Я машинально последовал за ним.

Свернув за угол ближайшего переулочка, где не было видно прохожих, он вынул из жилетного кармана кольцо с крупным бриллиантом и, сверкнув им у меня перед глазами, сказал хриплым басом:

— One round^[12].

Кольцо было несомненно краденое, и я, не раздумывая, схватил вора за руку...

Очнулся я в задней комнате какой-то аптеки, куда меня перенес проходивший мимо полицейский. Виски мои были мокры от нашатырного спирта. Переносица распухла и невыносимо болела, глаза заплыли, но нос, к счастью, не был переломлен. Тут же был составлен протокол, и меня в кэбе доставили на судно. Вора, конечно, и след простыл.

По окончании ремонта мы получили полный груз угля для Генуи и в начале июня вышли из порта.

На этот раз погода стояла великолепная. Тепло, солнечно, тихо. На восьмые сутки пути мы подходили к Гибралтару. У входа в пролив можно было видеть преинтереснейшую картину: дул легкий бриз с испанского берега, и с десятков парусных судов быстро шло вполветра, держась европейского берега, из Средиземного моря в океан. Шесть судов, среди которых был крупный белый фрегат под итальянским

флагом, с такой же быстротой шли из океана в Средиземное море, держась африканского берега. И те и другие пользовались постоянным и быстрым попутным течением — у африканского берега из океана, а у европейского — в океан. Так происходит обмен атлантической и средиземноморской воды.

Еще четверо суток, и мы входили в Генуэзский залив. Перед нами выросли из моря лиловые вершины Апеннин.

Вот наконец и Генуя.

...Прежде всего солнце. Масса солнца пропитывает все необыкновенным золотисто-голубым светом и придает теням густую лиловую окраску. Громадная бухта подковой, мол, множество больших и малых кораблей, несколько пароходов, сотни ярко окрашенных шлюпок, бороздящих гавань во всех направлениях. Раскинутый громадным амфитеатром город, а над ним высокие горы, меняющие окраску в зависимости от времени дня. В городе... Что я помню в городе? Большую улицу с богатыми магазинами, окна которых защищены от солнца полосатыми маркизами, облицованные потускневшим мрамором старинные дома-дворцы с массивными дверями резного дуба... Улица полна праздного народа, пешего и в экипажах, с кучерами на очень высоких козлах и довольно тощими лошадьми. Если идти по большой улице прямо, то попадешь не то в сад, не то в парк с памятником Христофору Колумбу и рестораном, а если сойти в сторону, то зайдешь в лабиринт узких и грязных улочек, тянувшихся от набережной в гору. Эти улочки застроены высокими облупленными домами, превращающими их в какие-то коридоры. Из окна в окно поперек улицы протянуты веревки, на которых сушится разноцветное белье. Стирают и выливают помои тут же на улице. Почему-то мало мужчин и много женщин, особенно старых, черных, растрепанных, и все кричат, неистово

ругаются и грозят кулаками друг другу. Грязная, черная, курчавая и тоже кричащая детвора, тощие рыжие собаки...

Что еще? Да, громадные, одетые в долгополые черные сюртуки полисмены муниципальной гвардии, монахи в черных шляпах с большими полями, приподнятыми шнурками к тулье, и солдаты в касках с петушьими перьями. Затем церковная процессия с толпой попов в кружевных мантильях, с кадилами, хоругвями, крестами. В центре процессии на разукрашенной парчой и засыпанной цветами платформе под балдахином из малинового бархата с золотыми кистями качалась над головами толпы статуя мадонны, одетая в синее шелковое с золотыми каймами платье и с массой сверкающих ожерелий на шее. Перед мадонной в портшезе и тоже под балдахином несли какого-то важного попа в митре с драгоценными камнями, с лицом мумии и тонким орлиным носом.

На второй день нашей стоянки в Генуе мы узнали, что капитан получил от хозяев телеграфный приказ после выгрузки идти с балластом опять в Таганрог за хлебом.

Это меня совершенно не устраивало. Мой план заграничных плаваний и самообразования только что начал осуществляться, а в Азовском море меня обязательно спишут на берег, да и «Николаос Вальяно», признаться, мне надоел; я стремился на парусник, в заокеанские страны, а перевозка на грузовом пароходе зерна и угля между европейскими портами в конце концов не такое уж интересное дело.

Я стал просить у капитана расчет. Он заупрямился.

— Я взял вас на судно в Керчи по личной просьбе господина Звороно и должен сдать вас туда, откуда взял; я не могу списать вас в промежуточном иностранном порту и отвечать за вас перед своим и вашим патроном.

Тогда я заявил капитану, что сойду с судна сам.

— Попробуйте! Я разыщу вас через полицию, водворю на пароход и расскажу о вашем бегстве и неблагодарности господину Звороно.

После этого разговора я решил обратиться за помощью в русское консульство. Я не подписывал ни с Звороно, ни с капитаном парохода никакого договора, я имел документ, дающий мне законное право пребывания за границей, и просьбу на трех языках, в том числе и на итальянском, от мореходных классов ко всем русским и иностранным властям об оказании мне содействия во время прохождения необходимого стажа на кораблях.

В то время русским генеральным консулом в Генуе был старый немец фон Бехерахт. Я очень мало надеялся на то, что он меня примет, но он принял меня, выслушал, несколько раз переспросил и в конце концов дал мне официальное письмо к капитану, в котором настаивал на моем освобождении в Генуе. Это было большим успехом. Царские консулы мало интересовались матросами, но Бехерахту в Генуе было нечего делать как русскому консулу, и я давал ему возможность проявить служебную деятельность. Его письмо было прекрасным оправдательным документом для капитана перед Звороно, и я торжествовал. Но оказалось, что уйти с вальяновского парохода было не так просто. Капитан, прочтя письмо, заявил мне, что я поступил на судно учеником без содержания и что он дал мне заимообразно двадцать марок в Бремерхафене и двадцать пять шиллингов в Сандерленде, которые я должен ему возвратить.

— А ваше обещание, а моя работа?

— Я вам ничего не обещал, а работали вы по своей доброй воле, для собственной практики.

Я полетел к Бехерахту. На этот раз Бехерахт вызвал капитана к себе.

У консула капитан продолжал настаивать на том, что я служу без жалованья и что деньги, которые я от него получил, он давал заимообразно.

Чтобы покончить с этой канителью, я предложил ему написать расписку на имя отчима, которую он предъявит в Керчи Крестьянову. Капитан согласился при том условии, что моя подпись будет засвидетельствована консулом. Его желание было исполнено.

Когда мы вместе выходили из консульства, он с бешенством сказал мне по-гречески:

— Я вернусь на пароход часа через два, и если застаю вас на судне, то прикажу выкинуть за борт.

Я ничего не ответил: не стоило затевать скандал на улице, надо было прежде всего развязаться с пароходом.

К берегам далекой Вест-Индии

И вот я сижу на своем чемоданчике на генуэзской набережной, докуриваю из поломанной глиняной трубочки последние крошки английского табаку и думаю, что же я буду делать дальше. Передо мной стоит полисмен, жестикулирует и что-то усиленно объясняет по-итальянски.

Смысл его слов и жестов понятен: на набережной сидеть нельзя. Но куда же мне было идти без гроша денег в чужом городе? Опять к консулу, просить помощи? Это было бы совершенно бесполезно. Записки — не деньги; записку мне консул дал, но деньги? Не думаю.

Полицейский мне надоел, и, не вытерпев, я крепко выругался по-русски.

— Крой, паря, крой! Так их, стервецов, и следует. Чего он к тебе привязался? Сидишь спокойно, трезвый, никого не трогаешь. Собака длиннополая! — раздался рядом со мной неожиданно русский голос.

Как я обрадовался земляку! Мы долго жали друг другу руки. Это был высокий брюнет с лихо закрученными усами, одетый в новую франтовскую пару и фетровую шляпу, но с той особенной манерой одеваться, по которой сейчас же можно было узнать матроса.

Мы скоро разговорились и подружились. Василий Васильевич Кашин — так звали моего нового знакомого — был одним из многих русских моряков, ушедших из дому ввиду скудости заработка и промышлявших на иностранных купеческих судах. В Генуе он был чуть ли не пятый раз и знал ее вдоль и поперек. С его помощью я устроился в одном из многочисленных матросских «бордингхаузов» (гостиниц), с тем что хозяин,

отставной итальянский матрос, найдет мне место на парусном судне, а затем получит причитающиеся ему деньги из задатка.

После мне часто приходилось останавливаться в бордингхаузах всего света, и все они на один манер: общий зал с буфетной стойкой в одном из углов и большим столом посредине, стены увешаны моделями и рисунками кораблей всех национальностей, а также разными флагами. Из зала обыкновенно одна дверь ведет в покои хозяев, а другая — в коридор с незатейливыми спальнями постояльцев, где часто на огромных двухспальных кроватях спят по два и по три человека. Песни и ругань с утра до вечера, и накурено так, что дышать нечем...

Видя, что я не пью и, следовательно, не даю никакого дохода гостинице, хозяин постарался поскорее от меня отделаться, найдя первое попавшееся место. Жалованье было всего тридцать пять франков, но мне так хотелось уйти в море, тем более в такое интересное плавание, как в Вест-Индию, что я не раздумывал и, подписав прочитанный мне итальянский контракт, в котором не понял ни слова, очутился в числе матросов «Озамы». Из месячного жалованья половина ушла в руки содержателя бордингхауза, десять франков — на дождевик, а на остальные мы с Кашиным «спрыснули» мое поступление.

Команда брига состояла из капитана, очень франтоватого итальянца, но заросшего волосами до самого носа и ногтей на руках; штурмана, молодого и симпатичного, но чересчур слабохарактерного, как оказалось впоследствии; боцмана — родного брата капитана, благодаря превратностям судьбы попавшего из капитанов в боцманы к младшему брату, и двенадцати матросов, в числе которых были два

giovinotto^[13] — я и еще некто Анджелло — и один юнга — Пьетро.

В первый же день моего поступления на судно случился скандал, сразу обрисовавший хозяев и капитана нашего брига. Бриг уже был готов к отходу в море, как вдруг приезжает какой-то пожилой итальянец и, не говоря никому ни слова, бросается в капитанскую каюту. Через минуту оттуда раздались громкие проклятия и звук пощечин, а через две минуты господин так же стремительно, как и явился, возвратился на берег.

Оказалось, что это хозяин груза. Груз был срочный, за него заплачен высокий фрахт, с тем чтобы бриг перед погрузкой переменял свою оборванную медную обшивку, так как она висела клочьями, задерживая ход брига. Подписав с капитаном контракт и уплатив половину фрахта, купец уехал в Марсель, а капитан, имевший долю в судне, рассудил, что он со старой обшивкой может еще годок поплавать, и начал грузить судно.

Купца известили об обмане, и он полетел в Геную.

Результатом всей истории было то, что бриг выгрузили, поставили в плавучий док, переменяли медь и нагрузили снова за счет капитана.

Все это задержало нас в Генуе еще дней на десять.

Как-то во время нашей стоянки в доке я услышал пушечные выстрелы в гавани. Из-за высоких стенок дока не было видно, кто стреляет, но, поднявшись на марс, я увидел два трехмачтовых корабля под русским военным флагом, которые обменивались салютами с итальянскими батареями.

Они были окружены паровыми катерами и шлюпками. Скоро они стали на якоря в так называемом военном углу и ошвартовались кормой к берегу.

Как только окончились судовые работы, я съехал на берег и отправился к землякам в гости. Суда оказались клипером «Стрелок» и канонерской лодкой «Псезуапе».

Конечно, я прошел прямо на бак. Матросы приняли меня очень радушно, накормили русскими щами с кашей и напоили русским чаем, которого я давно не пил.

Наболтавшись вволю на родном языке, поздно вечером я вернулся на «Озаму».

По-настоящему я не имел права оставаться на военных судах после спуска флага, но команда через боцмана выхлопотала для меня разрешение до десяти часов вечера.

Через несколько дней буксирный пароходик вывел нас из гавани, и мы, поставив паруса, тронулись в путь.

Прошлогодня служба на маленьком азовском «Св. Николае» мне очень помогла: я отлично разбирался в итальянской терминологии; слова были те же, только произносились с генуэзским акцентом. Лучшим выговором считается тосканский, а генуэзский, представляющий собой смесь с провансальским, стоит по своей грубости и отсутствию певучести на последнем месте.

Я еще ничего не сказал об «Озаме», кроме того что это был бриг, т.е. двухмачтовое судно с реями на обеих мачтах.

«Озама» была небольшим, но очень красивым судном, постройки 1879 года. Величина ее по теперешним понятиям была прямо смешной для судна, предназначенного для атлантических плаваний, но в то время «Озама» была кораблем средней величины.

Вот ее размеры, выписанные мной из регистрационной книги Английского Ллойда за 1886 год: длина — 114,1 фута (34,75 метра), ширина — 24,1 фута (7,34 метра), глубина трюма — 13,1 фута (3,99 метра), осадка в грузу — 13 футов (3,96 метра), чистая регистрационная

вместимость — 250 тонн и грузоподъемность — 350 тонн.

«Озама» имела приподнятый квартердек, доходивший до грот-мачты и обнесенный красивой дубовой балюстрадой, кормовую и среднюю рубки и короткий, не возвышавшийся над планширом полубак. Корпус и рубки были выкрашены в белую краску с узеньким голубым буртиком поверху. Балюстрада покрыта лаком. На носу — вырезанная из дерева, раскрашенная статуя индейской королевы Озамы и резьба из позолоченных акантовых листьев. На корме — щит итальянского герба и надпись золочеными буквами «OZAMA GENOVA». Весь рангоут начисто выскоблен и отлакирован. Марсы, салинги, эзельгофты, флагштоки, ноки реев и блоки — белые. Обводы «Озама» имела острые, была хорошим ходоком и поэтому всегда возила между портами Европы и Вест-Индии небольшие партии более или менее срочных и нежных грузов. В кормовой рубке жили капитан, штурман и боцман. По бокам ее, под палубой квартердека, были устроены кладовые, а сзади — парусная. В средней рубке помещались камбуз, провизионная и кубрик команды. Наше жилье было не из просторных: на пространстве в 4,2 на 3,6 метра было устроено двенадцать коек в два яруса, а посередине стояли обеденный стол и скамьи; впрочем, благодаря чудной погоде мы всегда обедали на палубе.

Главное достоинство нашего кубрика заключалось в том, что он был чист, выкрашен белой масляной краской и имел шесть небольших окон, дававших достаточно света и воздуха.

Между средней рубкой и квартердеком помещался грот-люк, а впереди фок-мачты — фор-люк. Перед фор-люком был устроен массивный деревянный брашпиль, а дальше шел полубак, на который убирали по-походному якоря. Под палубой, в носу, были подшкиперская и цепной ящик, а все остальное пространство занимал

грузовой трюм; в нем у грот-мачты помещались помпы и железная цистерна для питьевой воды.

Когда я подписал контракт на «Озаму» и расплатился с хозяином бордингхауза, то получил от него, по морскому обычаю, «ослиный завтрак» — матрац, набитый соломой, жестяную тарелку, кружку, ложку, ножик и вилку. Конечно, стоимость этого инвентаря была включена в мой счет, но без него ни один матрос дальнего плавания не отпускается из бордингхауза на судно. Это была традиция. Бордингмастер мог опоить и ободрать своего клиента как липку, мог «продать» его на «гроб», т.е. направить на старое текущее судно, на которое никто не хотел наниматься, — это было его профессиональное право, и никто не мог быть на это в претензии, но если бы он доставил матроса на судно без матраца, кружки, вилки и ножа, он был бы свинья и репутация его была бы непоправимо испорчена в «международном масштабе».

Сам матрос должен был иметь дождевик, зюйдвестку, непромокаемые сапоги, свайку, парусную перчатку, рожок, набитый салом, с полдюжины парусных игл и хороший поясной нож типа финки. Это было, так сказать, его профессиональное снаряжение, без которого его не стали бы уважать в кубрике и считали бы или бродягой, случайно попавшим в матросы, или пропойцей.

Все остальное — белье, выходное платье, городская обувь, подушки, трубки, табак, спички, мыло — не обязательно и зависело от личных средств. Всякий капитан имел на судне «слопчест» — лавочку с небольшим запасом необходимых матросу предметов, и все нужное можно было получить у него в счет жалованья.

Важную роль в репутации матроса, в его, так сказать, удельном весе в кубрике, играет наружный вид багажа. Только новички и случайный элемент приходят

на судно с обыкновенным чемоданом или мешком. Молодой, но уважающий себя матрос должен иметь собственноручно сшитый из морской парусины мешок со вшитым круглым дном и аккуратной шнуровкой на медных люверсах. На середине мешка должны быть нарисованы масляной краской его инициалы и два скрещенных флага нации, к которой он принадлежит. Более старые и зажиточные матросы имеют сундук — не простой сундук, а специально морской, на низеньких ножках для предохранения вещей от сырости. Морской сундук имеет строго определенные размеры: крайняя длина — тридцать шесть дюймов, высота и ширина поверху — шестнадцать дюймов, ширина внизу — восемнадцать дюймов. Размеры эти выработались из следующих соображений: матросские койки делаются в шесть футов длины; так как они двухъярусные, то сундуки верхнего и нижнего обитателей должны уставиться рядом вдоль нижней койки. Высота и ширина сундука делаются с таким расчетом, чтобы на нем было удобно сидеть, а сужение ширины кверху, подобно завалу внутрь корабельных бортов, делается для большей устойчивости.

Морской сундук должен иметь ручки из искусно сплетенных и оклетневанных веревочных колец, пропущенных сквозь деревянные накладки. Верх сундука обтягивается парусиной, концы которой не загибаются, а превращаются при помощи парусной иголки и ниток в бахрому. Снаружи сундук обычно красится в темно-зеленую краску; верх — белый, с фамилией или инициалами владельца; замок — обязательно медный, чтобы не ржавел, и с музыкой, чтобы хозяин услышал, если вор станет отпираться, когда он спит. На внутренней стороне крышки рисуется масляной краской любимый корабль хозяина сундука. Эта картина обычно составляет предмет серьезных

забот владельца и его гордость, если хорошо исполнена.

Я написал несколько таких картин для товарищей и впоследствии за одну из них, написанную для плотника американского барка «Самюэл Д. Карлтон», получил в подарок сундук, сделанный его руками, из великолепной новозеландской сосны — каури. Этот сундук я подарил впоследствии моему сыну, когда он поступил матросом на пароход.

Первые дни плавания на «Озаме» были прекрасны. Легкий норд-ост, не разводя зыби, подгонял нас вперед по шести-семи узлов и позволял нести все паруса, включая фор-лисели с обеих сторон.

На третий день к вечеру мы пришли в Барселону. Вошли в гавань под парусами, без помощи буксирного парохода, и стали на якорь.

Барселонская бухта, пожалуй, не меньше Генуэзской. Город тоже расположен амфитеатром, на набережной больше зданий и больше зелени, чем в Генуе.

С утра началась погрузка испанского вина. Грузили небольшие бочонки, вроде корабельных анкерков, и большие оплетенные бутылки.

Съезд команды после работ на берег зависит от двух причин: от наличия денег в кармане и от разрешения начальства.

Так как мы только недавно получили в Генуе аванс и все деньги, конечно, истратили, то нас на берег не тянуло, а так как мы еще аванс не отработали, а на берегу могли наделать долгов за счет судна, а то и просто сбежать, нанявшись на другой корабль, и получить новый аванс, то нас на берег не пустили.

А интересно было бы побывать, особенно посмотреть знаменитый бой быков, для которого в Барселоне устроен грандиозный цирк.

Впрочем, четверо из нас побывали на берегу по делам службы. Чтобы не платить денег за доставку на судно пресной воды, капитан решил пополнить запас воды собственными средствами. На набережной, прямо против места стоянки нашего брига, бил фонтан городского водопровода с прекрасной ключевой водой. Мы спустили одну из наших больших шлюпок, вымыли ее внутри пресной водой, убрали из нее все, кроме руля и весел, и четыре человека должны были возить в ней воду с берега на судно. Для того чтобы таскать воду из фонтана в шлюпку, нам дали ведра, а в судовую цистерну ее перекачивали переносным брендспойтом.

Перевозя воду, мы проплыли мимо стоящего на двух якорях старого военного двухдечного корабля. Это была плавучая школа, полная ребят двенадцати — пятнадцати лет в морской форме. Мы наблюдали с брига за их ученьем. Они бегали по вантам, ставили и убирали паруса, гребли на шлюпках. Не знаю, как и чему их еще учили и кто были эти ребята — свободные дети свободных граждан или малолетние преступники и беспризорные, но кормили их впроголодь. Они высывались в открытые полупортики, протягивали руки и кричали нам:

— Товарищи моряки, привезите нам хлеба!

Когда мы шли за водой вторым рейсом, то набили карманы галетами и, подойдя к кораблю, начали кидать их в полупортики.

Сверху с палубы раздались сердитые окрики начальства, гнавшего нашу шлюпку прочь, а за бортом корабля началась возня и драка ребят за галеты.

На набережной Барселоны, неподалеку от фонтана, я видел прекрасный памятник Христофору Колумбу, который воздвигли здесь, в бывшей столице арагонских королей, «благодарные» потомки Фердинанда, уморившего Колумба в нищете, после того как он засыпал страну золотом.

Простояв в Барселоне четыре дня, мы пошли дальше.

Тот же легкий норд-ост ласково подхватил нас по выходе из гавани. За Гибралтаром он скоро превратился в пассат и понес нас к берегам далекой Вест-Индии.

Мы шли, неся все обыкновенные паруса и имея лисели с правой.

Чем дальше уходили мы от берегов, тем хуже становилась жизнь на судне. Наш стол резко изменился. Взятая в Барселоне свежая провизия кончилась, и мы перешли на солонину, но на какую! Даже ко всему привыкшие матросы должны были зажимать нос, жуя жесткие, как подошвы сапог, куски.

Наши матросы-итальянцы ругались, но все же терпели. Я питался почти исключительно черным кофе и галетами, которые, к счастью, давались в неограниченном количестве.

Еще до выхода из Гибралтара кто-то из матросов, примостившись впереди корабля на мартын-бакштагах, убил гарпуном дельфина. Капитан купил этого дельфина за лиру и велел коку вытопить из него жир и слить в бутылки. Когда прошли Гибралтар, боцман убрал из кубрика подвесную масляную лампу, висевшую над столом, и заменил ее сделанным из консервной банки ночником с дельфиньим жиром. Таким образом, после захода солнца нельзя было ни читать, ни писать. Ночник мерцал, вонял и едва-едва освещал небольшой кубрик.

С каждым днем боцман становился все злее. Ему казалось, что матросы даром получают жалованье. Погода была так хороша, что совершенно не приходилось что-нибудь делать с парусами, даже брасов иногда не трогали по двое-трое суток подряд.

После капитального ремонта, полученного бригам в Генуе, судовых работ тоже почти не осталось, и боцману приходилось их выдумывать. Мы перечинили

все запасные паруса, перескоблили и смазали салом и графитом все запасные блоки, вытащили на палубу и протерли газовой смолой якорные цепи, наплели кучу сезней из обрывков старого троса, наделали матов, а до Сан-Доминго все еще было далеко.

И вот в один прекрасный день боцман вытащил на палубу ящик с гвоздями. Он велел все гвозди перетереть наждаком, загрунтовать суриком и развесить на нитках для просушки.

Ворчал и ругался он не переставая, но к старым матросам драться не лез. Я и другой *giovinotto* — Анджелло — нередко получали пинки и подзатыльники, а маленького Пьетро он прямо истязал. Пьетро будили в четыре часа утра. Он мыл и чистил курятник, прибирал камбуз, приводил в порядок посуду, растапливал плиту, чистил обувь и платье командного состава, стирал капитанское белье, прибирал в каютах, подавал к столу, чистил картошку, и так, как белка в колесе, до восьми часов вечера. С восьми до десяти стоял вахту на баке, «чтобы приучиться к морской службе». За малейшую неисправность как боцман, так и сам капитан били его чем попало, а если выбившийся из сил мальчик клевал носом, стоя ночью один на баке, то боцман надевал ему на шею двадцатифунтовый диплот, давал в руки тяжелую дубовую вымбовку и заставлял маршировать по палубе как солдата.

Капитана и боцмана ненавидела вся команда и мстила исподтишка по-своему. Корабельный плотник проделал секретную дверцу в переборке, отделявшей подшкиперскую от трюма, и команда таскала оттуда вино. Дежурный бочонок с первоклассным испанским хересом всегда стоял в кубрике за сундуком плотника, под койкой. Когда он опустошался, его наполняли морской водой из-за борта, искусно заделывали и водворяли на свое место в трюм.

Теплая лунная ночь. Дует легкий, ровный, теплый норд-ост.

Я только что сменился с руля и лежу на грот-люке, заложив под голову руки; по небу пробегают янтарные, почти прозрачные плюмажи облаков и тают на луне.

Рядом со мною на краю люка сидит молодой итальянец Джованни. Он уперся локтями в колени и, опустив на руки черную кудрявую голову, дремлет.

Старый матрос Димитрий стоит у подветренного борта и сосредоточенно смотрит на воду.

На баке из-под надутого фока смутно видна голова впередсмотрящего. На юте изумрудно-зеленая от луны фигура рулевого. Помощник капитана присел на кнехты и курит трубку. Ветерок приносит ко мне на люк сладкий запах «кэпстена». Мы же курим какую-то черную итальянскую дрянь: «кэпстен» нам не по карману.

Третий час ночи. Димитрий медленно выколачивает обгрызенную гипсовую трубку о промасленную заскорузлую ладонь, аккуратно выбрасывает пепел за борт, снова набивает трубку, закуривает, прячет в карман свой знаменитый кисет из кожи, снятой с лапы альбатроса, и присаживается на люк с противоположной стороны от Джованни.

Задумчиво и сосредоточенно смотрит грек Димитрий на мерцающие звезды, просвечивающие сквозь тонкие облака. Не поворачивая ко мне головы, он говорит тихо и печально:

— Памятны, очень памятны мне эти места. Всякий раз, когда прохожу их на каком-нибудь судне, особенно вот в такую погоду, как теперь, думаю, вспоминаю одно дело, которое здесь случилось много-много лет назад, тебя тогда и на свете еще не было. Это было в пятьдесят девятом... да, в тысяча восемьсот пятьдесят девятом году. Ты в каком году родился?

— В шестьдесят седьмом.

— Ну вот видишь, а я — в двадцать седьмом, а в пятьдесят девятом я уже старым матросом был, все, что называется, семь морей исколесил, да не на таких скорлупах, как наша «Озама», плавал. Ты слышал когда-нибудь про американский клипер «Флайинг клауд»^[14]?

— Слышал, он сделал два рекордных перехода из Нью-Йорка в Сан-Франциско, вокруг Горна в восемьдесят четыре дня...

— То-то же! Он, бывало, как нагромоздит при попутном шторме все свои паруса да лисели с обеих сторон поставит, несется весь в пене, точно действительно облако какое-то, а не судно. Настоящий летучий голландец. Смотреть прямо страшно, особенно если с марса: вода кругом как в котле кипит, а он верхушки волн под себя подминает и точно ножницами стрижет.

Так вот, сделал я на нем в пятьдесят восьмом году рейс из Нью-Йорка во Фриско^[15], оттуда в Фучжоу за чаем и назад с чаем в Бостон.

Приходим, а дела в Америке плохи. Южные штаты от Северных откалываются, президента не слушают, высмеивают в журналах, рисуют его с черным лицом за то, что он за негров заступился. Того и гляди междоусобная война разыграется. Фрахты падают. Ну, я и решил домой податься, к себе в Грецию, посмотреть, что на моем острове творится... А тут подвернулась одна бригантина, идет с генеральным грузом в Геную. Ну, думаю, доберусь до Генуи, там возьму расчет, поставлю за себя заместителя хорошего, чтобы капитану не обидно было, а сам — на родину вино пить с маслинами и кечевалом^[16] закусывать.

Бригантина была новая, хорошая и не такая уж маленькая, побольше нашего брига, тонн четыреста поднимала. Звали ее... не припомню теперь, как ее звали, кажется, Мария какая-то католическая. Хозяин,

вероятно, из американских испанцев был. Команды у нас было: капитан, помощник, боцман, восемь матросов и кок, он же, конечно, и буфетчик и, как порядочному коку полагается, неплохой доктор. От ревматизма у него мазь была замечательная, и потом он очень уж хорошо вправлял вывихи. У нас один парень в шторм штурвал из рук выпустил, опять за него рукой ухватился, да неловко как-то, ему левую руку в кисти-то и вывихнуло. Капитан перехватил от него штурвал, привел судно на курс, а сам кричит: «Кока, кока скорей сюда!» Кок прибежал, увидел в чем дело, бросился в камбуз, помочил полотенце в горячем супе, обмотал парню руку, распарил и как дёрнет; сразу кисть на место стала, парень и крикнуть не успел, а на другой день здоров был, ни опухоли, ничего... вот какой доктор был.

Ну вот, снялись мы с якоря, вывел нас буксирный пароходик в море, натянули мы паруса и пошли, а перед самым отходом к капитану приехала на судно молодая жена с дочуркой лет эдак шести, он их с собой в море взял. Италию им показать хотел.

Ну, дальше слушай. Ветры были все время попутные и не очень свежие, только раз в шторм попали. Плавание было благополучно. Кормили хорошо, честно, солонина была прямо замечательная, масло настоящее, кофе бразильский, сахару сколько хочешь — одним словом, хорошо кормили. Работой тоже не мучили, и мордобойства не было.

На двадцать шестой день плавания стали мы подбираться к Гибралтарскому проливу, но берегов еще не видно было. Тут как назло кончился вестовый ветерок, который нас двигал полегоньку вперед, и мы заштилели. Было это под вечер, а ночью накрыл нас туман. Ну, конечно, дудим в рог, чтоб кто-нибудь на нас не наткнулся, смотрим вперед во все глаза, прислушиваемся — ничего и никого. Рассвело. Туман

начал расходиться понемногу, а часам к восьми, когда солнышко поднялось повыше да пригрело, и совсем разошелся. Я стоял на руле, глянул вокруг, а в полумиле от нас другая бригантина болтается и очень на нашу похожа. Тоже черная, такие же высокие мачты, только с большим наклоном, форштевень тоже пологий, нос острый и бушприт подлиннее нашего, видать, ходок неплохой. Капитан был внизу, завтракал, я крикнул ему в лючок: «Судно вблизи!» Он вышел наверх, а за ним и капитанша с девочкой. И вот поднимает эта бригантина бразильский флаг и сигнал: «Не можете ли уделить немного провизии?» Наш капитан было заартачился, тут, говорит, пароходов достаточно ходит, пускай к ним обращается, да и судно подозрительное, может, пират какой-нибудь...

Тут капитанша вступилась. «Как тебе, — говорит, — не стыдно, люди голодают, а ты им помочь не хочешь. Что у тебя провизии мало, что ли? Дай им бочонок солонины да ящика два галет: люди ведь». А капитан ей в ответ: «Люди людям рознь». Однако велел набрать сигнал: «Присылайте шлюпку».

Только мы подняли сигнал, они сейчас: «Ясно вижу»^[17]. Через несколько минут выходит из-за борта большая шлюпка и направляется к нам. В шлюпке три человека: один в сомбреро, с длинной черной бородой, на руле; двое, тоже бородатых, в соломенных шляпах, на веслах. Шлюпка подходит к нашему борту. У нас, конечно, вся команда наверх высыпала, подвахтенные завтрак бросили — глазают. Капитанша с девочкой тоже на юте стоят. Не было только помощника и боцмана; помощник только что взял высоты солнца и сидел у себя в каюте за вычислениями, а боцман возился в кладовой — провизию для бразильцев отделял.

В бразильской шлюпке что-то на дне лежит, брезентом прикрыто, не то ящики для провизии, не то бочонки.

Мы были в полном грузу, и наш борт у грот-вант поднимался над водой не больше пяти-шести футов.

Как раз к этому месту они и пристали, к самым грот-русленям, и не успели мы им даже «здравствуй» сказать, как брезент зашевелился, из-под него выскочило шесть молодцов с пистолетами в руках, вместе с бородач в момент на русленя и к нам на палубу. Кричат: «Руки вверх!» Мы, конечно, подняли, а один бородач с двумя пистолетами в руках и один из гребцов прямо на ют, к капитану. Капитанша схватила девочку и вниз в каюту. Девочка кричит. Гребец за ними по трапу, в зубах нож, в руке пистолет, а бородач командует нашему капитану:

«Прикажете всем вашим людям, не теряя ни минуты, пересаживаться в нашу шлюпку».

А наш капитан посмотрел на него и так спокойно отвечает:

«Вы предательски завладели моим кораблем, вы и приказывайте, а я под дулом вашего пистолета не считаю себя капитаном».

Бородач сверкнул на него глазами и говорит тоже спокойно:

«Идите сами в шлюпку».

«Без жены и дочери не пойду».

«Хорошо, идите вниз, я за вами».

Спустились оба в каюту. А на нас в это время уже на всех наручники застегнули и гонят в шлюпку.

«Ложись под банки!»

Мы легли.

Минут через пять, смотрим, спускается в шлюпку капитанша, белая-белая, а не плачет, ей капитан через борт девочку передает, девочка тоже не плачет, только на всех смотрит, и губенки дрожат.

Потом капитан в шлюпку спускается и помощник тоже, оба без наручников, что же они могут сделать с вооруженными?.. За ними чернобородый и гребец с ножом в зубах. Сейчас же отвалили и повезли нас на свою бригантину, а наша так и осталась брошенной с поставленными парусами, без команды, среди океана.

Вылезли мы на палубу, я смотрю, а на палубе аккуратненько так, через каждую сажень расстояния, в два ряда небольшие рымы ввинчены.

Тут я сразу понял, куда я попал. Ну как ты думаешь, куда я попал?

— Не знаю, к пиратам, очевидно, но при чем тут рымы?

— Почти что к пиратам — к работорговцам. А рымы вот зачем: у работорговцев всегда среди команды были шпионы из метисов, полунегры-полубелые, знавшие негритянские наречия. Так вот, как они подслушают, что кто-нибудь из негров начнет возмущать товарищей, или заметят, что какой-нибудь негр вообще не слушается, порядкам не подчиняется, так его положат голого на палубу, лицом вниз, растянут за руки и за ноги крестом между рымами, выпорют плетьюми, так что вся кожа на спине полопается, посыплют солью и оставят лежать на солнцепеке.

Звери! Хуже зверей! Иной раз сразу человек десять таких распятых на палубе лежат, стонут, режут и даже не могут корчиться, а матросы их ногами под ребра пинают: «Молчи, черная сволочь».

Ну, так вот попали мы на работорговое судно, но зачем же нас-то, белых, туда забрали насильно, ведь нас на плантации не продашь? Скоро мы узнали и это. Как только нас привезли, сейчас же выстроили на палубе вместе с нашим капитаном и помощником, а капитаншу с девочкой увели вниз, в каюту. Вышел к нам человек — никогда его не забуду: весь в белой, чуть желтоватой фланели, на голове дорогая панама. Лицо

бритое, бледно-желтого цвета, немного одутловатое, нездоровое. Нос тонкий, орлиный, глаза глубокие и совсем светлые, не живые, какие-то холодные-холодные и в то же время очень пристальные, и при этих светлых глазах совершенно черные брови и волосы. Руки тоже какие-то вроде восковых, и на одном пальце перстень с громадным бриллиантом. И вот этот человек заговорил. Голос у него был тоже, как и сам он весь, какой-то холодный и белый. Говорил он по-английски.

«У меня на судне африканская лихорадка, половина людей перемерла, и люди продолжают умирать. Вчера умер мой старший помощник, младший умер неделю назад. Я не могу остаться в море без экипажа, вот почему я вас и взял к себе на борт. Вас взяли насильно, но тем не менее вы мои гости. Ни один волос не упадет с вашей головы до тех пор, пока вы будете лояльны, но при малейшей попытке к неповиновению или к измене — смерть. Вам категорически воспрещается собираться группами без участия моих людей и о чем бы то ни было расспрашивать. Ваш капитан и ваши помощники будут исполнять обязанности моих помощников. Ваш боцман будет моим вторым боцманом. Ваш кок — вторым коком. Остальные будут стоять вахты пополам с моими людьми. Помните, что все мои люди понимают по-английски. Заговорщикам не будет пощады. Женщине и ребенку будет дана каюта, и они будут пользоваться самым внимательным уходом».

С этими словами человек в белом повернулся, пошел на корму и, поднявшись на ют, скрылся в каюте. Человек в сомбреро, оказавшийся старшим боцманом, вынул ключ и стал по очереди снимать с нас наручники.

Оставалось решить вопрос, шла ли бригантина к африканскому берегу за неграми или негры были уже погружены и перемерли в пути. Перемерли, может быть, частью, а остальных белый человек, видимо,

велел побросать живьем за борт, чтобы прекратить эпидемию.

Не успели нас всех расковать, как потянул ветерок от норд-оста, и паруса бригантины заполоскали. Один из матросов бросился к рулю. Белый человек показался на юте. Раздалась знакомая команда: «На брасы!» Мы бросились к снастям, побрасопили реи, и бригантина, взяв курс на юго-запад, начала забирать ход. Я взглянул на нашу «Марию». Некому было на ней повернуть руль, некому побрасопить реи, чтобы наполнить ветром ее паруса. Часа через два она осталась за горизонтом.

Прошло два дня. Никто не умер и даже не заболел за это время. Всех нас оказалось двадцать один человек, не считая женщины и ребенка. Бразильский капитан отдыхал у себя в каюте только днем, запершись на ключ, да и то недолго. Ночи капитан проводил в плетеном кресле, недалеко от штурвала, а боцман в это время дремал на матрасике из китайских циновок в двух шагах от него. Раз пять за ночь он вскакивал и обходил судно. На вахте стояло четверо наших и трое бразильцев. Вахтами командовал наш бывший капитан и наш помощник. Но какое это было командование? Они не смели самостоятельно ступить шагу, не смели ни с кем разговаривать, они были пленниками, слепыми исполнителями воли работорговца в белой фланели.

Мы не только не знали, куда идем, но даже не знали названия нашей бригантины и к какому порту она приписана. Мне пришлось однажды увидеть на корме следы от винтов, которыми, вероятно, привинчивалась когда надо доска с названием и портом приписки корабля. Может, у этой бригантины были разные имена, разные порты приписки, разные национальные флаги, которые менялись в зависимости от обстоятельств. Да так, вероятно, это и было. Можно было сказать только одно — что команда бригантины состояла из южан,

возможно разных национальностей, но преимущественно католиков, так как в кубрике в особой нише стояла богато украшенная статуэтка мадонны.

Официальный язык на судне был португальский. Наш бывший капитан и помощник отдавали свои распоряжения и команды по-английски, а боцман тут же переводил их на португальский язык.

На третий день плавания легкий ветерок, дувший от северо-восточной четверти, перешел в ровный и довольно свежий пассат, и капитан приказал ставить лисели. При этой работе один из бразильских матросов поспорил о чем-то с боцманом, и боцман дал ему пощечину. Матрос схватился за нож, боцман вышиб у него нож из рук и исколотил до потери сознания. Его оттащили на бак.

«Вылей на него пару ведер из-за борта!» — приказал мне боцман.

Я молча пошел исполнять его приказание.

После второго ведра избитый пришел в себя и начал ругаться... по-гречески. Все нутро у меня задрожало от радости: земляк, он спасет, он поможет, но я, конечно, до поры до времени не подал и виду.

Я дни и ночи думал, как нам избавиться от нашего плена.

На другой день после происшествия с моим земляком, которого я окатил водой, заболели один за другим двое бразильцев, а к ночи их уже опустили за борт.

Африканская лихорадка, которой было заражено судно, оказалась страшнее холеры или чумы, от нее не было спасения, человек умирал в страшных мучениях через несколько часов.

Никто не смел приблизиться к заболевшим. Они лежали на баке, стонали, корчились, просили пить, должно быть, у них все жгло внутри, но никто не хотел им помочь. Когда после захода солнца они замолчали,

бородатый боцман вылил на них, несколько ведер с крепким раствором карболки, подтащил железным крючком к борту и спихнул в воду.

Теперь нас уже было двенадцать против семи, и если бы мы сговорились и достали оружие, то могли овладеть бригантиной. Но оружия не было, даже матросские ножи у нас отобрали, а капитан, боцман, плотник и даже кок всегда имели при себе американские пятизарядные пистолеты.

Я все ломал голову над вопросом, как овладеть судном.

Было жарко, и все спали на палубе; если бы можно было одну вахту бразильцев заманить в кубрик и обмотать рубку сходного люка веревками, чтобы никто оттуда не выскочил, то на палубе остались бы только капитан, боцман и два матроса. С этими, если бы сговориться и сразу напасть, мы справились бы, но мы день и ночь находились под таким контролем, что сговориться было совершенно невозможно, да и ночи были лунные, надо было дожидаться густой облачности.

Все это время я внимательно наблюдал за своим земляком. Раз я подметил брошенный им вслед проходящему мимо боцману взгляд, полный такой ненависти и злобы, что решил поближе сойтись с ним. Мы были в одной вахте, и вот ночью после смены вахт, когда он вытащил из кубрика свою подушку и пристроился спать около фоковых вант, я прилег рядом, и когда вахтенные устроились по обыкновению на грот-люке, а подвахтенные разлеглись в разных местах на палубе и успокоились, я сказал, не глядя на него, вполголоса по-гречески: «А ты давно, земляк, служишь на этом проклятом судне?» А у самого сердце точно клещами захватило: ответит или нет и что ответит, а вдруг вскочит и донесет. С минуту тянулось молчание, а затем он повернулся на другой бок и точно во сне

пробормотал: «Служу недавно и ушел бы с вами, если бы вы не были баранами».

«Мы не бараны, — пробормотал я, — только помощи». Так мы понемногу разговорились и кое о чем условились.

Через три дня луна вступила в последнюю четверть и должна была всходить в третьем часу утра. Наша вахта приходилась с полуночи до четырех. С полуночи до двух должен был стоять на руле мой земляк, а в два я должен был его сменить. Таким образом, в два часа на юте у руля сосредоточивалось трое своих: наш бывший капитан, я и земляк... Неужели мы не справимся с боцманом и капитаном, если неожиданно на них нападём? Орудиями нашего нападения мы решили избрать кистени. Земляк должен был достать в подшкиперской три тяжелые цепные скобы или молотки и привязать их на крепкие короткие веревки с петлей на конце для кисти руки. Удара такой штуки по голове не выдержит и пиратский череп, а такое оружие можно спрятать в штанах.

Перед тем как идти на руль, я должен был, ползая в темноте по палубе, натянуть между рымами, к которым привязывали негров, веревочки; таким образом, всякий, кто побежал бы при начавшемся шуме на ют, обязательно задел бы ногой за веревочку и растянулся. В этот момент наши должны были схватить тяжелые вымбовки от кормового шпиля и напасть на остальных. Оглушив кистенями капитана и боцмана, мы должны были овладеть их пистолетами.

Самым трудным делом было оповестить наших о плане. Земляк достал было мне клочок бумаги и карандаш, с тем чтобы я написал все что нужно, а затем скомканная бумажка могла пойти по рукам. Но я не умел, да, по правде сказать, и теперь не научился как следует писать. По-гречески еще могу кое-как каракулями написать, а по-английски только фамилию

подписывать могу. Что тут делать? Но земляк и тут помог: он дождался, когда наш кок пошел в галюн, и отправился вслед за ним. Делая свое дело и не обращая никакого внимания на кока, он пробормотал по-английски:

«Запомни, запомни, запомни, скажи своим: через три дня после двух часов ночи — нападение. Соберитесь заранее у грот-мачты, после свистка бейте, запомни, запомни, запомни...»

И вот наступила роковая ночь.

Легкий попутный пассат гнал быструю бригантину все в том же юго-западном направлении. Луны не было, но звезды нестерпимо блестели, однако мы знали, что с полуночи начнут набегать облака и заволокут все небо. По обычаю всех работорговых и пиратских судов мы шли без огней.

В полночь пробили восемь склянок, и началась наша вахта. Земляк пошел на руль, а наш капитан сменил своего бывшего помощника. Боцман походил по юту, спустился на палубу, прошел на бак, проверил впередсмотрящего, обошел все кругом и лег на свою циновку у камышового кресла, где дремал капитан-работорговец.

Я сидел на грот-люке.

Два тяжеловесных кистеня висели у меня вдоль ног, скрытые штанами, — один для меня, другой для нашего капитана, которому я никак не мог его передать.

В карманах у меня были заранее нарезанные куски бечевки сажени по полторы длиной, с петлями на обоих концах.

Чем дальше, тем сильнее колотилось у меня сердце. Когда пробило три склянки (половина второго), я осмотрелся.

По небу ползли легкие облачка, все более затемняя звезды.

Подвахтенные крепко спали, устроившись в разных местах на палубе. Вахтенные — два наших и один бразилец — дремали, сидя на подветренной стороне, за баркасом, стоявшим в рострах. Бразилец дремал непритворно и даже изредка похрапывал; наши, вероятно, притворялись. Один из наших стоял на баке вперёдсмотрящим.

Я чуть дыша пополз по палубе и стал накладывать петли моих силков на рымы.

Подветренная, самая опасная для меня, сторона была обработана, я перешел на наветренную, с ней я тоже справился быстро.

Наконец рулевой пробил четыре склянки в маленький колокольчик, висевший между штурвалом и окошечком кормовой рубки с компасом и часами, и большой колокол на баке ему отрепетовал.

Я пошел на ют сменять рулевого.

Боцман поднялся со своей циновки и стал у компаса перед штурвалом спиной к рулевому.

Я подошел к штурвалу, положил, как обычно, руку на одну из рукояток и спросил по-английски: «Курс?»

«Зюйд-вест пол к весту, руль ходит полтора шлага под ветер», — ответил мне земляк и в ту же секунду ударил изо всей силы стоявшего перед ним боцмана кистенем по голове.

Боцман рухнул на палубу как мешок.

Сидевший в кресле капитан не шелохнулся.

Моментально выхватив из штанов свои кистени, я подскочил сзади и замахнулся, чтобы нанести ему сокрушающий удар и, передав другой кистень нашему капитану, дать условный свисток, но вдруг я полетел с ног. Раздался страшный грохот, треск, на палубу посыпались обломки, она начала крениться и уходит подветренной стороной в воду... Что-то ударило меня по голове, и я скатился за борт.

Дальше я ничего не помню. Очнулся в какой-то каюте, вокруг меня хлопотали какие-то люди. Говорили по-английски. Моя голова была забинтована.

Как я узнал потом, нашу бригантину, шедшую без огней, разрезал пополам пароход африканской линии, шедший с Островов Зеленого Мыса в Нью-Йорк. Меня сняли с обломка гика, за который я уцепился.

Вот что рассказал мне в лунную июльскую ночь 1884 года старый греческий моряк Димитрий.

Пират Сото

Работорговцы, пираты и корсары были бичом мореходства XVI, XVII, XVIII и первой половины XIX века.

Охота за неграми на западном берегу Африки и скупка их у местных царьков для продажи плантаторам в другие страны имели место уже в XV веке.

Инициаторами этого гнусного дела были «просвещенные мореплаватели» — английские предприниматели. Оно было настолько выгодным, что им занялись даже очень высокопоставленные люди. Сэр Джон Хаукинс; английский адмирал, отличившийся при разгроме испанской «Непобедимой Армады», поставил это дело на широкую ногу и втянул в него даже покровительствовавшую ему королеву Елизавету.

Дело росло, и английская держава стала почти монополистом в этой торговле. По записям в книгах Ллойда, в 1791 году было перевезено на английских судах из Африки в Америку и на Антильские острова и продано там 38000 черных рабов.

Однако ханжество и лицемерие, не мешая «благородным» лордам и джентльменам получать доходы от работорговли, не позволяло им лично и непосредственно заниматься этим делом. Исполнителями, капитанами работорговых судов, суперкарго и агентами по ловле и скупке негров были большей частью португальские корсары. Команды на этих судах состояли из всякого разноязычного сброда. Нередко на них происходили кровавые бунты или отдельные убийства. Зарабатывая громадные деньги для судовладельцев, экипажи работорговых судов не забывали и себя, и когда их корабли, всегда ходкие и хорошо вооруженные, идя с балластом в Африку за грузом «черной кости», встречали на пути ост-индский

пассажирский корабль, то они не отказывали себе в удовольствии его ограбить.

Пираты открыто нападали на своих легких быстроходных судах на торговые суда всех наций. Если судно везло богатые и компактные грузы, которые легко можно было перегрузить, или имело на борту богатых пассажиров, то пираты брали его на abordаж, грабили, убивали мужчин, насиловали женщин, а потом топили или поджигали ограбленный корабль и удалялись. Если судно не сулило богатой добычи, а пират, долго крейсируя в море, нуждался в провизии, пресной воде или корабельных запасах, то он, догнав тихоходного «купца», наводил на него свои орудия, приказывал ему сигналом или в рупор лечь в дрейф, посылал на него шлюпку с вооруженными людьми, брал что нужно и «не пачкал рук о нестоящих людей».

Пираты варварийского берега Африки — турки, арабы, мавры — до начала XIX века нападали на всякое европейское судно, которое только могли осилить. Делали они это большей частью в штили по ночам или неожиданно выскакивая из-за островов и мысов на своих гребных галерах.

Они были менее кровожадны и более практичны, чем европейские пираты, не убивали людей, а брали их в плен и продавали на рынках Египта, Туниса, Алжира и Турции; кроме того, здоровые молодые мужчины нужны были и им самим для пополнения команды подневольных гребцов. Молодые белые женщины высоко ценились на восточных рынках, их охотно покупали для гаремов, а за детей состоятельных и знатных родителей часто на долю варварийских пиратов выпадали богатые выкупы. Только постепенный захват европейцами северного берега Африки, постоянное крейсирование в Средиземном море эскадр военных кораблей разных наций и,

наконец, установление пароходных сообщений положили конец средиземноморскому пиратству.

Корсарами, приватирами и каперами назывались вооруженные торговые суда, получавшие во время войны от своих правительств патенты на право уничтожения и захвата в плен торговых кораблей противника. Суда морских «ландскнехтов» (наемные немецкие и швейцарские войска) комплектовались обычно головорезами, мало чем отличавшимися от пиратов, и они, как уже было сказано, нередко нападали не только на нейтральные корабли, но даже и на корабли своей нации. Недаром некоторые капитаны военных кораблей, не признавая никаких патентов, вешали пленных корсаров на ноках рей так же, как обыкновенных пиратов.

Насколько было развито пиратство всего сотню лет назад даже в таком обширном бассейне, как Атлантический океан, можно видеть из приводимых здесь выписок из морских газет за май, июнь и июль 1838 года.

«15 мая «Элиза Лок» из Дублина преследовалась близ Мадейры в течение двух суток какой-то подозрительной шхуной.

19 мая азорский пакетбот (почтово-пассажирское судно, имя не указано) на пятый день по проходе Тенерифа был абордирован пиратским бригом с многочисленной командой. Взяли якорную цепь, бухту кабельтова и пр.

20 июня корабль «Фулл» был атакован бригом под красным с белым флагом; палуба брига была полна людьми, преимущественно

неграми; погода была тяжелая, груз малособлазнителен, поэтому бриг отстал.

25 июня корабль «Вильям Мильс» был абординирован пиратской шхуной приблизительно 150 тонн, под бразильским и португальским флагами, с 50—60 человеками экипажа; взято две бочки с провизией.

4 июля американский бриг «Цейлон» был абординирован пиратской шхуной под португальским флагом; взято несколько бочек с пресной водой, вино, провизия и пр.

5 июля корабль «Катерина-Елизавета» был абординирован шхуной под испанским флагом, экипаж 50—60 человек; взята бочка солонины и бочка соленой свинины.

5 июля корабль «Изабелла» был абординирован испанским бригом; взято комплект запасных парусов, тросы, новая парусина и парусные нитки.

29 июля у Ки-Вест американская шхуна была абординирована неизвестной шхуной; взято разных вещей на 400 долларов».

Приведенные здесь примеры могут создать ложное впечатление, что пираты, в общем, были довольно добродушны и брали только то, в чем нуждались, но других примеров газеты того времени и не могли приводить, потому что в тех случаях, когда пираты вели себя иначе, ограбленные ими суда исчезали, «пропадали без вести» со всем экипажем, и некому

было поведать газетным репортерам о пережитых экипажем ужасах. Число судов, пропавших без вести, было в то время очень велико, и, исчезая из корабельных списков, они уносили с собой на дно океана и трагедию своей гибели.

Все же бывали случаи, когда подожженные или продырявленные пиратами суда с частью перебитым, частью искалеченным экипажем спасались от гибели, и мир узнавал жуткие истории, заставлявшие пассажиров даже больших и хорошо вооруженных кораблей Ост-Индской компании плохо спать по ночам.

Страшной славой пользовался в тридцатых годах прошлого столетия пират Бенито де Сото. Он буквально терроризировал судоходство в южной части Атлантического океана, и всякая показавшаяся на горизонте черная бригантина с наклоненными мачтами, напоминая своим силуэтом его «Блэк джоук» («Мрачная шутка»), заставляла сжиматься сердца беззащитных торговых моряков и пассажиров парусных кораблей.

Бенито де Сото был португалец. Где и как протекала его юность, неизвестно, но он был довольно образован, знал испанский и английский языки и кораблевождение. В 1827 году в Буэнос-Айресе он поступил матросом на большую бригантину «Дефензор де Педро», которая шла к берегам Африки за неграми. Как и все работорговые суда, она имела большой экипаж из разного южноевропейского сброда. Старший помощник капитана, отъявленный мерзавец, подружился во время перехода через океан с Сото, и они сговорились овладеть судном по приходе в порт погрузки рабов.

«Дефензор де Педро», не дойдя миль десять до берега, где было расположено «депо черной кости», лег в дрейф, капитан съехал на берег договариваться с агентом по поставке рабов, а Сото и старший помощник

немедленно овладели судном. К ним присоединились 22 человека из экипажа, а 18 отказались. Последних загнали в спущенную шлюпку и под угрозой расстрела картечью велели грести к берегу, но люди не сумели найти проход между бурунами, шлюпку перевернуло, и они все утонули.

Бригантина немедленно снялась с дрейфа и направилась в океан. Первое, что сделали новые владельцы, — это взломали дверь в винный погреб и все перепились до бесчувствия. Все, кроме Бенито де Сото. Он немедленно застрелил из пистолета своего соучастника по заговору, выбросил тело за борт и объявил себя хозяином и капитаном корабля. Пьяные негодяи пришли в восторг от такого поступка и заявили, что им нужен именно такой командир — храбрый и предприимчивый, который всех их сделает богачами.

Неизвестно, была ли уже часть негров доставлена на судно или Сото погрузил негров где-то в другом месте, но он пришел в один из портов Вест-Индии с грузом рабов и очень выгодно продал их плантаторам.

После этого он крейсировал некоторое время в районе Антильских островов, где ограбил и потопил несколько десятков судов. Обобравав судно, он обычно загонял весь его экипаж в трюм, забивал наглухо люковые крышки гвоздями и, насверлив в корпусе дыр, пускал корабль ко дну.

Скоро его черная бригантина, переименованная им в «Мрачную шутку», сделалась бичом вест-индских вод.

Через несколько лет он бросил воды Вест-Индии и перебрался в южную часть Атлантического океана. Крейсируя между Южной Америкой и Африкой, он стал подстерегать, грабить и топить корабли, возвращавшиеся с богатыми грузами и пассажирами из Ост-Индии в Европу.

Он навел такую панику на мореплавателей, что ост-индские корабли не решались больше ходить в одиночку, а собирались у острова Св. Елены в отряды и только таким образом рисковали следовать дальше.

В начале 1832 года на острове Св. Елены после долгого ожидания следовавших друг за другом кораблей собрался отряд в восемь судов. Флагманом был избран корабль «Сусанна» в 600 регистровых тонн. К несчастью, одно из судов этого отряда, барк «Морнинг стар» («Утренняя звезда»), шедший с Цейлона с грузом, 25 солдатами-инвалидами и двумя десятками пассажиров, был очень плохим ходоком. На третий день плавания все корабли ушли далеко вперед, кроме «Сусанны», которая, чтобы не оставлять «Утреннюю звезду» в одиночестве, вынуждена была уменьшить свою парусность, оставив только три марселя и фок. «Звезда» под брамселями плелась за ней следом. В конце концов капитану «Сусанны» это надоело и, пожелав сигналами своему спутнику счастливого пути, он прибавил парусов и ушел вперед.

Это было рано утром, а в 11 часов с «Сусанны» увидели на ветре большую черную бригантину. Бригантина изменила курс и начала спускаться к кораблю. Скоро можно было разглядеть толпу народа на ее палубе и длинную 36-футовую пушку на поворотном станке между мачтами. Несколько человек заряжали пушку. Бригантина сблизилась с кораблем и подняла черный флаг с белым черепом и двумя скрещенными костями.

У «Сусанны» было всего восемь небольших орудий на верхней палубе, по четыре с борта; они были наведены на пирата, и корабль продолжил идти своим курсом. Оба судна держались в расстоянии пары кабельтовых друг от друга и шли параллельными курсами. Длинная пушка бригантины была наведена на палубу корабля.

Так продолжалось часа два. Пират, очевидно, раздумывал: стоит нападать или нет — четыре пушки на борту «Сусанны», выдвинутые из портов и наведенные на него с фитилями, тлеющими в руках канониров, очевидно, внушали ему все-таки некоторое почтение.

В конце концов он привел судно к ветру и стал расходиться с «Сусанной», уходя в ту сторону, откуда появился.

Это было большим счастьем для «Сусанны», потому что на ней было несколько тонн ядер и картечи, но по оплошности не оказалось пороха.

Тем временем «Утренняя звезда» плелась по следу «Сусанны», отстав от нее на полсотни миль. 21 февраля на траверзе острова Вознесения, с рассветом, с формарса «Звезды» увидели слева от курса, на западе, парус, постепенно скрывавшийся за горизонтом. Вдруг парус начал расти, увеличиваться, показался из-за горизонта корпус, и в подзорную трубу можно было разглядеть длинную низкобортную черную бригантину с сильно наклоненными назад мачтами, быстро сближавшуюся с барком.

«Мрачная шутка»! — пронеслось из уст в уста по всем жилым помещениям барка, и все притаили дыхание.

Капитан Соулей вызвал всех наверх и начал ставить бом-брамсели и лисели в тщетной надежде уйти от пирата, но это не удалось.

Скоро бригантина сблизилась с барком на расстояние человеческого голоса. На ней подняли английский флаг, выстрелили из пушки, и громкий голос приказал «Утренней звезде» положить грот-марсель на стеньгу. Но капитан Соулей и не подумал исполнить это приказание и, несколько приспустившись, чтобы забрать больше ходу, продолжал идти вперед.

Теперь бригантина была всего в 40—50 метрах от барка. Ее палуба была полна вооруженными людьми. У грот-мачты стоял человек на две головы выше всех остальных и мрачно глядел на «Утреннюю звезду». Это был Бенито де Сото.

Вдруг на бригантине спустили английский флаг и подняли флаг республики Колумбия. Бенито прыгнул к пушке и приложил горящий фитиль к затравке. Грянул выстрел, на барк полетели обломки и обрезки металла, которыми была заряжена пушка, они переранили людей и перебили ванты и фордуны грот-мачты.

Сопротивляться пирату было бесцельно, и капитан Соулей, посоветовавшись со своими помощниками и пассажирами, приказал спустить флаг в знак сдачи и, обстенив грот-марсель, лег в дрейф.

Громким, не допускающим возражений голосом Бенито приказал в рупор капитану барка немедленно явиться к нему с судовыми документами.

Однако какой-то храбрый пассажир предложил предварительно поехать к пирату в качестве парламентаря и договориться об условиях сдачи.

Ему дали четверку, и он с белой салфеткой, поднятой на носу шлюпки вместо парламентарского флага, отправился на несколько ушедшую вперед бригантину. Через четверть часа парламентар и гребцы, избитые, окровавленные, в изорванном в клочки платье, вернулись на судно, и пассажир передал капитану Соулею следующие слова пиратского атамана:

— Скажи своему капитану, что Бенито де Сото будет иметь дело только лично с ним и если он немедленно не приедет на бригантину, де Сото сдунет его хромоногий барк и его самого с лица океана, как пушинку со шляпы.

Делать было нечего, и капитан Соулей поехал на бригантину, взяв себе вместо конвоя вдобавок к четырем гребцам второго помощника и трех вооруженных инвалидов.

Бенито де Сото стоял в картинной позе у грот-мачты с тяжелым тесаком в правой руке. Он сделал капитану указательным пальцем левой руки знак приблизиться и, когда несчастный капитан беззащитного коммерческого судна подошел к нему, взмахнул тесаком и со словами: «Так поступает Бенито де Сото с теми, кто не исполняет его приказаний!» — рассек ему голову пополам до самого подбородка.

Соулей без звука упал к его ногам.

В ту же минуту Брабазон — старший помощник Сото — расправился таким же тесаком с помощником Соулея, а матросы буквально растерзали трех инвалидов и четырех гребцов с барка.

Всю эту картину ясно видели с «Утренней звезды». Крик ужаса донесся оттуда. Женщины бились в истерике на палубе. Бенито де Сото велел зарядить пушку картечью и стал наводить ее на палубу барка. Экипаж и пассажиры бросились врассыпную, спеша укрыться в каютах и унося на руках женщин. Картечь засвистела на палубе барка, и несколько человек легло на месте.

Пираты бросились к баркасу, спустили его на воду и отправились на барк. Как дикие звери, почуявшие запах и вкус крови, набросились они на команду и пассажиров «Утренней звезды».

Несколько человек из экипажа барка были мгновенно зарезаны. Большой лейтенант Джибсон был затоптан ногами. После этого майор Лобик и его инвалиды были раздеты донага и загнаны в трюм, женщины заперты в матросском кубрике. Начался грабеж.

Навигационные инструменты, судовые запасы, провизия, одежда и ценные вещи экипажа и пассажиров, несколько тюков индийского шелка и дорогих шалей, семь ящичков с драгоценными камнями, содержимое судовой кассы — все это было погружено

на баркас и перевезено в несколько приемов на бригантину. Во время грабежа Сото оставался на своем посту у грот-мачты бригантины и отдавал приказания.

Когда трюм был перерыт и из него извлечено все наиболее ценное, люк закрыли и крышки забили большими гвоздями.

Майор Лобик с инвалидами и несколькими уцелевшими матросами были заживо погребены в трюме. Из всего экипажа «Утренней звезды» на свободе оставался только старший буфетчик: ему приказали приготовить угощение.

Пираты перепились так, что забыли приказ Сото — уезжая, не оставлять на судне ни одной живой души, — да им было уже и лень этим заниматься.

После попойки они заколотили двери, изрубили топорами весь стоячий такелаж, подпилили мачты, кое-как просверлили несколько дыр в корпусе ниже ватерлинии и вернулись на свою бригантину.

Бенито, не видя больше никого на палубе «Утренней звезды» и не слыша ни одного звука с медленно тонущего барка, решил, что его кровавое приказание исполнено. С помощью нескольких кое-как державшихся на ногах людей он наполнил фор-марсель, снялся с дрейфа и двинулся на юго-восток искать новых жертв.

Когда заколоченные в трюме барка, как в мышеловке, люди, не слыша голосов пиратов, догадались, что они оставили судно, а по журчанию вливавшейся сквозь просверленные дыры в судно воды поняли, что им угрожает, они разыскали в трюме несколько чурбанов и стали бить ими снизу в крышки люка. После часа напряженной работы им удалось выбить одну крышку и выбраться на палубу.

Солнце уже садилось. Черной бригантины нигде не было видно.

Целую ночь случайно спасшиеся люди приводили в чувство и успокаивали женщин. Часть уцелевших мужчин занялась заделкой просверленных в корпусе дыр вытесанными из обломков рангоута пробками и откачкой воды из трюма.

Самым скверным в их положении было теперь то, что пираты не оставили на судне ни крошки провизии и выпустили всю пресную воду из бочек.

Но судьба все же благоприятствовала им. На рассвете их заметил один из хорошо вооруженных кораблей Ост-Индской компании и взял на буксир.

Приход «Утренней звезды» в Лондон и рассказы спасшихся вызвали бурю негодования. На поиски Бенито де Сото были посланы два военных брига.

Пират успел за это время напасть еще на один корабль Ост-Индской компании, но неожиданно налетевший во время его сближения жестокий шквал с дождем, перешедший в шторм и разведший крупное волнение, помешал ему сцепиться на abordаж, и корабль ушел от пирата.

Имея повреждения в рангоуте и нуждаясь в сбыте награбленного добра, заполнившего весь трюм бригантины, Бенито решил идти на север, в малоизвестный испанский порт Корунья, где никто не знал его в лицо и не видал его бригантины. Кроме того, он рассчитывал, что любовь к взяткам испанских чиновников и его щедрость помогут ему обделать в Корунье какие угодно дела.

Идя вдоль берегов Испании, приблизительно на широте Виго, он сошелся с испанским каботажным бригом. Ограбив его и утопив по своему обычаю вместе со всем экипажем, он оставил в живых лишь одного уроженца Коруньи и взял его на свою бригантину в качестве лоцмана, так как сам никогда не был там и не знал входа в гавань. Подойдя к самому входу с пленным испанцем на руле, Сото спросил его:

— Это и есть вход?

— Да, теперь уже совсем прямо, вон и суда в порту виднеются.

— Ладно, парень, спасибо, я вижу, ты хорошо знаешь свое дело, я очень обязан тебе за услугу, — и тут же, выхватив из-за пояса пистолет, Сото застрелил несчастного лоцмана. Труп его был немедленно выброшен за борт.

В Корунье все вышло как по-писаному. «Мрачная шутка» была зарегистрирована под чужим именем, по бумагам одного из утопленных Бенито судов; добыча выгодно распродана, не возбуждая ничьих подозрений; рангоут, такелаж и паруса приведены в порядок; корпус перекрашен в белую краску, а на корме золотыми буквами написано новое название; судовые запасы, провизия и пресная вода пополнены, и в таком виде пиратская бригантина снялась в Кадис.

Пройдя мыс Сан-Висенте и следуя вплотную вдоль юго-западного берега Испании, который де Сото знал как свои пять пальцев, он неожиданно попал в жестокий шторм от зюйд-веста, начавший прижимать судно к берегу. Была темная ночь. Желая отойти от берега, Сото дал поворот, но маневр не удался, и «Мрачную шутку» выкинуло на прибрежную песчаную отмель.

Однако всем удалось благополучно спастись на шлюпках.

Бенито де Сото был мало удручен гибелью своего корабля, который был уже порядочно стар, рассчитывая заказать в Кадисе новый.

Пираты решили идти в Кадис пешком, зарегистрироваться там как потерпевшие кораблекрушение под чужими именами, а брошенное судно продать за что придется на слом.

Однако портовые власти Кадиса были не так просты и более бдительны, чем власти Коруньи. Им сразу

показалось, что явившиеся к ним люди не те, за кого они себя выдают. Шесть человек из команды Сото были задержаны для выяснения личности, остальные и сам Сото успели удрать.

Сото бежал в Гибралтар, но там, несмотря на то что он изменил свою наружность и был одет, как лондонский денди, в великолепную модную тогда белую шляпу, шелковые чулки, белые лосины до колен и синий фрак, он был узнан на улице одним из спасшихся инвалидов с «Утренней звезды» и арестован. При обыске в номере гостиницы, в которой он остановился, у него были найдены золотые часы с монограммой и другие вещи, принадлежавшие капитану Соулею, а под подушкой — дневник убитого капитана, который Сото читал для развлечения по ночам. Эти вещи решили судьбу пирата. Губернатор Гибралтара судил его военным судом и приговорил к смертной казни. Гибралтарские власти препроводили Сото в Кадис для совместной казни с пойманными там остальными членами его шайки.

Последний пират Атлантического океана — зверь, ливший, как воду, человеческую кровь и не ставивший ни во что человеческую жизнь, умер на виселице.

Побег

Возвращаюсь к плаванию на «Озаме». Более трех недель спокойно скользил парусник по океану, с каждым днем приближая к нам далекую Вест-Индию.

Подходя к Антильским островам, мы вдруг потеряли пассат; началась переменчивая, шквалистая погода.

Помню один жестокий ночной шквал с проливным дождем. Бриг, со взятыми на гитовы брамселями и бом-брамселями, с отданными марса-фалами, лежал на боку.

Меня послали крепить грот-бом-брамсель. Он оказался не дотянутым до места на гитовах и бычке, и его страшно трепало ветром. Только ступил я на перты, как бычок лопнул, и парус накинуло мне на голову; я успел вцепиться левой рукой в драйреп.

Парус душил меня и жестоко бил по голове и лицу. Я достал правой рукой нож и ударил по парусу. Он выстрелил как из пушки и разлетелся в куски. Оставшиеся обрывки я закрепил сезнями к рею и спустился на палубу.

Когда шквал прошел, я доложил боцману, что грот-бом-брамсель изорвало ветром.

— Как это могло случиться? Совсем новый парус! — заревел боцман.

— Не знаю. Он не был дотянут, и, когда я до него добрался, от него остались одни клочки.

— Что ж ты так долго лез, сукин сын? — И боцман развернулся, чтобы дать мне затрещину, но я присел и отскочил в сторону.

Боцман пожелал мне сдохнуть без причастия и обругал мою мадонну свиньей. Меня это мало тронуло.

На другое утро он внимательно рассматривал отвязанный и опущенный на палубу парус и долго качал

головой, но тем дело и обошлось.

Привязали запасный.

В ночь на двадцать восьмой день плавания, считая от Барселоны, мы отдали якорь на рейде Сан-Доминго. С берега дул легкий бриз и нес на судно какие-то странные, неведомые мне ароматы. Доносилась музыка. Кое-где мелькали огни.

В шесть часов утра боцман поднял нас на обычную утреннюю уборку. Города не было видно. Перед нами тянулся низкий, заросший высокими деревьями берег, а за ним, далеко, поднимались к небу синие вершины гор. Оказалось, что город расположен в устье реки, вход в которую показывал маяк, светивший нам вчера ночью. Вход в реку был замаскирован мыском, из-за которого скоро показался паровой катер под флагом Сан-Доминго — два синих и два красных четырехугольника, разделенных белым крестом.

Хотя все у нас на судне были совершенно здоровы, но на фок-мачте мы подняли карантинный флаг. Таков морской порядок: пока власти не осмотрят экипаж и не проверят судовых документов, в том числе и «патента о здравии» из последнего порта, карантинный флаг нельзя спустить и нельзя иметь сообщения ни с берегом, ни с другими судами.

К нашему удивлению, все власти, приехавшие на катере, оказались неграми или мулатами. Они имели важный вид, были одеты в форму и говорили по-испански.

Команда была выстроена во фронт на палубе. Шоколадный человек, в очках и в фуражке с золотым галуном, по-видимому карантинный врач, прошел по фронту, пощупал у каждого из нас пульс и осмотрел язык.

Капитан повел всех приехавших в свою каюту. Пьетро потащил туда кофе и две бутылки — одну с вермутом, другую с шартрезом.

Через час не совсем твердое на ногах начальство вышло на палубу. Громко хохоча, хлопая друг друга по спинам и болтая по-испански, все двинулись к трапу и на катере уехали в город.

— Карантинный флаг спустить! — громко скомандовал капитан. — Приготовить буксир и вдвинуть утлегарь!

Мы еще возились с утлегарем, когда катер, на этот раз без пассажиров, вновь показался у выхода из реки и направился к нам.

В десять часов утра мы уже ошвартовались к пристани. По корме у нас стояла черная бригантина под датским флагом, а впереди — американская трехмачтовая шхуна. Несколько дальше — небольшая белая, похожая на яхту, двухмачтовая шхунка и такой же шлюп, оба под флагами Сан-Доминго, — почтово-пассажирские суда местных сообщений.

Вдоль набережной тянулись пакгаузы, а дальше утопал в зелени город. Пальмы всевозможных пород чередовались с фикусами, мангровыми деревьями, магнолиями. Из-за изгородей, окружавших сады, поднимались фигурные листья папай и громадные надорванные по краям листья бананов. Кое-где высились над деревьями купола церквей.

В тот же день началась выгрузка. Мы работали посменно на ручной лебедке, поднимая пачки груза, которые застрапливали в трюме грузчики-негры.

Было невыносимо жарко; сентябрь под восемнадцатым градусом южной широты стоит июля Южной Европы. Пот лил с нас ручьями, и боцман, которому чуть не каждый час приходилось ставить нам новое ведро воды, подцвеченной красным вином, говорил со злорадным смешком:

— Это не люди, а перегонные аппараты какие-то.

Вечером, несмотря на усталость, не имея гроша в кармане, я сошел на берег.

Полная луна, громадные деревья, небольшие белые дома странной архитектуры, с открытыми настежь дверями и окнами, одуряющий запах магнолий и еще каких-то цветов, толпа негров, одетых в штаны и рубашки из сине-белой полосатой материи, негритянки с пестрыми шальями на плечах... Испанцы или креолы под испанцев в строгих черных сюртуках, дамы в черных мантильях, монахи, подпоясанные веревкой, с пробритыми, блестящими на луне маковками, звенящие на каждом углу гитары, мандолины и банджо, пение и танцы на всех перекрестках...

Через несколько дней мы получили в счет жалованья по пять американских долларов и могли купить себе по крайней мере хоть табаку. Интересно продается табак в Вест-Индии: он свернут в сигары величиной с хорошую чайную колбасу, и от них крошат острым ножом и вешают, сколько вам нужно. Весь табак с фабрик выпускается в виде сигар для непосредственного куренья и для крошки. Табак великолепный — он родной брат гаванскому. Есть лучше и хуже выделанный, более тонкий, от концов листьев, и более грубый, от корешков, но по качеству весь табак почти одинаков.

В Сан-Доминго я в первый раз познакомился с тропическими фруктами: бананами, манго, папельмусами, папайями и ананасами. Больше всего мне понравились бананы и ананасы. Манго очень освежает в жару, но имеет привкус, напоминающий скипидар. Папельмусы грубы и требуют сахара, а папайи сладки, но безвкусны и неприятно пахнут.

Каторжная работа на лебедке, плохой стол, несмотря на стоянку в порту, издевательства, а порой и побои боцмана, наконец, грошовое жалованье, за которое нас наняли в Генуе, заставили двух матросов дезертировать с брига. Их искали с полицией, но не

нашли: вероятно, они переправились на каком-нибудь местном суденышке в другой порт.

Убегал и бедный Пьетро, но его скоро поймали и так жестоко избили, что, наверное, надолго отбили охоту к дезертирству. Стал задумываться и я. На судне служу третий месяц; за два уже получил жалованье, следовательно, заработанных денег не так много, чтобы их жалко было заплатить за освобождение. Весь вопрос в том, чтобы убежать половчее и не попасться. Долго обдумывал я план побега и наконец решился.

В одно воскресенье, рано утром, отпросился гулять. Надев на себя три рубашки, пиджак, две пары брюк, накинув на плечи дождевик, — благо была немного пасмурная погода и он не бросался в глаза, — я отправился на базар. Купив там хлеба и бананов, я пошел по берегу реки вон из города. Так я шел целый день и почти всю ночь. Само собой разумеется, что, выйдя из города, я снял с себя все лишнее и, связав в узел, надел его на вырезанную в лесу палку.

Меня клонило ко сну, но боязнь змей и аллигаторов, водившихся в изобилии в реке, придавала мне бодрости. Часа в два ночи я добрался до дороги, которая, пересекая реку, шла через прорубленную в пальмовом лесу просеку. Через реку ходил паром.

Переправившись на пароме, я пошел по дороге. Жутко было идти по этой просеке ночью: того и гляди, выскочит пантера или наткнешься на ядовитую змею.

Наступило утро, а впереди не видно никакого жилья. Бананы и хлеб я давно съел, и голод мучил меня порядочно. Наконец часов в десять утра добрался я до какой-то реки, на берегу которой находилась сахарная плантация, принадлежавшая, как я узнал из расспросов, какому-то французу. На душе у меня отлегло. При плантации была лавочка, в которой продавалась всякая всячина, от пороха до хлеба включительно. Здесь я закусил, умылся, оставил свои

вещи и отправился к хозяину плантации. Толстый седой француз, с торчащими как щетка усами, принял меня довольно любезно. Я сочинил ему целую историю, сказав, что был оставлен в Сан-Доминго русским судном ввиду лихорадки, не позволявшей продолжать путь, и что теперь выздоровел и ищу работы. Работа нашлась: француз нанял меня по два доллара в день красить белой краской крыши на домах фактории, так как краска на них давно облупилась и они страшно накалялись от солнца. Сверх того, мне отведена была довольно приличная комната и обещан стол от хозяина. Такое блаженство мне и во сне не снилось: шутка ли — после тридцати пяти франков в месяц два доллара в день! Но француз знал, за что давал деньги: торчать с утра до вечера в тропическую жару на раскаленной железной крыше тоже чего-нибудь да стоило.

Так прошло две недели.

Но ничто не ново и ничто не вечно под луной...

В один прекрасный день мажу я большой маховой кистью крышу на хозяйском доме да посматриваю кругом из-под огромной соломенной шляпы. Вдруг вижу — далеко, за изгибом реки, пароходный дым, поднимающийся над верхушками пальм, а за ним брантеньги какого-то судна. Эге, да это к нам кого-то ведут — сахаром грузиться... Начинаю смотреть — рангоут что-то уж больно знаком. Ближе и ближе поднимаются пароход с кораблем; вот выходят из-за изгиба реки... Вышли... Я замер: это была «Озама».

Первое движение было — бежать без оглядки, но потом я решил искать защиты у хозяина плантации, помня его любезный прием. Как вихрь влетел я к нему в кабинет и, задыхаясь, рассказал всю историю, умоляя на время куда-нибудь спрятать меня. Но француз смерил меня с головы до ног своими заплывшими глазами и, не ответив ни слова, крикнул двух негров.

В одну минуту мне скрутили жесткой кокосовой веревкой руки и ноги и заперли в какой-то чулан, а как только «Озама» пристала, сдали с рук на руки капитану.

Против ожидания капитан велел меня сейчас же развязать и довольно спокойно спросил, отчего я убежал с судна. Прерывающимся от волнения голосом я объяснил ему, что не мог перенести побоев боцмана, а так как в Сан-Доминго заступиться за меня некому, то я и решил убежать.

— А знаешь ли ты, — спросил капитан, — что ты должен теперь дослужить контракт и при расчете получить вот что? — И он сделал пальцем жест, заменяющий у итальянцев кукиш.

— Знаю, — отвечал я и поник головой.

Надо было бежать снова; ведь убежали же два матроса так, что их не поймали!

Неужели я глупее их? Случай помог мне. Нагрузившись сахаром, бриг спустился вниз по реке в Сан-Доминго, и тут я увидел, что река, на которой стоит плантация, впадает в реку Сан-Доминго, чего я не заметил ранее, пройдя это место ночью.

Таким образом выяснилось, как бриг попал на плантацию, которая, по-моему, стояла совершенно на другой реке.

Итак, пришли мы снова в Сан-Доминго и начали догружаться сигарами и табаком. За мое отсутствие в порт пришла американская трехмачтовая шхуна «Гарри Уайт» и, выгрузив у пристани привезенный из Америки лед, готовилась уходить в море.

В это время рефрижераторное дело было в зачатке, и лед, пересыпанный опилками и переложенный досками, возили на кораблях с севера на юг.

На другой день после нашего прихода были именины капитана. Гостей набралось масса; команде выкатили бочонок вина, и пошло море разливанное. Вечером, пользуясь общей суматохой, я пошел в гости

на американскую шхуну. Прежде всего меня поразила судовая чистота. Я вошел в кубрик. Четыре матроса в чистых фланелевых рубашках сидели у стола из красного дерева и мирно играли в домино, покуривая трубочки. Койки были застланы хорошими одеялами, подушки — в белых наволочках, кубрик ярко освещен прекрасной масляной лампой.

Я так и остановился на пороге: после нашего жилья кубрик «американца» показался мне прямо раем. Меня приняли очень ласково. Один из матросов был немцем, и мы с ним разговорились. С его помощью я рассказал новым знакомым свою историю. Они призадумались.

— Вот что, — сказал немец, — пойдём-ка к нашему капитану — может, что и выйдет. Нам предстоит зимнее плавание, и лишняя «рука» может очень и очень пригодиться, недаром у нас в кубрике есть пятая свободная койка.

Мы отправились всей гурьбой на ют. Здесь нас встретил молодой штурман.

— Что вам, ребята? — спросил он.

Матросы начали рассказывать. В это время из сходного люка показалась седая голова с бритыми усами и щеками и огромной седой же метлой на подбородке, настоящий «дядя Сэм», как его рисуют; это был капитан. Луна освещала его лицо, и я внимательно всматривался в него в то время, как он слушал рассказ матросов, взглядывая по временам на меня. Его лицо показалось мне довольно симпатичным.

— А ну-ка подойдите ко мне, — сказал он.

Я подошел. Он взял меня за плечи, повернул лицом к луне и долго внимательно рассматривал, тихо бормоча что-то себе под нос.

— Вот что, — сказал он наконец матросам, выпуская мои плечи, — матрос мне нужен, спрячьте его хорошенько. Завтра, если ничто не задержит, мы уйдем

в море. Но, — добавил он строго, — если полиция найдет, я ничего не знаю.

Радостно поблагодарив старика, мы отправились в кубрик; штурман пошел с нами, и все вместе принялись обсуждать вопрос о том, как лучше меня спрятать. Сначала хотели закатать меня в один из парусов, но потом решили, что если отход шхуны задержится, то я там задохнусь. Тогда штурман предложил следующее. В трюме была целая груда досок, оставшихся от перекладки льда, и песочный балласт. В песке можно было вырыть большую яму, а доски разровнять по всему трюму; таким образом, найти меня было бы действительно трудно, а лежать в яме удобно, да и пищу можно туда приносить.

Итак, я вернулся на «Озаму», а команда «Гарри Уайта» отправилась с фонарями в трюм копать мне логовище и расстилать доски.

На бриге уже все перепились и стоял стон от песен. После полуночи гости стали расходиться, а свои — укладываться спать. Я тоже лег и притворился спящим...

Слышу — на городской башне бьет два, а вахтенный не идет в кубрик будить очередного. Ну, думаю, заснул, только того мне и надо. Тихо поднялся я с койки, сложил все свои вещи в приготовленный заранее мешок, а на койку положил пару стоявших в углу швабр и покрыл парусиной, заменявшей мне одеяло, так что получилось подобие закутанного с головой человека. Проделав все это, я выглянул на палубу. Вахтенный, как я предполагал, спал, растянувшись у сходней. Тогда я осторожно, босиком, пробрался мимо него и пустился бегом по набережной со своим мешком на плечах.

Через несколько минут я был уже на «Гарри Уайте»; там меня встретил вахтенный с фонарем и повел в трюм. Первое впечатление было жуткое: большой трюм слабо освещался маленьким фонарем и походил на

какую-то зловещую пещеру, а черная яма, зиявшая под ногами в наваленной грудке песка, очень смахивала на могилу, и в эту могилу надо было лечь живому. Но думать было некогда — я спрыгнул вниз; доски надо мной закрылись, сверху набросали песок.

Страшно звучали горсти песка, падая на доски над головой, создавая впечатление погребения заживо. Потом матрос с фонарем ушел, и стало совсем темно. Вот замерли и его шаги на палубе, и все стихло.

Когда я проснулся, свет уже пробивался сквозь щели досок над моей головой и слегка освещал яму; она оказалась просторной и совершенно не страшной. Дно было застлано парусиной. Я стал отряхивать прилипший ко мне за ночь песок... Вдруг слышу — кто-то спускается в трюм. Я притаился, и недаром.

— Это очень гадкий мальчишка, — говорил кто-то ломаным английским языком, — он второй раз уже убегает... Капитан обещал хорошую награду — «mucha moneta» — тому, кто его найдет.

В ответ раздался голос штурмана. Что он говорил, я тогда не понял.

— Пойдем, — заговорил опять первый голос, но уже по-испански. — Не стоит здесь смотреть.

Все трое прошли у меня над головой к другому люку и стали подниматься наверх...

Меня искала полиция.

Только что они ушли и на сердце у меня слегка отлегло, слышу — снова кто-то спускается в трюм. Затем над моей головой открывается доска, и просовывается голова матроса.

— Живы? — спрашивает он.

— Жив, — говорю, — только душа от страха в пятки ушла.

— Ничего, вот вам завтрак. — И с этими словами он просовывает мне бутылку, в которую налит кофе, а на оловянной тарелке кусок жареной говядины.

— Что это, — говорю, — капитан прислал, что ли?

— Нет, — говорит, — это наш обычный завтрак в порту.

«Вот так штука! — думаю. — Вот так судно!»

Быстро покончив с принесенным завтраком, я снова улегся и принялся мечтать. Однако мечтать без движения в яме с моим беспокойным характером было трудно, поэтому, когда матрос, принесший мне в двенадцать часов обед, сообщил, что шхуна сегодня не снимается из-за задержки в таможне, я чуть не заплакал с досады. Тем не менее делать было нечего...

Вечером после ужина ко мне в трюм пришли гости. Доски раздвинули, и мы долго болтали о всякой всячине на том удивительном международном языке, на котором говорят между собой разноплеменные матросы. Наконец все захотели спать, и я остался снова один в своей могиле.

Только в три часа пополудни на другой день шхуна под буксиром парохода вышла из реки. Как билось мое сердце, когда я слышал над головой топотню матросов, подававших буксир!

Громкая команда капитана ясно долетала до меня в открытый люк. Вот слышу: «Поднимай паруса!» Затем под топот ног и визг патентованных блоков раздалась дружная песня: «Yanky ship sails down the river...»^[18] Вот быстрее зажурчала вода вдоль бортов — это шхуна стала забирать ход. Наконец раздалось долгожданное: «Отдай буксир!» И в ту же минуту кто-то закричал в люк:

— Ну-ка вылезай сюда, молодчик!

Как пружинная кукла из коробочки, выскочил я из своей ямы, подняв головой доски, и бросился по трапу вверх. В этот момент шхуна полным ходом проходила мимо парохода, который, остановив машину, вытаскивал из воды буксир.

После двухсуточного пребывания в песочной яме при тропической жаре я имел, должно быть, чрезвычайно комичный вид.

Капитан, покатываясь со смеху, послал меня мыться и переодеваться.

— Знаете ли вы руль? — спросил он меня, когда, переодетый и вымытый, я снова вышел на палубу.

— Знаю! — отвечал я.

— Ну, становитесь, сменяйте рулевого!

Я зашел на наветренную сторону, стал сзади рулевого и, положив левую руку на ручку штурвала, спросил:

— Курс?

— Зюйд-зюйд-ост, — отвечал рулевой.

— Как руль ходит?

— Полтора шлага под ветер.

— Есть зюйд-зюйд-ост! Руль ходит полтора шлага под ветер! — повторил я и положил другую руку на штурвал, принимая его из рук в руки.

Шхуна шла полный бакштаг под всеми парусами, узлов девять, и слушалась руля великолепно. Ну и я на первый раз был сама внимательность, так что струя кильватера, пенясь за кормой, вытягивалась, как по линейке, в прямую дорогу — до самого горизонта.

Старому капитану очень понравилось и то, что я сменил рулевого по всем правилам искусства, и то, что хорошо правил. Испробовав в течение последующих двух дней мою способность ко всякого рода судовым работам, капитан предложил мне по приходе в маленький порт Монтекристи, на том же острове Гаити, куда шхуна шла грузиться квебраховым деревом, подписать с ним контракт по пятнадцать долларов в месяц. Конечно, я согласился и, таким образом, остался в числе команды «Гарри Уайта», оказавшегося прекрасным морским судном.

Ураган

В Монтекристи мы простояли около трех недель, грузя квебраховое дерево. Работа эта была нелегкая. Правда, мы сами в трюмах не работали, а лишь распиливали на палубе некоторые слишком большие куски дерева, не проходившие в люк, но в дереве гнездилась масса скорпионов. Сначала мы очень их боялись и бросали пилы, но потом все так привыкли, что на скорпиона обращали внимания не больше, чем на простого клопа. К тому же поставщик груза привез нам банку с каким-то маслом и объяснил, во-первых, что укус скорпиона не смертелен, а во-вторых, что масло моментально успокаивает боль и в несколько часов уничтожает даже опухоль, образующуюся после укуса. Действительно, двух из нас укусили скорпионы; боль была жестокая; укушенные места моментально вздулись и посинели, но от чудодейственного масла все прошло очень скоро и без всяких последствий.

По воскресеньям возили нашего штурмана в маленькую болотистую речку, впадавшую тут же у городка, где он с карабином охотился за аллигаторами. В два воскресенья он убил двух; впрочем, оба были небольшие, немного больше метра от головы до хвоста. Кроме того, во время отлива мы набирали на берегу целые коллекции чудных больших раковин. Но из их извилин очень трудно было выжить самого слизняка, и большую часть этих раковин пришлось впоследствии выкинуть из-за зловония.

Загрузивши трюмы и палубу, 11 ноября мы вышли из Монтекристи в Бостон. Тяжелый это был переход. К тому же через неделю по выходе мы попали в ураган. Это был первый ураган в моей жизни, и я его хорошо помню.

Дул свежий зюйд-вест, и шхуна наша, лежа на боку под своими огромными топселями, шла узлов по тринадцати. Вдруг в одну ночь ветер сразу стих, и паруса повисли, как тряпки; одновременно стал накрапывать дождь. В воздухе стояла какая-то особенная духота, и наступила такая тьма, что с бака не видно было конца бушприта. Штурман, бывший в это время на вахте, сошел вниз разбудить капитана, но, взглянув на барометр, выскочил наверх и, закричав: «Все наверх, паруса убрать!», бросился отдавать фалы топселей. Через минуту выскочил и капитан и, схватив штурвал, послал рулевого помогать остальным матросам. Работа закипела. Вдруг какой-то резкий не то свист, не то звон пронизал густой воздух, и вслед за ним с ревом налетел страшный шквал, моментально положив шхуну набок. В ту же минуту раздался треск: бизань-шкот вырвал из палубы дубовый битенг, за который был закреплен, и сорвавшийся с места гик со всего размаха ударил по подветренным вантам, а захлопавшая по ветру бизань сотрясала воздух, словно пушечными выстрелами; мачты тряслись и дрожали под ее ударами. Ветер был так силен, что команды штурмана совсем не было слышно, но опытные матросы делали свое дело, и через четверть часа все паруса были убраны, а бизань-гик водворен на свое место.

Вспоминая потом этот случай, я не знал, чему больше удивляться: силе ли и ловкости, с которыми мы вшестером убрали все паруса, или удобству и прочности оснастки судна. Шхуна наша была немолода и протекала-таки порядочно, в особенности во время качки.

Убрав паруса, пришлось взяться за помпы. Но каков же был наш ужас, когда прошел час, два, три, наконец, стало рассветать, а помпа все такой же широкой струей подавала да подавала на палубу воду и не думая «храпеть»!

Пробоины быть не могло — значит, просто нас так расшатало, что из пазов повылезла конопатка. Часов в семь утра капитан позвал всю команду на ют и сказал:

— Мы в урагане. Судно старо и ненадежно, но у нас два преимущества: во-первых, мы нагружены деревом, а во-вторых, у нас есть два комплекта почти новых парусов. Потонуть деревянному судну, груженному деревом, трудно, но что нас разнесет по доскам, это возможно. Поэтому сделаем все, что от нас зависит: стянем шхуну кругом якорными канатами, поставим штормовой трисель и будем держать бейдевинд, откачивая день и ночь воду, пока ветер не стихнет. Сделаем все, что должен сделать моряк, а уж если суждено умереть, то и умрем как подобает...

Большого труда стоило в эту погоду подводить цепи под днище, но тем не менее к вечеру все было готово, шхуна была буквально спелената цепями, и, поужинав, мы надели, по морскому обычаю, на всякий случай чистые рубашки и вышли на палубу...

Три дня ветер был настолько силен, что, кроме штормового треугольника на грот-мачте, нельзя было поставить ни одного паруса.

На четвертый день ветер стал тише, и мы поставили зарифленную бизань и фока-стаксель, под которыми дрейфовали еще неделю, и все это время день и ночь посменно качали помпы. Собственно страха смерти у нас не было: мы настолько привыкли к нашему положению, что, сидя на рубке с подобранными ногами от перекатывающейся через палубу воды, рассказывали анекдоты и смеялись как ни в чем не бывало, но где-то на дне сердца у каждого как-то посасывало и покалывало.

Ах, какие были высокие волны! Я никогда к нигде таких больших не видел. Глядишь на эту гору с белым прозрачным гребнем, с шумом и воем несущуюся на тебя, и так и кажется — вот-вот накроет и конец всему.

Но нет, она подкатится под киль, высоко вскинет шхуну, позволяя осмотреть весь горизонт, и через секунду снова поднимается с подветренной стороны, оставив судно в глубокой лощине, а на смену ей уже катится другая, третья, и так без конца...

На одиннадцатую ночь наших бедствий нас, подвахтенных, разбудил голос штурмана:

— Все наверх, фок и грот ставить!

Вот когда только почувствовали мы, что с нас точно тяжесть какая-то свалилась! Кто в чем был, несмотря на холод и брызги, выскочили мы на палубу. Такие же огромные волны, сверкая своими фосфорическими гребнями, перекатывались по океану, но небо — небо было другое: ни одной тучки не было на нем, и ясные звезды весело подмигивали сверху, как бы смеясь над прошедшей бедой, а ровный свежий ветер дул с другой стороны.

Тут мы сообразили, что и волны перекатываются не оттуда, откуда катились вчера, потому что судно уже лежит на новом курсе. Живо поставили мы зарифленные фок и грот и со спокойной душой залегли снова в остывшие койки, заснув спокойным, здоровым сном...

Быстро бежала шхуна, подгоняемая попутным ветром, и наконец вечером 10 декабря, взяв по дороге в маленьком порту Хомсис-холл лоцмана, отдала якорь в Бостонской гавани.

В ту же ночь мы распутали свои цепные найтовы и откачали воду досуха. К нашему удивлению, вода откачалась настолько быстро, что мы даже подумали, не сломалась ли помпа, но она оказалась в полной исправности. Утром снова попробовали помпу — воды нет. Что за притча? А ларчик открывался просто: наша «старушка» так разбухла и замочла, что, когда ее не качало так, что все пазы обшивки ходили ходуном, она не текла...

Когда прошел утренний туман, я увидел огромный город, расположенный по обе стороны длинного залива. Много кораблей и пароходов стояло на якорях у пристаней, а по заливу взад и вперед шныряли маленькие буксиры, яхты и огромные двухэтажные ферри-боатс^[19], поддерживающие сообщение между обоими берегами.

Часов в восемь утра к нашему борту пристала прехорошенькая яхточка, и сидевший в ней джентльмен очень ловко вскочил на палубу шхуны с фалинем в руках. Спустив яхточку под корму, он вынул записную книжку и начал расспрашивать, как зовут судно, откуда мы пришли, с каким грузом, как фамилия капитана и хорошо ли он и штурман с нами обращаются. Это оказался корреспондент какой-то газеты и член «Seamen's Friend society»^[20]. Мы удовлетворили его любопытство, и корреспондент уехал. Вслед за ним приехал миссионер и раздал всем по карманной библии и псалтырю.

Наконец, после этих джентльменов, явился гаваньмейстер на буксирном пароходике и повел нас швартоваться к одному из бесчисленных пирсов. Явились рабочие и начали выгрузку, а нам немедленно раздали заработанные деньги и отпустили на берег.

Прежде всего надо было прилично одеться. Магазинов с готовым платьем и бельем было много, и рекламы, расклеенные на их окнах, сулили прямо чудеса. Один ловкий предприниматель обещал даже каждому покупающему у него костюм давать в придачу часы стоимостью сообразно со стоимостью костюма.

Но даровые часы меня не соблазняли, и я обратился к стоявшему на перекрестке саженному полисмену с просьбой указать ближайший магазин готового платья. Великан посмотрел на меня с удивлением, но потом, сообразив что-то, вынул из кармана записную книжку и,

написав на одной из ее страничек «Брод-стрит, №84», вырвал и подал мне. Я отправился по указанному адресу. За двадцать долларов я оделся с ног до головы. Впрочем, пальто я не купил: жалко было денег, его могла с успехом заменить шерстяная фуфайка, надетая под пиджак.

Поздно вечером, побывав в театре и поужинав в таверне, вернулся я на шхуну и, не застав никого из товарищей, заснул как убитый.

Рано утром меня позвали к капитану. Быстро умывшись и надев свой новый костюм, я побежал на корму. Капитан предложил мне сесть и сказал:

— Никольс^[21], я поеду в Бокспорт, как только кончим выгрузку и поставим шхуну на зимовку. Надо поговорить с хозяином о шхуне: чинить ее или продать и купить новую. А вы с Джимми (так звали матроса-немца) оставайтесь за караульщиков, держите судно в чистоте и порядке и смотрите за якорными канатами, чтобы были чисты. Жить можете на корме, а обед будете готовить себе сами. Жалованье я вам на зиму положу десять долларов. Получать будете два с половиной доллара в неделю из конторы «Браун и Адамс».

Я с радостью принял это предложение.

Через три дня, выгрузив шхуну и поставив ее в ряд с другими зимующими судами, капитан Гопкинс уехал в Бокспорт, а мы с Джимми перебрались на корму и зажили, по его выражению, «как лорды».

Джимми умел увлекательно рассказывать о плаваниях, капитанах, штормах и авариях. Один из рассказов я хорошо запомнил. Передаю его словами Джимми:

— Мне было шестнадцать лет, и я служил юнгой на английском клипере.

Каждый вечер в сумерках второй полувахты немолодая женщина прогуливалась по наветренной стороне юта, опираясь на руку капитана. Она была высока, хорошо сложена, на голову выше своего мужа.

Мы так привыкли к ней, что в дурную погоду, когда она не выходила наверх, рулевой всегда чувствовал себя немножко разочарованным.

Как-то вечером мальчишка-голландец, наш второй юнга, вернувшись из капитанской каюты с зубными каплями, просунул голову в двери кубрика и таинственно сообщил:

«Ребята, что я виде-е-ел!.. Капитан лежит на диване, а голова его у старухи на коленях, а она гладит его, как ребеночка, да целует. Ей-богу!»

«Она женщина и мать», — глубокомысленно сказал швед Матисен.

«И жена», — живо добавил француз Руже.

«Да, давно меня никто не нянчил на руках», — грустно сказал мой земляк Бергмеер...

Жестокий нордовый ветер отнес нас на сотню миль к югу от Горна, в сторону бесконечных ледяных штормов, широты смерти. Иссиня-белые гребни гигантских валов океана то вздымались шипящими стенами, заслоня полнеба, то рассыпались, зловеще звеня ледяными иглами, и катились бессменной чередой в бесконечную даль.

Вода не сходила с палубы.

Иногда из бушующей между бортами пены, в тумане бешеных брызг, виднелись одни только мачты да маленький кусочек юта со штурманской рубкой. Вокруг этой рубки был протянут проволочный леер, и мы все, вцепившись в него окостеневшими от холода руками, сбились в кучку на подветренной стороне. Руль был закреплен. Судно, разбрасопив реи, под голым рангоутом лежало в дрейфе и захлебывалось.

Я едва держался на ногах от холода и усталости. Мой дождевик был покрыт тонкой ледяной коркой, как стеклом. Временами я весь дрожал мелкой дрожью и впадал в какое-то странное, безразличное состояние полусна-полубытия. Я замерзал.

Вдруг капитан, который стоял рядом со мной, наступил мне тяжелым морским сапогом на ногу и крикнул на ухо: «Спустишь-ка в каюту, парнишка, да вычерпай воду из-под койки! Подожди, пока корма подымется на зыби... Ну, валяй...»

Ют взлетел вверх, я нырнул в дверь рубки и спустился по трапу.

«Это ты, мальчик? Войди!» — раздался ласковый женский голос.

Она сидела в кожаном массивном кресле, привинченном к полу. Ее ноги упирались в скамеечку, прикрепленную к комоду.

Я доложил о своем поручении.

Жена капитана ласково поглядела на меня.

«Садись-ка, мальчик, лучше в это кресло, да попробуй хорошенько заклинить. Наверху тебе сейчас делать нечего, а до моей койки вода пока что еще не добралась, да и не доберется, пожалуй», — и она указала рукой на стоявшее против нее кресло.

Я не заставил себя вторично просить и, забравшись с ногами в кресло, крепко уцепился за ручки.

Над головой порывисто качалась масляная лампа, то освещая, то погружая в тень утомленное женское лицо.

Жена капитана сказала, что это ее восемнадцатый рейс вокруг света, и все на том же старом паруснике. Слушая ее, я не мог оторвать глаз от иллюминатора в передней переборке. Палубы не было видно. Вода клочотала от планшира, и судно как-то странно качалось, напоминая плавающее за бортом ведро, уже полное воды и вот-вот готовое пойти ко дну.

Я не успел еще как следует осознать это, как громадная водяная гора со звенящим шумом налетела на левую скулу клипера, и он стремительно повалился на правый борт. Я ясно представил себе, как ноки рей ушли в воду.

«Конец!» — промелькнуло в мозгу. Но судно медленно и тяжело начало выпрямляться. Я взял себя в руки.

«Неужели вам это больше нравится, чем спокойная жизнь на берегу?» — спросил я и, заставив себя оторвать глаза от иллюминатора, встретился с грустно-покойным взглядом.

«Я люблю море. Я чувствую себя всегда как-то неловко и скучно на берегу. Одно тяжело: у меня сынишка учится в школе, редко приходится видеться. Особенно я устала за этот рейс, он тянется бесконечно, Я начинаю о нем беспокоиться».

Ее последние слова донеслись до меня как сквозь вату.

Пригревшись в широком мягком кресле, я заснул. В надвигающейся дымке сна я видел еще ее улыбку, слышал ласковый голос, но затем все смешалось, расплылось...

Я проснулся от резкого голоса капитана: «Пошел на палубу, постреленок! Ишь расселся как барин!»

Капитан, крепко сколоченный, небольшой, краснолицый, простоял на палубе, привязанный к лееру, пятьдесят с лишним часов. Теперь он спустился вниз: буря, очевидно, стихала.

Его лицо из красного стало коричневым. Морщины обозначались глубокими черными линиями. Маленькие серые глаза провалились, опоясались синими кругами и метали искры.

Он был зол. Зол на океан.

Подходя к трапу, я оглянулся.

Женщина поднялась со своего кресла. Седая, коротко остриженная голова капитана с крутым, упрямым затылком бессильно опустилась ей на плечо. Она обняла его...

«Америка — достаточно свободная страна...»

Наше с Джимми блаженство длилось недолго: скоро вернулся капитан вместе с хозяином, шхуну продали на дрова, и нам пришлось расстаться.

Джимми уехал в Нью-Йорк, а я поселился в одном из многочисленных бостонских бордингхаузов.

...Холодный, резкий норд-вест мел сухую снежную пыль по улицам старого Бостона. На перекрестках гладко мощенных улиц ветер поднимал тоненькие, маленькие смерчи, которые яростно налетали на чугунные подъезды мрачных домов, на грандиозные фонарные столбы и на случайных прохожих.

В конце некоторых улиц мерещился сквозь снежную порошу какой-то странный футуристический лес. Это мачты зимовавших парусных кораблей.

Зима выдалась необыкновенно суровая и как раз совпала с небывалым застоєм в морской торговле.

Гавани Нью-Йорка и Бостона, обыкновенно кипящие самой оживленной деятельностью и наполненные веселым морским шумом, были тихи, мертвы и забиты зимующими кораблями всех типов.

Города полны голодающими, безработными матросами.

Отходящее в море, особенно в дальнее плавание, судно — событие.

Жалованье матросам сбито до минимума.

Матросские бордингхаузы и прибрежные таверны, или «салуны», как их называли в Америке, банкротились один за другим.

У портовой конторы с утра до вечера стоит голодная толпа чающих найма матросов. Кто жует табак, кто курит, и все неистово мерзнут, ругаются и жадно,

злыми глазами встречают и провожают входящих и выходящих из подъезда посетителей. В каждом входящем надеются отгадать капитана, пришедшего вербовать экипаж.

Иногда посетитель действительно оказывается капитаном уходящего в море корабля. Тогда в подъезде появляется унылая фигура тощего клерка с бумажкой в руке, по которой он выкликает два-три десятка счастливых.

Вызванные сразу оживают и, топя тяжелыми башмаками, спеша и толкаясь, скрываются вместе с клерком в подъезде конторы.

Так выкликнули в один далеко не прекрасный день и мою фамилию.

Поднявшись по старой, скрипучей, истертой ногами лестнице, я попал в унылую длинную комнату, разделенную пополам балюстрадой.

На стенах висят выдержки из американских морских законов, таблицы со всевозможными раскладками и расписаниями, диаграммы и «прокламации».

Прокламациями на английском официальном языке называются вновь обнаруживаемые законы и обязательные правительственные постановления.

Одна из прокламаций — новенькая, не захватанная просмоленными матросскими пальцами, обычно водящими по строкам при чтении, и не засиженная мухами. Она напечатана крупным жирным шрифтом и гласит, что с первого января наступающего 1885 года капитанам судов, плавающих под флагом Соединенных Штатов, запрещается заключать контракты с экипажами на срок более двенадцати месяцев и что во всяком порту, где можно нанять «белую» команду, всякий мореходец, служащий на судне Соединенных Штатов, может по уважительным причинам, засвидетельствованным американскими портовыми

властями или американским консулом, получить расчет и оставить корабль.

Матросы внимательно читают эту прокламацию.

По другую сторону балюстрады появляется лысый, с круглыми очками на тонком ястребином носу, сухой маленький человек — заведующий департаментом найма — и толстый, здоровый гигант с буро-лиловым лицом, гривой седеющих волос и маленькой седой метелкой на подбородке — капитан американского парусного барка «Самуэл Д. Карлтон».

Человек в очках читает скороговоркой контракт, гнусавя, как истый американец, и проглатывая слова. Малограмотные матросы еле успевают улавливать суть:

«Плавание по всем морям и океанам с заходом во все порты и гавани, куда по осадке своей судно может войти...», «...обязаны исполнять все законные требования...», «...почтительно относиться к капитану и его помощникам...», «Капитан имеет право лишить свободы с наложением наручников...», «Жалованье матросам первого класса пятнадцать, второго — десять долларов в месяц...», «Контракт от сего числа на три года...», «Контракт не может быть нарушен...»

Среди матросов начинается чуть слышный ропот. Некоторые поворачиваются к стене и начинают снова перечитывать привлекающую их внимание прокламацию.

Кто-то несмелым голосом обращает на нее внимание заведующего.

Тот резко перебивает его:

— Сегодня двадцать третье декабря. Закон войдет в силу только через восемь дней. К подписанию контракта никого не неволят. Америка — достаточно свободная страна. Нежелающие могут удалиться, и клерк вызовет следующих по списку. Согласных поступить на службу прошу приложить руку.

Минутная пауза...

Маленький человек положил бумагу с напечатанным текстом и вписанными фамилиями на широкий прилавок балюстрады.

Матросы с застывшими, злыми лицами подходят один за другим, берут непривычными, заскорузлыми пальцами перо, неумело обмакивают его в чернильницу несколько раз подряд, точно купают, тщательно отряхивают и медленно, сосредоточенно подписываются под контрактом. Большинство сильно клонит при этом голову набок и закусывает верхнюю губу. Подписавшиеся переходят к другой части прилавка, где капитан пристально осматривает каждого, как бы фотографируя его в своей памяти и давая мысленную оценку его физической силе и способностям, и вручает месячный оклад жалованья в задаток.

Подписался и я...

Мрачные будни

Ревет Атлантический океан.

Жестокий зимний норд-вест гонит черные горы-волны, мешает их белые шипящие гребни с хлопьями снега и превращает и море и небо в беснующийся холодный серо-синий хаос.

«Карлтон» уже третий день бежит к югу под нижними марселями и фоком. Мокрый низ фока обмерз и покрылся толстой ледяной корой.

Руслени, брас-боканы, ватер-штаги представляют собой глыбы льда. Вахтенное отделение матросов день и ночь обивает лед молотками, топорами, старыми железными болтами и всем, что попало под руку.

Люди одеты в желтые проолифенные полотняные куртки и шаровары. На головах — зюйдвестки, на ногах — новые резиновые сапоги.

Тонкие куртки обмерзли и стоят колом. Надетые под куртками фуфайки и пиджаки, иногда по два — один на другом, плохо спасают от пронизывающего холода.

Теплого платья, конечно, нет ни у кого. Нет его и на судне. До спец- и прозодежды, отпускаемой за счет хозяина, демократические американцы еще не додумались. Резиновые сапоги взяты в счет жалованья в судовой лавочке.

Ах эти сапоги! Их никто не хочет брать, потому что они стоят столько же, сколько и кожаные, а служат не больше двух-трех месяцев. Но других нет, так как капитану, конечно, нет никакого расчета держать в своей лавочке прочную обувь. Он держит только высокие резиновые сапоги из какой-то подозрительной, перепрелой резины, грубо намазанной лаком для блеска, и сафьяновые туфли того типа, которым бюро похоронных процессий снабжает своих клиентов.

Сапоги предназначены для холодных штормовых погод и стоят четыре с половиной доллара, туфли — для тропиков и стоят два доллара.

Корабельные лавочки, которые капитаны американских судов дальнего плавания обязаны иметь по закону, — очень выгодное предприятие. Закон, предвидя, что большинство матросов пропивает все свои сбережения в портах и является на судно с минимальным количеством багажа и запасов, выработал целый каталог обязательных для судовых лавок товаров. Но что это за товары! Фланелевые рубашки расползаются после первой стирки. Чулки протаптываются на пятках в первый же день. В прессованном табаке попадаются и гвозди, и мочала, и щепки, и черт знает что. Спички не горят. Ножи — гордость матросов — свертываются чуть ли не в трубку от сколько-нибудь серьезного нажима.

Динь-динь, динь-динь, динь-динь, динь-динь — звонит тоненький колокольчик на юте.

Донг-донг, донг-донг, донг-донг, донг-донг — солидно отвечает ему двадцатифунтовый колокол на баке.

Восемь склянок. Смена вахты.

Подвахтенные уходят в кубрик.

Обед.

Но надо сперва отогреть застывшие, негибнущиеся пальцы.

У маленького чугунного камелька очередь — не протискаешься. Закуривают трубки и греют руки об них. Ведь курить на вахте нельзя: это требует непроизводительного расхода служебного времени. На вахте можно только жевать табак.

Отогрели руки. Разделись. Уселись вокруг стола. Дневальный принес из камбуза обед — гороховый суп, сваренный на старой солонине с душиком, и «гаш», т.е. ту же солонину, пропущенную через машинку и

смешанную с тертой картошкой. Вместо хлеба — галеты.

Черт знает из чего американцы делают эти галеты. Матросы уверяют, что из смеси пшеничной, кукурузной и костяной муки. Возможно. Они белы и красивы на вид, но разгрызть их без долгой предварительной размочки невозможно.

Пообедали.

Закурили трубки и разлеглись по койкам. Дневальный отнес в камбуз посуду и вымыл стол.

В половине четвертого дневальный принес в кубрик большой чугунный чайник с вываренным черным вонючим чаем, жестянку с патокой вместо сахара и корзину с неизменными галетами.

Встали, напились чаю и начали напяливать на себя всевозможное тряпье, сапоги и дождевики.

В четыре часа снова вышли на вахту и снова принялись за околку льда.

А океан все ревет и ревет, гонит к югу водяные горы и залепляет снегом глаза матросов, изнемогающих в борьбе с растущим на бортах корабля льдом. Время от времени он обливает их пенистой соленой водой. Но это даже приятно: вода в этой морозной, колючей атмосфере кажется теплой — судно вошло в Гольфстрим...

Прошло две недели.

О недавнем морозе мы все уже забыли.

«Карлтон» плавно режет ярко-голубые спокойные волны тропиков.

Быстро гонит его к югу норд-остовый пассат.

Капитан Норман, поднявшийся на ют в шесть часов утра, в пижаме и туфлях на босу ногу, с любовью и гордостью осматривает высокие белые хлопчатобумажные паруса своего барка.

Хорошо стоят паруса на «Карлтоне»! Все шкоты и фалы дотянуты до места, реи развернуты красивым

правильным веером, подветренные брасы обтянуты как раз в меру, не слишком туго и не слишком слабо, так что реи имеют маленькую, чуть заметную «игру» на качке.

Капитан Норман долго смотрит на паруса.

Команда, босая, в подвернутых штанах и расстегнутых рубахах с засученными рукавами, усердно моет палубу. Второй помощник сам ходит со шлангом. Два матроса качают брандспойт.

Моют палубу не просто, а со шлифовкой. По мокрой, посыпанной песком палубе четверо матросов часами таскают за веревки большой гладкий песчаник, килограммов в полтора веса.

В закоулках и тесных проходах, где с подобной махиной трудно управиться, палубу оттирают маленькими ручными камнями, стоя на коленях.

Весь процесс называется у матросов утренней молитвой. Большой камень называется святым камнем («holy stone»), а маленькие ручные — молитвенными камнями («pray stones»). Английская морская терминология выработала даже особый термин — «to holy stone the deck», т.е., переводя буквально, «освятокаменить палубу».

Культ палубы был доведен на старых американских парусниках до мании. Ее ежегодно оттирали наново, сначала постепенно — квадратами, потом всю. Потом давали ей хорошо просохнуть и, выбрав теплый солнечный день, густо промазывали льняным маслом с березовым дегтем, после чего опять оттирали песком. Наконец, окончательно оттертую и напитанную промазкой, покрывали особым лаком. Команда после подобной отделки палубы имела право ходить по ней только босиком или в мягких туфлях. Подобная операция с палубой корабля средней величины требовала около двух месяцев тяжелой и никому не нужной работы. Недаром американские матросы

боялись наниматься на слишком чистые и красивые корабли.

Впрочем, к каторжной судовой работе американские матросы настолько привыкли, что на этой почве редко возникали серьезные осложнения с капитанами. Первое серьезное недоразумение с капитаном произошло у нас из-за манной крупы.

Из этой крупы по воскресеньям повар негр Авраам Хочгингс делал довольно примитивные кексы и пудинги, несколько скрашивавшие однообразный стол из тухлой солонины, галет и картошки.

Однажды я заметил, что кексы припахивают специфическим запахом кошки. Матросы начали внюхиваться, но никто не обнаружил ничего подозрительного, и меня высмеяли, назвав привередником, лордом и даже простуженным пойнтером.

Однако я не ел кекса и стоял на своем, обругав в свою очередь товарищей гастрономами из помойной ямы. Дело чуть-чуть не кончилось дракой.

При следующем появлении кондитерских изделий Хочгингса кошачий запах обнаружился резче, и я нашел уже с полдюжины сторонников.

Назначили комиссию для осмотра бочки с манной крупой.

Ее нашли в провизионной поставленной на попу, с вышибленным верхним донышком и без крышки.

Дальнейшее исследование показало, что корабельный кот Фатти, очевидно, принял манную крупу за песок и превратил бочку в свою уборную. От крупы сильно пахло.

Зачерпнув полную шапку крупы с компрометирующими вещественными доказательствами, комиссия отправилась к капитану Норману и потребовала уничтожения бочки со всем, что в ней находится.

Но Норман рассудил иначе. Он велел доставить бочку на палубу и высыпать все содержимое на грот-люк, затем заставил Хочгингса перебрать всю крупу и выпарить бочку кипятком.

После этой операции и бочка и крупа были тщательно просушены на тропическом солнце и водворены на прежнее место, к бочке прилажена крышка, Фатти выпорот капитанскими подтяжками, Хочгингс оштрафован на пять долларов за небрежное хранение провизии, а матросы продолжали получать манные кексы и пудинги.

Такой оборот дела очень обозлил команду. Но, будучи связаны суровой дисциплиной, мы решили расквитаться с Норманом на берегу.

Миновали тропики с их ласковыми пассатами, обогнули мыс Доброй Надежды, спустились немного к югу и вошли в полосу западных штормов.

«Rodring forties» («ревущие сороковые») — так зовут англичане сороковые широты южного полушария, где дуют «brave west winds» («бравые весты»).

«Карлтон» не был клипером. Все, что можно было выжать из него путем невероятной форсировки парусами, — это двенадцать узлов. И Норман выжимал их.

«Карлтон» несется весь в пене.

Вкатывающаяся на палубу вода не успевает стекать, бьется о борта, клокочет.

Ветер ревет, как тысяча контрабасов. Паруса напряжены до того, что кажутся высеченными из камня. На глаз видно, как гнутся стеньги и реи.

Двое рулевых выбиваются из сил, чтобы не дать барку закинуть корму и стать бортом к ветру.

Гребни волн, такие высокие, что на них надо смотреть задрав голову, гонятся за «Карлтоном» по пятам.

Барк едва уходит от них.

Вот-вот нагонят, обрушатся на палубу, разрушат, раздавят, сломают.

Но волны не только высоки, они и длинные. И это спасает судно. В момент, когда зеленый гребень, кажется, уже загибает свои шипящие языки над головами рулевых, корма высоко взлетает кверху, нос падает куда-то в пропасть, барк стремительно летит под гору и убегает от своей гибели.

Пять часов утра. Красное солнце медленно всплывает над беснующимся океаном.

С восходом солнца буря точно набирается новых сил и ревет какими-то особенными, как будто пропускаемыми через гигантский рупор басовыми звуками.

Жалобно ноют стеньги и реи. Им вторит доносящийся снизу скрип корабельных переборок.

Порывисто качаясь, перелетая с волны на волну, «Карлтон» черпает громадные количества воды то баком, то шканцами, а сумасшедший Норман и не думает убирать брамсели. Он хочет выжать из тупорылого барка тринадцатый узел.

Страшно смотреть на брам-стеньги. Их гнет в дугу, несмотря на заведенные в помощь фордунам тали.

Норман прав, когда с ядовитой улыбкой говорит своему менее храброму помощнику:

— Теперь уж если бы и захотели, так брамселей самим не убрать. Вот если, фордуны или брам-шкоты сдадут, тогда ветер сам уберет их вместе с брам-стеньгами.

Что же делает команда корабля в это время?

Команда... трет молитвенным камнем палубу юта — последняя шлифовка перед приходом в Сидней.

От сто двадцатого меридиана ветер начнет стихать, и тогда можно будет всю палубу просушить и покрыть блестящим масляным лаком...

Сотый день в море.

Люди озверели от тупой, никому не нужной работы. Устали от вечной «соленой лошади», галет, манных кексов с ароматом кошки и вываренного, пахнущего венником чая.

В первые два месяца плавания в свободное время, от шести до семи часов вечера, матросы, бывало, пели, играли на гармонике, боролись. Во время длинных ночных вахт, если не было луны и нас не заставляли работать, мы, собравшись в кучку у грот-мачты, рассказывали друг другу бесконечные сказки и истории из былых плаваний.

Теперь все сумрачны, все молчат и только ждут порта.

Ждут этого благословенного Сиднея, где можно будет потребовать от капитана в самой категорической форме сокращения срока контракта, увеличения жалованья, улучшения стола и пополнения лавочки более доброкачественным товаром.

Если капитан не согласится на эти требования, можно пойти к консулу. Ну а если и консул не поможет, так можно и убежать с судна. Можно поступить работать на ферму или даже на угольные копи.

Да в Австралии вообще не пропадешь; это не Бостон в декабре, где не знают, что делать с безработными. В Австралии рабочие в цене: три-четыре фунта в неделю можно заработать шутя.

Эти мысли начали открыто высказываться в кубрике с добавлением более или менее крепких ругательств по адресу Нормана. Более молодые и горячие имеют твердое намерение хорошенько избить на берегу Нормана и его второго помощника — норвежца Карльсона.

Этот Карльсон — грубая, здоровая скотина — любит давать волю рукам. Его ненавидит вся команда. Он принадлежит к типу тех начальников, которым в

темные штормовые ночи не рекомендуется ходить на бак проверять вахтенных...

В сиднейской тюрьме

Утро. На этот раз тихое, теплое, ласкающее. Круглая гавань Сиднея спит в прозрачном розовом тумане.

Кричат и шлепают крыльями по воде чайки. Дерутся из-за отбросов, выброшенных за борт черным коком с «Карлтона».

На палубе «Карлтона» ходит в мягких войлочных туфлях сгорбленный седенький старичок — нанятый с берега ночной сторож.

Он уже разбудил Карльсона и Хочгингса и теперь ждет только шести часов, нетерпеливо смотря на часы, выставленные в оконце капитанской рубки. Ровно в шесть он разбудит команду, напьется вместе с ней горячего кофе и уляжется спать до обеда в одной из свободных кают.

Без одной минуты шесть.

Старик идет на бак и бьет в колокол четыре склянки. Ему, как эхо, отвечают колокола с десятка других судов.

Сладко потянувшись, он идет в кубрик и, остановившись в дверях, веселым, бодрящимся старческим голосом кричит привычную фразу:

— Вставай, шевелись, четыре склянки раздалось!

Затем идет в камбуз и тащит оттуда большой закопченный кофейник и корзину с галетами.

Медленно поднимается с коек команда.

Лица заспанные и злые.

Увидя корзину с неизменными галетами, люди приходят в ярость.

— Что?! И в порту, после четырехмесячного перехода, будут давать эту червивую гадость?!

— Неужели нельзя было купить или испечь свежего хлеба?

— Нет, это уж чересчур!

Вчера, после того как судно было ошвартовано у пристани, команда ходила объясняться с капитаном. Два делегата толково и обстоятельно высказали Норману все претензии команды и выставили требования.

Норман выслушал ораторов, усмехаясь и попыхивая сигарой. Затем сказал, что даст ответ завтра.

Галеты в порту вместо свежего хлеба — достаточно ясный ответ.

Возмущенная команда решила не выходить на работу, а в десять часов идти к американскому консулу жаловаться на капитана и просить удовлетворения своих требований.

Сложились и послали ночного сторожа на пристань купить в ближайшем ларьке свежего хлеба и молока. Никто не хотел смотреть на галеты и черный кофе с противной патокой.

Позавтракали, закурили трубки и снова улеглись на койки.

В кубрике воцарилось молчание. Каждый упорно думал свою думу.

Ровно в половине седьмого в дверях показался Карльсон. «Пошел все на работу!» — свою обычную фразу он не произнес, но, пораженный видом лежащей на койках команды, вошел в кубрик и строго спросил:

— В чем дело, ребята?

Ему никто не ответил.

— В чем дело, черт вас возьми? Отвечайте, когда я спрашиваю! — заревел он.

— Иди сам к черту! — ответил ему кто-то. Карльсон осатанел.

Подскочив к койке оскорбителя, он схватил его за ноги и сдернул с такой силой, что бедный матрос со всего размаха ударился головой о палубу.

Но тут же вскочила на ноги вся команда...

Несмотря на отчаянное сопротивление Карльсона, матросы схватили его за руки и за ноги, раскачали и выбросили из дверей кубрика с такой силой, что Карльсон, ударившись всем своим огромным телом о бортовые стойки, минуты две пролежал на палубе без движения.

Затем медленно поднялся и, шатаясь, молча поплелся на ют.

Через несколько минут на фалах бизань-мачты взвился сигнал: «На корабле бунт».

Матросы видели поднятый с юта сигнал, и хотя не могли прочесть его без сигнальной книги, но догадались и приготовились к ответу.

Но им не пришлось много говорить: ворвавшийся на судно отряд портовой полиции в один момент надел всем наручники и без разговоров погнал дубинками на пристань.

С пристани полицейские повели матросов через весь город в участок, где всех моментально развели по разным камерам и заперли на замок.

На другой день команда «Карлтона» предстала перед портовым магистратом.

Обвинителем выступал весь перевязанный и распухший Карльсон.

В качестве свидетелей были вызваны капитан и американский консул.

Суд был скорый, «справедливый и милостивый».

Объяснений команды о вынужденном трехлетнем контракте и своеволии Карльсона магистрат не стал слушать. Факт был налицо, и вопросы задавались только по существу. Дело было решено в пять минут.

Магистрат постановил: команду «Карлтона» препроводить в полном составе в тюрьму на все время стоянки судна в порту; по готовности судна к отходу и выходе на рейд доставить команду на судно для окончания подписанного ею контракта; полиции

проследить за выходом судна в море вместе с доставленной командой. Американский консул возражения против приговора английского магистрата не заявил...

Арест судовых команд на время стоянки корабля в порту был старым, испытанным австралийским приемом, практиковавшимся многими капитанами.

Начало этому жестокому способу борьбы с забастовками и недовольством судовых команд было положено в пятидесятых годах, во время золотой лихорадки, охватившей Австралию, когда судовые экипажи неудержимо бежали на прииски.

Вот как спокойно говорят о таких бесчеловечных капитанских трюках буржуазные морские писатели:

«Знаменитый „Марко Поло“ прибыл на Мельбурнский рейд в 11 часов утра 18 сентября 1852 года после блестящего перехода в 68 дней. На рейде капитан Форбс увидел штук сорок судов, стоявших без дела из-за отсутствия команд. Он не растерялся и моментально засадил весь свой экипаж в тюрьму под предлогом непослушания и нарушения дисциплины в море. Команду продержали в тюрьме до дня отхода и доставили обратно на „Марко Поло“, когда корабль выгрузился, нагрузился и вытянулся на рейд. Этот прием дал капитану Форбсу возможность благополучно сняться и выйти в обратный рейс 11 октября того же года».

Итак, ловкий капитан Форбс обернулся в Мельбурне в двадцать три дня и без задержки вышел в обратный рейс, сделав своему хозяину несколько тысяч фунтов

стерлингов. Хозяин, конечно, хорошо поблагодарил своего верного и сметливого капитана. А команда?

А команда, проработав хуже всяких каторжников шестьдесят восемь дней, рискуя почти ежедневно жизнью, потому что Форбс отчаянно форсировал парусами и выжимал из своего «Марко Поло» рекордные скорости, просидела ни за что ни про что двадцать два дня в тюрьме, затем проработала еще семьдесят дней и на сто шестьдесят шестой день, службы на блестящем пассажирском корабле, после нечеловеческого труда, ругани, побоев, бесконечной подозрительной солонины, галет и прочих прелестей, не погуляв ни одного дня ни в одном порту, была выкинута на берег, «за окончанием договора», в Ливерпуле, всегда переполненном безработными матросами всех наций. В этом порту цена матросского труда никогда не поднималась выше двух фунтов и десяти шиллингов в месяц, о чем, как уверяют матросы, предупреждал всех проходящих в порт стоящий на рейде буй с колоколом. Непрерывный автоматический звон этого колокола: «дин-дун-дэн, дин-дун-дэн...» — ясно напоминал матросам английские звуки: «ту-паундс-тэн, ту-паундс-тэн...»^[22]

Итак, мы все, за исключением кока, очутились в сиднейской тюрьме. Нас остригли машинкой, начисто обрили и одели в полосатые, желтые с черным, штаны и куртки. На спине и на груди у каждого был крупно написанный номер.

С этого момента мы потеряли свои имена — мы были только номерами, и номерами почти бессловесными, потому что за всякий разговор, за всякое слово, кроме ответов на вопросы тюремного начальства, сажали в темный карцер.

Нас назначали на огородные работы, и это было счастьем, потому что тех, кого англичане считают

преступниками, назначают на тяжелые и непроизводительные работы.

Каторжная работа не должна быть созидательной, не должна радовать работника, она должна угнетать.

Тюремный день распределялся следующим образом. Вставали в шесть утра. Мылись, убрали свои койки и камеры и шли на общую получасовую молитву, вернее на проповедь, в которой тюремный пастор объяснял нам, как тяжелы наши грехи и как мы оскорбляем своим поведением господа бога.

Эта канитель тянулась до семи с половиной часов. Затем нас вели в столовую и давали по кружке какой-то жидкости, средней между кофе и чаем, и по кусочку хлеба. После этого разводили на огородные работы — кого полоть, кого рыть картошку. В полдень мытье рук и обед, состоящий из тарелки очень жидкого супа и ломтика хлеба. После обеда до пяти часов мы трепали паклю из старых тросов, затем снова мыли руки и снова шли в церковь.

Церковь устроена так, что каждый сидит в деревянном ящике, открытом только спереди, и не видит своих соседей; виден только пастор на кафедре да четыре-пять тюремных надзирателей, сопровождавших нас.

Вечерняя проповедь — на ту же тему, но длиннее утренней. Затем мы пели хором под орган, не видя друг друга, в унисон псалмы и гимны из книжек, которые нам раздавали при входе.

Пастор объявлял:

— А теперь, братья (как это он нас, таких негодяев, называл братьями?), споем гимн номер тридцать четыре.

Орган начинал, и мы тянули за ним.

После второй проповеди мы получали ужин — повторение обеда, а затем нас разводили по камерам и запирали до утра.

Так шел день за днем.

Вдруг на седьмой день нашего сидения всех вызывают в тюремную контору и объявляют, что мы свободны.

Мы ничего не могли понять, а тюремное начальство ничего не могло нам толком объяснить.

— Магистрат постановил вас освободить, а капитан порта требует вас к себе. Сдавайте казенное платье и белье, надевайте свое и идите в контору порта; там все узнаете.

— Зачем же вы, черт вас подери, нас обрили, изуродовали? — не удержался старый матрос-немец: раньше у него была прекрасная золотистая борода, которой он очень гордился.

— Таков закон. Не рассуждайте и не теряйте времени.

Мы не стали больше разговаривать.

Мрачной, озлобленной, готовой на всякую выходку голодной толпой собрались мы в портовой конторе. Нас не заставили долго ждать.

Так называемый шиппинг-клерк, чиновник, заведующий наймом и увольнением судовых команд, задал нам вопрос: продолжаем ли мы считать наш контракт незаконным?

На это он получил немедленный утвердительный ответ.

Второй вопрос был: желаем ли мы получить расчет в Сиднее?

— Да! — вырвалось у нас общим криком.

Третий вопрос был коварнее: желаем ли мы оплатить из нашего заработка по пять фунтов стерлингов судебных издержек?

Пауза, возникшая после этого вопроса, была прервана нашим немцем:

— Да, если без этого нельзя освободиться.

— Все так думают? — спросил клерк.

— Все.

— Получите расчет.

И мы получили: за четыре с половиной месяца службы матросам первого класса причиталось шестьдесят семь с половиной долларов, матросам второго класса — сорок пять долларов минус месячный задаток, минус стоимость гнилья, забранного во время рейса в капитанской лавочке, минус пять фунтов стерлингов судебных издержек в пользу того же проклятого капитана; итого по курсу на Лондон...

Ну, одним словом, максимальная погучка оказалась не превышающей нескольких шиллингов, а то и пенсов.

После этого нас отпустили на все четыре стороны.

Но почему же нас все-таки отпустили?

Скоро мы узнали и это: на рифах, у подходов к Сиднею, в одну из бурных темных ночей, которой мы не заметили, сидя в тюрьме, разбился английский корабль калькуттской линии «Лорд Каннинг», случайно направленный в Сидней за шерстью. Весь его экипаж, в том числе восемнадцать матросов-ласкаров^[23], был спасен, и капитану Норману удалось переманить ласкаров на «Карлтон» с жалованьем по два фунта стерлингов в месяц.

Вот почему он милостиво согласился нарушить с нами контракт, получив с нас к тому же еще и по пяти фунтов стерлингов «судебных издержек».

Да, недорого обошлось ему содержание команды за рейс Бостон — Сидней...

Маляр

На другой день утром, просматривая сиднейские газеты, я наткнулся на такого рода объявление: «Ищу учеников, знающих начало малярного дела, Индиан-стрит, №27, малярная мастерская Смит».

Я отправился по указанному адресу. Переговоры были недолги и окончились к обоюдному удовольствию.

Первое время я ходил на работу вместе с хозяином и, помогая ему, научился великой премудрости — «разделке» под дуб, красное дерево, мрамор и т.д. Я оказался довольно понятливым учеником, и хозяин был мною доволен. Недели через две я начал работать уже самостоятельно. Бывало, утром мой патрон даст свою визитную карточку и скажет:

— Сегодня, Дим (так он сократил мое имя, а с фамилией у него ничего не выходило), вы отправитесь на Брод-стрит, номер одиннадцать, разделить парадные двери квартиры номер семнадцать под дуб.

— Иес, сэ, — отвечаю я почтительно, отбираю какие надо краски, лак и кисти, получаю от миссис Смит два жестяных судка с кофе и обедом и отправляюсь по указанному адресу.

Здесь, предъявив хозяйскую карточку кому следует, весело принимаюсь за работу... Вот на городских часах бьет полдень. Кисти и краски быстро складываются, и я направляюсь в кухню квартиры, где работал и где благодаря любезности какой-нибудь Китти или Мери уже шипят на плите мои судки с обедом.

Нужно отдать справедливость сиднейским кухаркам: они в большинстве случаев были добрые женщины и не только разрешали мне присесть к чисто выскобленному кухонному столу, но и разнообразили мой скудный обед образцами собственного кулинарного

искусства; нередко перепадал мне и стаканчик вина из буфета хозяев.

Без четверти шесть я складывал свои несложные инструменты и ровно в шесть, простившись с представительницей согретого меня в этот день очага, отправлялся восвояси. Дома, умывшись и поужинав, отправлялся гулять по городским улицам или провести вечерок в кухне одного из домов, где на дверях или заборе красовались образцы моей блестящей палитры. Так прошло два месяца. За это время я сделался заправским маляром и, постигнув все тонкости искусства, зарабатывал два фунта в неделю.

Впрочем, жизнь в Сиднее так дорога, что это были вовсе не большие деньги.

Не знаю, сколько я проработал бы еще маляром в Сиднее, если бы не трагикомический инцидент с обезьяной, поспоривший меня со Смитом. Я красил, как теперь помню, в две тени оливково-зеленого цвета изгородь перед каким-то загородным коттеджем. Работы там было на один день. По крыше дома прыгала, очевидно ручная, обезьяна из породы крупных мартышек. Иногда она садилась на край крыши и внимательно за мной наблюдала. Один раз перепрыгнула с крыши на соседнее дерево и, спустившись, подбежала ко мне.

У меня в кармане было несколько леденцов ячменного сахара. Я поманил ее леденцом; она осторожно взяла его из рук, понюхала, положила за щеку и снова забравшись на дерево, начала грызть.

В двенадцать часов я собрал свои ведерки с краской и кисти и пошел обедать в кухню.

Во время обеда и любезного разговора с самой миссис — прислуги в этом доме не было — в дверях показалась обезьяна. Остановясь на пороге, она пристально посмотрела на меня и на хозяйку, затем быстро бросилась к моим ведеркам, схватила большую

кисть и бросилась вон из кухни. Я за ней; она на дерево и на крышу, Я, конечно, мог влезть тоже на крышу по железной стремянке, находившейся на задней стороне дома, но пытаться ловить обезьяну голыми руками на остроконечной черепичной крыше, окруженной деревьями, на которые она могла перепрыгнуть, было бы глупо.

Я стал манить ее леденцами. Она не обращала на них внимания и нежно прижимала к груди мою кисть, пачкаясь зеленой краской.

Хозяйка вынесла ей банан, звала ее самыми нежными именами — все было напрасно.

Тогда я начал бросать в нее камешки, в надежде, что она, разозлившись, швырнет в меня кистью, но тут запротестовала хозяйка:

— Разве можно бросать камнями? Вы раните бедное животное. Возьмите лучше вот эти мячи, — И она вынесла мне коробку с четырьмя теннисными мячами.

Началась довольно своеобразная игра в теннис. Обезьяна скакала по крыше, скалила зубы и ловко увертывалась от мячей. Хозяйка, полная леди лет за сорок, бегала, запыхавшись, за мячами и подавала их мне.

Вся грудь, лапы и половина морды у обезьяны были уже зелеными, а мои мячи плохо попадали в цель; обезьяна не расставалась с кистью.

Положение казалось безнадежным; время шло, купить поблизости другую кисть нельзя было. Я устал и, поняв всю бесплодность игры с обезьяной, готов был бросить работу и идти домой, как вдруг обезьяна, вероятно нализавшись зеленой краски, с отвращением сама бросила кисть.

Пока я достал керосину, отмыл кисть и привел ее в состояние, годное для работы, прошло часа два.

Я не кончил работу в этот день и, вернувшись домой, заявил об этом Смиуту. Он вдруг ни с того ни с

сего меня обругал. Начал кричать, что я, вероятно, увлекся какой-нибудь кухаркой — и пролодырничал целый день, что он не верит ни одному моему слову про обезьяну, что это несчастье иметь своими помощниками иностранцев, что все иностранцы — негодяи и хотят даром получать английские фунты и т.д.

Я ответил ему, что самые глупые люди в Англии — маляры. Потом надел шапку и ушел в город, а на другой день потребовал расчет и переехал от Смита в матросский бордингхауз.

Так и кончилась моя береговая служба в Австралии.

Меня, собственно говоря, давно уже тянуло опять в море, и все свои воскресные утра я проводил обычно в так называемой Круглой гавани, любуясь «шерстяными» клиперами и разговаривая с матросами.

Матросом на «Армиде»

Перекочевав в бордингхауз, ранним утром я пошел в порт.

Я любил австралийские зимние утра. Стоял конец июня, а июнь в южном полушарии — это декабрь в нашем. Но июнь Сиднея, лежащего на тридцать четвертом градусе южной широты, — это декабрь юга Испании, когда все цветет и солнце не жарит, как летом.

Я стоял на набережной и смотрел на просыпавшуюся Круглую гавань.

Рассвело, но солнца пока еще не было видно. Оно пряталось в тумане, окутавшем гавань. Туман рвался на пушистые мягкие клочки, и не заметный в гавани береговой бриз плавно выносил их в открытый океан.

Яснее и яснее вырисовывались стройные, высокие мачты соседних судов. Я уже знал все суда, которым они принадлежали. Какие суда! Я и сейчас вижу их перед глазами!

Вот изящные, блестящие свежим тиром (особый лак), тонкие брам-стенги маленького летуна «Виндзор кастл». Им командует старый капитан Ферни. Он умеет держать паруса. Недаром матросы рассказывали мне, что их маленький клипер ныряет в воду сейчас же по выходе из Ла-Манша и показывается вновь на поверхности только у входа в Ботанибэй, у Сиднея.

Вот высокие, необыкновенно стройные «телескопические» мачты эбердинского клипера «Патриарх». Он пришел сюда 23 мая вместе с кардиффским клипером «Бей оф Кадис», обогнав его на три дня и сделав переход из Лондона в Сидней за семьдесят пять дней. Им командует рыжий капитан Платтер. Этого тоже не скоро заставишь убавить

паруса. В вечных штормах сороковых широт Индийского океана он свободно выжимает из своего темно-зеленого красавца 350—360 миль в сутки и еще недавно пролетел в течение семи дней 2060 миль, ни разу не убрав грот-бом-брамселя.

Но «Патриарх» — большое, удивительно «сухое» и остойчивое судно; это не «Виндзор кастл» и не «Красавица островов», которую моряки прозвали «ныряющей красоткой».

А вот и мачты исторического клипера «Катти Сарк». Я легко узнаю их по необычайно длинным верхним реям и маленькому грот-трюмселю. «Катти» — самый красивый и самый быстроходный клипер из всего бывшего «чайного», а теперь «шерстяного» флота, если не считать ее единственного, еще не побежденного конкурента — клипера «Фермопилы».

Подальше, вправо от «Катти Сарк», снимался с якоря маленький клипер-барк «Бирэйн». На нем знаменитый капитан Вайрил. Я видел его, когда был недели две назад на «Бирэйне». Вайрил «разговаривает с матросами»; другие капитаны зовут его «демократом» и даже «социалистом»; у Вайрила румяное лицо с начинающей седеть каштановой бородкой и карие с золотыми искорками глаза. Команда говорила, что на «Бирэйне» ни капитан, ни помощник не только никогда не дерутся, но даже не ругаются и хорошо кормят.

«Бирэйн» — случайный гость в Сиднее: он заходил сюда на ремонт; его обычная линия Лондон — Лонсенстон (на острове Тасмания), вокруг Доброй Надежды и обратно Лонсенстон — Лондон, вокруг Горна. Каждый рейс — кругосветное плавание.

Все паруса барка были отданы и висели четкими фестонами под его лакированными реями. Грот-марсель медленно полз вверх по стенке. В чистом утреннем воздухе по просыпавшемуся порту неслись над водой

немножко хриплый, но удивительно приятный и задушевный голос матроса-запевалы:

Входит в гавань черный клипер.
Дай, братцы, дай!
Интересно, кто там шкипер,
Дай, братцы, дай, братцы, дай!

Припев весело подхватывался всей командой, и видно было, как при каждом «дай» марса-рей на «Бирэйне» подскакивал сантиметров на десять кверху.

Это янки, без сомненья.
Дай, братцы, дай!
Жизнь на нем одно мученье.
Дай, братцы, дай, братцы, дай!

Ах, как хорош этот маленький барк! Его корпус выкрашен черной, блестящей, точно эмалевой краской с легкой золоченой резьбой по княвдигеду и вокруг подзора кормы. Рубки, светлые люки, узенький верхний фальшборт, шлюпки и весь рангоут отлакированы. Окованный листовой медью планшир, компасы, верхушки шпелей, колокол, решетки на светлых люках блестят, как отполированное золото.

Вот марса-реи дошли до места, и к их нокам потянулись, погромыхая, цепные брам-шкоты. Брам- и бом-брам-фалы тянутся ходом по палубе, и запевала уже не поет, а только улюлюкает в такт топочущим по палубе босым ногам.

— Ла... ла... ла... ла-ла, холла-ла! — разносится по гавани его голос.

...Через четверть часа все паруса «Бирэйна» поставлены и вытянуты, что называется, «в доску». Реи разбрасоплены на разные галсы.

— Пошел шпиль! — раздается голос Вайрила.

И немедленно вслед за командой заклицал патентованный брашпиль, отделяя от грунта ранее подтянутый до панера якорь.

Нос барка плавно покотился под ветер.

Еще минута, и по задним парусам пробежала чуть заметная дрожь от нечувствительного внизу ветерка.

— Пошел фока-брасы!

И вся стена передних парусов плавно повернулась вокруг фок-мачты и стала под одним углом с гротовыми. Тут произошло чудо: с безжизненно висящим мягкими шерстяными складками флагом, с плоскими, ненадутыми парусами барк тронулся вперед и, плавно скользя по зеркальной воде гавани, начал сильнее и сильнее забирать ход, точно подгоняемый какой-то скрытой чудодейственной силой.

Я стоял как зачарованный и не верил глазам.

Вдруг чья-то рука дружески опустилась мне на плечо. Я обернулся. Передо мной стоял незнакомый человек, одетый в хороший темно-синий костюм и серую шляпу. На вид ему было лет под сорок.

По выражению его загорелого лица, с аккуратно подстриженной, но довольно большой темно-рыжей бородой, и по манере держаться я сразу узнал в нем моряка и, по всей вероятности, капитана.

— Нравится? — спросил он. — Интересно? — В его выговоре звучал не чисто английский акцент.

— Я слов не нахожу. Мне кажется, что я во сне это вижу, точно колдовство какое-то!

— Да, это почти колдовство. «Бирэйн» строил Пайль в Сандерленде, знаменитый строитель знаменитых

«Метланда» и «Ундины»; те, кажется, еще легче на ходу. Посмотрите на форштевень «Бирэйна»: ведь под водорезом у него нет даже маленького всплеска, он режет воду, как нож масло; посмотрите, какой ход он уже забрал — узла четыре, а ведь в гавани даже ветерка не чувствуется, только по дымам пароходов видно, что поверху чуть-чуть тянет... Вы любите море?

— Да, очень люблю.

— Вы моряк?

— Да, я кончил в России мореходные классы и теперь плаваю матросом для практики.

— Вы русский?.. Мы с вами почти земляки: я славянин, далматинец из Лушино-пиколо, по-нашему — Малое пилище, недалеко от Триеста. На каком судне вы служите?

— Я пришел сюда на американском барке, но рассчитался с него, работал на берегу маляром, а теперь хотел бы опять поступить на судно.

— Ну вот и отлично. Приходите ко мне, у меня есть вакансия. Я командую тоже неплохим судном; вон мое судно, смотрите.

Я посмотрел по направлению протянутой руки. Саженьях в двухстах от нас стоял красивый фрегат с двойными брам-реями.

— Как зовут ваше судно, капитан?

— «Армида», «Армида» из Триеста. Мы снимаемся послезавтра в Ньюкасл, не в английский, а в австралийский Ньюкасл, в Новом Южном Уэльсе. Там будем грузить уголь в Батавию.

— Я очень рад. Когда позволите явиться к вам, капитан?

— Я сейчас иду в одну мастерскую, где мне строят новую шлюпку вместо разбитой. Приходите часам к десяти в контору капитана порта и приносите документы; там сразу подпишите договор, получите

задаток и можете переезжать на судно. Вы не говорите случайно по-итальянски?

— Немного; я прослужил три месяца на итальянском бриге «Озама», а так как я еще дома говорил по-французски, то сделал в итальянском языке порядочные успехи.

— Ну вот и отлично. У нас на судне два языка: люди между собой говорят по-хорватски, — этому языку вы, как русский, тоже скоро научитесь, — а командный и официальный язык у нас итальянский. Так решено?

— Решено, капитан.

И мы разошлись, капитан повернул в город, а я пошел поближе посмотреть на «Армиду».

«Армида» оказалась полуклипером новой постройки. Она не была так остра, как типичные «чайные» и «шерстяные» клипера, но имела прекрасную конструкцию; что было особенно красиво — это открытая, не загроможденная тяжелыми надстройками палуба, обнесенная дубовой балюстрадой вместо фальшборта.

В отделке «Армиды» не было роскоши: ни дорогого лакированного дерева, ни громадного количества блестящих медных оковок, ни носовой статуи; ничто не било в глаза, но она была изящным и в то же время солидным судном, обещавшим и хорошую скорость, и прекрасные мореходные качества.

Утро 26 июня 1885 года застало меня за перетяжкой бизань-вант на «Армиде». Накануне я подписал договор «на год от вышепоименованного числа или до прихода в первый европейский порт, где в течение 48 часов с момента получения судном практики команда должна получить расчет и быть полностью удовлетворена заработанным по договору содержанием».

Я был принят матросом первого класса на жалованье пять фунтов стерлингов в месяц.

Экипаж «Армиды» состоял из капитана Петра-Доминика Цара, старшего помощника капитана Николы Бубана, второго помощника Александра Птычича, плотника Игнация Ивечевича, кока Ивана Бойковича, двенадцати матросов первого класса и четырех второго, всего двадцать один человек.

Двадцать вторым живым и разумным существом была нью-фаундлендская собака Палермо, черная, с белой звездой на груди.

Палермо был умнейший и добродушнейший пес, но добродушным он был только к своим: с чужими он был суров, хотя и не злобен; он не кусал людей, но брал их зубами за платье, рычал и не отпускал от себя до тех пор, пока не получал соответствующего распоряжения от своих. Непослушных он начинал трепать и быстро освобождал от одежды. Затем он брал свою жертву осторожно зубами за ногу и при всякой попытке освободиться немного сжимал челюсти.

Своими он считал тех, кого видел за общим столом в кают-компании или в кубрике. Когда на судно поступал новый матрос, Палермо сажали на цепь, а затем во время обеда приводили в кубрик и спускали тогда, когда все сидели за столом. Новичок подзывал его, гладил, давал кусочек мяса или намоченную в супе галету. Палермо тщательно его обнюхивал и с этого момента признавал его не только своим, но даже одним из хозяев, которых надо слушаться.

Палермо попал на судно год назад маленьким щенком на мысе Доброй Надежды в Кейптауне. Перед приходом в этот порт упал за борт и утонул один из матросов, и в Кейптауне наняли на его место только что выписавшегося из больницы чахоточного итальянца Луиджи из Палермо.

Он пришел на судно с черным мохнатым щенком, которого команда охотно приняла и полюбила. Щенка называли Палермо, в честь родины матроса. Луиджи

через несколько месяцев умер и был похоронен в море, а Палермо вырос и сделался корабельной собакой и общим любимцем.

Воспитанием его занимался преимущественно старый плотник Игнаций, и Палермо почитал его своим главным хозяином. Когда плотник работал на палубе, собака всегда вертелась около него; она прекрасно различала разные инструменты: пилу, топор, рубанок, молоток, ящики с гвоздями — и по требованию плотника приносила ему их из мастерской. Где бы и с кем бы ни был Палермо, но, если Игнаций свистел, он бросал все и стремглав летел к нему.

Палермо был нашим бессменным и вернейшим ночным вахтенным в портах. Он всегда лежал у трапа или у сходней, и ни один чужой человек не мог проникнуть на судно. Он был приучен также прыгать по приказанию за борт за брошенной с корабля вещью. Схватив ее в зубы, он плыл обратно; ему спускали за борт веревочную петлю, он просовывал в нее голову и передние лапы, и его поднимали на палубу.

Утром 27-го начали расправлять и мы свои крылья. И у нас нашелся запевала и, к моему удивлению, затянул старую американскую песню про Ранзо, но пел ее по-итальянски:

За п е в а л а. Запоем про Ранзо мы.

Х о р. Ранзо, гей, Ранзо!

За п е в а л а. Запоем про Ранзо мы.

Х о р. Гей, споем про Ранзо!

З а п е в а л а. Ранзо был, бедняжка, молоденький портняжка.

Х о р. Ранзо, гей, Ранзо!

З а п е в а л а. С хозяином повздоря, решил пойти он в море,

Х о р. Гей, споем про Ранзо!

Далее следовала вся эпопея Ранзо: как он поступил на китобоец, как не умел ничего делать и капитан велел отодрать его линьками, как в нем приняла участие капитанская дочь Китти и т.д., и т.д. Кончается песня словами:

*Был Ранзо беспортошник, теперь он стал
помощник,
Работает секстаном и будет капитаном!*

«Армида» тоже тронулась сразу вперед и стала слушаться руля, но береговой бриз, с которым мы выходили из Сиднея, был все-таки немного свежее того, с которым выходил «Бирэйн»: наш пестрый флаг соединенных Австрии и Венгрии все-таки развевался, а не висел почти безжизненно, как у «Бирэйна».

Выйдя в море, мы получили попутный зюйд-вест балла на четыре и быстро двигались вдоль восточного берега Австралии; в тот же день вечером пришли в Ньюкасл и стали на якорь на рейде в ожидании очереди у пристани.

У пристани, или, вернее, вдоль длинной набережной, стояли гуськом в два и три ряда большие парусники. Их было здесь несколько десятков. Ближайшие к набережной грузились углем для различных портов Дальнего Востока.

Весь следующий день мы выгружали на шаланды песочный балласт, лежавший у нас в трюме, но на «Армиде» были маленький вспомогательный паровой

котел и паровая лебедка, и вертеть «шарманку», как на «Озаме», не надо было: работа шла быстро, без переутомления и проклятий команды.

Воскрешение из мертвых

Ньюкаслский порт чуть не сделался последним портом моей жизни.

На другой день нашей стоянки, вечером после работ, я отпросился на берег и сел на одну из многочисленных перевозочных шлюпок, обходивших стоявшие на якорях суда и поддерживавших сообщение с берегом.

В шлюпке кроме меня уже сидели несколько моряков с других кораблей и какие-то женщины.

Солнце село, и темная южная ночь надвинулась черной папахой на многолюдный рейд, такой оживленный какой-нибудь час назад, а теперь совершенно замерший. Небо было обложено сплошными тучами, ревниво прятавшими южные звезды. Холодный зюйд-вест развел в бухте порядочное волнение, и соленые брызги то и дело обдавали нас с ног до головы.

Наконец мы подошли к какой-то пристани. Был отлив, и на пристань надо было вылезать по высокой лестнице.

Первым выскочил один из перевозчиков, чтобы собирать деньги от выходящей публики, за ним — я.

Когда я уже стоял наверху и копался в своем кошельке, отыскивая обычные «шесть пенсов», то увидел, что по крутой лестнице с большим трудом взбирается одна из наших дам. Первозчик нагнулся, чтобы подать ей руку, а я, желая дать им обоим дорогу, сделал шаг назад и, не заметив в темноте, что и так стоял у самого края, стремглав полетел вниз и ключом пошел ко дну...

Оттолкнувшись от дна, я начал медленно подниматься вверх и тут с ужасом почувствовал, что

моя правая рука, ушибленная или вывихнутая при падении, висит как плеть...

Сознание не покидало меня ни на секунду. Усиленно работая левой рукой, выплыл я на поверхность и, с трудом поддерживаясь, осмотрелся. Со всех сторон меня окружали сваи, на которые опиралась пристань. Подплыв к ближайшей, я обхватил ее здоровой рукой, но рука бессильно скользнула по обросшему морской травой бревну, а толчая от стиснутой между сваями зыби моментально оторвала меня прочь, и я снова начал барахтаться и медленно опускаться на дно. В это время до меня донеслись голоса.

— Где он? Давайте фонарь!.. Крюк, крюк!.. — кричал какой-то бас, и этот бас вдруг почему-то показался мне темно-зеленым.

Мне стало ужасно смешно: я открыл рот, и противная морская вода быстро наполнила его. Это отрезвило меня на мгновение. «Я тону!» — как молния прорезалась мысль в моем мозгу, и снова стал я изо всех сил работать левой рукой и выплывать на поверхность... Передохнув, я хотел крикнуть, но не успел: волна покрыла меня с головой...

Вдруг что-то зазвенело, закружилось; в глазах стали быстро вертеться какие-то красные круги, и я стремглав полетел в бездну. «Умер!» — смутно мелькнуло в мыслях... Но вот полет мой стал медленнее, тише, круги как-то побледнели, из красных сделались желтыми и синими, стали шире, и вдруг я почувствовал под левой рукой что-то теплое, мягкое, мохнатое. Я нагнулся посмотреть — это была кошка; встретившись со мной горящими ярко-зелеными глазами, она жалобно замяукала и впустила мне в левый бок острые длинные когти. Я схватил ее за шиворот, но она еще крепче впилась в мое тело и плотно прильнула отвратительным мохнатым мокрым туловищем. Я опять хотел закричать, но кошка

оторвалась и тоже стремглав полетела куда-то... Все темно и тихо кругом...

Сколько прошло времени, я не знаю, но вот сначала смутно, а потом все яснее и громче какой-то голос твердит мне: «Проснись, открой глаза, ты не утонул, не умер, это было все во сне, это страшный сон, это кошмар». Я делаю нечеловеческое усилие и открываю глаза...

Долго глядел я, ничего не понимая; наконец мало-помалу стал соображать, что лежу в странном положении, лицом вниз, на чем-то твердом, под животом у меня подложен какой-то валик и что-то тяжелое, не мягкое, но и не твердое прикрыло меня с головой. Я попробовал ползти, отталкиваясь одними ногами, и почувствовал, что странная вещь, которой я был покрыт, остается позади... Еще минута, и луна, высоко стоящая в небе, очистившемся от туч, облила меня своим холодным зеленоватым светом...

Постепенно приходя в себя и вспоминая шаг за шагом все, что со мной было, я понял, что, спасенный каким-то чудом, я был привезен на «Армиду» и здесь положен ничком на палубу и покрыт брезентом. Но зачем же меня оставили в таком виде ночью на палубе? Неужели считали уже мертвым? Дрожь пробежала по телу.

Я попробовал встать, но как только шевельнул правой рукой, она невыносимо заныла в локте. Однако, кое-как поднявшись с помощью левой руки и придерживая ею страшно болевшую голову, я побрел в кубрик. Тут я заметил, что был совершенно гол. Холодный ветер пронизывал до костей — я дрожал, а голова, точно налитая свинцом, бессильно качалась при каждом шаге.

Вдруг раздались нечеловеческий крик и топот: это вахтенный, считавший меня покойником, увидя меня направляющимся в кубрик, бросился со страху бежать.

В кубрике все спали. Боясь произвести и здесь такое же впечатление, я не стал никого будить и, добравшись до койки, лег, закутавшись в одеяло, и скоро забылся тяжелым, болезненным сном. Проснулся я уже в кормовой запасной каюте и со здоровой рукой. Оказывается, что английский доктор вправил мне спящему вывихнутую в локте руку. Говорят, я только страшно крикнул и моментально снова заснул.

Спасение же мое произошло следующим образом. Один из бывших в шлюпке пассажиров-моряков увидел меня в тот момент, когда, показавшись на секунду на поверхности, я во второй раз пошел ко дну. Он нырнул за мной и, схватив сзади под мышку левой руки, выплыл на поверхность. Откачивание и оттирание в шлюпке не привели ни к чему, и перевозчик привез меня на «Армиду» как утопленника. Здесь были снова перепробованы все известные средства, а затем, видя их безуспешность, капитан велел положить меня ничком на палубу, подложить под живот мое же свернутое платье и, накрыв брезентом, оставить до утра. Так пролежал я с девяти часов вечера до двух часов ночи, когда благодаря какому-то чуду жизнь вернулась ко мне сама собой. Через день я снова принимал уже участие в судовых работах.

В Ньюкасле на берегу я не нашел ничего интересного: город очень напоминал провинциальные английские города. Такие же гладко мощенные улицы, двух- и трехэтажные дома, крытые черепицей, магазины, освещенные газовыми рожками, фундаментальные и важные полицейские, «бобби», как их называют матросы.

Интересно, откуда происходит это слово: от собственного ли шуточно сокращенного имени (например, матросов зовут «джек», солдат — «томми») или от жаргонного слова «боб», обозначающего шиллинг? Английские полисмены, когда их о чем-

нибудь просят, часто притворяются, что ничего не слышат, и поворачиваются к вам спиной, заложив назад руки и сложив одну из ладоней лодочкой. Если в эту лодочку положить шиллинг, то «бобби» мгновенно поворачивается к вам лицом и делается необыкновенно любезным.

Целую неделю, если не больше, простояли мы на якоре в ожидании своей очереди; затем нас поставили к пристани рядом, с американским барком «Делавар», на котором оказалось двое приятелей с «Карлтона».

В Батавию

Нагрузившись углем, «Армида» весело натянула белые хлопчатобумажные паруса, и тронулась в Батавию.

Быстро уменьшали мы широту и на восемнадцатый день плавания вошли в Торресов пролив. В то время редко кому приходилось проходить этим опасным и тогда еще мало исследованным местом. Коралловые рифы и банки так часто служили могилой кораблям, что между моряками не много находилось охотников полюбоваться на покрытые тропической зеленью острова, опрокинувшиеся, как в зеркале, в ярко-голубой и прозрачной воде Торресева пролива.

Осмотрительно вошли мы в этот прекрасный, но коварный пролив. Все верхние паруса были убраны, фок и грот взяты на гитовы, а на фор-салинге бессменно сидел матрос, зорко всматриваясь вперед и в глубь прозрачной воды.

На другой день плавания проливом, с рассветом, мы увидели на горизонте, позади нас, паруса шедшего вслед корабля; он нес все, что только можно было поставить, но тем не менее догнать нашу быстроекрылую «Армиду» было нелегко, и к заходу солнца он был позади еще милях в четырех.

Наконец, на другой день часов в восемь утра, ему удалось нас догнать. Это было судно с фрегатским вооружением, но с очень полным образованием^[24]. Корабль поднял американский флаг и затем по обычаю обменялся с нами сигналами, из которых мы узнали, что он идет в Калькутту, имея только балласт и на обеих палубах около трехсот лошадей. Имя его было «Джон ди Коста». Лихо наклонившись на правый борт, под поставленными до последнего лиселя парусами, и

подымая целую гору воды и пены своим тупым носом, он прошуршал у нас по наветренному борту всего в полукабельтове и обдал едким запахом конского навоза.

— Ох, не к добру он такого шика задает, — сказал наш капитан, покачав головой.

И действительно, через какой-нибудь час мы увидели, что «Джон ди Коста» как-то неестественно повернулся к ветру и сильно наклонился на левый бок, причем все паруса его заполоскали и захлопали о мачты.

— Готово! — сказал наш капитан.

В самом деле было «готово»: «американец» сидел на коралловом рифе.

«Не нужна ли помощь?» — взвился сигнал на нашей фор-брам-стеннге.

«Надеюсь справиться сам!» — получился ответ.

Наш «старик» только плечами передернул и пошел в каюту, чтобы точно отметить на карте широту и долготу места, где наскочил на риф злополучный «американец»...

В Батавию пришли благополучно.

Собственно говоря, мы пришли не в самую Батавию, а в новый, строившийся порт, находившийся от нее в тридцати — сорока километрах. Порт этот должен был служить для нее морской базой.

Утром, чуть свет, явились к нам полуголые толпы малайцев, и началась выгрузка. Жалко и жутко было смотреть на этих забитых детей природы, энергично поощряемых ударами бамбуковых палок и получающих от своих подрядчиков такую пищу, от которой буквально «сыт не будешь и с голоду не умрешь».

Работа шла с рассвета и до одиннадцати часов дня; потом наступал обед, состоявший из чашки вареного риса, насыпанного прямо в шляпы голодных рабочих, и маленькой соленой, высушенной на солнце рыбки,

могущей служить только приправой, но никак не пищей голодному человеку.

Находились смельчаки, просившие вторую порцию, но вместо риса они получали хороший удар бамбуковым шестом по спине.

В три часа, когда жара немного спадала, работа начиналась снова и шла до восьми часов вечера, когда рабочие получали ужин, точь-в-точь такой же, как обед, и разводили костры, располагаясь тут же вблизи корабля на ночлег, с тем чтобы утром снова начать свою каторжную работу.

Кроме «Армиды» здесь стояли еще два английских парусника, тоже с углем из Австралии. Место вокруг новой гавани было пустынное; до Батавии больше тридцати километров по железной дороге; буфет на вокзале был не по нашему, матросскому карману, и потому нет ничего удивительного, что время после работ проходило весьма однообразно: ходили друг к другу в гости. Но это не особенно нас развлекало.

В это время как раз поспевали кокосовые орехи в лесу, окружавшем со всех сторон нашу гавань. Лес этот принадлежал голландским плантаторам, которые ни за какие деньги не хотели продать нам немного кокосов. Результатом этого явились ночные экскурсии в лес.

Я до сих пор прекрасно помню эти лесные походы. Картина получалась весьма своеобразная.

Вечер... Красный мяч солнца упал в соседнем лесу, и тропическая ночь моментально распустила свой черный плащ, сплошь затканый блестящими звездами. Кругом по берегу пылают костры, бросая желтые блики на громады стоящих у берега кораблей и голые фигуры малайцев, тянущихся вереницей со шляпами в руках к огромным шипящим котлам. Около котлов такие же голые фигуры, держа в руках весла, годные для хорошей четверки, сосредоточенно мешают клокочущий рис.

Картина была до того фантастична и до того напоминала наши лубочные картины страшного суда и наказания грешников, что я невольно подолгу засматривался на это зрелище.

Кончался ужин — вокруг костров начинались дикие пляски и пение под звуки бамбуковых дудок, цимбал и барабанов, довершавшие сходство этой демонической картины с пляской чертей в аду. Как могли после каторжной работы полуголые малайцы еще танцевать, не понимаю.

В это время на палубе «Армиды» идут сборы «в поход». Тут дружно сошлись и суровый, сосредоточенный норвежец с соседнего английского корабля, и пылкий итальянец, и черный сын Африки, получивший американскую шлифовку и напяливший по этому случаю, несмотря на тропическую жару, бумажный воротничок...

Выбирается начальник отряда, разбираются толстые палки для защиты от многочисленных собак малайских сторожей, мешки, каболочные стропы, при помощи которых мы влезали на голые стволы кокосовых пальм, и ватага человек в двадцать, с веселыми шутками и смехом, отправляется в опасную экскурсию. «Опасную», — говорю я потому, что, с одной стороны, легко можно было попасть в зубы аллигатору, которыми кишит эта местность, а с другой — озлобленные сторожа, окружив нас плотным кольцом, дружно бомбардировали камнями и палками, а иногда и стреляли, но, должно быть, вверх или холостыми зарядами, потому что за время нашего двухнедельного мародерства ни в кого не попало ни одной дробинки.

Наконец приготовления окончены, и отряд выступает «в поход». Пройдя костры с танцующими вокруг них малайцами, он направляется прямо в чащу густого тропического леса. Шутки и разговоры смолкли; все тихо, и только мерные шаги глухо раздаются под

сводами пальм. Вдруг где-то залаяла собака... Через минуту к ней присоединилась другая, третья, и наконец дюжины две высоких остромордых собак с диким визгом и лаем выскакивают из чащи и бросаются на невозмутимо шагающих матросов. За собаками бегут их хозяева и, окружив отряд, с не менее диким воем и визгом идут следом за ним...

— Стой! — раздается тихая команда начальника.

Отряд останавливается. Двое смельчаков сейчас же при помощи каболочных стропов влезают на верхушки пальм, четверо с мешками остаются внизу — подбирать сброшенные орехи, а остальные выстраиваются кольцом вокруг оперируемых деревьев, спинами к ним и лицом к остервеневшим сторожам и их собакам, моментально составляющим другое кольцо вокруг первого.

Сторожа прыгают, извиваются, бросают камни и палки, но большей частью мимо. Собаки воют. Невозмутимо стоят матросы с палками в руках и только иногда ловко отбрасывают чересчур назойливую собаку...

Через десять минут мешки полны. Их кладут на носилки и торжественно несут на судно.

Сторожа и их собаки сначала провожают отряд в надежде, что он не выдержит града палок и камней и бросит добычу, но их надежды тщетны: не прибавляя шагу, доходят матросы до опушки леса; преследователи отстают один за другим; раздается хоровое пение какого-нибудь торжественного марша; отряд вступает на палубу корабля и производит дележ добычи.

Так проходили дни за днями. Выгрузка быстро подходила к концу. Соседи наши один за другим ушли в море, и кокосовые атаки прекратились сами собой.

Скоро и «Армида» тронулась в путь. На этот раз мы шли в Тагал, маленькую голландскую факторию на том

же острове Ява, грузить сахар для одного из европейских портов.

Стоянка на Тагальском рейде ничего интересного не представляла, исключая ежедневные поездки на шлюпке с открытого рейда, где стоят далеко в море суда, в факторию.

Фактория расположена по обе стороны маленькой речки, и в этом устье даже в сравнительно тихую погоду ходит огромный океанский прибой. Идет с ревом и каким-то хрипящим свистом высокая голубая гора, без гребня, без пены, без всплесков, и вдруг догоняет вельбот.

— Навались!

Пять гребцов изо всей силы наваливаются на гибкие ясеновые весла; напряженно следит за грозным валом рулевой, вооруженный длиннейшим кормовым веслом... Момент — и вельбот взлетел на страшную высоту, стремглав нырнул вниз и с размаха вскочил в покойную узкую речку.

Погрузка сахара вследствие плохого сообщения с берегом и страшной жары затянулась на целых два месяца. Измучились мы за это время страшно. Я думаю, никогда с таким удовольствием никто из нас не тянул брасы, как в тот день, когда окрыленная всеми парусами «Армида» снова понеслась в океан.

Зайдя на три дня опять в Батавию, чтобы запастись провизией, которой не было в Тагале, мы пошли Зондским проливом, известным в истории мореплавания еще не так давно как страшное гнездо малайских пиратов. Но пираты отошли в область преданий. Теперь это были мирные торговцы, догонявшие тихо подвигающийся под едва надутыми парусами клипер на своих быстрых пирогах, с тем чтобы поторговать фруктами, попугаями, мартышками и явайскими серенькими красноклювыми канарейками.

Когда мы вышли из Зондского пролива, наш клипер представлял собой целый зоологический сад: везде висели клетки с различными диковинными птицами; попугаи, блестя на солнце всеми цветами радуги, оглашали воздух резкими криками, а обезьяны разной величины и породы стремительно бегали вверх и вниз по вантам или висели на выбленках, покачиваясь на длинных и цепких хвостах.

Матросские вахты

Опять океан, опять однообразные вахты, разделяющие всю жизнь матроса на четырех- и двухчасовые отрезки времени, опять традиционные галеты, солонина, горох... Две вахты: четыре часа на службе и четыре — отдыха. Будят на вахту за четверть часа. Таким образом, больше трех с половиной часов подряд матрос в море спать не может, и сначала это кажется очень тяжелым, а потом привыкаешь.

Матросские сутки протекали приблизительно следующим образом.

Начнем для примера с «собачки», с самой трудной в смысле борьбы со сном вахты — с полуночи до четырех часов.

Когда сменишься с «собачки», то валишься на койку и спишь как убитый с четырех до семи с половиной часов. После пробудки вскакиваешь, наскоро моешься, завтракаешь и в восемь выходишь на вахту. Если не стоишь на руле или на баке впередсмотрящим, то делаешь какую-нибудь судовую работу: штопаешь паруса, чинишь такелаж, скоблишь, красишь что-нибудь, конечно при условии, что во время вахты не происходит маневров с парусами, не надо их убавлять или прибавлять, брать рифы, тянуть снасти. В полдень смена и обед. После обеда — часок отдыха, а затем до шестнадцати часов делаешь что-нибудь для себя: стираешь белье, штопаешь платье, чинишь обувь. От шестнадцати до восемнадцати часов полувахта, посвященная обыкновенно вечерней уборке судна, подтягиванию ослабших снастей, приведению в порядок всего, что может потребоваться ночью. В восемнадцать часов — смена и ужин. С двадцати часов до полуночи стоишь вахту. Эта вахта в хорошую погоду

самая спокойная и неустойчивая; сон еще не одолевает, и если нет работ с парусами, то все, кроме рулевого и бакового, устраиваются на грот-люке и ведут беседы на всевозможные темы или слушают, как кто-нибудь рассказывает о своих былых плаваниях, а то и просто сказку какую-нибудь. После полуночи — смена и крепкий сон до без четверти четыре. Побудчик из другой вахты должен к этому времени сварить кофе и поставить его на стол в кубрике вместе с галетами. Пьешь наскоро кофе и с последним ударом восьмой склянки выходишь на палубу. Вахта от четырех до восьми утра самая беспокойная. Она начинается с приготовления к утренней мойке и уборке судна. Одновременно перекачивают пресную воду из трюмной цистерны в расходную на палубе, приносят из трюма в камбуз порцию угля на день, растапливают плиту и будят кока. Затем моют палубу, чистят медь. В восемь — смена, завтрак и сон до одиннадцати с половиной; в одиннадцать с половиной — обед, а с двенадцати до шестнадцати — опять вахта. С шестнадцати до восемнадцати — отдых, с восемнадцати до двадцати — полувахта, а затем сон до без четверти двадцать четыре.

Так текла тогда матросская жизнь на парусном корабле в океане.

Эта жизнь сама по себе нелегка, но когда она обставлена так, как на «Оземе» и на «Карлтоне», то она почти невыносима, и неудивительно, что старые матросы-парусники, дорвавшись до берега и получив расчет за несколько месяцев каторжной работы, в несколько дней пропивали все до копейки, должны были содержать бордингхаузов, опять «подписывали» и шли в новую кабалу на долгие и тяжелые месяцы. Жизнь такого старого матроса, профессионала-парусника, была бесконечной и трагической сказкой про белого бычка. Так она тянулась до тех пор, пока он

не погибал вместе с разбитым кораблем или не срывался в шторм с рея, или не умирал от какой-нибудь экзотической лихорадки и его, зашитого в старую парусину, с чугунной балластиной в ногах, не спускали в глубину океана, или, по матросскому выражению, в «сундук чертушки Джонса» («Devil John's chest»).

Да, хороший, разумный и гуманный капитан, даже при полукаторжных условиях труда и быта, в которых протекала моя юность, мог сильно скрасить жизнь своей команды, но как мало их было! А наш капитан Цар был прямо каким-то исключением из капитанской породы.

Проведу маленькую параллель. Цар никогда не заставлял команду работать без надобности только потому, что она получала жалованье и должна была по договору работать двенадцать часов в сутки. Теплые лунные ночи в пассатах, когда паруса покойно стояли, ровно выпячивая грудь, и на небе не было ни одной тучки, были отдыхом и наслаждением для вахтенных на «Армиде». На «Карлтоне» в такие ночи нас заставляли плести сезни, ткать маты или делать кранцы.

На «Армиде» ни от капитана, ни от помощников никто из нас не слышал ни одного грубого слова. Всех нас всегда называли по именам. В самые горячие минуты авралов, при тропических шквалах, при штормах у Доброй Надежды, только и слышишь, бывало: «Молодцы, молодцы, ребята! Старайтесь, приналягте как следует!» И мы старались и налегали. На «Карлтоне» не было другого обращения, кроме: «Эй вы, джентльменские (или еще какие-нибудь) дети, тяните, будьте вы прокляты!»; когда нужно было окликнуть какого-нибудь матроса, к нему обращались: «Эй ты, рыжий!», или «лопоухий», или «плешивый».

Удивительно ли после этого, что вся команда «Армиды» уважала своего капитана и охотно работала,

а команда «Карлтона» ненавидела Нормана и готова была сделать ему любую неприятность?

Но бывали капитаны и похуже Нормана. Вот что рассказал нам в одну из тихих ночных вахт наш самый старый матрос — югослав Петро Вучетич.

«Мне было лет восемнадцать, когда я отправился искать счастья в Америку. Много наших земляков туда ехало. Это было начало пятидесятых годов, самый разгар калифорнийской золотой горячки. Для того чтобы попасть в Калифорнию, на берега золотоносной реки Сакраменто, надо было сперва эмигрировать в Нью-Йорк. Так я и сделал. Эмигрантские конторы работали тогда вовсю. Помимо разработки найденного в Калифорнии золота, шло громадное строительство; заселялся Дальний Запад, строились железные дороги, новые города росли как грибы, рос не по дням, а по часам американский торговый флот, росла промышленность. Не хватало рабочих рук. Американские агенты шныряли по всем рабочим центрам Европы, сманивали рабочих всех специальностей и просто здоровых молодых парней, суля им золотые горы по ту сторону Атлантики. Вот так-то и я, молодой здоровый матрос, попал из Триеста в Бордо, а из Бордо на французском пакетботе в Нью-Йорк.

Нас в твиндеке было напихано человек восемьсот, эмигрантов всех национальностей и всех специальностей. Только что судно отдало якорь в Нью-Йоркской гавани, как со всех сторон налетели вербовщики и начали тянуть кого куда.

Я не успел и опомниться, как меня притащили в контору и дали подписать какую-то бумагу. Оказалось, что я подписал договор на отправляющийся в Сан-Франциско новый клипер «Чалиндж» («Вызов»), к капитану Вотерману, легенды о зверствах которого ходили тогда по всему свету.

Говорили, что он во время штормов у мыса Горн, когда команда брала рифы или крепила паруса, нарочно отдавал иногда подветренный грота-брас, чтобы «стряхнуть с рея» ненужных ему слабосильных людей. Рассказывали, что он застрелил собственного малолетнего сына... Но это рассказывали, а вот что видел я собственными глазами...

Подняли якорь. Знаменитый нью-йоркский буксир «Р.Б. Форбс» натянул канат и, развернув наш клипер вниз по течению, повел мимо города. Как только взяли якорь на кат и фиш и закрепили по-походному, раздалась команда: «Повахтенно, на шканцы, во фронт!»

Мы выстроились двумя шеренгами вдоль бортов, у передней переборки юта. Нас было пятьдесят шесть матросов и восемь юнг, два плотника, два матроса-парусника, два кока и два стюарда. За вычетом двух рулевых, стоявших у штурвала, на каждом борту оказалось по тридцать шесть человек — по восемнадцать человек в шеренге. Я посмотрел на своих товарищей — неважная была компания. По одежде, по манере держать себя, по выражению лиц и беганию испуганных глаз видно было, что большинство из них первый раз в жизни находятся на палубе судна. Многие имели болезненный и истощенный вид, некоторые едва держались на ногах, и по опухшим лицам, бессмысленным, оловянным глазам и трясущимся рукам можно было безошибочно признать в них неисправимых алкоголиков. Это была настоящая вотермановская команда, лучшее, что могли найти для него вербовщики, так как настоящих, знающих дело матросов, «матросов летучей рыбы»^[25], можно было залучить на судно, которым командовал Вотерман, или случайно, или обманом, предварительно напоив до бесчувствия.

К балюстраде, ограждающей возвышенный ют, подошел гладко выбритый джентльмен. Его узкое, как бы сплющенное с боков лицо завершал длинный, выдающийся вперед подбородок. Из-под ровных темных бровей глядели живые, пронизывающие насквозь глаза. На нем был блестящий цилиндр, черный с атласными отворотами сюртук, золотисто-желтый с коричневыми полосками бархатный жилет, светлые брюки с широкими лампасами из черной шелковой тесьмы и лакированные туфли. Туалет довершал громадный подкрахмаленный отложной воротник и черный шелковый галстук, завязанный большим бантом. Наружный вид этого франта, который был нашим капитаном, напомнил мне чей-то хорошо знакомый, много раз виденный портрет, но я не мог вспомнить чей.

Капитан сделал величественный жест рукой и произнес:

— Стюард!

Старший стюард бросился по трапу на ют.

— Ведро воды из-за борта!

Стюард схватил одно из тут же стоявших в гнездах пожарных ведер со стертыми и начищенными медными буквами С-Н-А-Л-Л-Е-Н-Г-Е, зачерпнул воды из-за борта и поставил перед своим повелителем.

— Полотенце!

Стюард бросился в каюту за полотенцем. Вотерман начал речь.

Я плохо знал тогда английский язык, но понял суть. Капитан говорил, что его судно делает первый рейс, что это самое лучшее, самое красивое и самое быстроходное судно в мире и что рейс должен быть рекордным, что он позаботился о приобретении хорошей провизии, что кормить команду будет прекрасно, что послушным, старательным и трудолюбивым матросам будет легко жить под его

командой. Все это говорилось ровным, спокойным, даже слащавым голосом протестантского проповедника. Затем голос Вотермана начал повышаться. Он продолжал:

— Но вы понимаете сами, что вы не матросы, — я не хочу говорить вам для первого знакомства, кто вы, — и вы должны понимать, что первое на судне — это дисциплина, быстрое, отчетливое исполнение моих приказаний и беспрекословное повиновение выбранным мною офицерам. Только при этих условиях наш клипер сделает рекордный переход, а вы сделаетесь матросами. Помните и зарубите себе на носу, что я сделаю из вас или матросов, или фарш для пирога чертушки Джонса. — Тут голос Вотермана зловеще прогремел: «Стюард!» — и Вотерман, не оборачиваясь, протянул ему свой цилиндр. Его пышные каштановые волосы были расчесаны на пробор и подвиты.

Байрон, вспомнил я, английский поэт Байрон — вот кому подражал Вотерман своим костюмом и видом.

— Вот, — продолжал Вотерман, обращаясь к команде, — вы видели меня таким, каким я бываю на берегу, не в вашем, конечно, обществе, теперь вы увидите меня другим, я смываю свое береговое лицо! — Наклонившись, над ведром, Вотерман вымыл в забортной воде лицо, вытерся поднесенным почтительно изогнувшимся стюардом полотенцем и, повернувшись к нам спиной, важно зашагал к сходному люку в свою каюту.

Теперь выступил стоявший около рулевых второй помощник:

— Ребята, предъявите ваши ножи плотникам!

Плотники резким ударом ручника отшибали острые концы ножей и возвращали их владельцам. Теперь эти ножи походили на столовые, как оружие они больше не годились.

Пока мы слушали речь и глядели на представление Вотермана с ведром забортной воды, а потом проделывали процедуру «обезвреживание ножей», старший помощник Джим Дуглас, громадный рыжий атлет по прозвищу «Хват», перебрал в кубрике все наши сундуки и мешки в поисках оружия и спиртных напитков. Когда мы спустились в кубрик, то увидели, что все наши вещи валяются на полу и на койках.

Вотерман снова появился на юте. Теперь он был одет в свободный синий фланелевый костюм, на ногах мягкие вышитые туфли, на голове форменная капитанская фуражка с гербом компании. Из-под пиджака торчала кобура револьвера, а на кисти правой руки висела на ремешке гладко отполированная дубинка в виде бутылки или кегли, сантиметров тридцати длиной.

Первой жертвой Вотермана был почтительный стюард. Я видел, как он выскочил во время капитанского завтрака на палубу с рассеченной до кости головой. Оказывается, большой нож, который он подал капитану для торжественной операции разрезания на куски ростбифа, был недостаточно наточен, и капитан попробовал его на курчавой голове своего камердинера.

С этого момента каждый день на палубе лилась чья-нибудь кровь. Трудно рассказать о всех зверствах Вотермана и Дугласа.

На широте Рио-де-Жанейро в прекрасный солнечный день нам было велено вытащить все вещи на палубу, чтобы вымыть и продезинфицировать кубрик. Дуглас не удержался, конечно, чтобы еще раз не осмотреть нашего багажа. В сундучке одного пожилого и очень почтенного матроса, прозванного нами «Флотский» за то, что он прослужил пятнадцать лет в военном флоте и теперь первый раз после отставки нанялся на торговое судно, Хват нашёл великолепную стальную свайку с

ручкой красного дерева. Такая свайка, незаменимая при мелких артистических такелажных работах, могла одновременно служить и превосходным оружием. Хват взбесился.

— Где ты украл эту свайку? — заревел он, наступая на Флотского.

Флотский побледнел от оскорбления, но ответил сдержанно:

— Я купил ее в Лондоне, сэ, лет семь назад.

— Врешь, негодяй! — и Хват двинул ни в чем не повинного Флотского в зубы.

Это было больше, чем тот мог перенести. Он был великолепным боксером, и Хват с расквашенной физиономией растянулся на палубе.

Вотерман, бравший в это время на юте высоту солнца новым блестящим секстаном, бросился как тигр на защиту своего помощника с секстаном в одной и дубинкой в другой руке и начал сыпать удары, не разбирая правых и виноватых. Вскочивший на ноги Хват моментально схватил железный болт и присоединился к капитану.

Кровавая свалка продолжалась минут пять. Два матроса лежали на палубе с раскрытыми черепами, Дуглас получил несколько рваных ножевых ран (потому что концы ножей были обломаны), а из нового капитанского секстана получилась исковерканная лепешка, тут же брошенная за борт.

Во время этой свалки Флотский исчез. Решили, что он прыгнул за борт.

Но Дуглас не верил в это — он был убежден, что старый матрос прячется где-нибудь в рундуках кубрика и команда его подкармливает.

В темные ночи Хват по несколько раз в вахту крадучись обходил палубу, присматриваясь к люковой рубке над сходом в кубрик: «Выползет же когда-нибудь этот сукин сын дохнуть воздухом». И действительно,

недели через три в темную штормовую ночь Дуглас накрыл Флотского на палубе. Тот бросился перед ним на колени, прося пощады. Дуглас взмахнул дубинкой, которую он после случая с Флотским стал по примеру капитана носить на руке. Защищая голову от удара, Флотский закрылся руками... Дубинка хрястнула, и обе руки были переломаны выше кистей. После этого ему надели на ноги и на переломанные руки кандалы и бросили в одну из шлюпок, где и продержали на сухарях и воде до самого Сан-Франциско.

Во время штормов у мыса Горн в ужасную ледяную ночь крепили крьюс-марсель. Парус, плохо стянутый горденями, вздутый кверху и оледеневший лубком, не позволял матросам «расходиться» по рею. Второй помощник, по имени Колл, зверь не хуже своих старших собратьев, но трус, стоял посредине рея, вцепившись обеими руками в драйреп, и кричал не своим голосом:

— Расходись, дави его животом!

Вотерман с юта посылал угрозы и проклятия Коллу и его слабосильной команде.

Колл озверел и, стоя на рее выше матросов, начал их бить каблуками сапог по головам. Трое сорвались и полетели вниз. Двое из них, с подветра, были отнесены в море; минуты две слышны были их крики, но им не бросили ни круга, ни даже конца какой-нибудь снасти; третий, с наветра, упал на палубу юта и тяжело стонал.

— Уберите вон этого покойника! — заорал Вотерман.

К несчастному подскочил Хват.

— Что ты стонешь? Ты же уже сдох, сукин сын! Эй, кто там есть из его вахты, принесите его одеяло!

Когда принесли одеяло, Хват закатал в него стонущего человека и, пихая ногами, толкнул через балюстраду в море.

Скоро после того как мы обогнули Горн, поплатился и Колл.

Во время одного из поворотов судна Колл стоял у подветренных грот-брасов и по команде «пошел грота-брас» недостаточно быстро их отдал.

Вотерман, стоявший у руля, подскочил к Коллу и дал ему затрещину, но тот обернулся и так ударил капитана кулаком между глазами, что Вотерман растянулся на палубе. Поднявшись, он ничего не сказал Коллу и спустился к себе в каюту.

Через несколько минут к Коллу подошел стюард:

— Капитан просит вас, сэр, к себе в каюту.

— Скажите капитану, что я, как вахтенный начальник, не могу оставить своего поста.

Стюард спустился с докладом вниз, но через минуту снова появился перед Коллом.

— Капитан просил вас пожаловать к нему, когда вы сменитесь.

Делать было нечего. После смены полумертвый от страха Колл поплелся к капитану.

Вотерман с распухшей переносицей встретил его чрезвычайно любезно.

На столе стояла бутылка портвейна и две чеканные серебряные чарки.

— Я был не прав перед вами, — сказал Вотерман, — я погорячился, я не должен был поднимать руку на своего офицера при команде. Выпьем и помиримся.

Колл не ожидал такого приема.

— Простите и меня, капитан, вы лучший капитан из всех, с которыми мне приходилось плавать, — ответил он сконфуженно. — Я очень виноват перед вами.

— Ничего, выпьем, — и Вотерман налил чарки. Выпили, а через четверть часа Колл, с «браслетами» на ногах и руках, лежал в шлюпке, стоявшей в рострах, напротив той, в которой лежал бедный Флотский. В чарку Колла Вотерман подсыпал сонного порошка. В вахтенном журнале он записал: «8 сентября 1851 года, широта — не помню точно, ну, скажем, — 48°50' южная,

долгота 77°15' западная, в 4 часа 15 минут пополудни арестован, с наложением наручников, помощник капитана Чарлз В. Колл за небрежное исполнение обязанностей и недисциплинированное поведение, выразившееся в попытках нанесения оскорблений действием капитану при исполнении последним служебных обязанностей и в присутствии команды».

В тот же вечер произошло глупое и бессмысленное по своей жестокости убийство старого матроса-итальянца.

Дуглас доложил Вотерману, что итальянец не вышел в восемь часов вечера на вахту и что он не стоял вахты с четырех до шести.

— Матросы говорят, что у него ноги болят, — добавил с усмешкой Дуглас.

— А вот мы вылечим ему ноги! — сказал Вотерман. Оба пошли к люку в кубрик и начали барабанить дубинками по сдвижной крышке, ругаясь и вызывая наверх итальянца. Скоро он показался на трапе и медленно поднялся на палубу.

Увидя разъяренные лица начальников, он стал что-то бормотать по-итальянски и показывать на ступни ног. Они были черны от гангрены. У старика кто-то украл единственные сапоги, и он в ледяные штормы у Горна отморозил босые ноги.

— Говори по-английски, когда с тобой порядочные люди разговаривают!.. — заорал Вотерман и стукнул старика дубинкой по голове.

Матрос рухнул на палубу как подкошенный.

— Стюард! — заорал Вотерман. — Принеси сюда стаканчик виски или рома, а то этому слабонервному шарманщику дурно сделалось.

Но спирт был уже бесполезен: матрос был мертв. В ту же ночь несчастный старик, «скончавшийся от гангрены» (как было записано в вахтенном журнале), был зашит в парусину и похоронен по морскому обряду,

Вотерман, исполняя роль пастора, прочел по молитвеннику соответствующее напутствие.

«Вызов» не поставил рекорда, его рейс из Нью-Йорка в Сан-Франциско занял сто восемь дней. Рекорд поставил вышедший за месяц до него тем же рейсом и тоже прямо с постройки клипер «Флайинг клауд», сделавший этот переход за восемьдесят девять суток и двадцать один час.

Скоро рассказы о зверствах и преступлениях Вотермана и его помощников сделались известными всему Сан-Франциско, и на пристань повалили рабочие с золотых приисков. Собралась толпа тысячи в две и решила тут же линчевать Вотермана и Дугласа, но их и след простыл.

Двинулись по улице по направлению к конторе Ольсон и К^о. Матросы с «Вызова» вели впереди под руки Флотского с криво сросшимися руками. Он едва мог переступать ногами. Двери конторы оказались запертыми, их вышибли, но в конторе никого, кроме пары перепуганных насмерть клерков, не нашли. В это время с пожарной каланчи раздался звон набата, и явился маршал «Комитета бдительности», окруженный полицией. Он долго уговаривал толпу, и она разошлась только после клятвенного обещания маршала, что Вотерман и Дуглас будут разысканы, арестованы и преданы суду.

Этих зверей действительно разыскали дней через десять на какой-то испанской ферме, миль за сорок от Сан-Франциско, но суд освободил их из-под ареста под крупный залог. Их судили через месяц, когда «Вызов» выгрузился и ушел под командой другого капитана в Китай за чаем.

Ну, вы знаете американских судей, пословица чуть не на всех языках говорит: «С сильным не борись, с богатым не судись». Оба были оправданы.

А знаете, чем кончил Вотерман? Он больше не пошел в море, а купил в окрестностях Сан-Франциско большую ферму и сделался помещиком. Он дожил до семидесяти шести лет. Я как-то слышал от старых моряков, что Вотерман под старость сделался ханжой и добровольным проповедником среди моряков. У него была яхточка в Сан-Франциско, на которой он объезжал стоящие на якоре суда, читал матросам проповеди и раздавал библии.

Говорят, что при одном из таких посещений он нарвался на двух бывших матросов «Вызова»; они выкинули его за борт и стали топить шестами, но старый морской волк умел плавать как рыба; он вынырнул под кормой корабля, где на бакштове стояла его яхточка, вскарабкался на борт, перерезал бакштов, поставил паруса и удрал».

Возвращаюсь домой!

От Зондского пролива и почти до самого мыса Доброй Надежды «Армида» шла при сравнительно хорошей погоде с попутными ветрами. Дни и ночи так походили одни на другие, что о них теперь трудно рассказать что-либо интересное, кроме, пожалуй, случая с пропажей и находкой матросских трубок.

Приблизительно через неделю после выхода в океан у команды начали пропадать трубки. Большинство трубок было из белой глины, по пенсу за штуку, но были и деревянные, более дорогие.

Начались недоразумения, подозрения, ссоры. Дошло до того, что команда пригласила сама в кубрик старшего помощника Бубана, открыла свои сундуки, вытряхнула все, что было в мешках, на койки и попросила его обыскать всех. Трубки не нашлись.

Можно было подумать только одно: что кто-либо таскает трубки из озорства и бросает их за борт. Но кто?

Недоразумение это тянулось дней десять, до прохода нами Кокосовых островов. Когда мы их прошли, капитан приказал убрать в кладовую стоявшие у нас на корме две маленькие сигнальные пушки, и вот при уборке из одной пушки посыпались наши трубки. Вором оказалась одна из наших обезьян.

Вспомнили, что кто-то из матросов дал в лапы вертевшейся около него мартышке горячую трубку; она обожгла лапы и с визгом убежала на ванты. Потом, когда обезьяна приставала во время еды, ее часто пугали трубками, и вот, очевидно, она начала мстить — таскать по ночам все плохо лежавшие трубки и прятать их в пушку.

У мыса Доброй Надежды нас прохватило порядочным штормом и «вогнало в рифы».

Трое суток штормовали под нижними марселями и зарифленным фоком.

Есть такая загадка: «Что на свете всего быстрее?» Ответ: «Мысль». Говорят, что человек, когда спит крепко, никогда не видит никаких снов, что сны он видит только тогда, когда у него начинает работать мозг, а мозг начинает работать только за несколько мгновений до пробуждения, и работа мозга именно служит импульсом к пробуждению. Таким образом, длиннейшие, запутаннейшие, яркочасочные сны успевают проходить перед нами в течение нескольких мгновений.

Так ли это, не знаю, но вот приблизительно то, что можно успеть передумать, падая с мачты на палубу.

Я работал на нижнем фор-марселе, очищая распутившуюся шлейку, запутавшуюся вокруг бык-горденя марселя. Я сильно перегнулся вперед, спокойно упираясь левой рукой в туго надутый штормовым ветром парус, а правой дергал за шлейку, стараясь ее отцепить. Вдруг рулевой неожиданно рыскнул, давление ветра на парус сразу прекратилось, он заполоскал, упирившаяся в него рука скользнула, я потерял равновесие и полетел вниз головой.

«Надо как-нибудь вывернуться ногами вниз, — пронеслось у меня в голове. — Вот кошку как ни брось, она, падая, непременно перевернется спиной кверху. Только надо перевертываться в сторону паруса и постараться ухватиться за один из бык-горденей... Ага, паруса снова надулись, рулевой справился, значит, прежде всего я ударюсь головой в пузо фока; вот в этот момент надо ухватиться за бык-гордень... Ну, не зевай...» Я ударился головой в туго надутый фок, сделал какой-то неповторимый, подсказанный мне инстинктом маневр ногами, перевернулся и ухватился

сначала правой, а затем обеими руками за ближайший бык-гордень. Надутый фок, по верхней части которого я теперь скользил, замедлил мое падение. «Сейчас я приду на самое выпуклое место и оттуда полечу уже вертикально на палубу». Бык-гордени при поставленных парусах у нас не крепятся, но чтобы они не вырывались из блоков, на концах завязаны узлы-восьмерки. Мне ясно представилась восьмерка... «Если узел дойдет до направляющей планки, а я еще не дойду до палубы, то, как бы я ни напрягал мускулы (как эти мускулы называются?.. Да, бицепсы), мне дернет руки кверху и встряхнет, как на дыбе; хорошо, если вывихнет, а то, пожалуй, совсем оторвет руки. Надо постараться согнуть их в локтях, чтоб пружинили... Ну, а если я дойду до палубы, а узел еще не дойдет до планки? Ну, тогда разобьюсь, обязательно разобьюсь, самое меньшее, если сломаю обе ноги. А кто их будет ампутировать на судне?.. Ну!..»

Узел-восьмерка дошел до планки. Руки рвануло вверх, в глазах потемнело от боли, и на какую-то долю секунды я повис в воздухе, но моментально выпустил бык-гордень и полетел на палубу. Однако лететь мне оставалось уже меньше сажени, и меня подхватили товарищи.

Оказалось, что я даже не вывихнул рук, а только растянул связки.

Самое лучшее в этих случаях средство — лед, но где было его достать? Обошлись забортной, довольно холодной водой с уксусом. Целую неделю, если не больше, я не мог двигать руками, и товарищи кормили и поили меня, как младенца, а потом долго еще болели лопатки и под мышками, потом и это прошло.

Пока болели руки, я не мог, конечно, работать, но зато на своих вахтах был бесменным впередсмотрящим.

Когда проходили остров Св. Елены, случилось маленькое происшествие. Пара наших мартышек сидела на ноке бизань-гика; они грелись на солнце и искали одна у другой блох. Вдруг, вероятно от близости острова, ветер неожиданно зашел, и бизань, вынесенная вперед завал-талями, заполоскала. Гик трянуло, и одна из обезьян полетела за борт; другая удержалась, вцепившись в шкаторину. Ни минуты не задумываясь, упавшая в воду обезьяна поплыла по направлению к острову.

Бубан, стоявший на вахте, хотел послать ей вдогонку Палермо, но потом, как он сам рассказывал, моментально сообразил, что судно имеет семь узлов ходу и, для того чтобы опять поймать Палермо, пришлось бы ложиться в дрейф и терять время. Этого для обезьяны делать не стоило. Он долго следил за ней в бинокль, а хозяин обезьяны, матрос Ставро (из албанских греков), до самого конца плавания не мог ее забыть.

Штилевой полосы мы совсем не почувствовали и проскочили ее, имея только несколько дней маловетрия и сразу перейдя из зюйд-остового в норд-остовый пассат.

Вот наконец и Мадейра. Чуть брезжит рассвет. Ветер стих. Ровные волны рядами перекатываются от края до края безоблачного горизонта. Солнце только что вышло из океана и, окруженное сероватой утренней мглой, стало медленно подниматься над водой. «Вечер ли красный, иль серое утро — верные признаки ясного дня», — говорят моряки. Действительно, мгла скоро рассеялась; подхваченные чуть слышным ветерком, маленькие белые, как пушинки, облачка быстро унеслись к африканскому берегу, открыв на очистившемся горизонте большой парусный барк с бессильно повисшими парусами.

От величественно подымавшейся из проснувшегося океана Мадейры подул легкий утренний бриз; крылья нашего клипера стали расправляться, и серебряная струйка кильватера запенилась, журча, за кормой. Барк, до которого не дошла еще полоска ветра, оставался на месте, и мы заметно стали к нему приближаться. Вот под его гафелем развернулся итальянский флаг с поднятым под ним «ясно вижу» и бессильно повис в воздухе, чуть трепеща мягкими, шерстяными складками. «Армида» подняла свой еще раньше. «Прошу лечь в дрейф», — был следующий сигнал «итальянца», и его флаг, теперь уже окончательно развернувшийся и затрепетавший от свежего бриза, медленно приспустился до половины.

— Брамсели и бом-брамсели на гитовы! Кливер и бом-кливер долой! Фок и грот на гитовы! На грота-брасы! — раздалась команда нашего капитана, и через несколько минут «Армида» лежала в дрейфе.

От итальянского барка отвалила шестерка и направилась к нам.

Вот что узнали мы от несчастной команды «итальянца». Ровно четыре месяца назад барк «Регина дель Маре» («Царица морей») с полным грузом лакрицы отправился из Яффы в Филадельфию. С первого же дня плавания его начали преследовать штили, прерываемые по временам противными вестовыми ветрами. Таким образом, злосчастная «Царица морей» превратилась в их рабу — на четвертый месяц плавания едва доплелась до Мадейры...

— *Odesso undeci giorini, que oghi sera buona sera Maderi e per la matina di nuovo «Buon giorno, Maderi»*^[26].

Запасов провизии на небогатых вообще итальянских судах, конечно, не хватило на такое неожиданно долгое плавание; о табаке и говорить нечего. Бедные матросы

уже двенадцатый день питались крошками сухарей и лакрицей, а последнюю трубку выкурили с месяц назад.

Хорошо, хоть пресной воды было вдоволь: это немного поддерживало бодрость команды.

Нечего и говорить, что мы накормили и напоили несчастных итальянцев, дали им, сколько могли, провизии и табаку, и они, благословляя нас в самых цветистых выражениях на своем богатом языке, отправились на судно.

Встреча с нами принесла итальянскому барку не только пищу, но и счастье: утренний бриз перешел в ровный остовый ветер, попутный нам обоим, и как только шестерка была поднята, «Регина дель Маре» снялась с дрейфа и, отсалютовав нам флагом, быстро понеслась под всеми парусами к желанному западу.

На восьмидесятый день плавания «Армида» под буксиром парохода входила в устье реки Тахо и с трудом поднималась против сильного течения. Я, кажется, забыл сказать, что мы должны были зайти в Лиссабон для получения ордера с указаниями, в какой из европейских портов идти сдавать привезенный сахар.

В Лиссабоне ждало нас порядочное разочарование. Надо сказать, что нигде в целом свете нет таких глупо строгих карантинных, как в Испании и Португалии. Поэтому не успели мы стать на якорь, как к нашему борту подошел катер с карантинно-таможенными чиновниками, которые, опросив судно, сказали, что так как на Яве свирепствуют постоянно зловредные болотные лихорадки, а мы пришли в Лиссабон только за ордерами, то нас покорнейше просят сношения с берегом не иметь; все же, что нам нужно, мы можем получить через карантинную контору.

Надо было видеть наши физиономии, когда мы услышали эту приятную новость!

Географы говорят, положим, что Лиссабон хорош только снаружи, а внутри грязен и неинтересен. Но черт возьми всех географов на свете вместе с их утешениями, после того как, проболтавшись восемьдесят дней в море, вы узнаете, что вас не пускают на берег!

Двадцать дней простояли мы в Лиссабоне под желтым флагом в ожидании проклятых ордеров и за все это время так и не могли добиться его спуска.

На двадцать первый день мы тронулись в Гринок. Но, должно быть, наше счастье увезла «Царица морей», потому что от Лиссабона вплоть до Гринока мы ни разу не лежали на курсе и только благодаря чудным качествам «Армиды» на сороковой день плавания пришли к месту назначения, сделав весь путь лавировкой.

В Гриноке я расстался с «Армидой», о плавании на которой навсегда сохранил лучшие воспоминания. Получив при окончательном расчете около двадцати фунтов стерлингов, я решил, что если теперь не вернусь в Россию, то такой случай представится снова нескоро; к тому времени мне было уже девятнадцать лет и пора было готовиться к экзамену на штурмана. Итак, я отправился восвояси и 20 февраля 1886 года был в Петербурге у матери, с которой расстался пятнадцатилетним мальчиком.



Штурман дальнего плавания

Из Петербурга на Волгу



Родная семья, обстановка петербургской жизни, русская речь, которой я не слышал больше двух лет, скоро сделали то, что мои скитания за границей и тяжелая трудовая жизнь рядового матроса начали казаться каким-то далеким сном. Хорошо, тепло жилось мне в доме у матери. Одно тяготило меня: я видел и знал, что она тратит на меня последние трудовые гроши. Она разошлась в это время с моим отчимом и

жила литературным трудом, работая в одной из петербургских газет.

Надо было искать заработка, а для этого прежде всего нужно было получить диплом.

Программа экзамена на штурмана каботажного плавания невелика, но я года полтора не брал в руки учебников, и надо было многое освежить в памяти.

Заведующий Петербургскими мореходными классами, к которому я явился с просьбой о переводе меня, или, вернее, моих бумаг, из Керченских классов в Петербургские, принял меня очень любезно и помог. Нашлись ученики, предложившие вместе готовиться к экзамену, и в первых числах апреля в моих руках было уже желанное свидетельство.

После двухмесячных бесплодных скитаний по пароходным конторам, борясь между желанием помочь матери и боязнью снова надолго с ней расстаться, я совершенно случайно получил приглашение на должность второго помощника командира в пароходстве А.А. Зевеке на Волге.

Место было неважное: жалованья всего тридцать пять рублей на своем столе, т.е. гораздо меньше, чем я получал в последнее время, плавая за границей матросом, а затем, поступая на речной пароход, я терял на время и свою «морскую линию». Но что было делать! Зато я все-таки из матросов переходил на положение командного состава и снимал с матери непосильное бремя расходов на содержание взрослого сына.

Напутствуемый слезами и пожеланиями удачи и счастья, я уехал на Волгу.

Странно почувствовал я себя в этом новом положении. Я вдруг увидел, что все, что я с такой любовью изучал в течение четырех с лишним лет, к чему привык, чему старался подражать, о чем мечтал, чем жил, — все это совершенно ненужно и неприменимо в моей теперешней службе. Вместо

парусов и снастей, управление которыми я изучил до тонкости, были огромные несуразные колеса; вместо навигационных инструментов и карт — рыжебородый лоцман, который вел пароход как ему вздумается по неведомому мне фарватеру; вместо строгой вахты на шканцах или открытом мостике, где вахтенный начальник не мог ни присаживаться, ни разговаривать, ни курить, — сидение за самоваром в стеклянной рулевой рубке, где не только вахтенный начальник, но даже рулевые вели бесконечную болтовню между собой и с лоцманом. Даже то, что, кажется, могло бы быть одинаковым в море и на реке, как, например, уборка и мытье палубы, делалось как-то иначе, как-то не так, как я привык видеть в море.

Мне было очень тяжело: я ясно видел, что мои несложные обязанности может с успехом исполнять всякий грамотный и расторопный человек. А вечная близость берегов, мели, перекаты, незнание, куда ты идешь или, вернее, куда тебя везут, положительно угнетали и расстраивали нервы. Если в море все было определено, ясно, каждый знал свое место и дело, то здесь — как мне казалось в то время — все зависело от разных случайностей и капризов людей и природы: «Вот дожди пойдут, так и вода прибудет», или: «Сегодня ночь простои́м на якоре на Камышинской пристани: к лоцману сват в гости приходил, так он малость выпимши». Такие и подобные им фразы приходилось слышать нередко. Я начал серьезно думать о том, чтобы перебраться снова куда-нибудь на море.

Случай помог мне, хоть и нескоро.

Весной 1887 года мой пароход «Колорадо» стоял в астраханском плавучем доке и менял треснувший гребной вал. Гуляя как-то в парке, окружавшем главную контору общества «Кавказ и Меркурий», я встретился с одним товарищем по Петербургским мореходным классам. Мы разговорились. После первых приветствий

и вопросов о том, где кто служит, я начал ему жаловаться на «Колорадо» и волжские порядки. Он от всей души смеялся, слушая мои рассказы.

— Брось ты все это к черту! — проговорил он наконец. — Переходи к нам в «Кавказ и Меркурий».

— Да разве это так легко? — удивился я.

— Вообще нелегко, а тебе, я думаю, нетрудно будет. Ты иди прямо к помощнику управляющего пароходством, объясни свое положение и упомяни, что плавал несколько лет в океане. Самое лучшее, если обратишься к нему прямо по-английски: он страшный англоман. Если ты сделаешь так, я уверен, что он тебя примет.

— Да что ты!

— Попробуй!

Сказано — сделано. На следующее утро я явился в главную контору «Кавказа и Меркурия» и, попросив передать свою визитную карточку помощнику управляющего, волнуясь, стал ждать ответа. Через несколько минут меня пригласили в кабинет.

В большой, хорошо меблированной комнате, стены которой были увешаны моделями каспийских и волжских пароходов, перед массивным письменным столом сидел безукоризненно одетый джентльмен, с большими, нависшими вниз, по английской моде, усами.

— Чему могу служить? — обратился он с официальным вопросом.

Едва пересилив волнение, я ответил:

— Я моряк. Плаваю пятый год... Больше двух лет проплавал на парусных судах в океане, теперь служу вторым помощником командира на «Колорадо», но мне на реке не нравится. Хотел бы поступить в Каспийский отдел вашего пароходства.

— Do you speak English?^[27]

— Yes, sir. I do.^[28]

Дальнейший разговор продолжался по-английски.

— Что вам не нравится на реке?

— Невозможность применить к делу свои способности и познания, все то, чему я учился, а также отсутствие дисциплины и порядка.

— Ну, дисциплина и порядок, положим, не на всех речных судах отсутствуют. Хорошо, подайте прошение и изложите в нем, где вы плавали раньше и где кончили курс. Сделайте это сейчас же в конторе и передайте секретарю — это форма, без которой я вас принять не могу... Затем я должен вас предупредить, — и почтенный джентльмен, пристально поглядев мне в глаза, продолжал уже по-русски, — единственная вакансия есть на игровой шхуне «Великий князь Михаил». Я попрошу капитана — кстати сказать, очень сурового человека — разрешить вам, если он найдет это возможным, стоять самостоятельную вахту. Пока у вас нет диплома, а только свидетельство об окончании курса, вы будете считаться исполняющим должность второго помощника и одновременно суперкарго. Таким образом, вы узнаете порядок службы на наших судах, а когда получите диплом — станете штатным помощником. Жалованье будете получать покуда пятьдесят рублей в месяц и стол... Согласны вы на эти условия?

Нечего и говорить, что я был согласен, и, поблагодарив прерывающимся голосом помощника управляющего, бросился, не чувствуя под собой от радости ног, в парк, где меня поджидал на скамейке вчерашний товарищ. Я ему радостно передал весь разговор с помощником управляющего, но он сразу охладил мой восторг.

Шхуна «Михаил», по его словам, была самым отчаянным судном во всем пароходстве: при двухстах футах длины она имела всего двадцать два ширины и девять углубления, поэтому ее качало так, что раз

побывавшие на ней пассажиры готовы были пропустить рейс и ждать целую неделю, чтобы не попасть на нее вторично. Капитан «Михаила» Даниельсон был такой «собакой», каких можно было встретить только, пожалуй, в старину на пиратских судах.

— Отдельного суперкарго на «Михаиле» по штату не полагается. Как ты справишься с обязанностями суперкарго и будешь стоять еще вахту, — добавил он, — я и ума не приложу. У суперкарго столько дела с грузом и отчетностью, что он нигде не стоит вахты. Да ты имеешь понятие о нашей отчетности?

— Ни малейшего!

— Ну, брат, так не послужишь с Жоржем!

— С каким Жоржем?

— Да с Даниельсоном. Он наполовину норвежец, наполовину русский, его все зовут Жоржем.

Я струхнул не на шутку. Но, с одной стороны, желание перейти на море, хотя бы и Каспийское, а с другой — юношеская уверенность в своих силах взяли верх, и я, подав прошение, взял расчет с «Колорадо». Назначение на «Михаила» состоялось на другой же день.

Каспий

Полный надежд, я сел на речной пароход «Константин Кавос», который доставлял прибывающих с Волги пассажиров на девятифутовый рейд, где между прочими морскими судами стоял на якоре и «Михаил».

Весь путь я просидел с разрешения капитана на мостике. Вот пароход миновал песчаную косу с высоким каменным «Четырехбугорным» маяком и вышел на взморье. Вдали на горизонте вырисовывался целый лес мачт и труб. Я схватился за бинокль. Вот можно уже различить отдельные суда и баржи и плавучие дебаркадеры...

— Что это за красавец? — обратился я к вахтенному помощнику, показывая на элегантный двухтрубный колесный пароход, имевший вид морской яхты.

— А это «Барятинский», на который мы везем пассажиров; он сегодня уходит в Баку, а левой его, вон, тоже двухтрубная шхуна, это ваш «Михаил», а то, подальше, большой винтовой транспорт «Жандр», тоже нашего общества, самый большой наливной пароход на Каспии.

Но я уже не слушал любезного помощника и, не отрываясь, смотрел в бинокль на «Михаила». Это было длинное низкобортное судно с острым пологим носом, по-видимому, хороший ходок. От красивой, почти яхтенной кормы чуть не до середины судна тянулись по борту поручни; должно быть, за ними был длиннейший крытый ют. Между двумя стройными мачтами со шхунской оснасткой высились почти рядом две черные трубы.

Через четверть часа мы подходили к «Барятинскому». Вблизи он еще больше походил на

яхту. Я перешел на него вместе с пассажирами и облазил его кругом.

Я обходил палубу, заглядывал в люки, осматривал старинную, но великолепную пэновскую машину с качающимися цилиндрами.

Ко мне подошел капитан «Кавоса».

— Вас ищут. С «Михаила» пришла шлюпка за почтой, — я сказал, что привез нового второго помощника. До свидания! Желаю вам успешной службы. Кланяйтесь Жоржу Яковлевичу. — И он пожал мне руку.

Поблагодарив за любезность, я пошел отыскивать шлюпку.

Красивая, очень чистая четверка с «Михаила» подвезла меня к борту.

Поднявшись по спущенному парадному трапу, я очутился на гладкой, покрытой масляным лаком палубе длинного и узкого юта. У трапа стоял вахтенный в матросской форме.

— Как пройти к командиру? — обратился я к нему.

— Пожалуйте по второму трапу вниз, в кают-компанию; там человек доложит, — ответил вахтенный, показывая рукой.

Я сошел в большую кают-компанию с полированными филенчатыми стенками и зелеными бархатными диванами по бортам. Трое лакеев приводили в порядок обеденный стол.

— Доложите, пожалуйста, командиру, — сказал я, передавая одному из них пакет с бумагой о назначении на службу.

Минут через пять вошел командир.

Это был невысокий, коренастый блондин лет тридцати пяти, с большими усами, без бороды. Он пристально осмотрел меня с ног до головы.

— Милости просим, — проговорил он наконец твердо, но без малейшего акцента. — Из главной конторы пишут, что вы плавали на иностранных

парусных судах; значит, объяснять вам, как надо служить и ходить за судном, нечего. А вот насчет груза и отчетности советую быть повнимательней... Прошлый помощник был списан мной с судна за то, что постоянно просчитывался: ни одна погрузка, ни одна выгрузка не обходились без недоразумений с береговыми приказчиками. Особенное внимание обращайтесь на наружный вид мест с товаром... Ну да это все вам объяснит старший помощник Василий Иванович... Обедали?

Вопрос был так неожидан, что я невольно переспросил:

— Что прикажете?

— Да ничего не прикажу, а спрашиваю, обедали ли вы. Мы уже кончили.

— Я поздно завтракал, — ответил я, несколько смутившись.

— Смущаться и церемониться нечего: вы дома... Антип! — крикнул он лакею, — Подай господину второму помощнику кушать и скажи Василию Ивановичу, что я прошу приготовить мне гичку. Спокойной ночи, — обратился он снова ко мне и, пожав руку, вышел развалистой походкой морского волка в коридор.

Не прошло и минуты, как я услышал над головой топот ног и тот особый характерный звук, который издают хорошо смазанные блоки, затем плеск о воду спущенной шлюпки и стук разбираемых гребцами весел.

В ту же секунду сверху, из люка, донесся чей-то голос:

— Доложить командиру, что гичка готова!

Такое быстрое исполнение приказания я видел первый раз в жизни: это поистине было что-то непостижимое и заставляло проникнуться невольным

почтением к человеку, который сумел завести такой военный порядок на купеческом судне.

Я поспешил узнать у лакея, где находится каюта старшего помощника, и, как только отвалила гичка, пошел представиться. Но мы встретились в дверях кают-компания.

Василий Иванович Глухов, красивый молодой брюнет с несколько цыганским типом лица, производил очень хорошее впечатление. Мы скоро разговорились, и я узнал от него много такого, что послужило впоследствии большим подспорьем при службе под командой Даниельсона.

В шесть часов утра приступили к погрузке. Буксирный пароход подвел баржу с товаром и персиянами-крючниками.

Моя новая служба началась.

На барже были ситцы, парча, аптекарские товары, пиво, масляные краски, Чай, готовое платье, модные товары, посуда, мука. Весь этот разнообразный груз, количеством около двух тысяч мест, надо было пересчитать, осмотреть кругом каждое место, некоторые подозрительные перевесить, распределить по номерам и маркам и погрузить в трюм. Но как погрузить? Эта задача потруднее, чем перевозка через реку «волка, козы и сена». Вот главные условия: шхуна должна при окончании погрузки иметь полтора фута дифферента на корму; тяжелые места должны быть погружены ниже легких; места, боящиеся подмочки, не должны быть под низом мест с жидкостями; чай должен быть далеко от всего пахучего, так как он имеет свойство воспринимать посторонние запахи, и т.д., и т.д.; наконец, груз, следующий в ближайшие порты, не должен быть заложен дальним грузом, и все вместе должно быть погружено плотно, без потери места в трюмах, и набито так, чтобы не могло дать в качку ни малейшего движения.

Задача на первый взгляд совершенно неразрешимая, но это только на первый взгляд, при некотором навыке все это делается легко и просто. Береговой приказчик привозит вместе с назначенным к погрузке товаром реестр, где показаны порт назначения, род товара, марки, вес и объем каждого места и число мест каждой партии. По этому реестру старший помощник командира и суперкарго составляют предварительный план, что куда поместить; затем суперкарго считает и тщательно осматривает вместе с береговым приказчиком места; крючники перетаскивают их с баржи на пароход, спускают и укладывают в трюме под наблюдением специально назначенных матросов, а старший помощник следит за правильностью и тщательностью погрузки, меняющимся углублением судна и т.д.

К вечеру погрузка была окончена. Чуть живой от усталости, я лег на койку, но долго не мог уснуть. В ушах стоял шум от лебедек и диких криков крючников-персиян, в глазах мелькали их темные потные лица и голые торсы попеременно с марками и номерами тюков.

Начинало уже светать, когда я заснул тревожным коротким сном. Мне снилось, что здоровый голый персиянин, взвалив на плечи тюк с парчой, о которой я особенно заботился (так как в грузовых документах в графе «цена» стояло против нее тысяча семьсот рублей), вдруг бросился бежать с ним с парохода на берег, который как-то случайно очутился у самого борта. «Держи, держи!» — кричал я что было силы. «Ничего, пусть бежит, — отвечал береговой приказчик. — Мне все равно: вы уж расписались». — «Держи!» — закричал я что было силы... и проснулся. Мое вычищенное кем-то платье аккуратно лежало на табурете; перед койкой стояли начищенные, блестящие ботинки.

Я принялся поскорее мыться и одеваться.

День прошел в уборке судна и приготовлении к приему пассажиров, так как в восемь часов вечера по расписанию мы отходили срочным рейсом в Узун-Ада через Петровск^[29], Дербент и Баку.

К двум часам дня «Михаил» сиял не хуже клипера: палуба блестела, как паркет, медь горела золотом, на внутренних белых бортах и поручнях — ни пятнышка, а о чистоте и блеске в каютах и говорить нечего.

Наконец показался на горизонте знакомый силуэт «Кавоса».

Жорж Яковлевич вышел на ют и пристальным, острым взглядом обвел судно. Все стояли на своих местах.

Должно быть, он остался доволен порядком, потому что не сделал никакого замечания.

«Кавос» подлетел к борту и остановился как вкопанный, дав «полный назад». Подали сходни, повалили на палубу пассажиры.

Вдруг ко мне подлетает барыня — толстая, красная, в руках картонки, под мышкой свертки.

— Где пароход, который повезет нас в Баку?

— Вы на нем, сударыня.

— Какой же это пароход? Это баржа.

Подобный отзыв о «Михаиле» меня несколько покоробил.

— Смею вас уверить, сударыня, что это пароход, и даже очень элегантный, — отвечал я вежливо, но со злостью.

— Какой же это пароход?! Где же у него рубка? — разозлилась дама и растерянно поглядела кругом белесоватыми глазами без признака ресниц и бровей.

— В каком классе вы едете? — спросил я, едва сдерживаясь от хохота.

— Конечно, в первом. Я всегда в первом езжу... Мой муж...

Но мне некогда было слушать ее биографию.

— Петров, проводи барыню в дамскую первого класса, — обратился я к стоявшему тут же матросу и пошел грузить пассажирский багаж.

Ровно в восемь часов проревел третий свисток и раздался с мостика резкий, несколько сдавленный голос командира:

— Пошел шпиль!

Как только взяли якорь на фиш, Даниельсон дал полный ход вперед и спокойно зашагал по мостику, молча кивая по временам рулевому коротким указательным пальцем.

А шхуна мчалась вперед, лихо лавируя между стоящими на рейде судами.

На всех судах высыпала наверх публика смотреть, как Жорж выходит в море. А посмотреть действительно было на что! Красивая длинная шхуна летела со скоростью двенадцати узлов иногда прямо на стоявшее впереди судно и вдруг, точно по мановению волшебного жезла, уклонялась в сторону и в какой-нибудь сажени пролетала мимо пораженного «купца».

Несмотря на то что барометр стоял высоко и солнце садилось с тем хорошим оранжево-красным отсветом, который обещает ясную и тихую погоду, на палубе «Михаила» найтовили все, что могло сдвинуться в качку, прочными трехдюймовыми концами. Я тоже принимал участие в этой работе, когда вахтенный позвал меня к командиру.

— Принимайте вахту, — сказал мне Жорж, — курс зюйд-тен-ост пол к осту по главному компасу; лаг каждый час. Если переменится погода, дайте знать через вахтенного... В двенадцать часов вас сменит Глухов... Помните, что я вам доверяю свою собственную вахту, так как у вас еще нет диплома; надеюсь на ваше внимание и опыт.

С этими словами он сошел с мостика и спустился в каюту.

Я принял первый раз в жизни самостоятельное командование судном в открытом море...

Взошла луна и нежным зеленоватым светом залила широкую тихую гладь моря. Теплый ветерок приятно щекотал лицо.

Рулевой правил, что называется, «по ниточке». По временам встречались парходы, и тогда мне приходилось уклоняться от курса вправо, чтобы разойтись по закону «красный к красному», т.е. левыми бортами, на которых ночью на всех судах зажигаются красные фонари.

Каждый час я ходил с мостика на ют бросать лаг. Скорость держалась около одиннадцати с половиной узлов. Как хорошо и весело было у меня на душе! Наконец-то я самостоятельно управлял судном.

Четырехчасовая вахта пролетела незаметно. Я удивлялся всякий раз, когда били склянки. Неужели уже полчаса прошло? Казалось, что склянки бьют каждые десять минут.

С последним ударом восьмой, полуночной склянки белая фуражка Василия Ивановича Глухова показалась на трапе, ведшем с юта на мостик.

— Ну как вахта прошла? — спросил он, потягиваясь и зевая.

— Отлично. Шхуна руля хорошо слушает...

— Да вы что, кажется, всю вахту на мостике проторчали?

— Нет, сходил три раза на корму, бросал лаг...

— Да я не про то. Разве Жорж не сказал вам, что у нас вахту стоят на мостике только при входе и выходе из портов или когда судов много встречается, а то всегда на юте; на мостике тесно, на нем стоит только вахтенный сигнальщик, а с юта, из-под мостика, отлично видно вперед, да и главный компас там и

рулевой; этот компас на мостике вспомогательный, врет, трубы слишком близко, на нем и девиацию не уничтожают.

— Капитан мне ничего не сказал...

— Ну, значит, сам сидел на юте где-нибудь в тени и следил за вами. Вы не присаживались на поручни?

— Нет, все время ходил из угла в угол.

— Не дай бог! Увидит, что сидите на вахте, — шабаш, вся служба кончена, спишет обязательно... Ну, сдавайте вахту да идите спать. Какой курс?

— Зюйд-тен-ост пол к осту по главному, зюйд-зюйд-ост по мостику, ход по лагу одиннадцать три четверти, судов на горизонте нет.

— Есть! Спокойной ночи, идите спать, да не забудьте записать в вахтенный журнал и отметить место на карте; и журнал и карта лежат на среднем столе в кают-компании, видите, у нас по-старинному, штурманской рубки нет.

В те времена служба помощника капитана была нелегкая. Его рабочий день, считая время, которое требовали всевозможная «писанина», как моряки называют судовую отчетность и корреспонденцию, контроль пассажирских билетов, прием и сдача грузов в портах и прочие работы, редко был меньше шестнадцати часов.

Четыре часа утра. Солнце еще не взошло, но горизонт уже румянится на востоке. По морю длинными светло-зелеными полосами перекачивается отлогая мертвая зыбь; шхуну порядочно покачивает. Палуба, скамейки, люки — все покрыто каплями росы, предвещающей хороший жаркий день.

Не успел я принять вахту от Глухова, как на ют поднялся капитан с подзорной трубой под мышкой и, поздоровавшись, прошел на мостик. Долго смотрел он в трубу на юго-запад и наконец поманил меня пальцем.

— Посмотрите, не увидите ли Чеченский маяк.

— Вот он, Жорж Яковлевич, — показал я рукой, — без трубы уже видно.

— Отлично! — ответил Жорж с самодовольной улыбкой. — Присмотритесь к нему хорошенько, будете потом плавать с другими капитанами — не увидите. Теперь бросьте дип-лот.

Бросили лот с заранее обнесенным по борту лотлинем, не останавливая хода. Глубина оказалась пять саженей.

— Вот в дурную погоду я ближе как по семи саженям Чеченскую косу не огибаю, а в эту можно и по пяти. Возьмите пеленг маяка по главному компасу, сойдите вниз и нанесите на карту наш пункт по пеленгу, глубине и антретному расстоянию, а затем, когда взойдет солнце, возьмите его азимут и определите девиацию на наш курс. Потом определитесь по крьюйс-пеленгу и нанесите на карту второе место судна.

Это был целый практический экзамен по навигации и отчасти даже по мореходной астрономии. Я понимал, что от быстроты и точности выполнения данного мне поручения зависело дальнейшее доверие ко мне командира, и страшно волновался.

Больше всего меня смущала поправка компаса по азимуту солнца. В мореходных классах я не дошел до астрономии, но на «Армиде» с помощью капитана Цара выучился определять по солнцу поправку компаса и широту места. «Не забыл ли?» — мелькнуло у меня в голове.

Жорж сошел с мостика, закурил папиросу, сел на одну из решетчатых бортовых скамеек и, вынув из кармана газету, сделал вид, что читает. Раза два я поймал на себе его пристальный взгляд в то время, когда возился у главного компаса, пеленгуя восходящее солнце. Минут через двадцать все было кончено, и я

доложил Жоржу результаты моих упражнений. Он удовлетворенно мотнул головой.

Еще раз бросили лот и получили шесть сажений. Взяли полрумба вправо и в пять часов легли на Петровск.

Капитан сошел вниз, приказав разбудить себя в восемь, а я принялся за утреннюю уборку шхуны.

Вахтенные матросы притащили на ют переносный брандспойт. Весело переливалась по палубе покачивающегося судна теплая прозрачная вода, шмыгали щетки, шлепали намыленные мочалки.

Во время самой горячки из сходного люка в первый класс показалась фигура знакомой мне пассажирки. Но что с ней случилось? Куда девался ее малиновый цвет лица? Она была зелена, как недозревшее яблоко. Пассажирка остановилась на верхней ступеньке трапа и взялась за поручни.

— Большая буря? — спросила она трагическим шепотом, испуганно тараща глаза.

— Что вы, никакой бури нет, чудная погода, спите себе спокойно, скоро в Петровск придем.

— Разве нет бури?

Дама взглянула опасливо на палубу, затем на сияющее солнце и спросила усталым голосом: — Отчего же так качает?

— Мертвая зыбь, вероятно, недавно в этих местах дул сильный ветер. Теперь ветра нет, а волна еще не успела улечься, оттого и качает.

— Скажите, ваш пароход деревянный?

— Железный, — ответил я, недоумеая, откуда в ней пробудился интерес к судостроению.

— Нет, деревянный. Моя койка у самого борта и весь борт деревянный!

— Борта в каютах обшиты изнутри деревом, и даже полированным, но самый корпус железный, — как можно вежливее сказал я.

— Рассказывайте! Нечего вам пассажирам очки-то втирать! Если ваш пароход железный, так не качался бы как сумасшедший в тихую погоду... Получаете субсидию от правительства, а возите пассажиров бог знает на чем. Взяли баржу, поставили машину и пустили в море... Мой муж прокурор, милостивый государь, я не позволю себя дурачить как девчонку...

— Позвольте... — выручил меня боцман и пустил между мной и барыней струю из брандспойта.

— Безобразие! — взвизгнула барыня и скрылась в каюте.

Часов в десять утра «Михаил» влетел с полного хода в маленькую Петровскую гавань и, задрожав на заднем ходу, отдал якорь.

В ту же минуту были спущены с обоих бортов трапы, и шхуну осадили десятки лодок и лихтеров.

Начался обычный в каспийских портах многоязычный крик.

Встречающие и приехавшие, провожающие и отъезжающие кричали с судна людям в лодках, а с лодок людям на судне.

Наконец груз и почта, следовавшие в Петровск, были сданы, следовавшие из Петровска — приняты, прибывшие пассажиры свезены на берег со всеми чемоданами, ковровыми хурджимами^[30] мешками, паласами^[31], сундуками, зимбиями^[32] и подушками; новые пассажиры размещены на судне; люки закрыты и затянуты брезентами; тенты поставлены, и мы после трех гудков тронулись в следующий пункт нашего расписания — Дербент.

Дербентский рейд очень живописен. Он совершенно открыт с моря; в тихую погоду пароходы становятся на якорь недалеко от берега. Город, окруженный стариной стеной, амфитеатром спускается к морю. Много цветов, особенно роз, и легкий бриз несет их аромат с берега.

Другой Дербент в дурную погоду. Тогда Дербентский рейд страшен. Волны бешено несутся на берег и с грохотом разбиваются о прибрежные камни. Брызги летят в город. Всякое сообщение водой прекращается, лодки вытаскивают как можно дальше на берег. Пароходы тогда проходят Дербент мимо.

Расчетливые пассажиры, которым нужно было ехать из Петровска в Баку или обратно, покупали в дурную погоду билет только до Дербента, правильно рассчитывая, что их и так довезут до места, так как в Дербенте не будет сообщения с берегом.

В Баку мы стояли по расписанию сутки.

Баку в 1887 году был сравнительно небольшим городом, с населением в сто тысяч человек, преимущественно персов, тюрков и армян. Русское население было невелико; несколько батальонов войск, небольшая военная флотилия, администрация города и губернии, пароходные служащие — вот и все. Рабочие в большинстве были турки, или, как их тогда называли, татары, купцы и служащие на промыслах — армяне и персы, держатели ресторанов и многочисленных шашлычных — грузины. Город не имел ни водопровода, ни зелени, если не считать двух небольших садиков с малорослыми деревцами: Губернаторского и Молоканского. Бакинцы пили солоноватую воду и так к ней привыкли, что некоторые пассажиры, попадая на пароходы, которые снабжались астраханской волжской водой, присаливали свой чай.

Однако Баку и тогда уже рос, и его административные и коммерческие верхи жили шумно и весело. Хуже жилось мелкому чиновничеству и офицерству, да нам, каспийским морякам. Мы не могли жить, как амбалы^[33] и должны были тянуться за «обществом», а на это не хватало наших заработков. «Кавказ и Меркурий», где мы служили, был

привилегированным пароходным обществом. Его суда носили на кормовом флаге изображение государственного орла, и мы были обязаны носить особую, полувойсковую форму. Форма была дорогая, а курток надо было иметь два: выходной и рабочий. Кителей со стоячими воротниками тогда еще не было придумано, и мы носили форменные белые двубортные пиджаки при крахмальном воротничке и черном шелковом галстуке. Стирка такого пиджака стоила тоже дорого. Белые брюки и парусиновые башмаки считались роскошью, и их носили только щеголи.

В Баку почтово-пассажирские пароходы приставали к центральной деревянной пристани — пирсу, выдвинутому далеко в море на сваях. Главным лицом и хозяином на пристани был знаменитый старик, перс Аджи-Ага. Этот подвижный человек, толстенький, небольшого роста, с крашенной хной в огненно-красный цвет стриженной бородкой, в аккуратной, отборного каракуля шапочке и зеленых сафьяновых остроносых туфельках, катался как шарик по пристани и распоряжался всем и всеми, не исключая и нас.

Управляющие общества «Кавказ и Меркурий» подбирались из отставных адмиралов и капитанов первого ранга, мало знавших морское торговое дело и мало в него вникавших. Поэтому Аджи-Ага, выросший на каспийских судах и пристанях, был в Баку фактическим распорядителем пароходства. Однако Аджи-Ага не был важен и заносчив, и его можно было видеть весело болтающим и с важными капитанами, и с нами — помощниками и суперкарго, и с матросами, и с черно-бронзовыми полуголыми «гололобыми»^[34] амбалами, которых насчитывалось под его командой несколько сот.

Из Баку мы снялись в два часа пополудни и пошли в Узун-Ада. Залив Узун-Ада (про него говорили: «Кругом

вода, а пить нечего») был в то время конечным пунктом наскоро законченной генералом Анненковым стратегической Закаспийской железной дороги.

Это был мелководный залив, окруженный со всех сторон зыбучими раскаленными песками. В залив вел, извиваясь между песчаными островками, обставленный белыми и красными бакенами длинный фарватер.

На берегу был вокзал, несколько деревянных барачков и дощатых домиков с лавочками.

Сдав здесь пассажиров, почту и следовавший в Среднюю Азию груз, мы пошли в Красноводск, последний пункт нашего рейса. От Узун-Ада до Красноводска два с половиной часа ходу.

В Красноводске прекрасная и довольно глубокая бухта, окруженная невысокими горами, в которых ломают алебастр. Сам город маленький, с расквартированным в нем линейным батальоном, почтовой конторой, гостиным двором, собором и офицерским собранием.

В Красноводске я засел за отчеты: грузовой, пассажирский, кассовый и материальный. Четыре отчета в трех экземплярах каждый. Все от руки, пишущих машинок тогда не было.

Жара в каюте достигала тридцати градусов по Реомюру. В висках стучало, в горле сохло. Цифры путались в голове. Почерк у меня был неважный, и приходилось старательно выводить каждую букву и цифру. Потная рука прилипала к бумаге, никакие «подложки» не помогали, и чернила, попадая на сырое место, вдруг расплывались. Духота усиливалась двумя стеариновыми свечами, на огонь которых летели комары.

Прошло два месяца моей службы на «Михаиле».

Жорж в одно и то же время и любил и не выносил меня. Фанатик морского дела и службы, он не мог не видеть моей любви к морю и судну. Не мог не видеть,

что из меня постепенно формируется такой же морской волк, как он сам, и это ему нравилось, но испачканные отчеты, в которых порой встречались ошибки, моя наивность в делах с хитрыми береговыми приказчиками и складскими жуликами, нередко обманывавшими и обсчитывавшими меня, выводили его из себя.

Однажды, следуя своим обычным рейсом, мы подходили к девятифутовому рейду. Жорж сам стоял на мостике. Глухов был под вахтой и спал, а я переписывал начисто месячный отчет, уже опоздавший на пять дней против срока. Жорж два раза присылал ко мне вахтенного матроса спросить, будет ли отчет готов к приходу на рейд.

Оставалось не больше двух часов хода. Дул свежий попутный зюйд-ост, почти шторм, и шхуна несла в помощь машине все паруса. Ее порядочно покачивало. Вдруг над моей головой раздался тяжелый удар в палубу и бешеное хлопанье паруса по ветру.

«Стаксель-шкот лопнул...» — пронеслось у меня в голове, и я мигом выскочил на палубу.

Стаксель, не сдерживаемый шкотом, било и рвало жестоким ветром. Фок-мачта и весь нос парохода тряслись под его ударами. Я бросился к снастям, ко мне подскочили два матроса, и общими усилиями нам удалось спустить парус вниз.

Но в каюте меня ожидало несчастье. На месячном отчете лежала опрокинутая качкой чернильница... Ошеломленный случившимся, растерянный, я пошел на мостик доложить командиру о несчастье.

Я рассказал ему все подробно, но он не поверил и стал кричать на меня:

— Врете! Мальчишка! Нарочно чернилами облили, потому что не кончили!

Больно мне стало и обидно до крайности, и я сказал:

— Не кричите на меня, будьте приличны.

— Вон с мостика! — заревел рассвирепевший Жорж и прибавил непечатное ругательство.

Потеряв самообладание, я ответил ему тем же.

Я медленно сошел с мостика, пошел в каюту и заперся.

Намочив и выжав полотенце, я промакнул им залитый чернилами отчет и черновик, с которого списывал. Натянул от иллюминатора к вешалке на стене толстую нитку, которая всегда была у меня для подшивки документов, развесил на ней для просушки листы испорченного отчета и завалился на койку.

«Я не могу быть суперкарго и не могу больше служить на «Михаиле», других вакансий пока нет, да если бы и были, так это все равно... Для того чтобы перевели на новое судно на должность штатного помощника, надо было заслужить рекомендацию командира, а я? Я оскорбил его на мостике при исполнении служебных обязанностей. Положим, он меня тоже оскорбил... но все равно это не резон, это не оправдание... Конечно, меня выгонят, ну что ж, переберусь на Черное море, в Новороссийск, а там наймусь опять матросом. Выбьюсь в конце концов в помощники и капитаном буду в свое время...»

Такие мысли толпились у меня в голове вперемежку с горькими воспоминаниями о складских приказчиках и агентских конторщиках.

В Астрахани я пошел прямо к помощнику управляющего пароходством.

После церемонии доклада меня пустили в знакомый кабинет с моделями на стенах. В.М. Линден что-то быстро писал.

— Сядьте и подождите, — мягко сказал он.

Я уже начал подумывать, как бы мне извиниться за беспокойство и уйти, когда из-за стола раздался голос:

— Я вас слушаю.

Когда я дрожащим голосом, прерываемым по временам всхлипываниями, рассказал Василию Михайловичу историю с месячным отчетом и с Жоржем, он, вместо того чтобы накричать и немедленно выкинуть со службы, начал меня успокаивать, затем позвонил и приказал появившемуся в дверях секретарю позвать главного бухгалтера. Вошел бухгалтер, пожилой человек с седенькой бородкой клинышком, в золотых очках.

— Иван Петрович, посмотрите, пожалуйста, в книге штатов морского отдела, где у нас есть вакансия младшего помощника. Надо перевести этого ребенка куда-нибудь с «Михаила» на другое судно. Жорж Яковлевич совсем его запугал.

— На «Жандре» есть вакансия третьего помощника, только там старик Букт тоже очень вспыльчивый, пожалуй, напугает их не хуже Жоржа Яковлевича, — и бухгалтер насмешливо посмотрел на меня из-под своих золотых очков.

— Ну нет, Иван Петрович, Букта бояться нечего, он только крикун, но добрейшей души человек и не станет даром обижать молодого человека. К тому же я уверен, что господин Лухманов, как молодой и знающий свое дело моряк-парусник, ему понравится. Букт сам старый парусник, — сказал Линден подчеркнуто серьезно.

— Ну, с богом, — обратился он ко мне, — отправитесь третьим помощником на «Жандр», пароход наливной, и у вас, кроме чисто морских обязанностей, никаких других не будет, а с Буктом вы уживетесь отлично. Иван Федорович — добрый старик, а если и покричит когда, то вы не должны быть в претензии; помните, что он командовал кораблем еще в Российско-американской компании, то есть когда вас еще и на свете не было... Ну, желаю счастливого плавания, — и Василий Михайлович протянул мне свою большую, белую, выхолennую руку.

— Farewell!^[35] — крикнул он мне, когда я был уже в дверях.

— Thank you, sir^[36], — ответил я с порога и поспешил выйти, чтобы не разреветься от прилива благодарности и счастья.

Линден был одним из тех передовых гуманных моряков-шестидесятников, которых так тепло описал в своих рассказах Станюкович. Он был доброй души человеком в стае злого и алчного меркурьевского воронья. Через год после встречи со мной его заклевали, и он ушел на должность инспектора Добровольного флота, где прослужил много лет, оставив по себе самые теплые воспоминания.

На следующее утро я снова шел на «Константине Кавосе», который вез на рейд почту и пассажиров на пароход «Цесаревич Александр». На «Цесаревиче» я должен был догнать мой новый пароход — «Александр Жандр», который ушел в Баку наливаться.

Капитан «Цесаревича», огромный толстяк с монгольским типом лица, принял меня очень сухо и на мое предложение стоять в очередь с его помощниками вахту до Баку пробурчал:

— Не надо.

Мне отвели койку в одной из кают второго класса. Посреди ночи меня разбудил стук в дверь. Рассыльный с вахты звал, меня к капитану.

Я быстро оделся, сполоснул лицо и пошел на мостик.

Море было невозмутимо спокойно, и мощные колеса «Цесаревича», дробно стуча лопастями, оставляли далеко тянувшийся за пароходом, сверкавший на луне двойной след.

На мостике виднелась озаренная луной необъятная фигура капитана.

— Ну вот и вы! — встретил он меня, протягивая обе руки. — Простите, ради бога, что я вас побеспокоил.

Такая любезная встреча после сухого и резкого приема несколько часов назад показалась мне подозрительной.

— Что прикажете, капитан? — ответил я, прикладывая руку к козырьку.

— Не прикажу, а попрошу, и очень попрошу, батенька. Пойдите, пожалуйста, вахту за моего старшего помощника, — заболел, понимаете, совершенно неожиданно заболел, лежит в своей каюте и не может подняться на мостик.

По тону его голоса, по бегаящим глазкам я сразу понял, что он лжет и что тут кроется какая-то история, в которой командир сыграл, вероятно, не совсем красивую роль.

Приняв курс, скорость и место на карте и осведомившись о порядке вахтенной службы, принятом на «Цесаревиче», я заходил по мостику, не спуская глаз с освещенного луной горизонта.

На моей вахте обогнули Чечень и легли на Петровск, Командир ушел вниз. В четыре часа меня сменил второй помощник, молодой черноморец Саша Федоров.

От него я узнал подробности о «болезни» старшего помощника.

Старший и капитан поругались на мостике сейчас же после полуночи. Саша только что сдал вахту и спустился с трапа, когда они начали ругаться. Он остановился под мостиком и все слышал: капитан запачкал где-то рукав кителя и накинулся на старшего, что он плохо смотрит за чистотой, а тот ответил, что если капитан и впредь будет получать деньги на восемнадцать матросов, а держать только двенадцать, то судно никогда не будет чистым. Слово за слово, оба обменялись крепкими выражениями, и капитан

арестовал старшего помощника домашним арестом в его каюте.

— Вообще, — заключил Саша, — наш капитан — большой фрукт и служить с ним одно наказание.

Василий Васильевич Павлов, командир парохода «Цесаревич», был действительно «фрукт». Сын русского штурманского офицера и алеутки, он родился где-то не то на Камчатке, не то на Аляске и в молодости, так же как и Букт, служил на судах Российско-американской компании, чуть ли даже не у Букта младшим помощником.

Злой, мстительный и трусливый, обжора и сластолюбец, он бесцеремонно пользовался доходами, какие только мог извлечь как командир пассажирского парохода.

Служить у Павлова помощником было очень трудно. Зная его прирожденную низость и готовность оклеветать любого, кто ему чем-либо не угодил, его все боялись и трепетали, но никто не уважал, и на судне царила анархия. Павлов держал команду исключительно из тюрков, которые плохо знали русский язык и законы. Таковую команду легко было обсчитывать. На судне никогда не было полного комплекта матросов, так как на место уволенных, — а увольнял их Павлов часто, — по месяцу и больше не нанимали новых, между тем как жалованье на уволенных продолжало идти. Доходом от этих «мертвых душ» Павлов делился с таким же толстым, как и он, тюрком-боцманом, который нанимал и увольнял людей по собственному усмотрению. Матросы знали только боцмана, которого боялись пуще огня, а помощников не ставили ни в грош, и те были бессильны что-либо сделать. Ресторатору, державшему на пароходе стол по контракту с правлением, Павлов никогда ничего не платил и вместе с ним спекулировал. Ресторатор под видом провизии возил десятки тонн собственных грузов и имел во всех

портах обширную торговую клиентуру. Жаловаться на него капитану было бесполезно.

Я не могу удержаться, чтобы не привести здесь одного анекдота про обжорство Павлова. Он страшно любил холодного поросенка под хреном и сметаной, и вот как-то, когда к завтраку был подан поросенок, а пассажиров в первом классе было довольно много и экономный ресторатор нарезал поросенка довольно тонкими ломтиками, председательствующий за столом Павлов обратился к ресторатору:

— Это какой поросенок, Петр Иванович? Я видел вчера с мостика, что у вас дохлого поросенка из свинарника выкинули.

Ресторатор остолбенел.

— Да что вы, Василий Васильевич, во-первых, у меня ни одного поросенка не сдохло, а во-вторых, разве я стал бы господ пассажиров... Что вы меня конфузите, Василий Васильевич?..

— Ну да, знаем мы вас! — ответил Павлов и отстранил рукой блюдо.

Лакей стал обносить блюдо, но никто из пассажиров к нему не притронулся.

Тогда Павлов возобновил разговор:

— А ну, Петр Иванович, побожись, что поросенок не дохлый.

У оскорбленного спекулянта даже слезы на глазах выступили.

— Ну ладно, поверим тебе, давай сюда, я попробую.

Лакей опять поднес блюдо капитану. Он взял маленький кусочек, обнюхал, пожевал и, положив чуть не полблюда себе на тарелку, обратился к пассажирам:

— Я, должно быть, ошибся, господа, и даром обидел бедного Петра Ивановича, поросенок превосходный, советую попробовать.

После завтрака, проходя мимо буфетчика к себе в каюту, Василий Васильевич прошипел ему на ухо:

— Это тебе наука, жадина, другой раз режь большие порции, а то и не так еще оконфужу!

Придя в Баку, Павлов списал старшего помощника за оскорбление командира при исполнении служебных обязанностей и подал рапорт о назначении Федорова временно старшим, меня временно вторым помощником. Я был в ужасе. Я показал бакинскому управляющему предписание за подписью Линдена о назначении меня на «Жандр», но меня все-таки до окончательного выяснения вопроса оставили на «Цесаревиче».

Я сделал на нем два рейса, на третий пришло строжайшее предписание главной конторы немедленно снять меня с «Цесаревича» и направить на «Жандр».

Добрый командир

«Александр Жандр», названный так в честь отставного адмирала, председателя правления общества «Кавказ и Меркурий», был в то время самым большим пароходом на Каспийском море. Шутка сказать, он поднимал 1200 тонн груза. Теперь эта цифра кажется смешной, современные большие наливные танкеры на Каспии принимают по 12000 тонн, но они и сидят в воде больше 20 футов (6,04 метра), и от этого останавливаются очень далеко от тогдашнего «девяtifутового» рейда. «Жандр» сидел в грузу всего 12 футов (3,66 метра) и подходил близко к рейду. Пароходство очень нянчилось с «Жандром» и в зависимости от грузопотоков и высоты фрахтов приспособляло его то под перевозку керосина из Баку, то под перевозку хлопка из Средней Азии.

Командир «Жандра», шестидесятилетний Иван Федорович Букт, по национальности швед, уроженец Финляндии, был замечательно колоритной личностью.

Роста он был выше среднего, полный, но не толстый, широкий в плечах, с большой седой бородой, седыми, довольно длинными, расчесанными на боковой пробор волосами и серыми зоркими глазами.

Букт никогда не носил формы: «Пускай молотые и пассасирские репята носят, а я старра скипер на круззовой паракот и бес формы каррош». Его излюбленным костюмом при сходе на берег была серая пиджачная пара, черные, всегда ярко начищенные ботинки и широкополая американская фетровая шляпа темно-серого цвета. В этом костюме он мало напоминал моряка. В море он надевал такую же, но более старую шляпу, старые серые брюки и красную фланелевую куртку с потускневшими бронзовыми пуговицами

Российско-американской компании. В дурную погоду Букт носил большие непромокаемые сапоги, в хорошую — вышитые женой гарусные туфли. В этом виде, с развевающейся по ветру седой бородой и особенно зорко смотрящими глазами, он был похож на пирата из старых морских романов. Не хватало только торчащих из-под красной куртки пистолетов.

Букт был вспыльчив, добр, безукоризненно честен и не боялся никакого начальства. Своих подчиненных он иногда разносил, но никому постороннему не давал в обиду, стоял за них горой перед управляющим и выдвигал вперед по службе.

Капитаны из шведов упрекали его в недостатке национального патриотизма, но он отвечал, что моряки всего мира делятся не по национальностям, а только по группам «моракоф и туракоф».

Про Букта рассказывали много анекдотов. Вот два наиболее характерные из них.

Как только «Жандр» приходил в Баку и ошвартовывался у пристани, Иван Федорович уезжал к себе на квартиру и временное командование судном, вплоть до второго гудка, предоставлял своему старшему помощнику.

И вот однажды, получив извещение из Черного города, что «Жандр» через час будет готов и перейдет на рейд, он отправился в контору пароходства, чтобы с балкона, выходящего в море, наблюдать за появлением на рейде своего судна. В это время в Баку находился приехавший из Петербурга на ревизию член правления Общества, очень важный старый адмирал со шведской фамилией. Адмирал сидел на балконе вместе с управляющим каспийским отделом, капитаном первого ранга Гурдовым, и вел с ним конфиденциальный разговор.

Иван Федорович, нисколько не стесняясь, пришел на балкон, поздоровался с высоким начальством и сел

рядом. Разговор оборвался, и все трое стали смотреть на море. Зоркие глаза Букта увиделидвигающийся из Черного города на рейд «Жандр».

— А фот, смотрите, фаше префосходительстфо, и мой паракот идет, — обратился Букт к адмиралу.

— Куда же это он идет, Иван Федорович? — спросил удивленный адмирал.

— От налифной пристань на рейт, фаше префосходительстфо.

— А кто же им командует, Иван Федорович?

— Герр Янсон, мой старший офицер.

— Ой, Иван Федорович, не много ли вы ему доверяете? Смотрите, как он рискует, полным ходом между судами жарит...

Тут старый Букт вскочил и так закричал на адмирала, что тот поспешил отодвинуть свой стул.

— Ну, боже мой, фаше префосходительстфо, я не знал, что прафлений назнашайт мне в помощник сапошничкоф, я думал, что оно мне мораков дает, и я им привык ферить, а скашите, если я буду умирайт на море, то кто пофедет дальше паракот?

И Иван Федорович не прощаясь ушел с балкона и направился на пристань ожидать шлюпку с «Жандра», которую должны были прислать за ним немедленно по отдаче якоря.

Другой анекдот я слышал от нашего старшего помощника, обрусевшего латыша Янсона.

Дело было в Узун-Ада, в один из периодов сухогрузных операций «Жандра». Пароход только что забил трюмы прессованным хлопком и начал выстилать первый ряд кип на палубе, как пришла телеграмма из Баку:

«Узун-Ада, Меркурий, агенту, копия пароход «Жандр», капитану Букт. Рейс «Императора»

прерван ввиду неожиданного повреждения машины. Примите Узун-Ада пассажиров, доставьте Баку. От палубного груза воздержитесь, сделайте все возможное для удобства пассажиров. Гурдов».

Дело было нелегкое. «Жандр» был типичный грузовик, у него были только две запасные каюты в кормовой рубке, а Закаспийская железная дорога подвозила ежедневно по несколько сот человек, из которых человек 50—60 всегда были с билетами первого и второго классов. Кают-компания «Жандра», рассчитанная только на свой комсостав, могла приютить на диванах человека четыре и посадить за стол человек двенадцать. Однако надо было находить выход из положения.

Букт правильно рассудил, что пассажирам и прохладнее и мягче будет сидеть на кипах хлопка, чем на железной палубе; кроме того, он приказал поставить с носа до кормы тенты (роскошь, которую редко встретишь на грузовиках), а пространство между тентами и бортом затянуть частью парусинными «полками», частью флагами. Команда сколотила наскоро несколько низеньких столов, за которыми можно было сидеть на кипах хлопка. Закупив в местных лавочках всю наличную провизию, стали ждать пассажиров.

В десять часов утра прибыл поезд и в числе прочих пассажиров привез помощника командующего войсками Закаспийского округа генерал-лейтенанта Розенбаха. Его поместили в одной из двух запасных кают в рубке. Каюта была хорошая, но с низким потолком и сильно накаленная солнцем.

Генерал вытребовал к себе в каюту капитана и, стучая костяшками кисти руки в потолок, начал

кричать:

— Капитан! Где у вас воздух? В каких каютах вы возите пассажиров?

Иван Федорович послушал, послушал и, не отвечая генералу ни слова, повернулся и вышел на палубу.

Вышли в море. Погода была великолепная. Настал час обеда. Судовая администрация обедала по своим каютам, а в кают-компании организовали обед в две смены на двадцать четыре персоны. К этому обеду пригласили пассажиров поважнее и дам, остальным предоставили низенькие столы на хлопке.

Букт, скрепя сердце, председательствовал за столом в кают-компании, Янсон — на палубе, на хлопке.

Повар на «Жандре» был неплохой и для пассажиров приготовил солянку, благо в Узун-Ада удалось купить у рыбаков-туркменов большого живого осетра.

Генералу суп не понравился. Хлебнув раза два, он бросил ложку и обратился раздраженно к Букту:

— Капитан, что это за суп? Разве можно кормить порядочных пассажиров подобным супом? Это безобразие! Вы, кажется, получаете субсидию!..

Но генерал не договорил.

Иван Федорович так хватил кулаком по столу, что подпрыгнула посуда, и заорал на генерала:

— Ну, божже мой, шорт возьми, фаше префосходительстфо! Я субсидий не полушал, это сутно не строил и эта суп не варил. Ведите себя прилишно, генерал, здесь дамы.

Генерал-лейтенант Розенбах совершенно смутился от такого обращения. Выскочив из-за стола, он обвел всех сверкающим взором, передернул плечами и быстро зашагал к себе в каюту, откуда не выходил до самого Баку.

Вот к этому легендарному Ивану Федоровичу Букту я и попал третьим помощником, и мы скоро, несмотря на большую разницу лет, стали друзьями.

Букт регулярно занимался со мной мореходной астрономией, и от него я приобрел первые навыки в определении долготы места по хронометру. Он хотел преподать мне и определение места судна по лунным расстояниям, но навигация кончилась. «Жандр» стал на зимовку, и Иван Федорович отпустил меня в Петербург доканчивать мореходное образование.

Служба на «Барятинском»

В конце апреля 1888 года я вернулся в Баку со свидетельством на звание штурмана дальнего плавания, которое в августе, после исполнения моего совершеннолетия, должно было быть обменено на диплом штурмана дальнего плавания.

Меня назначили вторым помощником капитана на пароход «Князь Барятинский». Добрейший Иван Федорович дал обо мне блестящий отзыв главной конторе.

Командовал «Барятинским» красивый, дородный и выхоленный швед Александр Карлович Тавашерн, или, правильнее, Тавастштерна, что в переводе значит «Звезда Таваста». Он был потомком старинной рыцарской шведской фамилии.

Его старший брат был отставной адмирал, другие родственники занимали видные административные посты в Финляндии, а он после неудачной учебы в различных привилегированных учебных заведениях, до «пажеского его императорского величества корпуса» включительно, окончил в конце концов с грехом пополам мореходные классы. Злые языки говорили, что и тут Александр Карлович получил только диплом штурмана каботажного плавания и что командовать судном ему было разрешено по особой протекции и снисходительности начальства.

Александр Карлович был очень важен, одевался под отставного флотского офицера, носил белую фуражку с офицерской кокардой, но без галуна на околыше.

Он был в большой дружбе со всеми прикаспийскими генералами и начальниками отдельных частей. Его жена, сухая, высокая, некрасивая женщина из фамилии Мордвиновых, получила порядочное приданое и

держала в Баку открытый дом, в котором устраивала приемы знатных и именитых бакинских граждан. От других капитанов Тавашерны держались несколько в стороне, считая их общество ниже своего достоинства.

Сам Александр Карлович на судне отличался, несмотря на свое шведское происхождение, чисто русским хлебосольством... за счет ресторатора. Впрочем, слабостью к рестораторам и торговле под их фирмой страдало тогда большинству каспийских капитанов.

У Александра Карловича видимая порядочность соблюдалась строго, и в этом отношении он стоял много выше Павлова. Буфетная прислуга была на «Барятинском» подтянута и пассажиров кормили хорошо.

По правилам, члены комсостава платили за стол 25 рублей в месяц, за добавочные обеды и отдельно потребованные блюда — 50 процентов, а за вино — 75 процентов с цены утвержденного прейскуранта.

Александр Карлович платил ресторатору не 25, а 40 рублей в месяц, но с тем, чтобы «никаких мелких счетов не было». Под «мелкими счетами» подразумевались: отборное оганесовское кахетинское вино, стоившее тогда рубль бутылка, минеральные воды, бисквиты, которые он жевал целый день, кофе с ликерами и обеды и ужины, которыми он угощал своих личных гостей.

Ресторатор, конечно, должен был как-то покрывать убытки... и он торговал и возил собственные грузы в изрядном количестве.

Старшим помощником командира и моим непосредственным начальником на «Барятинском» был Густав Иванович Лундквист, молодой, веселый, здоровый, рыжебородый швед, любитель выпить и неплохой товарищ.

Служба на «Барятинском» была несравненно легче, чем на «Михаиле».

У нас был отдельный, освобожденный от вахт суперкарго, почтенный старичок из волжских пристанских конторщиков, который заведовал грузовой частью и вел всю отчетность и переписку прекрасным, крупным, писарским почерком. Он был, что называется, тертый калач, и обсчитать его никому не удавалось. Прослужив лет десять суперкарго, он ухитрился, получая 50 рублей в месяц и имея большую семью, построить себе на одной из окраинных улиц Баку небольшой домик.

Упомянув о бакинском домике суперкарго с «Барятинского», я невольно вспомнил целые улицы кронштадтских домиков, построенных на «безгрешные» доходы различными баталерами, подшкиперами, артиллерийскими и машинными содержателями, магазинерами и прочими мелкими хозяйственными чиновниками российского императорского флота.

А сколько не домиков, а доходных пятиэтажных громад было построено в больших городах более крупными дельцами в царских мундирах: интендантами, путейскими инженерами и даже экономами кадетских корпусов.

Недаром в старой кадетской выпускной песне пелось:

Прощай, наш славный эконом,
Властитель калачей и булок,
На них построил себе дом,
Фасадом прямо в переулок.

На первых каспийских пароходах команды набирались исключительно из тюрков, иногда совершенно не понимавших по-русски. Посредниками между комсоставом и командой служили шустрые боцманы — тюрки из бакинцев, кое-как знавшие русский язык. Русских матросов не было.

Но постепенно на каспийские пароходы стали проникать русские матросы с Волги. Они были в большинстве случаев забитыми мужичками, однако себе на уме. «Соколы» и «орлы» встречались среди них редко, грамотные еще реже.

Русские матросы жили на каспийских пароходах своей внутренней, замкнутой жизнью, их думы и мечты были не в море, не на судне и даже не в припортовом кабаке, а в своей далекой деревне, и этим они коренным образом отличались от международной матросской массы на иностранных судах. Столовались они артелью, получая столовые на руки и экономя каждый грош, чтобы послать побольше денег домой, на деревню. Жалованье было ничтожное. Поэтому некоторые из них немножко поторговывали, главным образом астраханскими селедками, мукой и арбузами, а при рейсах к персидским берегам — курами и яйцами, которые стоили там очень дешево. Матросы, как правило, поддерживали хорошие отношения с пароходными рестораторами, которые покупали у них провизию, матросы таскали им на своих спинах лед и оказывали разные услуги.

В мое время на многих судах, особенно у капитанов-спекулянтов типа Павлова, целиком еще сохранились тюркские команды, другие капитаны предпочитали русских. Смешанных команд нигде не было, они появились значительно позже. На «Барятинском» была русская команда, все односельчане, немолодые, дельные и трезвые ребята, ездившие во время зимнего ремонта на побывку домой и снова возвращавшиеся на

«Барятинского» с первыми волжскими пароходами. В общем состав команды не менялся годами, и люди хорошо знали свое судно. Это очень помогало и при маневрах судна и при судовых работах.

«Барятинский» не был так «вылизан» и вылощен, как «Михаил», но всегда держался в полном порядке.

Держать пароход в чистоте и в порядке было нетрудно: материалов хорошего качества давали вволю, да и времени хватало: на «девяти футах» мы стояли по расписанию пять суток, а груза «Барятинский» поднимал всего немногим больше ста тонн.

За службу на «Барятинском» я успел всласть накататься под парусами на шлюпке, во время стоянок на «девяти футах».

Самое плавание с Тавашерном было спокойное: Александр Карлович не был «морским волком» и не гнался за репутацией лихача. В большие штормы мы частенько отстаивались в портах или за островами и косами, опасные мысы всегда огибали на почтительном расстоянии. За всю свою службу с Тавашерном я ни разу, например, не видел Чеченского маяка. Зато за пятнадцать лет командования «Барятинским» наш командир не имел ни одной, даже маленькой аварии.

Дни шли за днями, рейсы следовали за рейсами, лица пассажиров менялись, как стеклышки в калейдоскопе, и я незаметно прослужил на «Барятинском» четырнадцать месяцев.

За это время я сильно переменялся, отдохнул от тяжелой четырехлетней матросской службы, возмужал, поздоровел, поправился на хорошем, сытном столе, прочитал много специальных книг, которые доставал в библиотеке военно-морского собрания, и много узнал нового и полезного для моряка.

Из меня начал вырабатываться серьезный и знающий свое дело помощник капитана.

Осенью 1888 года с нами на «Барятинском» плавал отставной штурманский офицер Аркадий Петрович Попов. Только что вернувшись из кругосветного плавания на одном из наших военных клиперов, он вышел в отставку и поступил в морской отдел общества «Кавказ и Меркурий» запасным капитаном. Так как он совершенно не знал берегов Каспийского моря, то правление прикомандировало его к нам в качестве дублера старшего помощника.

Это был высокообразованный и очень интересный, бывалый и наблюдательный человек. Я скоро начал его буквально обожать и ходил за ним следом.

Аркадий Петрович помогал мне заниматься астрономией, метеорологией и теорией корабля.

По ночам, во время стоянки на «девяти футах», мы забирались в маленький кормовой салончик и вели бесконечные разговоры и споры на темы из морской истории и летописи известных кораблекрушений. Приводилось много имен старых и новых великих мореходов, от Васко да Гамы и Магеллана до знаменитого русского адмирала Бутакова и — тогда еще капитана — Макарова. Спорили о круглых судах и судах скользящего типа, и часто осенний тусклый рассвет заставлял нас оживленно беседующими в маленькой, накуренной донельзя каюте, перед догоревшими свечами.

Во время этих бесед мы говорили и о том, что нас больше всего тогда волновало, — о волчьих нравах меркурьевских агентов.

В моей памяти навсегда останется трагическая история небольшого каспийского судна.

Вот она.

Трагедия «Камы»

Солнце склонилось к вечеру. Было душно и пасмурно. Небо было еще совершенно чисто, но на горизонте клубились черные зловещие облака.

На девятифутовом рейде, заставленном сотнями пароходов и барж, шла обычная дневная суতোлка и стоял стон от грохота паровых лебедок и цоканья насосов, перекачивающих керосин и нефтяные остатки из морских пароходов в баржи.

В кают-компании паровой шхуны «Кама», грузившейся железом для строившейся тогда Петровской железнодорожной ветки, агент, командир и судовой приказчик оформляли документы.

— Ну, Василий Степанович, — обратился коренастый рыжебородый агент к молодому худенькому лейтенанту, командиру «Камы», — возьмете, значит, еще эту партию рельсов?

— Ей-богу, Петр Иванович, не могу. На дворе октябрь, барометр падает, а шхуна, посмотрите сами, и то уж кормою больше девяти фут сидит. Меня прямо волной задавит в случае шторма.

— Да полно вам смешить-то, Христа ради, «больше девяти фут сидит, волной задавит!..» Экие страсти, подумаешь, да «Волга» у меня прошлый раз на десять с четвертью ушла.

— «Волга» мне не указ. Да, может быть, в то время барометр хорошо стоял.

— Господи, беда мне с этими флотскими! Вы все думаете, Василий Степанович, что вам океанские плавания предстоят! Ведь всего-то навсего восемнадцать, ну, много... двадцать часов пройти до Петровска — и то берегом.

— То-то и плохо, Петр Иванович, что берегом! У меня от железа девиация совершенно изменится, я не могу своему курсу верить. Знаете, будь это на военном судне, так я по крайней мере попросил бы сутки времени на определение девиации, прежде чем идти в море!

— Ну хорошо! Мы не будем говорить о том, что было бы на военном судне; мы все служим в коммерческом предприятии и обязаны заботиться о выгоде общества... Мне необходимо отправить этот груз — он срочный и разрознивать партии рельсов нельзя. Хотите вы сделать мне одолжение и принести пользу обществу, так возьмите, а не хотите — как знаете! Заставить вас взять я не могу, но сообщу в главную контору о вашем отказе и некоммерческом подходе к вопросу и пусть там разберут — кто прав, кто виноват!

— Вот видите, в какое вы меня положение ставите, Петр Иванович! Ведь вы знаете, что я не хочу с вами ссориться! — И взволнованный командир зашагал из угла в угол кают-компании.

— И я не хочу с вами ссориться, — спокойно проговорил агент, закуривая папиросу.

— Ну хорошо, Петр Иванович, я возьму эту партию рельсов, но, ради бога, не подводите вы меня так на будущее время; говорите заранее перед началом нагрузки, сколько у вас имеется в виду нагрузить на шхуну, и тогда будем обдумывать вместе и распределять партии предварительно.

— Ну ладно, будет время, так будем с вами тогда это делать, а теперь-то берете?

— Беру, ладно, только в последний раз!

— Ну и слава богу! Эх вы, теоретик!

И довольный Петр Иванович засмеялся.

— Кончайте бумаги! — обратился он к приказчику, ожидавшему с почтительной улыбкой, чем кончится спор начальства.

Василий Степанович подошел к барометру.

— Господи, еще упал... ну, будет шторм!

— И лучше, качать не будет с железом-то, — засмеялся Петр Иванович и вышел из кают-компания.

Багровым шаром уходило солнце в бурые, с золотыми краями облака.

По взморью шла длинными рядами мелкая зеленовато-желтая зыбь; в ней плескались и кувыркались белокрылые чайки. Ласточки низко пролетали над морем, рассекая воздух крепкими черными крыльями.

«Кама» снималась с якоря.

— Алла... Магомет... Али! — ревели тюрки-матросы, поднимая вручную тяжелый якорь.

— Чист якорь! — раздался с бака голос помощника командира.

— Закрепить по-походному! — ответил с мостика Василий Степанович.

— Малый вперед, — скомандовал он в машину. Винт завертелся, и шхуна медленно направилась в море, пробираясь между тесно стоящими судами.

На палубе кипела работа. Убрав якорь, матросы принялись закрывать брезентами и забивать клиньями грузовые люки, крепить шлюпки и другие переносные предметы, чтобы они не могли сдвинуться при качке.

Все работали серьезно, торопливо, и только изредка раздавался голос помощника командира.

Близилась полночь. Облака сгустились и поднялись над горизонтом, застлав все небо, но ожидаемая буря еще не наступала.

Шхуна быстро бежала на юг, вздрагивая от оборотов винта и слегка покачиваясь на мелкой отлогой зыби.

Каждый час капитан останавливал машину, чтобы измерить лотом глубину моря и достать со дна образчик

грунта, который в этом месте характерно изменяется по мере приближения к опасному Чеченскому мысу.

Василии Степанович и его помощник оба стояли на мостике.

Первый караулил у компаса Полярную звезду, чтобы определить девиацию, второй смотрел в бинокль на горизонт.

Около получаса прошло в молчании.

— Не выходит, проклятая! — заговорил капитан. — Все небо замело облаками!

— Да теперь уж не выйдет, Василий Степанович! — отозвался помощник. — Уже не разъяснит! Вот что солнышко утром скажет?

— Вся надежда на лот да на последнюю поправку; прошлый рейс тоже с железом шли, большой разницы быть не может, и то я на всякий случай взял на полрумба мористее.

— Может, до шторма еще проскочим в Петровск, Василий Степанович!

— Едва ли... Продолжайте бросать лот каждый час, а с двух часов, когда начнем по расчету огибать Чечень, — так каждые полчаса.

Опять оба замолчали и застыли в своих позах — один устремил глаза в темное грозное небо, другой сквозь бинокль смотрел на мрачный, едва обозначившийся горизонт.

Вдруг что-то зазвенело в воздухе, и слева, со стороны открытого моря, пронеслась холодная сырая струя ветра. Через минуту звон перешел в густой, басовый гул, и начался шторм. Запенились, загудели волны и одна за другой застучали в борт тяжело нагруженной шхуны.

— Все ли хорошо закреплено на палубе, Илья Федорович? — раздался в темноте голос капитана.

— Все! — ответил помощник. — Будьте покойны.

— Возьми еще полрумба на ветер, — скомандовал капитан рулевому.

— Эсст пол румбу на витур, — ответил рулевой, нагибаясь под обдавшей его с ног до головы волной.

Буря разыгралась нешуточная. Ветер колотил снастями о дрожащие под напором мачты. Волны вкатывались на палубу и клочкотали, ударяясь в борта, не успевая стекать в открытые полупортики. Перегруженная железом шхуна не всплывала и «не отыгрывалась от волны», как говорят моряки, а только быстро и порывисто качалась из стороны в сторону, напоминая «ваньку-встаньку».

Положение шхуны становилось критическим. Буря относила ее все ближе к опасному чеченскому берегу.

Василий Степанович повернул судно против ветра и правил в открытое море.

Шхуну заливало волнами. Каждую минуту боялись, что они сорвут крышки грузовых люков, проникнут в трюм и затопят несчастное судно вместе с тяжелым и непосильным грузом.

Если бы часть груза была на палубе, его можно было бы, пожалуй, как-нибудь сбросить за борт и облегчить шхуну, но открывать люки и выгружать груз из трюма нечего было и думать.

Вдруг огромная волна перекатилась через всю палубу. Раздался страшный треск, крики... Сорванный с мостика катер грохнулся на машинный люк и разбил его вдребезги.

Волна вкатилась в кочегарку, залила топки котлов. Машина остановилась.

Теперь шхуна сделалась игрушкой волн. Ее повернуло бортом к ветру и, невыносимо качая, несло к далеко выдающимся в море чеченским мелям.

— К парусам! Бизань ставить! — раздался с исковерканного мостика надрывающийся голос Василия Степановича.

— Бизань ставить! — кричал очутившийся каким-то чудом уже на корме Илья Федорович.

— Алла, Алла! — кричали обезумевшие от страха матросы, сжавшиеся кучкой на юте, и не трогались с места, уцепившись за снасти и поручни.

Надежда повернуть шхуну носом в море при помощи кормового паруса и держаться под ним, пока снова не разведут в котлах огонь, рухнула.

В эту минуту Василий Степанович увидал с мостика яркий белый луч Чеченского маяка. Мель была близко!

Еще четверть часа, и шхуну начнет колотить волнами о дно, и тогда нет спасенья!..

— К якорям, отдавай якоря! — закричал в отчаянии капитан и побежал на нос.

За ним бросились помощник, боцман и два кочегара.

Рискуя каждую минуту быть смытыми за борт или убитыми ударом волны о палубу и борта, они все-таки добрались до якорей и отдали их один за другим. О том, чтобы достать на палубу и приготовить цепи, не могло быть и речи.

Двести сажень тяжелых железных цепей с грохотом и искрами ринулись из трюма вслед за отданными якорями.

— Лопнут или нет? — пронеслось в головах капитана и помощника.

Но цепи не лопнули, и скобы, которыми концы их были прикреплены к корпусу судна, выдержали.

Со страшной силой ударили волны в борт остановленной шхуны и повернули ее против ветра.

Теперь она стояла на двух якорях, носом против бешеных волн и ветра, и порывистая боковая качка сменилась продольной. Острый пологий нос то высоко поднимался на волнах, то опускался вниз, весь зарываясь в клокочущую пену. Каждая волна что-нибудь смывала и уносила в море.

Через час на «Кама» не осталось ни шлюпок, ни вентиляторов, ни фальшбортов.

Еще полчаса, и исковерканный, изломанный мостик полетел в море, увлекая за собой трубу и бизань-мачту. Полуживые люди, ежеминутно окатываемые с ног до головы холодной водой, толпились на юте, кое-как привязавшись к торчащему обломку.

Василий Степанович, исполняя последний долг моряка, сошел в каюту, вырвал из переплета шканечный журнал, достал из ящика несколько сот рублей казенных денег и положил все это в боковой карман тужурки вместе с маленьким образом Николая Чудотворца, висевшим в головах его койки. Затем он туго подпоясался ремнем и вышел на ют. Начинало светать.

Вдруг общий крик ужаса огласил палубу...

Огромная волна сорвала крышку переднего люка и залила трюм. Следующая сломала грот-мачту, штаги и ванты которой давно уже беспомощно болтались с кусками поломанных бортов на концах.

Отталкивая и давя друг друга, люди бросились к уцелевшей фок-мачте и полезли по вантам наверх, но маленький салинг мачты был слишком тесен для восемнадцати обезумевших от страха человек. Единственно, где можно было еще разместиться, это на брифок-рее, но на него забралось только четверо, сообразивших, что этой высоты было за глаза достаточно на четырехсаженной глубине, где тонула шхуна.

И вот, в то время как «Кама» медленно погружалась на дно рассвирепевшего моря, на салинге шел ожесточенный бой за место, за маленькую, призрачную надежду на спасение.

Кулаки, зубы, матросские ножи — все пошло в ход. Двое несчастных с отрубленными пальцами сорвались и пошли ко дну.

Василий Степанович стоял на вантах ниже всех и кричал изо всех сил, успокаивая матросов и приказывая им лезть на брифок-рей. Его никто не слушал.

Вот волны сомкнулись уже над палубой. Шхуна закачалась, накренилась на правый борт и пошла ко дну, но, ударившись о грунт своим плоским и тяжелым днищем, выпрямилась, оставив над водой верхушку фок-мачты с брифок-реем и салингом.

— На дне, на дне стоим! — кричал во все горло забравшийся наконец на рей Василий Степанович. — Идите сюда, всем места хватит!

Действительно, драться было уже не из-за чего.

Когда наконец все немного пришли в себя и осмотрелись, то недосчитались десяти человек. Погибли лихой помощник командира Илья Федорович, оба механика, приказчик, два кочегара, повар и три матроса. Оставшиеся в живых командир, три кочегара и боцман-тюрк с семьей земляками-матросами облепили салинг и брифок-рей, стараясь держаться ближе к мачте и вантам.

Ветер заметно стихал.

Казалось, что разъяренное море, получив свою жертву, успокаивалось.

Грозные бурые тучи разорвались и унеслись к западу. Взошедшее солнце сияло с яркого синего неба, и только большие светло-зеленые волны перекачивались от края до края горизонта, на западной стороне которого виднелся маленькой красной черточкой страшный Чеченский маяк.

Положение сидевшей на мачте команды «Камы» было тяжелое и опасное.

Волны хотя не достигали обессилевших от борьбы, страха и холода людей, но так сильно били в дрожавшую под их ударами мачту, что она могла сломаться ежеминутно.

Заметить их могли только чеченские рыбаки, лодки которых теперь все были укрыты от бури в небольшой гавани за мелями.

На то, что их заметят с маяка и пришлют шлюпку, надежды было мало. Пароходы же, особенно в это время года, держатся гораздо мористее и пройдут, не заметив несчастных.

Василий Степанович не терял, однако, надежды.

Отрезав ножом большой кусок закрепленного вдоль мачты триселя, он с помощью боцмана поднял его горденем на самый верх стеньги, думая обратить этим внимание проходящих судов или маячных служителей.

Скоро в восточной стороне горизонта показался дымок и затем верхушка мачт парохода, но он шел так далеко, что с него, конечно, не могли заметить погибающих.

Другой пароход прошел часа через два несколько ближе, но тоже не видел их.

Мокрые, выбившиеся из последних сил люди застыли и окоченели в своих неудобных позах и полными отчаяния и ужаса глазами смотрели то на горизонт, где едва заметной полосой стлался дымок прошедшего парохода, то на маяк, одиноко торчавший на невидимой с мачты песчаной косе.

Вдруг рядом с маяком показались два белых пятнышка.

— Паруса! — закричал с салинга боцман. — Рыбаки в море выходят!

Все приободрились.

Начались разговоры, движения, шум. Нервы Василия Степановича окончательно сдали: он плакал.

Лодки приближались, лавируя против довольно свежего еще ветра.

Вот у передней уже можно различить острый черный нос с намалеванным рыбьим глазом, пестрые

рубахи рыбаков. Один из них приложил руки ко рту и что-то кричит, но слов пока еще нельзя разобрать.

Наконец первая лодка подошла.

— Бросайтесь в воду! — закричал с кормы высокий чернобородый парень в красной рубахе. — Не робьте, всех вытащим, а ближе подойти нам нельзя: либо лодку о мачту пробьет, либо мачту лодкой сшибет!

Сидевшие на мачте переглянулись в нерешительности...

— Братцы! — обратился Василий Степанович прерывающимся голосом к матросам. — Я вам покажу пример, хоть ни сил у меня нет больше, ни плавать я хорошо не умею... своя жизнь мне не дорога... только вот у меня журнал и казенные деньги — возьмите кто-нибудь, кто хорошо плавать умеет, там, коли бог даст, спасетесь, доставите в контору — награда вам будет.

И Василий Степанович вынул из-за пазухи тетрадку журнала и толстый пакет с ассигнациями. Боцман спустился с салинга.

— Давай, Василь Стипанич! Мы хорошо плаваем, давай! — И он почти вырвал оба пакета из рук командира.

— Возьми, — ответил совершенно изнеможенный Василий Степанович и скорее свалился, чем прыгнул, в воду...

Он сразу же пошел ко дну. Один из рыбаков бросился его спасать. С минуту оба были под водой. Наконец рыбак показался на поверхности, держа сзади за воротник едва живого Василия Степановича.

— Прймай! — крикнул он, подплывая к качавшейся на волнах лодке, и трое дюжих товарищей вытащили обоих из воды.

Чья-то услужливая рука поднесла к губам несчастного командира бутылку с водкой.

— Хлебни!

Василий Степанович сделал глоток и закашлялся, но водка придала ему сил и согрела. Он сел на дно лодки и прислонился спиной к борту.

Вслед за командиром бросились в воду один за другим кочегары и благополучно доплыли до лодки.

Остальные продолжали сидеть на мачте.

— Прыгайте, штоль, — орал рулевой в красной рубахе, — а то ведь не будут ждать! Вот снова туча находит, гляди, опять погода разыграется!

Но матросы не думали прыгать. Они спустились на рей и, обступив боцмана, о чем-то оживленно спорили.

— Ах, анафемы, — выругался, выведенный из терпения рулевой, — еще прохлаждаются!

— Прыгай! — заорал он во все горло и прибавил крепкое ругательство.

— Не ругайся, — ответил ему боцман, — поезжай себе с богом. Нас другая лодка возьмет.

— Петька, Микифор, брось весла, подымай паруса! — заорал разозленный рыбак и налег могучей рукой на румпель, поворачивая лодку в полветра.

Василий Степанович понял, что было причиной нежелания матросов спасаться на одной с ним лодке, и ему стало ясно, какую страшную ошибку он совершил, передав боцману казенные деньги. Напрасно он упрашивал рыбаков подождать и уговорить оставшихся.

Другая лодка еще была далеко, а ветер действительно начинал снова свежеть и крепнуть.

Быстро летела к берегу подгоняемая попутным ветром лодка, и скоро на месте, где затонула «Кама», едва вырисовывалась на вновь потемневшем горизонте тонкая мачта с перекрещивающимся реем, точно странный могильный крест, воздвигнутый неведомо как и кем в открытом море.

Люди чуть виднелись на рее черными точками.

Надвигался шквал...

Лодка, направлявшаяся на выручку оставшихся, была еще в миле от судна, она спустила парус, очевидно, на ней брали рифы.

Вдруг мачта с людьми исчезла...

— Пропали! — вскрикнул капитан и закрыл лицо руками. Рулевой снял шапку и перекрестился...

Через час подхваченную попутным шквалом лодку вынесло в тихий песчаный залив. Рыбаки, пристав к берегу, высадили спасенных, дали им сухое белье и платье, напоили чаем с водкой и накормили.

К ночи вернулась и вторая лодка. Она не спасла никого: ни одного человека не виднелось на поверхности бушевавшего моря, когда она добралась наконец до места крушения. Жадность к деньгам погубила их всех.

Дня через два ветер стих почти совершенно, и отважные рыбаки доставили спасшихся на лодке в Петровск.

Долго болел после этого Василий Степанович и, выздоровев, навсегда оставил морскую службу.

Перегрузивший же шхуну рыжебородый агент Петр Иванович скоро после крушения «Камы» получил повышение — должность агента в большом торговом городе, так как правление общества «Кавказ и Меркурий» оценило его «полезную коммерческую деятельность».

Старшим помощником

В ноябре 1888 года, когда «Барятинский» стал на зимний ремонт, Аркадий Петрович Попов был назначен командиром винтовой товаро-пассажирской шхуны «Армянин», а в мае следующего года добился назначения меня к себе старшим помощником.

Трудно передать словами мою радость и гордость при этом назначении. Мне не было еще двадцати двух лет. Самым молодым помощником в обществе «Кавказ и Меркурий» был Вася Глухов на «Михаиле», но он был назначен на эту должность в двадцать три года, да и то потому, что более опытные и старые помощники боялись идти к Жоржу.

На «Армянине» прежде всего надо было сменить состав экипажа. Первыми полетели ресторатор и боцман, за ними завзятый спекулянт суперкарго.

На шхуне завелись новые паруса, тенты, прекрасный томсоновский компас, что было тогда новостью на Каспии, секстан, хронометр, хорошая аптечка и даже маленькая библиотека.

Команда подтянулась, было составлено правильное расписание судовых работ и тревог.

Всякий знал свои права и обязанности.

Аркадий Петрович никогда ни на кого не кричал, но умел быть строгим, а подчас и беспощадным. Его воля была законом на судне. Уважали его за удивительное спокойствие, хладнокровие и выдержку.

Помню такой случай. Разогнавшись с полного хода, «Армянин» подходил к бакинской Таможенной пристани. Как только нос шхуны «завесил» наружный угол выступавшего далеко в море пирса, машина была застопорена. Не доходя метров сорока до места, против которого мы должны были остановиться, Попов

скомандовал «полный назад», но с машиной что-то случилось. Она парила, шипела, свистела и не давала заднего хода. Из машинного люка доносились встревоженные голоса механиков и масленщиков.

Я в это время находился, по каспийскому обычаю, на баке.

Аркадий Петрович сделал мне с мостика легкий знак головой. Я понял его, взял сам в руки бросательный конец и поставил людей наготове, чтобы они могли моментально закрепить на кнехтах проволочный трос, как только петля его, по-морскому огон, будет накинута на пристанскую тумбу.

Видя шхуну, несущуюся под острым углом к пристани, публика шарахнулась в сторону. Началась суматоха и давка.

Ни один мускул не дрогнул на лице Аркадия Петровича. Он молча дал знак пальцем рулевому, повернул борт шхуны параллельно кромке пристани и, повернувшись к ней спиной, вынул портсигар и закурил папиросу.

Пристанские матросы бежали за шхунной вдоль пристани, готовясь поймать конец...

Змеей взвился пущенный мною на пристань бросательный конец, его поймали, быстро вытянули по нему проволочный трос и накинули огном на причальную тумбу... Мы закрепили трос «восьмеркой» на судовых кнехтах, и шхуна была остановлена. В этот момент заработала назад машина. Мы задержались как раз против того места, где должны были ошвартоваться. Попов застопорил машину и, спокойно сойдя с мостика, направился в кают-компанию.

Когда я, закончив швартовку, явился к нему и доложил, что судно закреплено и сходни поданы, он спросил меня:

— А вам не приходило в голову, Дмитрий Афанасьевич, отдать якорь?

— Ни одной секунды, Аркадий Петрович.

— Отчего?

— Оттого, что, во-первых, я никогда не позволил бы себе без вашей команды отдать якорь, раз вы были на мостике, а во-вторых, потому, что у пристани мелко и мы могли напороться на лапу собственного якоря.

— Ну спасибо вам, Дмитрий Афанасьевич. Скажите, пожалуйста, механику, чтобы он подал рапорт, почему машина не дала заднего хода, и составьте соответствующий акт. — И командир крепко пожал мне руку.

Вот и все. Ни криков, ни суеты, ни ругани.

Спокойствием, верой в себя и в своих ближайших сотрудников Попов положительно завоевал наши сердца. Недаром наш второй помощник — большой остряк — сказал ему раз за обедом:

— С вами хорошо тонуть, Аркадий Петрович.

Управляющий пароходством Александр Дмитриевич Колокольцев несколько раз побывал у нас на судне. Он был отставным полковником гвардейской казачьей артиллерии и попал в управляющие пароходством по родственным связям с председателем правления адмиралом Жандром. Колокольцев не мог не обратить внимания на чистоту и порядок, царившие на «Армянине». В результате его визитов Попов скоро был переведен на почтово-пассажирский пароход «Великий князь Константин», однотипный с «Барятинским».

Тепло прощаясь с нами, Аркадий Петрович шепнул мне:

— До скорого свидания, — сделав упор на слово «скорого».

В командование «Армянином» вступил Цезарь Федорович Веншау, безобидный и загнанный службой латыш, лет пятнадцать оттрубивший помощником. Он был достаточно умен и тактичен, чтобы не ломать заведенных Поповым и мною порядков.

На «Армянине» мы возили тогда казачьи сменные сотни.

Уральские казаки, и рядовые и офицеры, были старовеерами, или, как они сами называли себя, «колугурами». На «Армянине» среди них почти не было молодых, больше бородачи лет сорока и постарше. Казачья служба разделялась на «льготную» и «очередную», или строевую. Каждый казак независимо от чина известное число лет отбывал в строю, а затем отпускался на «льготу» и несколько лет жил у себя в станице, занимаясь хозяйством, затем снова призывался «в очередь», снова служил несколько лет в строю и снова отпускался «на льготу». Так продолжалось до предельного возраста, когда его отпускали в «бессрочную льготу». В Уральском войске казак, призванный «в очередь», мог нанимать за себя другого, а сам оставаться «на льготе». Этим правом широко пользовались казаки-кулаки. Бородачи на «Армянине» и были как раз те казаки, которые вечно находились в строю, — нечто вроде наемных солдат-профессионалов.

Уральские казачьи офицеры походили на зажиточных мужиков в офицерских мундирах. Среди них были выслужившиеся из рядовых — седые пятидесятилетние сотники и даже хорунжие.

Казаки поражали своей темнотой и некультурностью. Смешно было видеть казачьих офицеров и их «дам», которые говорили «чо» вместо что, «шено» вместо сено, «лихоманка» вместо лихорадка и не только не пользовались паровой кухней, но даже не употребляли паровую посуду, боясь «обмирщиться».

В начале октября мы кончили перевозку казаков и получили совершенно необычное назначение: доставить из Баку в Энзели^[37] возвращавшееся из Лондона

чрезвычайное персидское посольство во главе с каким-то принцем. За несколько дней до назначенного отхода нас поставили на генеральную чистку и окраску. Специально назначенный на этот рейс ресторатор доставил целые вороха всевозможной провизии, гастрономических деликатесов и ящики вин, главным образом шампанского и ликеров. Между двумя смежными каютами первого класса вынули переборку и из двух маленьких соорудила для принца одну большую каюту «люкс». Я, как «язычник» и человек, бывший за границей, был назначен специальным уполномоченным по этой перевозке.

Наконец настал день отхода, и шикарные фаэтоны подвезли по пристани прямо к сходням высокопоставленных пассажиров. Среди них были: принц, высокий персиянин в европейском костюме и каракулевой шапочке, несколько персидских генералов, старый седобородый придворный мулла в чалме и очень подвижной и болтливый корреспондент француз. Провожали гостей бакинский губернатор Гюбш фон Грешталь, приехавшие из Тифлиса чиновники министерства иностранных дел, управляющий бакинской таможней, наш бакинский управляющий Гурдов, полицмейстер и жандармский полковник.

После банкета с замороженным шампанским и соответствующими тостами и пожеланиями провожающие оставили шхуну, и мы снялись.

Как только я спустился в кают-компанию, меня осадил француз. Он говорил без умолку. Суть его болтовни сводилась к следующему: принц — горький пьяница, те генералы, которые будут сидеть за столом поближе к нему, — тоже, но мулла будет зорко следить за всеми, чтобы никто не пил крепких напитков, и разрешит пить только воду, сдобренную красным вином. Мое искусство должно заключаться в том, чтобы дать возможность его высочеству выпивать за столом

то, что он хочет. От этого, по словам француза, прямо зависела моя будущая карьера.

Я вызвал для консультации ресторатора.

Решено было на обеденный стол поставить только две бутылки бордо и два одинаковых больших граненых графина — один, поближе к мулле, — с ледяной водой, другой, поближе к принцу, — с ледяной водкой. Муллу и принца рассадить подальше друг от друга, муллу поближе к капитану, а принца поближе ко мне.

За обедом его высочество похвалил чистоту и температуру «воды», сравнив ее с водой какого-то горного потока в Персии. Мулла, пивший воду из другого графина, поддержал его. После этого принц собственноручно налил «воды» из своего графина трем своим приближенным.

Рейс до Энзели прошел благополучно, и принц послал специальную телеграмму меркурьевскому начальству, в которой не находил слов для выражения благодарности администрации парохода, которая сделала все, чтобы скрасить для него, не привыкшего к морским путешествиям, двое суток переезда открытым морем. Через несколько месяцев я получил персидский орден «Льва и Солнца».

По возвращении из энзелийского рейса в Баку меня ждала большая радость: я переводился старшим помощником на пароход «Великий князь Константин».

На «Константине» я познакомился с «дедушкой» флота «Кавказ и Меркурий» боцманом Василием Андреевичем.

Прослужив в Черноморском военном флоте «на старых правах» двадцать пять лет, отбив Крымскую войну, этот герой Синопского боя и обороны Севастополя, несколько раз раненный, кавалер двух «егориев», служил на «Константине» тоже уже двадцать пятый год. Ему было под семьдесят лет, но он

был еще очень бодр, подвижен и любил в свободное время «опрокинуть стаканчик».

Василий Андреевич был живым справочником по старым плаваниям и охотно рассказывал мне различные истории о былых, давно сошедших в могилу капитанах, о первых каспийских пароходах, о первом путешествии по Каспию восточного деспота Наср-Эддин-шаха. Про старый военный флот он не любил рассказывать.

— Ну что о нем растабаривать-то, — говаривал он, — показная была служба, для видимости все делали, на скорость били да на форс. Марсея в три минуты меняли, а как — не спрашивали. Чистоту на кораблях и в амуниции обожали, но и ее доводили до глупости. Любимое дело у начальства было совать мизинец в белой перчатке в ружейное дуло; как чуть запачкал перчатку, матросика, чья винтовка, драть, ну и зудили мы стволы изнутри дресвой да наждаком так, что пуля в ружье, как орех у обезьяны за щекой, болталась. Кому линьки-то принимать приятно?

— А здорово драли прежде, Василий Андреевич?

— Не приведи бог! Ну да что уж об этом говорить, прошло, слава богу. Конечно, и теперь дерут, но больше по суду. Теперь человека выпороть целая канитель, а тогда... Мичманишка какой-нибудь, молоко-то у него на губах не обсохло и делу-то своему морскому у нас, у старых матросов, учится, а чуть что не по нраву: «Унтер-цер, всыпать ему дюжину!» И всыпали без всяких стеснений... Не люблю я этого времени вспоминать, ну его...

— А в дальние походы хаживали когда, Василий Андреевич?

— Вот когда «Русское общество» на Черном море образовалось, нас тогда из флота человек двести откомандировали на пароходы, так ходил в Англию... Смешно очень было. Пришли это мы в английский город Кардифф: город хороший, ничего, вот и пошли

компанией на берег. Ну, выпили, конечно. Кто-то и говорит: «Давайте, ребята, молоком отпаиваться, а то неловко так-то на пароход идти». Зашли в молочную, а по-ихнему никто говорить не может. Мы молока спрашиваем, а хозяйка или там приказчица, вообще молочница, нам сыры разные предлагает. Как тут быть? Вот один из наших стал на четвереньки и мычит, как корова, а другой его будто доит, а третий для ясности пальцы ему к голове приставляет, будто рога... Поняла молочница: «йес, йес», — и сейчас принесла нам со льду молока в бутылках и стаканы. Все бы и сошло, да кочегары, наши же, как раз мимо молочной проходили и видели, как мы корову изображали... Вернулись мы на судно, а они нас «рогатыми» дразнят, ржут и мычат на нас по-коровьи. Мы их, конечно, «духами» из преисподней обложили, ну, они в драку. Подрались немного и «без берега» получили...

С тех пор и пошло: матросы кочегаров «духами» зовут, а кочегары матросов — «рогатыми».

— Василий Андреевич, расскажите что-нибудь про шаха.

— Про шаха? Вот тоже умора была. Везли мы его на «Константине» из Энзели в Астрахань, ездил он в гости к нашему царю, по его приглашению. Ну, конечно, все для него было специально устроено. Ехал он в общей дамской первого класса; все диваны оттуда убрали, вдоль переборок устроили кругом низенькие широкие тахты и все дорогими коврами застелили, а в общей мужской, в корме, тоже так устроили, там его жены ехали. По каютам — свита, а во втором классе — прислуга. На кормовой палубе, сзади рубки, из ковров целый шатер соорудили, а то внизу помещения не хватало... Прислали нам тогда из Питера дворцовых лакеев, поваров и поварят всяких и всю царскую посуду с гербами.

Вот, значит, стоим мы в Энзелях на якоре, смотрим, везут; идут персидские кирджимы^[38], все коврами убраны, а впереди кирджим с музыкантами. Дудят, в бубны бьют, в барабаны, кто во что горазд. Ну, наше начальство все в мундирах на шканцах стоит. Капитаном у нас, царство ему небесное, покойник Перцев был, капитан первого ранга, помощники тоже из флотских. Команда была персидская и при ней персидский боцман, он вторым считался, а я старшим. Команду всю во флотскую форму обрядили... Ох и потеха была со шляпами!.. Тогда во флоте форма была — черные лакированные шляпы, и попали нам немножко великоватые... Ну, не держатся у них на бритых башках шляпы, ерзают во все стороны, так и пришлось к ним шкимки^[39] пришить и под подбородком завязывать. Их тоже в ряд выстроили, и мы с ихним боцманом, при дудках, на правом фланге. А лакеи — все в красных кафтанах, галунами обшиты, на левом плече золотой эполет с аксельбантом — выстроились вдоль рубки...

Вот высадился шах со своими генералами, все в раззолоченных мундирах, с бриллиантовыми звездами, а у шаха на папахе бриллиантовый лев с султаном, на солнце так и горит.

Посмотрел он на всех, кто, думает, из них здесь поважнее... И прямо к лакеям в красных кафтанах, ручки им пожимать... А те кланяются в пояс и руки за спины прячут... Был тут при нем русский переводчик, тоже генерал, подскочил и стал ему с поклонами что-то объяснять. Шах насупился, потом махнул рукой и пошел в рубку, так ни с кем и не поздоровался.

Ну, довели мы его благополучно и сдали на «девяти футах» на «Селивестра».

Прошло год времени. Погостил шах у царя, поездил по заграницам, всяких королей посмотрел и себя

показал, слышать было, здорово начудил, и едет назад, к себе в Персию. А в ту пору как раз с постройки «Цесаревич» вышел. Конечно, он больше и удобнее нашего, его шаху и приготовили. Так что же вы думаете, Дмитрий Афанасьевич, — не схотел на нем ехать!

— Почему?

— А что же, говорит, туда меня на двухтрубном пароходе везли, а назад на однострубном? Не поеду, говорил, это унижительно моему величеству. Насилу втолковали, что наш пароход узкий, и два котла стоят по обе стороны машины, оттого и две трубы, а «Цесаревич» пошире и у него котлы в ряд стоят и топки в одну трубу сведены. Так ведь не поверил сразу, послал своих генералов расследовать...

Замечательный был человек боцман Василий Андреевич.

Скоро после того, как мы ошвартовались на зимовку, Попов сдал мне судно и уехал в Петербург в отпуск. Я остался полным хозяином «Константина».

Хлопот у меня был полон рот. Дефектная ведомость на ремонт, составленная Аркадием Петровичем, охватывала все, что следовало сменить или исправить, но не предусматривала того, что нашему «Константину» шел уже двадцать седьмой год и что смена одних частей неминуемо влекла смену других, соседних. Так, например, когда большую кормовую рубку отделили от палубы, подняли на домкратах и поставили на «клетки» для перемены под ней палубы, то оказалось, что прилегавший к палубе ватервейс подгнил, а когда стали менять ватервейс, то оказалось, что и шипы стоек, образовавших основу рубочных стен, тоже подгнили.

Начальник астраханского завода и мастерских общества, князь Кекуатов, был большим бюрократом.

— Дефектная ведомость и смета на ремонт составлены, утверждены правлением, и кончено. Не предусмотрели — сами виноваты.

Я соглашался, что мы виноваты, но доказывал, что ватервейсы и стойки менять необходимо, иначе рубка со всеми пассажирами пойдет к черту за борт в первый хороший шторм.

Кекуатов не хотел ничего слушать. Тогда я вот что сделал: каждое утро отламывал кусок какой-нибудь гнилушки, наклеивал на нее ярлык с надписью, откуда она отломлена, и клал к нему на письменный стол в его служебном кабинете.

Упорно борясь всю зиму с учрежденческим бюрократизмом, я постепенно отвоевывал одну за другой не предусмотренные дефектной ведомостью работы, и к весне «Константин» был полностью и добросовестно отремонтирован.

В начале марта я получил неприятное известие: Аркадий Петрович получил какое-то береговое место.

Капитаном был назначен отставной лейтенант Каспийской флотилии Ганецкий, который должен был принять от меня пароход в Баку.

Итак, в двадцать три года я делался капитаном, хотя и временным, не только на зимней стоянке, но и в море.

Весна 1890 года наступила ранняя и дружная. «Константин» был готов, и сейчас же вслед за льдом я вывел пароход под проводкой лоцмана на «девятифутовый» рейд. Здесь мы прибались после ремонта, взяли пассажиров и груз и пошли в Баку. Чеченскую косу я обогнул по-тавашерновски, на почтительном расстоянии.

Рейдовые порты Петровск и Дербент не представляли особых затруднений. Апшеронский пролив и подходы к Баку я знал хорошо, и они меня не смущали, но пристать к бакинской пристани с обычным

при Попове шиком, на глазах у многочисленной публики и нового командира Ганецкого, было для меня большим экзаменом.

Перед Баку я пошел в каюту нашего старого седобородого механика Русецкого и спросил его, могу ли я быть уверенным, что машина безотказно даст задний ход при подходе к пристани. Старик успокоил меня и сказал, что на машину я могу надеяться, как на самого себя. Второй помощник, товарищ по петербургской мореходке Саша Воронцов, тоже обещал не подкачать.

В памятный для меня день 16 марта выкрашенный, как игрушка, «Константин», с новой, оттертой песком палубой цвета сливок, с блестящей, как золото, медью компасов и поручней, с новенькими кормовыми и почтовыми флагами, подлетел к полной народу бакинской пристани и, получив после «стоп» сразу «полный назад», затрясся на месте и остановился как вкопанный против назначенного ему Аджи-Агой места. Швартовы были моментально поданы на пристань, накинуты на тумбы и закреплены на пароходных кнехтах, сходни с поручнями и висящим на них спасательным кругом (новость для Каспия) поданы, и я сошел с мостика.

Ганецкого не было на пристани, его назначение расстроилось, и я сдал пароход здоровому крепышу рижанину по фамилии Трей, прибывшему на Каспий в прошлом году, после потери у берегов Зунда собственного парусного корабля и своего небольшого состояния.

Трей прокомандовал «Константином» недолго. Он считался недостаточно «светским» для почтово-пассажирского парохода и получил назначение на «Жандра» вместо ушедшего на покой и уехавшего в Финляндию Букта. К нам скоро приехал пожилой отставной капитан первого ранга Николай Федорович

Киреев. До этого Николай Федорович несколько лет командовал военными судами. Это был типичный военный командир того времени: прекрасно одетый, изысканно вежливый с ближайшими сотрудниками, «либеральный», но строгий с командой, умный и знающий свое дело. Он был небольшого роста, стриг седеющие волосы ежиком и носил бородку а-la Генрих IV. Держался Киреев по привычке военных командиров изолированно, завтракал и обедал у себя в каюте, оставив меня хозяином кают-компания и своим заместителем и представителем перед пассажирами.

Все свои приказания и распоряжения по судну он отдавал только через меня, через своего «старшего офицера», и за все упущения взыскивал тоже с меня, никогда не позволяя себе сделать выговор непосредственно матросу или прислуге.

При приемке судна он обошел и облазил все закоулки, все тщательно проверил и, оставшись доволен, не стал менять заведенных Поповым и мною порядков.

Привыкнув за последние два года приводить суда «в надлежащий вид», я слишком входил в детали всякой работы и слишком был занят мелочами. Киреев потребовал, чтобы я давал больше самостоятельности младшим сослуживцам.

— Подумайте, — говорил он, — ведь этак, если нас с вами обоих куда-нибудь переведут, так через месяц и судна узнать нельзя будет, а надо, чтобы наш дух на нем остался. Нельзя так, чтобы все судно висело на капитане и старшем офицере, а остальные были бы только слепыми исполнителями. Надо заставлять людей понимать смысл всех наших распоряжений, надо уметь поставить дело так, чтобы вы могли покойно сидеть у себя в каюте, а работа шла без вас так же, как и при вас.

Однажды, стоя на «девяти футах» в теплую лунную ночь, я сидел под тентом на кормовой рубке, глядел на море и на огни стоявших и двигавшихся по рейду судов.

Неожиданно подсел ко мне Киреев.

— О чем думаете, Дмитрий Афанасьевич?

— Да вот о чем. Думаю, какая будущность ждет меня на Каспии. Я не рижский немец, не швед и не флотский офицер, кто же поможет мне выбраться в командиры? Конечно, я еще очень молод, но, может быть, лучше именно пока молод бросить Каспий и поискать счастья на других морях?

— А на каких? — задумчиво ответил Киреев. — Ваше положение действительно не сладкое, но давайте посмотрим, что делается на других морях. Начнем с Черного и возьмем лучшее Общество — Добровольный флот. Это полувоенное учреждение, и туда только недавно, в виде опыта, стали допускать на должности младших помощников штурманов торгового флота. Там у вас не будет никакой перспективы. Теперь РОПИТ; там командиры на хороших судах тоже все из военного флота, а на судах похуже — «славуны» — далматинцы, которые тоже тянут своих, как наши «можжевеловые» шведы и немцы. Частные судовладельцы на Черном море почти сплошь греки и итальянцы, которые тоже покровительствуют своим землякам. На Балтике настоящих русских судов совсем нет, там исключительно финны, эсты и латыши или их денежная аристократия, называющая себя шведами и немцами. Их вы знаете по Каспию. На Белом море больших судов мало, и там свои, поморы, плавают семьями: отец — судохозяин и капитан, старший сын у него старший помощник, зять — второй помощник и даже матросы родственники. Вам остается два моря: или Каспийское, судоходство которого растет не по дням, а по часам и где вы, конечно, скоро выберетесь в капитаны, несмотря на ваш пессимизм, или Дальний Восток, где

судоходство начинает развиваться и где мало настоящих людей.

Этот разговор сблизил нас.

В сентябре на Каспий приезжал и осматривал все суда председатель правления полный адмирал член Государственного совета Александр Павлович Жандр.

Это был высокий бодрый старик, ходил он небольшими, но твердыми шагами, говорил отрывистыми фразами. При обходе судов его сопровождали главный управляющий Колокольцев, бакинский управляющий Гурдов и какой-то прилизанный молодой человек из правления с объемистой записной книжкой и золотым карандашиком.

Жандр остался очень доволен «Константином». Он осматривал судно очень внимательно и даже спускался в трюм и в машину. В трюме он приказал приподнять настил, и когда увидел ярко выкрашенные суриком флоры и днище без признаков ржавчины и без капли трюмной воды, он поднял глаза на меня и сказал:

— Хор-рошо, оч-чень хор-рошо, молодой человек! Как ваша фамилия, извините, забыл?..

Я назвал. Прилизанный секретарь сейчас же записал в книжечку.

Оставляя судно, адмирал крепко пожал руку Кирееву и старшему механику Русецкому, обнял боцмана, «дедушку» Василий Андреевича, которого узнал и вспомнил, и ласково потрепал меня по плечу. Саше Воронцову он помахал рукой в белой замшевой перчатке.

Я вспомнил рассказ Василия Андреевича о мизинце, который совали в дуло ружья. Ведь Жандр был тоже севастопольским героем...

Однажды в конце октября Киреев позвал меня к себе в каюту.

— Садитесь — сказал он. — Александр Дмитриевич Колокольцев прислал мне письмо. Пишет, что месяц назад, при осмотре адмиралом нашего систер-шип^[40] «Барятинского» его поразила запущенность этого судна по сравнению с «Константином». Эту зиму «Барятинский» идет на зимовку в Астрахань и тоже будет менять палубу. Александр Дмитриевич поручает мне предложить вам перевестись на «Барятинский», с тем чтобы вы руководили знакомым вам зимним ремонтом и привели судно и команду в тот вид, который так приятно порастил адмирала на «Константине». Принять или не принять предложение в вашей воле.

Что было мне делать?

Принимая предложение, я делал неприятность Кирееву, терявшему старшего помощника, к которому привык и которому верил. Отказаться? Это значило отказаться от предложения отметившего меня начальства, от возможности выдвинуться из общей массы загнанных русских помощников и, может быть, от последней ступени к капитанству. Два дня я думал над этим вопросом. Молодое честолюбие взяло верх, я принял предложение и... проиграл.

«Барятинским» в это время командовал отставной штабс-капитан корпуса флотских штурманов Александр Сергеевич Павлов, сменивший Тавашерна, которого ввиду отсутствия соответствующего диплома пришлось в конце концов перевести на береговую работу морским агентом.

Я поразился состоянию, в котором застал и судно и экипаж.

Во время командования Александра Карловича «Барятинский» все-таки никогда не был грязен и экипаж его никогда не был распущен. Теперь было не то: «Барятинский» был запущен, растрепан, а его

экипаж превратился в неорганизованную толпу, без признаков какой-либо дисциплины.

Произошло это потому, что А.С. Павлов имел очень слабое понятие о морской практике, судовых работах, судостроении, морской торговле, администрировании и уставе службы на торговых судах. Он мог безопасно водить судно, был хорошим навигатором, но совершенно не умел командовать судном.

Такие люди часто встречались среди флотских штурманов, и это происходило главным образом от их воспитания и положения на военном корабле. Кронштадтское училище штурманов и инженер-механиков флота, впоследствии Военно-морское инженерное училище, до восьмидесятых годов было училищем «второго сорта», и выпускаемые им специалисты были на военных кораблях тоже офицерами «второго сорта».

Флотский офицер старого времени обычно происходил из родовитых дворян-помещиков. Морское училище, в котором он учился и воспитывался, было кастовым, аристократическим учебным заведением. Выпускали оттуда с чином мичмана, который по табели о рангах равнялся чину поручика в армии. Кронштадтское училище для подготовки штурманов, механиков, а до семидесятых годов и артиллеристов было училищем для «разночинцев». Туда принимали детей мелких чиновников, лавочников и духовенства, выпускали оттуда с чином прапорщика.

Чтобы дослужиться до титула «ваше превосходительство», флотскому офицеру надо было пройти от мичмана до контр-адмирала четыре чина, а штурману или механику от прапорщика до генерал-майора — восемь чинов, причем адмиралов в царской России было несколько сот, а генералов корпуса флотских штурманов или инженер-механиков не больше десятка. Чин штабс-капитана, который имел

А.С. Павлов, был для флотских штурманов обычно предельным чином военно-морской карьеры.

Вспомним «Фрегат „Палладу“» И. А. Гончарова. Почтенный седой старший штурман Хализов на этом фрегате особого назначения, «дед», как его звали офицеры, имел чин штабс-капитана. Это на адмиральском фрегате, а на других судах эскадры? На корвете «Оливуда» — прапорщик Зряхов, на шхуне «Восток» — подпоручик Моисеев и на транспорте «Неман» — прапорщик Шахчеров.

Штурманы, прозванные флотскими офицерами «волхвами», прекрасно знали навигацию и астрономию, они «волхвовали» с солнцем и звездами и водили суда, но никогда не могли даже мечтать получить под команду хотя бы маленькое боевое судно. Они были «черная кость», «сапоги», «хамендроны», и их положение на военном корабле было строго подчиненным.

Выйдя в отставку, они часто поступали капитанами на пароходы крупных пароходных обществ, но редко умели хорошо управлять судами и держать их в порядке.

Такие капитаны из флотских штурманов, как Аркадий Петрович Попов, были редким, золотым исключением.

Зная, что мое назначение на «Барятинский» имело специальный характер, А.С. Павлов предоставил мне на время зимовки и ремонта полную власть, а сам уехал в отпуск в Баку, где оставалась его семья.

Ремонт «Барятинского» был закончен, пароход приведен в не худший вид, чем «Константин», команда обновлена и подтянута. Павлов вернулся из отпуска и был очень доволен. Но вот мы вышли в море, началась регулярная служба, и Александр Сергеевич начал ревновать меня к команде.

Ухудшению наших отношений сильно содействовал второй помощник капитана Тимофеев. Это был очень недалекий и честолюбивый человек, мечтавший поссорить меня с Павловым и занять мое место. Он вообще мечтал выделиться из среды рядовых помощников и употреблял для этого разные способы.

К середине лета 1891 года наши отношения с А.С. Павловым обострились до того, что служить вместе было уже нельзя. Он прямо искал случая придраться и сделать мне выговор.

Помню раз, подходим к Баку, дует норд, навстречу пароходу несутся с берега тучи мельчайшего песка. Павлов заранее раздраженным голосом говорит мне:

— В Баку подкрасить белилами левый фальшборт изнутри!

Обиженный уже тем, что мне, старшему помощнику, указывают на то, что надо что-то подкрасить, да еще таким тоном, я начинаю сдержанно, как только могу, объяснять, что при норде и пыли это будет пропащая работа.

Тогда Павлов, потеряв самообладание, начинает топтать ногами и кричать задыхающимся голосом:

— Что-о! Возражать? Служить не умеете!.. Ваше дело отвечать «есть», когда вам командир приказывает. Вы очень много о себе думаете! Рано-с! Слишком рано-с!..

Я решил оставить «Барятинский» и написал письмо Кирееву, откровенно рассказав о своем положении. Но старик был жесток.

«Я давал вам время подумать, сами выбрали, сами и расплачивайтесь», — вот что я получил от него в ответ.

В это время ни В.М. Линдена, ни знавшего меня А.Д. Колокольцева уже не было. Их заместили новые люди. Это были сухие дельцы, назначенные правлением с исключительной целью поправить пошатнувшиеся финансовые дела общества.

Я подал рапорт о болезни и остался на берегу.

По «выздоровлении» я был назначен старшим на «Тамару».

Про капитана «Тамары» Белогорского давно ходили нехорошие слухи, но то, что я застал, далеко превзошло все мои ожидания.

Белогорский был форменный мерзавец и низкопробный спекулянт. Он спекулировал всем, до собственной жены включительно. Через хорошенькую и «нестрогую» жену он достиг капитанского места и на нем держался. На судне он торговал всем, что можно было купить и продать, и как торговал! «Тамара» плавала кругокаспийскими рейсами через персидские порты южного берега. В этих портах, как я уже говорил, необыкновенно дешевы куры, и весь экипаж ими спекулировал. Куры покупались оптом, без выбора, и пускались в не заполнявшийся грузом небольшой передний трюм, где их набивалось столько, что они сидели друг на друге. Их почти не кормили. Процентом двадцать дошло за рейс, но при разделе кур для продажи Белогорский, как капитан, отбирал не только ровно столько штук, сколько купил, не принимая на себя убытков от падежа в пути, но и отбирал самых больших и жирных кур из всего трюма. Кроме того, он присваивал себе все снесенные в пути курами яйца. Команда мирилась с этим как с привилегией капитана, разрешившего ей спекулировать.

Сделав два рейса, я снова дипломатически заболел и вскоре очутился старшим на шхуне «Михаил», на которой начал свою карьеру на Каспии.

Жоржа на «Михаиле» давно не было, он ушел к частным судовладельцам и командовал большим наливным пароходом «Воган», который привел с постройки из Швеции по Мариинской системе и по Волге. Да и сам «Михаил» был уже совершенно другим. Его капитально отремонтировали и перестроили. Он

получил новую машину-компаунд вместо старой машины низкого давления. Это дало возможность заменить его два больших коробчатых котла одним цилиндрическим, и из двухтрубного он превратился в однострубный. На судне был устроен настоящий полуоткрытый мостик с маленькой рулевой рубкой, в которую был перенесен штурвал. На палубе впереди машинно-котельного люка была сделана большая рубка с каютой капитана, помощников и небольшой штурманской для мореходных инструментов и карт. Затем на «Михаиле», как и на всех меркурьевских судах к тому времени было электрическое освещение.

Однако все эти переделки не изменили формы корпуса и мореходных качеств судна. Имея при 66 метрах длины всего 7,3 метра ширины, «Михаил» по-прежнему неистово качался при боковых и попутных ветрах и захлебывался водой при встречных. К тому времени вошли в строй два новых, больших, прекрасно отделанных парохода — «Адмирал Корнилов» и «Великий князь Алексей», и «Михаил» был снят с почтово-пассажирской линии.

Его назначили под буксировку баржи «Чарджуй», специально переоборудованной для транспортировки паровозов и перевозки войск. Мы делали рейсы с «девятифутового» рейда в Узун-Ада и Красноводск, куда переносился теперь конечный пункт Закаспийской железной дороги.

Командовал «Михаилом» молодой, еще не оперившийся латыш Межак.

Он сразу понравился мне тем, что не выдавал себя за немца, гордился, что он коренной, не онемеченный латыш, и от души ненавидел остзейских баронов, называя их «фон баранами».

Из плаваний на обновленном «Михаиле» у меня остались в памяти два случая, происшедшие в жестокие осенне-зимние каспийские штормы.

Во время одного такого жестокого шторма лопнули один за другим два буксира, на которых мы вели «Чарджуй». Мы долго и тщетно искали способа подать на него конец, по которому он мог бы вытянуть новый буксир. Поставленный поперек волны «Чарджуй» с паровозами на палубе и наш «Михаил» так качались и их так бросало по крупной волне, что подойти на расстояние, с которого можно было бы перебросить вручную тонкий лить с «колотушкой», нечего было и думать. Спустить шлюпку и завести трос на ней нельзя было потому, что при спуске шлюпки ее разбило бы в щепы о борта нашего бешено качавшегося «Михаила». Сброшенные в воду поплавки с привязанной тонкой веревкой проносило мимо, и багры с «Чарджуя» не могли их поймать.

Мне пришла в голову мысль попробовать подать на баржу конец посредством змея. Я вспомнил свои мальчишеские годы и соорудил большой змей из морской карты с хвостом из растрепанного куска веревки. Мы зашли с наветра и запустили змей на тонком лине. Лить был надставлен более толстым лот-линем, лот-лить — дюймовым тросом, к которому мы и привязали буксир.

Этот способ увешался успехом, буксир был подан.

Второй случай произошел в конце ноября. Мы шли из Петровска за каким-то срочным грузом к персидским берегам. Дул свежий зюйд-ост, который скоро превратился в жестокий шторм. «Михаил» благодаря своим острым формам и довольно сильной машине выгребал узлов пять против ветра, но буквально захлебывался. Вода все время держалась почти в уровень, с фальшбортами, не успевая стекать в шпигаты и полупортики. На третий день к ночи положение ухудшилось, и мы стали опасаться, что зальет машину, разобьет новую рубку, в которую волны били, как тараном, и снесет мостик и шлюпки.

Море и тучи, волны и проливной дождь смешались в общий клубок ревущей и клокочущей пены, среди которой, то высоко взлетая вверх, то проваливаясь в бездну, бился наш пароход.

Моя вахта была с восьми до полуночи. Несмотря на непромокаемые сапоги, хороший дождевик и зюйдвестку, я скоро почувствовал, что весь промок.

Вода била по глазам, смотреть вперед было невозможно. Килевая качка была так велика, что по временам казалось, что «Михаил» прямо встает то на один из своих концов, то на другой. Стоять на мостике можно было только оперевшись во что-нибудь широко расставленными ногами и вцепившись пальцами, как клещами, в поручни.

Сдав вахту, я спустился в нагретую паровым отоплением каюту и не раздеваясь прилег на койку. Моя каюта помещалась по правому борту рубки, а каюта второго помощника Тильмана — по левому. Сзади к этим каютам примыкал кожух кочегарки, а спереди — капитанская, заканчивавшаяся небольшой штурманской. Двери из наших кают выходили в открытые проходы между рубкой и узенькими боковыми надстройками. Вдруг сквозь уже охватывавшую меня дрему я услышал резкий звонок машинного телеграфа на мостике и голос капитана Межака в переговорную трубу в машину, проходившую как раз в головах моей койки:

— Самый полный вперед, или нас потопят.

Я пулей выскочил из койки и в несколько секунд был на мостике.

В ту же минуту «Михаил» ухнул носом вниз и зарылся в клокочущем хаосе по самую фок-мачту. Казалось, что он не вынырнет... Однако его нос снова взлетел кверху. С бака в это мгновение пронеслось что-то большое и черное, ударило вместе с водой в

переднюю стенку рубки, раздался грохот, треск, и мостик осунулся вниз...

— Ничего, — заорал над моим ухом Межак, — теперь чисто, смотрите назад! — И он опять зазвенел машинным телеграфом, поставив ручку на «малый вперед».

Я оглянулся.

По направлению от нашего левого борта к правому проходил, пересекая наш курс, сильно накренившийся большой залитый огнями колесный пароход.

Как мы узнали потом, это был «Алексей», шедший из Узун-Ада в Баку и не видевший в хаосе шторма наших огней. Межак увидел его белый и зеленый огни слева по носу. Отворачивать нам в сторону и становиться боком к волне было нельзя, и Межак решил, увеличив ход, проскочить у него под носом. Это ему сделать удалось.

Черный предмет, сорвавшийся с бака и выбивший переднюю стенку нашей рубки, оказался смытой волной решеткой с уложенным на ней и крепко привязанным тросом.

Во время зимовки в Баку я стал подумывать о том, как бы перейти капитаном на какой-нибудь частный пароход. От «Кавказа и Меркурия» мне больше ждать было нечего.

Впервые капитаном

Один из моих приятелей, некто Великосельцев, командовавший частным парходом «Англичанин», переходил на службу в общество «Надежда» и рекомендовал меня своим бывшим хозяевам.

«Англичанин» был обыкновенным рейдовым колесным буксиром.

Ему было за сорок лет, когда два начинающих бакинских ловких дельца, Термикаельянц и Лехно, купили его за бесценок у астраханских хозяев, кое-как привели в мореходный вид, поставив вторую мачту и компас, устроили пассажирские помещения и пустили работать на линию Баку — Сальяны. Часть рейса «Англичанин» делал морем, а часть — рекой Курой.

И судно и его хозяева были скверные. Но, делаясь капитаном хотя бы маленького, паршивого пархода, я выходил из помощников на «капитанскую линию», что давало возможность впоследствии перейти на лучший и больший парход. Ведь переходил же Великосельцев с «Англичанина» на «Атрек», а я чем хуже!

И вот в феврале 1892 года я простился с «Кавказом и Меркурием» и подписал договор с господами Термикаельянцем и Лехно на командование «Англичанином».

«Англичанин» был старый, обтрепанный, пропитанный насквозь рассолом и рыбьим жиром маленький, плоскодонный колесный парход.

За каждый пуд краски, за каждый фунт мыла или свечей с хозяевами приходилось чуть не драться. Даже голики, которыми мыли и подметали палубу, приходилось слезно выпрашивать у хозяев.

С командой тоже было очень трудно. В Баку, как во всяком быстро растущем промысловом городе, не

хватало рабочих рук, и залучить хорошего матроса на такое судно, как «Англичанин», было невозможно. Мы должны были довольствоваться людьми, выгнанными из пароходных компаний за воровство или пьянство и не сумевшими или не хотевшими устроиться на нефтяных промыслах.

О сколько-нибудь сносной дисциплине не приходилось и думать. Люди пьянствовали, дрались, спали на вахте и менялись после каждого рейса.

Наш экипаж состоял из капитана, одного помощника, механика, двух машинистов, трех кочегаров, боцмана и трех матросов.

Обычно мы снимались из Баку рано утром и к полудню подходили к окруженному опасными и плохо огражденными банками устью реки Куры. Уменьшив ход до самого малого, осторожно пробирались между песчаными отмелями, по которым важно разгуливали громадные пеликаны с мешками под клювами и прелестные, длинноногие, розовые с красным и черным фламинго.

Миновав банки, мы прибавляли ход и начинали подниматься вверх по реке от одного рыбного промысла к другому. «Англичанин» снабжал эти промыслы всем нужным, начиная от тары для упаковки рыбы и икры и кончая чаем, сахаром, мануфактурой, табаком и мелкой галантереей. На обратном пути забирали на промыслах рыбу и икру.

Самой важной пристанью на этом пути был так называемый «Божий промысел», где мы задерживались иногда часа на два. Поздно ночью добирались до городка Сальяны, расположенного в 67 километрах от устья. Всю ночь в Сальянах шла выгрузка и погрузка, и на рассвете мы трогались в обратный путь. «Англичанин» имел очень маленькие грузовые трюмы и всегда таскал с собой на буксире небольшую баржонку, переделанную из старой парусной шхуны. На этой

баржонке полагался только один рулевой, и ее погрузка и выгрузка, как и парохода, ложилась на нас. Хлопот, особенно во время дурной погоды и при прохождении куринских банок, она нам приносила без числа, и мы все глубоко ее ненавидели. Это было ядро, прикованное к ноге каторжника. Пассажиров в оба конца набиралось всегда много. Кроме небольшого числа «классных» пассажиров, все остальные размещались как попало на палубном грузе. Ни тентов, ни какой-либо другой защиты от дождя и солнца не было.

Моя «капитанская» каюта была закопченной клетушкой, по сравнению с которой скромная каюта второго помощника на меркурьевском пароходе могла показаться роскошной.

У моих хозяев оказался сильный конкурент — коммерсант Велиев.

Управляя делами бакинского миллионера перса Тагиева, Велиев не забывал и себя и в конце восьмидесятых годов, не отходя от Тагиева, начал свое дело. К тому времени, когда я командовал «Англичанином», Велиев был уже богатым купцом, имел свои нефтяные участки, вел оптовую торговлю и подумывал о собственном пароходстве. Последнее дело он решил начать с линии Баку — Сальяны. Линия была доходная, а таких конкурентов, как Термикаельянц и Лехно, «съесть» было нетрудно. Велиев заказал в Швеции небольшой комфортабельный товаро-пассажирский пароход «Сальянец».

Прибытие в Баку «Сальянца» совпало с временем моего поступления на «Англичанин».

Мои хозяева были опытные дельцы, и я имел от них точные и подробные инструкции, как угождать грузоотправителям, владельцам и управляющим куринских рыбных промыслов и как поддерживать с ними связь и дружбу. Я должен был точно следовать инструкциям хозяев. Я покупал в Баку и развозил по

промыслам сигары, ликеры, галстуки, мужские и дамские шляпы, перчатки, зонтики, отрезы на костюмы, ленты, сумочки, модные журналы, чайные сервизы, нитки, шелк и шерсть для вышивания и даже кружева для дамского белья. Я выпивал с хозяевами промыслов, хвалил их ружья и охотничьих собак, лошадей и упряжки, восторгался рукоделиями их жен, но... Велиев снижал и снижал фрахты и пассажирский тариф, давая своим пассажирам несравненно большие удобства, чем мог предоставить «Англичанин»... Мои хозяева были полны бессильной злобы.

Велиев даже начал работать заведомо себе в убыток, тогда Термикаельянц и Лехно затрещали.

В одну бурную апрельскую ночь, когда я без баржи, которую за неимением грузов мы перестали последнее время таскать, вернулся из рейса в Баку и ошвартовался у пристани, меня против обычая не встретил никто из хозяев. На другое утро почтенный крашенный хной перс принес мне письмо. В нем на бланке нашей конторы стояло:

«Ввиду продажи нами парохода «Англичанин» бакинскому купцу первой гильдии господину Велиеву предлагается Вам сдать пароход предъявителю сего господину Хаджи-Дадаш-Мухамед-оглы и явиться в контору для получения расчета.

*По уполномочию товарищества Ш.
Лехно».*

Так кончилось мое первое капитанство.

Время с конца апреля 1892 года до середины ноября 1893 года я провел в мыкании по судам различных

частных компаний, служа в должности старшего помощника.

Я плавал на пароходе «Мерв» со старым немцем Шлейфером, от которого мне пришлось уйти потому, что он приревновал меня к своей восемнадцатилетней невесте; плавал на «Эвелине» с украинцем Удянским, который однажды, после того как целый час промучился, приставая в свежий ветер к пристани, объявил мне, что не может выносить моих «критических» глаз. «Шукайте-ка собі якость-небудь другое судно», — сказал он мне, и я ушел на новый, только что пришедший с постройки, большой наливной пароход «Вера», к старому знакомцу В.В. Павлову, которого в конце концов прогнали из «Кавказа и Меркурия».

С годами ко всем отрицательным качествам Павлова прибавилась такая истерическая капризность, что угодить ему было совершенно невозможно. Он никогда и ничем не был доволен и подозревал своих помощников во всех каверзах и преступлениях, какие только могло придумать его болезненное воображение; особенно мучила его боязнь, что вахтенный помощник вдруг задремлет на мостике или не доложит ему вовремя об открывшемся маяке или о приближающемся судне.

Капитанская каюта на «Вере» помещалась вместе со штурманской и рулевой в отдельной рубке на спардеке, под мостиком. В походе Павлов спал на своей привинченной к полу двуспальной кровати (для односпальной он был слишком толст). И вот, когда надо было его почему-либо экстренно вызвать наверх, то вахтенный помощник стучал каблуками в палубу площадки над кроватью, а когда капитану надо было вызвать с вахты помощника, то он стучал в потолок каюты палкой, всегда висевшей в изголовье кровати. Эта примитивная сигнализация давала возможность

Павлову в любую минуту проверить бдительность своего вахтенного помощника.

В одну штормовую октябрьскую ночь я услышал стук капитанской палки в потолок. Спускаюсь к нему в каюту. Павлов лежит на кровати, под потолком горит маленькая синяя электрическая лампочка-ночник.

— Вы звали, Василий Васильевич? — спрашиваю я.

— Звал, Дмитрий Афанасьевич. Что у вас такое на ногах, вы мне всю голову простукали?

— Астраханские рыбацьи сапоги, Василий Васильевич, восемь рублей стоят и абсолютно не промокают.

— Это не сапоги, а кузнечные молоты какие-то; с полночи, как вы вступили на вахту, ворочаюсь, ворочаюсь, заснуть не могу, до того невыносимо стучат. Вот возьмите вместо своих мои американские резиновые, может, я тогда хоть немножко засну.

Я переобулся и пошел снова на мостик.

Прошло с полчаса. Снова стук палки.

— Что прикажете, Василий Васильевич?

— Надевайте опять свои сапоги, а то ничего не слышно, ходит помощник по палубе или заснул на вахте, это меня мучает, спать не могу.

Пришлось опять переобуваться...

В середине ноября мы остановились на зимовку в Баку.

Зимой здесь дуют часто крепкие зюйд-осты и разводят в гавани крупную зыбь. Надо было солидно швартоваться.

Отдав против пристани оба якоря и положив их «враздрай», то есть так, что цепь одного смотрела влево, а другого — вправо от носа парохода, мы развернулись кормой к пристани, подтянулись к ней временно пеньковыми концами и подали сходни. Команда была отпущена обедать. Павлов собирался идти на берег, я провожал его до сходней.

— Так вот, Дмитрий Афанасьевич, швартуйтесь на зимовку, а я вечером приеду посмотреть. Швартовные цепи подадите с кормы накрест через киповые планки^[41], а проволочные тросы — через кормовые клюзы тоже накрест, — наставлял меня капитан.

— Василий Васильевич, вы не ошиблись? — переспросил я.

— Почему ошибся? В чем дело? — И маленькие алеутские глазки капитана недобро и подозрительно заблестели.

— Да ведь клюзы-то у нас без подушек^[42], только полукруглым железом для фасона обделаны, они проволочные тросы в несколько дней перетрут, никакие обмотки не помогут. Я думаю, что лучше будет цепи подать через клюзы, а тросы — через кипы, поверху.

Павлов вскипел. Он, конечно, сразу сообразил, что мое замечание правильно, но большое капитанское самолюбие не позволяло ему согласиться с мнением своего помощника.

Он окинул меня взглядом, полным ненависти, с ног до головы и прохрипел:

— Делайте, что вам говорит капитан, и не рассуждайте. Ну-с, я пошел! До свиданья!

В конце концов я, конечно, расстался с самодуром.

В Баку и всюду много говорили об образцово и гуманно поставленной службе у Нобеля. Попавшие на нее чрезвычайно ею дорожили. Но если разобраться как следует, то эта «образцовая» служба была образцово поставленной на европейский лад эксплуатацией трудящихся.

У Нобеля был большой наливной флот на Каспийском море. Почти все его суда носили имена мыслителей: «Будда», «Зороастр», «Моисей», «Магомед», «Линней», «Дарвин», «Пирогов»... Но, кроме мыслителей, были еще «Талмуд» и «Коран».

Все нобелевские суда содержались чисто, были окрашены в сиренево-серую краску, с надстройками и шлюпками цвета слоновой кости, трубы черные, палубы, как на парусных клиперах, оттерты песком и покрыты масляным лаком.

В Черном городе и Астрахани, на правом берегу Волги, у Нобеля были выстроены целые рабочие городки с собственными судоремонтными мастерскими, доками, материальными складами. Тут же в веселеньких домиках шведского типа с красными черепичными крышами и палисадничками с цветами жили мастера, рабочие и служащие. Для них имелись баня, больница, клуб, библиотека, огороды и даже оранжерея, где зимой за рубль каждый нобелевец мог приобрести букет цветов. Но все это лицевая сторона медали, а вот ее обратная: экипаж судов был чрезвычайно малочислен и, хотя прилично оплачивался, работал на две смены.

На больших пароходах у Нобеля по штату полагался только один механик и один помощник капитана. Боцман, который нанимался из дипломированных штурманов, стоял вахту за капитана, а машинисты-масленщики, из заводских слесарей, исполняли обязанности помощников механика. Стоянки в Баку и на рейде были доведены до минимума, и за всю навигацию не только матрос или кочегар, но даже капитан мог побывать на берегу только два-три раза, во время очередной чистки котлов.

За каждый лишний против установленной нормы рейс команда получала премию. Средняя годовая продолжительность морского сообщения между Баку и Астраханским рейдом считалась в 230 суток; 15 суток выкидывалось на пять трехсуточных чисток котлов, оставалось 215 суток, или 5160 часов. При средней скорости парохода, скажем «Дарвина», в 8 узлов, среднем расстоянии между конечными пунктами 360

миль и среднем времени 12 часов, потребном на прием и выкачку нефти, судно сможет, если будет плавать без простоев, сделать за навигацию 50 рейсов. При этом подсчете устанавливалась премия: за 51 рейс капитану 100 рублей, механику и помощнику капитана по 50 рублей каждому и всей остальной команде 100 рублей. За 52 рейса эта премия удваивалась, за 53 — утраивалась.

Такое прогрессивное премирование заставляло экипаж из кожи лезть, чтобы набрать два, а то и три лишних рейса, держать судовые машины, насосы и все механизмы в образцовой исправности, быстро, не тратя лишней минуты, швартоваться в Баку к пристаням, а на рейде — к назначенным под выкачку баржам, ходить кратчайшими курсами, соблюдать на судне идеальную чистоту и крепко держаться за службу на судне до конца навигации, чтобы не потерять премии.

Такая система зажимала человека в крепкие тиски.

Я не боялся работы, но как русскому человеку попасть в это шведско-финское царство, где русские принимались только для черной работы и на конторские должности, где даже боцманов нередко выписывали из Финляндии и где были капитаны, почти не говорившие по-русски?

У меня была надежда на мой заграничный парусный стаж и на знание английского языка. После долгих хлопот я был принят боцманом на «Будду».

После семи лет службы в командных должностях и даже командования пароходом я дошел до положения, которое мне предлагал еще в 1886 году капитан парусника «Армида». Но я не унывал и мечтал рано или поздно добиться командования и стать первым русским капитаном в нобелевском пароходстве. В начале зимы, когда 85 процентов Каспийского флота становилось на ремонт, должность боцмана было лучшее, чего я мог достичь.

На «Будде» я проплавал до июля, когда был переведен помощником на самый маленький пароход Нобеля — «Пирогов».

Не стану описывать монотонной, размеренной и точной, как чертежная «миллиметровка», службы на наливниках. Я прослужил у Нобеля до весны 1895 года, когда неожиданно получил письмо от старого знакомого моей матери, инженера Вардропера.

Вардропер — обрусевший англичанин — был представителем в России нескольких английских судостроительных и машиностроительных фирм.

Он писал мне, что еще в начале зимы получил большой заказ на пароходы для образовавшегося в прошлом году нового Амурского общества пароходства и торговли. Заказанные через него пароходы должны быть доставлены в течение навигации 1895 года в разобранном виде на Дальний Восток и там собираться. Сам Вардропер был в прекрасных отношениях с членами правления нового пароходного Общества и легко мог бы устроить мне назначение на должность капитана, если я соглашусь ехать на Дальний Восток. Общество уже открыло пароходное сообщение по Амуру и предполагает установить морские линии для сообщения Владивостока с Николаевском-на-Амуре, Нагасаки и Шанхаем.

Нечего и говорить, что я с радостью ухватился за это предложение, махнул рукой на Нобеля и на свои недавние мечты добиться чести быть первым русским капитаном в этой каспийской «загранице». Дальний Восток с его свободным выходом на океанский простор был для меня интереснее замкнутого Каспия.

Дальний Восток

В 1896 году Великий Сибирский железнодорожный путь еще только начинал строиться и сообщение Европейской России с Приамурьем поддерживалось конной почтой. Можно было попасть в край и морем — на пароходах Добровольного флота, ходивших между Одессой и Владивостоком.

Я выбрал первый путь — он был дешевле и проще. Управление пароходством находилось в Благовещенске-на-Амуре, и добираться до него из Владивостока было довольно сложно. Поэтому я решил доехать по новой строившейся железной дороге как можно дальше, затем на лошадях до Сретенска, а оттуда реками Шилкой и Амуром до Благовещенска.

Я выехал из Москвы во второй половине мая. В поезде познакомился с капитаном второго ранга Александром Яковлевичем Максимовым, довольно известным в то время писателем (он автор книг «Вокруг света», 1875 г., «На Дальнем Востоке», 1883 г., и многих мелких повестей и рассказов), Максимов ехал во Владивосток, куда был сплавлен как человек, более свободомыслящий, чем это полагалось по штату флотскому офицеру. Он был назначен вторым помощником командира порта. Командиром и его ближайшим начальником был тогда черносотенец контр-адмирал Энегельм.

«Глуп, упрям и зол» — так охарактеризовал Энегельма талантливый флотоводец Макаров.

Мой спутник хорошо знал, что ожидает его во Владивостоке, но ни он, ни я не предполагали, что его затравят досмерти (через год Максимов покончил жизнь самоубийством).

Мы близко сошлись с Александром Яковлевичем и решили ехать вместе до конца пути.

По железной дороге нам удалось добраться до Челябинска. Оттуда покатали на лошадях, ехали верст по двести в сутки, без ночевки на станциях.

Эти станции были настоящим мучением. Расположены они на расстоянии 15—20 километров одна от другой, и на каждой приходилось менять экипаж. Через каждые полтора-два часа надо было перетаскивать вещи из одной брички в другую, укреплять их веревками к задку, подкладывать внутри подушки и сено, чтобы не растряслись окончательно.

Так доехали мы почти до Омска, когда на остановке, где мы обедали, нас надоумил подсевший станционный смотритель:

— А отчего, господа, вам в Омске, однако, свой тарантас не купить? Дюже удобно: никаких вам перекладок, и дешевле — только за подмазку да за коней будете платить. Заплатите вы за него, однако, полторы-две сотни, а в Сретенске за ту же цену продадите. Нехитрая штука, все господа так делают. Хороший тарантас, однако, можно раз десять по всему тракту сгонять.

Мы переглянулись. Действительно, путешествие в собственном тарантасе было бы несравненно удобнее.

Когда мы отъехали уже от станции, я спросил Максимова:

— К чему это смотритель ни к селу ни к городу «однако» вставлял?

— А это уж такая манера. Без «однако» ни одна фраза у сибиряков не выходит. Спросите сибирячку, сколько у нее детей, она обязательно вам ответит: «однако двое» или «однако трое», а то и «однако, благословил господь, одиннадцать душ их у меня».

В Омске мы обзавелись собственным тарантасом на длинных, гибких «дрожинах». Заплатили мы за него

двести двадцать рублей и, доехав до Сретенска без единой аварии, продали «обратным» путешественникам за двести.

Невеселая это вещь — сделать путешествие в четыре тысячи километров на лошадях, даже и в собственном тарантасе!

Едешь почти все время лежа, в какой-то полудремоте, подмостив поудобнее подушки и сено. Днем жарко, а ночью холодно и, несмотря на июнь, приходится надевать шубу. В сухую погоду, особенно при попутном ветре, утопаешь в облаках пыли, так что дышать трудно, а в дождь и тарантас, и людей, и лошадей залепляет грязью. Виды кажутся однообразными и скоро надоедают. Гати, проложенные через низкие болотистые местности, вытрясают всю душу. На станциях приходится ругаться со зрителями, у которых всегда «все кони в разгоне». Ни ругань, ни внушительный вид гербовой курьерской подорожной Максимова не помогают: не дают лошадей, да и только.

— Вон энти две пары, вашбродь, однако, только за полчаса до вас пришли, а те две пары, однако, под уездного начальника держим, с минуты на минуту ждем, вашбродь. Строгой страсть, хуже вас ругается. Да ведь вы, однако, проедете, и все тут, а с им, язви его, нам жить приходится. Нет коней, вашбродь, хучь как хошь ругайся.

В таких случаях нередко помогал «рупь», и кони находились.

Памятен он России, этот Великий Сибирский тракт, иссеченный колесами фельдъегерских и жандармских бричек, истоптанный тысячами чоботов, лаптей и «котов» переселенцев и арестантов. Сколько прошло здесь звенящих кандалами каторжников, с изможденными лицами, бритыми наполовину головами, в лохмотьях с желтыми «тузами» на согнутых спинах!

Максимов объяснил мне, что ссылка каторжан в Сибирь сильно сократилась за последние годы и заменена ссылкой на остров Сахалин. Каторжников возят туда на специальном «каторжном» пароходе Добровольного флота — «Кострома».

— Я видел, как их возят, — добавил Максимов, — не дай бог никому. Я не знаю, что ужаснее: идти ли пешком по Владимирской, или ехать в душном, раскаленном тропическим солнцем вонючем трюме, почти без вентиляции. Ехать под угрозой, что за малейший ропот тебя и всех с тобой находящихся обварят паром через специальные трубы, проведенные от котлов в трюмы.

В Иркутске нам пришлось задержаться на несколько дней. Помню характерный разговор. Я шел по улице с какими-то покупками и встретился с группой подростков-барышень, которые оглядели меня с ног до головы:

— Молодой еще, интересно, за что его? — прошептала одна.

— Политический, верно... — ответила другая.

Иркутск был тогда местом ссылки.

Директор-распорядитель Амурского общества пароходства и торговли Н.П. Мокеев предложил мне телеграммой ждать его распоряжений в Сретенске. С Максимовым мы расстались.

Сретенск был небольшой, но бойкий торговый городок. Официально он считался станицей Забайкальского казачьего войска, но фактически имел вид и пользовался всеми правами города.

В Сретенске я увидел первые пароходы Амурского общества. Они были бельгийской постройки завода «Джон Кокероль», неплохие пароходы с довольно мощными машинами четверного расширения и уютно устроенными каютами.

Познакомился с двумя капитанами, местными старожилами. Оба из ссыльнопоселенцев и немолодые. Как они попали сюда, я не расспрашивал: это было не принято в старой Сибири. Один из них был, по-видимому, старый волгарь, а другой, очень интеллигентный, вероятно бывший студент, «политический». Оба были подвержены весьма распространенной в Сибири слабости — пили. Водку они считали детским напитком, «лимонадом», который годился только для лета, а зимой предпочитали девяностоградусный спирт.

От этих капитанов я узнал историю нашего директора-распорядителя.

Николай Петрович Мокеев, которому было уже далеко за пятьдесят, в молодости служил офицером в каком-то провинциальном пехотном полку. Он влюбился в дочь полкового командира и сделал ей предложение. Полковник, искавший для своей дочери более блестящей партии, чем подпоручик с шестидесятирублевым жалованьем, отказал ему наотрез и перестал принимать у себя. Мокеев затаил обиду и злобу. Вскоре после отказа наступил день именин полковника. Он пригласил к себе всех офицеров полка, кроме Мокеева. Юный подпоручик не мог стерпеть такого оскорбления и, прокравшись ночью в сад, застрелил полковника через окно из винтовки.

Военный суд приговорил Мокеева к двадцати пяти годам каторги. Благодаря различным льготам после десяти лет каторжных работ в страшном Карийском остроге он был переведен на поселение на Амур. Здесь поступил конторщиком в старое Товарищество амурского пароходства. Годы шли. Неглупый, трудолюбивый и честолюбивый Мокеев повышался в должностях. Царские манифесты время от времени сокращали ему срок отбывания поселения. В начале девяностых годов Мокеев занимал уже должность

помощника директора-распорядителя, отбыл срок поселения и был восстановлен во всех гражданских правах, включая и утерянное по суду дворянство.

Директор Зиновьев, большой барин и аристократ, был плохим коммерсантом. Дела пароходства вел Мокеев. Он наладил крепкую связь с кяхтинскими и ханькоускими чаоторговцами, приамурскими оптовиками и золотопромышленниками, московскими купцами, торговавшими с Сибирью, и местными властями. В дворянском мундире, с шитым золотом красным воротником, он умел внушать к себе уважение.

Товарищество амурского пароходства работало по инерции. Пароходы его были стары и малы. Они жгли много дров и требовали частого ремонта. Техническая слабость Товарищества дала возможность некоторым местным купцам построить собственные пароходы, преимущественно деревянные, заднеколесные, старого американского типа.

Фрахты стоили высоко. За провоз одного пуда груза от Сретенска до Благовещенска брали рубль, до Хабаровска — полтора, а до Николаевска — два.

И вот Мокеев решил дать и Товариществу, в котором служил, и частным судовладельцам генеральное сражение. Он поехал в Москву с подробным докладом и уговорил московских купцов основать новое акционерное Амурское общество пароходства и торговли. В это Общество он вошел директором-распорядителем. По плану Мокеева были заказаны сразу две дюжины вполне современных и мощных пароходов: первая серия — в Бельгии, а вторая, через Вардропера, — в Англии. Ко времени моего приезда на Амур «бельгийцы» уже вступили в работу, а «англичане» начали один за другим прибывать в разобранном виде в Николаевск. Морской отдел Амурского пароходства представлялся покуда

единственным, купленным у владивостокского купца Шевелева небольшим пароходом «Стрелок»...

Через несколько дней я получил телеграмму Мокеева. Он приказывал мне сесть на прибывающий через два дня в Сретенск пароход Общества «Адмирал Чихачев», следовать на нем в Благовещенск и в пути принять судно от капитана Пискунова, назначавшегося на сборку новых пароходов в Николаевск.

Пискунов был третий амурский капитан, с которым я познакомился. Он был ссыльнопоселенец, из студентов-народовольцев, чего не только не скрывал, но чем очень гордился. Лет тридцати пяти, рыжий, вихрастый, с дикорастущей бородкой и усами, с громким голосом и громким смехом, он очень напоминал студента-семидесятника, неизменного оратора на студенческих сходках. Любимыми его словами были: интеллигенция, община, народ, под которым он подразумевал исключительно крестьянство. Но «революционности» у Пискунова хватило ненадолго, до тех пор, пока прошли реку Шилку и ее «семь смертных грехов» — семь маленьких, бедных, полуголодных поселков, бывших каторжных острогов, у которых мы останавливались и где ничего, кроме дров, нельзя было достать.

В Покровской, большой станице, лежащей у слияния Шилки с Аргунью, мы простояли несколько часов. Здесь мой капитан-«революционер» напился в лоск вместе с пришедшим к нему в гости помощником горного исправника, и я потерял к нему всякое уважение.

По Шилке, Амуру и Уссури

Проплавав одну навигацию по Волге и ознакомившись с плаванием по Куре, я не был новичком на реке. Но плавание по Шилке и Амуру имело свои особенности, да и вид этих рек совсем другой. Шилка чрезвычайно красива той особой девственной и дикой красотой, которой не увидишь по европейскую сторону Урала.

Воды ее прозрачны и холодны. Крутые и обрывистые берега заросли хвойным лесом, а прогалины сплошь, как ковром, покрыты цветами. Кое-где из обрывов торчат массивы камней. Ширина Шилки невелика — сто-двести метров, но течение очень быстрое: оно несет пароход по двадцать пять километров в час.

Слившись с Аргунью, река сразу делается шире, иногда разбивается на протоки, обтекающие большие и маленькие острова. Берега становятся более приветливыми, хвоя начинает чередоваться с красным лесом, встречаются пашни и луга с пасущимся скотом.

Особенности плавания по этим рекам заключаются прежде всего в умении управляться на сильном течении. Крутые повороты требуют от капитана напряженного внимания.

В то время на всем протяжении речного пути в три тысячи с лишним километров — от Сретенска до Николаевска — у пароходства были пристани только в Сретенске, Благовещенске, Хабаровске и Николаевске. Во всех остальных пунктах, а их было немало, приходилось швартоваться к берегу. Делалось это так. Немного не доходя до места, назначенного для подхода, если пароход шел вниз по течению, или немного пройдя его, если шел вверх, судно поворачивалось поперек течения и двигалось носом к

берегу. Метров за шестьдесят до берега отдавали якорь и, свободно травя цепь, продолжали идти вперед, уменьшив несколько скорость. Когда пароход почти упирался носом в грунт, на берег подавали носовой проволочный трос. Трос крепили к столбу или же к ближайшему дереву, к «лесине». Маневрируя этим тросом, якорной цепью, рулем и машиной, пароход устанавливали при помощи течения параллельно берегу. Потом рулем подводили корму, подавали трос с кормы и опять отводили руль, отчего кормовой трос натягивался. После этого подавали сходни.

В умелых руках этот маневр делается красиво и быстро, но для этого надо наловчиться и иметь хороший глазомер.

Я скоро постиг этот маневр, и он мне очень нравился.

Что было хорошо на Амуре и чего не было ни на Куре, ни даже на Волге, — это прекрасно составленная, в крупном масштабе карта пути. Она находилась в рулевой рубке и перематывалась с одного валика на другой по мере продвижения парохода. Фарватер был хорошо обставлен береговыми знаками в виде пронумерованных столбов и створов на перекатах.

Таким образом, капитан, даже незнакомый с рекой, не шел «вслепую» и не зависел всецело от лоцмана.

На четвертый день плавания пришли в Благовещенск.

Как только мы ошвартовались, мне передали записку: Мокеев требовал меня немедленно в контору.

Благовещенская, она же и главная, контора Общества помещалась в большом новом одноэтажном деревянном доме. В ней было светло, просторно и чисто, пахло лиственницей.

Комната, в которую я вошел, разделялась широкой балюстрадой на две неравные части: в большей сидели, смешно взобравшись на высокие табуретки у высоких

конторок, служащие. Они щелкали на счетах, перелистывали толстые бухгалтерские книги и строчили деловые бумаги. Две машинистки, или, как их тогда называли, «ремингтонистки», завитые мелким барашком и напудренные, выбивали дробь на своих машинках. Некоторые из служащих были чрезвычайно франтовато одеты, другие довольствовались вышитыми украинскими сорочками и сибирскими блузами из черного ластика с высоченными воротниками и массой мелких перламутровых пуговиц.

В другой части комнаты толпились посетители.

Я подошел к балюстраде и, выбрав физиономию, которая показалась мне симпатичной, спросил:

— Скажите, пожалуйста, где кабинет директора и кто может обо мне доложить?

— А вы чьих будете?

— Я новый капитан, моя фамилия Лухманов.

— Вон дверь налево, в углу.

— А кто доложит?

Вопрошаемый не то удивленно, не то недовольно посмотрел на меня.

— Идите так, — сказал он.

В большом кабинете, убранном дубовой мебелью, за большим столом, заваленным бумагами, сидел пожилой человек в синем костюме, стриженный бобриком, с седой эспаньолкой, в золотых очках.

На звук шагов он оторвался от бумаг и посмотрел на меня. Я поклонился.

— Капитан Лухманов, — доложил я, — прибыл на «Чихачеве» и явился по вашему вызову.

— А, капитан Гаттерас! Слышал, много слышал о вас от Вардропера. Вы, кажется, весь свет исколесили... Здравствуйтесь, добро пожаловать, садитесь сюда, поближе.

Меня поразил его голос. Он говорил фальцетом, почти пищал, что совершенно не вязалось с его

массивной высокой фигурой.

— Да, я порядочно поплавал, — ответил я, усаживаясь в кресло, — а последние восемь лет прослужил на Каспии.

— Вы, кажется, знаете языки?

— Английский хорошо, французский и немецкий порядочно, итальянский немного.

— Переведите-ка мне это письмо. — И Мокеев протянул мне напечатанное на машинке большое письмо на английском языке. Я пробежал его глазами.

— Это фирма «Сван Гунтер» извещает вас, что пароходы за номерами 117, 118 и 119 построены и погружены в разобранном виде на пароход «Флавиан», отходящий из Ньюкасла в первых числах июля нового стиля. Инженер Макларэн, говорящий по-русски, назначен заведующим сборкой новых пароходов нашего общества и выезжает из Лондона почтовым пароходом компании «Пи энд О» четвертого июля нового стиля.

Мокеев пристально посмотрел на меня.

— А вы знакомы с судостроением?

— Это был мой любимый предмет в мореходке, а потом я его специально изучал по книгам, а также на верфи Нобеля в Астрахани.

— Так. Ну а с Амуром уже познакомились, не раскокаете сразу новый пароход?

— Думаю, что нет. Фарватера я, конечно, не знаю, но в картах разбираюсь хорошо и с работой на течении освоился.

— Так... Вы уже приняли «Чихачева»?

— Да, принял.

— А ну-ка сдайте его обратно Пискунову и приготовьтесь к поездке в Николаевск: будете принимать от англичан новые пароходы и наблюдать за сборкой.

— Есть!

— Завтра утром зайдете ко мне за инструкциями. Послезавтра уходит на Хабаровск и Николаевск «Барон Корф», на нем и поедете. Ну, до свидания, до завтра. — И он протянул мне из-за стола большую белую руку.

Пискунов очень обрадовался новому распоряжению с подсмеивался надо мной.

— Вот поезжайте-ка в Николаевск, так узнаете, почему снетки, почему мелкая рыбка и почему сотня гребешков. Это такая дыра, батенька, перед которой наш Благовещенск — столица. Скука там анафемская, развлечений никаких, все пьют мертвецки. От Николаевска при южных ветрах на десять верст вверх по Амуру спиртом несет. В местном клубе ни во что, кроме «железки»^[43], не играют, и ни один вечер без драки не проходит. Интеллигенции никакой. Жители все из бывших сахалинцев, уголовники, по ночам грабят и режут.

Вы знаете, в Николаевске по ночам, даже в грязь, никто по мосткам (тротуарам) не ходит. Прохожие месят грязь серединой улицы и револьвер в кармане из руки не выпускают, а то в один момент накинута из-за угла аркан на шею и уволочут, а там расправа короткая... А здесь у меня в Благовещенске и домик, и семья, и друзей-приятелей полон город. Приходите ко мне сегодня вечером в преферанс играть. Играете?

Но я отказался, сказав, что в карты не играю и что хочу пойти вечером в местный театр на оперетку.

Странное впечатление произвел на меня Благовещенск — этот торговый центр Приамурского края, резиденция золотопромышленных королей Ельцова, Левашова и других хищников. Город большой, широко раскинутый, но несуразный: с широкими, но беспорядочно разбросанными улицами, с громадными площадями, с соборами и церквушками, с губернаторским дворцом и с неизбежным в царской

России громадным каменным острогом. В этом городе все было перемешано: каменные дома богачей и маленькие деревянные домики обывателей, большие универсальные магазины Чурина, немецкой фирмы «Кунст и Альберс» и лавчонки, в которых, кроме щепотки гвоздей, махорки, колесной мази и пары кнутов, ничего не найдешь. Русские купцы, чиновники, казаки, ссыльнопоселенцы, китайцы. Прислуга, ремесленники, мелкие торговцы — все китайцы. Базар сплошь застроен их лавчонками, в которых можно найти все, начиная от моркови и лука и кончая контрабандными шелками и опиумом.

У благовещенских, да и у всех приамурских китайских торговцев был свой царек — купец-миллионер Тифонтай. Отделения его фирмы имелись во всех более или менее значительных поселениях края. Он вел крупную оптовую торговлю и имел в Благовещенске, Хабаровске и Владивостоке магазины китайских редкостей. Тифонтай скупал и продавал женьшень^[44], оленьи панты^[45] и, тайно, золото. Он или, вернее, его уполномоченные и агенты делали массу и других темных дел. Говорили, что он тайно руководит шайками хунхузов^[46] и снабжает их оружием, но официально об этом ничего не было известно. Знали одно, что ни царские власти, ни амурские купцы-воротилы не могли без него обойтись.

На другое утро я вновь явился к Мокееву.

— Знаете что, капитан Гаттерас, — начал он своим фальцетом, — я о вас сегодня всю ночь думал и вот что решил. Дело свое морское вы, очевидно, знаете первоклассно, знаете судостроение, понимаете толк в судах, знаете иностранные языки, за границей бывали... Поезжайте-ка вы уполномоченным нашего Общества в Японию. У нас масса дел с Японией: нам нужны материалы, рабочие, специалисты по судостроению и

судоремонту, нужны шлюпки, конторская мебель, нужны многие вещи, которых здесь не достанешь, и в первую очередь нужен хороший мореходный буксир. Все это можно достать в Японии. До сих пор все поручения в Японии для нас выполнял или капитан нашего морского парохода «Стрелок» Бредихин или Гинцбург^[47]. Но Бредихин — дурак и пьяница, а Гинцбург — такой жулик, с которым можно иметь дела только при крайней нужде. Помните, прежде всего — буксир. Ищите, покупайте и телеграфируйте мне, я вполне полагаюсь на вашу опытность. Буксир в Николаевске нужен как хлеб и должен быть доставлен туда до закрытия навигации. Я написал вам ночью подробную инструкцию, она сейчас в машинке. Ну, что вы об этом думаете?

Что я мог думать о таком предложении? Это была блестящая и интереснейшая командировка.

— А как эта командировка будет обставлена в материальном отношении? — спросил я.

— Вы сохраните ваше капитанское жалование и будете получать десять рублей суточных. В кассе получите все, что вам причитается по первое августа, и две тысячи рублей авансом под отчет. Когда присмотрите буксир или сделаете другие крупные закупки, телеграфируйте, мы вам немедленно переведем деньги. Устраивает это вас?

— Вполне, Николай Петрович.

— Ну вот завтра же и поезжайте на «Корфе», только не до Николаевска, а до Хабаровска, а оттуда через Иман во Владивосток. Из Владивостока пароходы ходят еженедельно в Нагасаки.

«Барон Корф» был большой комфортабельный двухэтажный, волжского типа пароход, и я устроился на нем прекрасно.

Амур в том месте, где он прорывается через Хинганский хребет, поразил меня мощной и дикой своей красотой. Это незабываемое зрелище, особенно вечером, при луне.

Казачьи станицы, в которых мы останавливались, жили ленивой, сытой жизнью. Казаки сами работали мало, на них батрачили китайцы.

На третий день пришли в административный центр края — Хабаровск.

Если Благовещенск можно было сравнить со старой купеческой Москвой, то Хабаровск был Петербургом. Как сравнительно новый город он был построен более планомерно, чем Благовещенск. Торговля Хабаровска значительно уступала благовещенской, и гражданского населения в Хабаровске было меньше. Зато улицы были полны офицерами всех родов оружия и чиновниками с петлицами и погончиками всех царских ведомств. В Хабаровске находилась резиденция местного полубога — приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского. Он одновременно объединял власть командующего войсками Приамурского военного округа и войскового наказного атамана трех казачьих войск — Забайкальского, Амурского и Уссурийского. Его военная и гражданская власть простиралась от Байкала до Тихого океана и от китайской границы до Северного Ледовитого океана. Территория, которой он управлял почти неограниченно, была значительно больше любого европейского государства.

Правильное движение поездов начиналось только от станции Иман, расположенной в трехстах километрах от Хабаровска. Добраться туда можно было или на служебном поезде или на пароходе по реке Уссури.

Маленький, старый, случайно купленный Мокеевым пароход «Святой Иннокентий» отходил из Хабаровска

на Иман на следующий день. Переночевав в гостинице «Бристоль», я перебрался на «Иннокентия».

Наше плавание по Уссури совпало с ходом летней кеты. Рыбы было столько, что пароход беспощадно бил ее лопастями колес. Особенно густой массой она шла у берегов. В одной станице, недалеко от устья, мы наблюдали интересную картину. Вдоль всего берега были установлены длинные столы. За ними, вооруженные ножами, старые казачки с засученными рукавами по локоть в крови чистили рыбу и отбрасывали ее в сторону. Молодые казачки подхватывали ее, натирали солью и развешивали на веревках. Подростки палками с гвоздем на конце поддевали идущую сплошной массой рыбу и выкидывали ее на берег. Рыба летела непрерывным дождем. Такого «конвейера» я нигде, кроме Уссури, не видел.

После двухсуточного плавания по Уссури и суточного переезда по железной дороге я добрался до Владивостока.

От Никольска-Уссурийского я почти не отходил от окна, все ждал, когда покажется давно не виданный друг — беспредельное, открытое море. И вот перед вечером оно блеснуло наконец, родное, любимое, долгожданное.

Поезд подлетел к владивостокскому перрону.

Китайцев было много и во Владивостоке. Кроме них на вокзале встречала поезд толпа корейцев-носильщиков с так называемыми «рогульками» для перетаскивания тяжестей.

Такой рогульщик подхватил мой багаж и дотащил до извозчика.

Извозчик-китаец привез меня в знаменитую гостиницу «Золотой Рог».

Владивосток был типичным военно-морским городом, напоминавшим Севастополь. Улицы полны

блестящими флотскими офицерами в белоснежных кителях и матросами в белых форменках. На рейде покачивались черные, с желтыми трубами и высоким рангоутом крейсера первого ранга: «Нахимов», «Корнилов», «Память Азова» и «Владимир Мономах». Здесь же стояли крейсер второго ранга «Стрелок», канонерские лодки «Маньчжур» и «Кореец» и больше десятка миноносцев. Внизу, у пристани Добровольного флота, дымил двумя высокими желтыми трубами только что пришедший из Одессы быстроходный красавец «Орел».

Устроившись в гостинице, помывшись после пыльной дороги и переодевшись, я вышел на главную артерию города — Светланскую улицу, или «Светланку», как ее называли владивостокцы. Она была названа так в честь старого фрегата «Светлана».

На другой день посетил Александра Яковлевича Максимова.

— Ну, а как Энегельм? — спросил я Максимова.

— Начинается то, что я ожидал. Бесконечные придирки. А впрочем, ну его к черту, не будем лучше говорить...

Через три дня на пароходе «Байкал» я направился к месту назначения.

В Японии

Я смотрел на высокие, обрывистые острова с одиноко растущими криптомериями.

— Вот Папенберг, — показывал мне рукой капитан «Байкала» Лемешевский, — а рядом с ним другой островок — Каменосима. С Папенберга японцы когда-то сбросили католических миссионеров, оттого голландцы так его и прозвали. По-японски он как-то иначе называется. А вон, подальше, маленький островок, видите? Это Крысий остров, на нем японцы перебили когда-то испанцев и сожгли испанские корабли.

Впереди открывался вход в окруженную со всех сторон горами, глубокую, напоминавшую мешок Нагасакскую бухту.

Все горы, насколько мог видеть глаз, разделены широкими уступами и засеяны. На верхушках маячат все те же криптомерии.

Нагасаки — весь серый от некрашенных, потемневших домов, крытых серой же черепицей. Город расположен амфитеатром и ползет вверх на гору, по правую сторону от входа в бухту. Слева — угольные склады, судостроительный завод и док «Мицубиси». Дальше, в глубине бухты, — так называемая «русская деревня» Иноса и русское кладбище, на котором похоронены сотни русских военных моряков, окончивших жизнь в далеких водах Тихого океана. На рейде красуется с десятков иностранных военных судов разных рангов: японский корвет, французский почтовый пароход компании «Мессажери маритим», английский почтовый пароход компании «Пи энд О», английский парусный клипер...

Воды рейда бороздятся во всех направлениях белыми паровыми катерами и серыми шлюпками с

военных судов. Шныряют японские остроносые фунэ, на которых стоя голанят одним веслом почти голые японцы.

«Байкал», сбавив ход, медленно продвигался к своему обычному якорному месту, салютуя флагом военным судам, мимо которых проходил. К нему приблизились белый паровой катер с желтой трубой и десятки японских фунэ.

Вот зазвенел последний раз телеграф в машину. «Байкал» затрясся на заднем ходу, и раздалась знакомая команда:

— Отдать якорь!

После непродолжительных таможенных формальностей и поверхностного осмотра моего немногочисленного багажа, я съехал на берег на одной из фунэ и очутился на каменной набережной. Со всех сторон ко мне бросились рикши.

О рикшах стоит сказать несколько слов. В то время это был единственный способ передвижения в японских городах.

Рикши, или джинерикши, — легкие двухколесные коляски на резиновом ходу, возимые человеком. «Джин» — по-японски значит «человек», «рикисю», в европейском выговоре «рикша», означает «тележка». Экипаж сбалансирован таким образом, что если отпустить оглобли с сидящим в колясочке пассажиром, то он с размаху грохнется затылком о землю. Этот перевес кузова назад сделан для того, чтобы оглобли приподнимали вверх впрягшегося в них человека и облегчали ему бег.

Прокатить раз-другой колясочку с сидящим в ней человеком по гладкой как пол, хорошо асфальтированной японской улице не составляет большого труда, но бегать в запряжке с утра до поздней ночи, изображая собой лошадь, и пробегать ежедневно несколько десятков километров, конечно,

невыносимо тяжелый труд. Рикши редко живут больше сорока лет, большинство их гибнет от туберкулеза.

Зарабатывали рикши гроши: малый конец в пределах города стоит 10 сен (по курсу того времени 9 копеек), большой, через весь город, — 20 сен, час езды — 25 сен. При этом девять десятых рикш работают не самостоятельно, а от хозяина — содержателя своеобразного извозничьего двора, где лошадью служит человек. Спрашивается: что же после 12-14-часовой работы остается на долю самого «джина», человека-лошади?

Рикши так распространены в Японии и Китае, их такая масса, что приезжие европейцы принимают их за местное и притом старинное изобретение. Ничего подобного. Рикши введены сравнительно недавно и являются чисто европейским изобретением. Они придуманы в конце шестидесятых годов минувшего столетия каким-то тучным миссионером, которому трудно было ходить пешком и для ношения которого в паланкине надо было нанимать четырех носильщиков. Для того же чтобы двигать легкую колясочку с этим миссионером, достаточно было и одного человека. Экономное, «человеколюбивое» и достойное христианского миссионера изобретение!

Единственная в Нагасаки европейская гостиница «Бель вю» («Прелестный вид») находилась на невысоком холме, в нескольких шагах от места, где я высадился. Положив свои вещички на рикшу, я двинулся туда пешком.

В вестибюле гостиницы на меня бросились головами вперед два японца, точно желая забодать. Остановившись в полушаге, они почтительно согнулись пополам и, громко втянув в себя воздух, чтобы не смешивать своего «презренного» дыхания с «почтенным» дыханием высокого гостя, как мне объяснили потом, спросили — один на ломаном русском,

а другой на ломаном английском языке, — что мне будет угодно приказать.

С хозяином мы сговорились в пару минут: большой номер со всеми удобствами и полным продовольствием стоил четыре иены^[48] в сутки. Это было дешевле, что называется, пареной репы.

Раньше чем начинать какое-нибудь дело, следовало сделать несколько визитов, и прежде всего к русскому консулу. Он должен был познакомить меня с представителями местных фирм, которые могли быть полезны для моей миссии. Но в день приезда я решил никуда не ходить, а побродить по городу и ознакомиться хотя бы самым поверхностным образом с тем окружением, в котором мне предстояло жить и работать.

Я пошел вдоль набережной. На рейд медленно входил серый французский броненосец. Вот он остановился, загрохотал якорь. На грот-мачте развернулся японский флаг, на борту вспыхнул язык пламени, вылетело облако дыма, и раздался гром пушечного выстрела. Через несколько секунд второй выстрел, затем третий, четвертый, пятый... Языки пламени и клубы дыма вырывались попеременно то с одного борта, то с другого. Гром стоял над гаванью и подхватывался горами. Это был салют наций. С последним выстрелом японский флаг пополз с мачты вниз, а с берега начался ответный салют. В дыму выстрелов можно было разглядеть трепетавший на мачте крепостного бастиона трехцветный французский флаг.

Не успело смолкнуть эхо от последнего выстрела с берега, как на «французе» взвился английский флаг и корабль начал салютовать английскому контр-адмиралу, державшему флаг на красивом и легком белом крейсере. «Англичанин» немедленно ответил

«французу». Горы гудели от эха. По рейду тихо ползли пронизанные солнцем и постепенно тающие облака порохового дыма. Но вот эхо от последнего выстрела, прокатясь постепенно слабевшими раскатами, смолкло, и дым рассеялся. К «французу» полетели с других судов вельботы и гички, чтобы поздравить с благополучным прибытием. Таков международный военно-морской обычай.

На правом берегу тянулся ряд европейских домов. В них помещались: нагасакский европейский клуб, консульства всех наций, конторы торговых фирм и агентства пароходных обществ.

По улицам двигалась толпа в национальных японских костюмах, которые в общем одинаковы у мужчин и женщин, кроме пояса. Костюм этот состоит из своеобразного халата, сшитого из прямых полотнищ и называемого кимоно. Сверху мужчины подпоясывают кимоно нешироким кушаком, за который в старину японские дворяне и воины затыкали сабли. Теперь за пояс затыкают только кисеты с табаком и кошельки, а также трубки и веера. Веер — непременная принадлежность каждого японца и японки. Женские пояса, оби, — это целое сооружение, на которое идет четыре-шесть метров довольно широкой, специально вытканной, иногда драгоценной материи. Оби подпоясывают высоко, под самую грудь, и сзади завязывают очень хитрым большим бантом. Более состоятельные японцы и японки сверх обыкновенного кимоно надевают на улице вместо пальто второе, более короткое кимоно без пояса, завязываемое на груди шнурками. Эти верхние кимоно летом делаются из очень тонкой, полупрозрачной и как бы подкрахмаленной материи. Зимой их носят из толстого, тяжелого шелка, иногда на легкой вате и всегда на красивой, художественно разрисованной подкладке.

Бедный люд носит кимоно из хлопчатобумажной материи. Но из чего бы ни было сшито кимоно, оно всегда окрашено в цвета: летом более светлые, зимой более темные. В большом употреблении желтовато-серые тона. Яркие, расшитые шелками и золотом кимоно носят только артистки, танцовщицы, музыкантши и певицы, так называемые «гейши», и дети. Молодые женщины носят оби довольно ярких цветов, пожилые — черные, но на цветной подкладке. Очень затейливы и сложны женские прически. Они имитируют то бабочек, то птиц, то целые храмы. Мужчины или прикрывают головы веерами, или носят обыкновенные европейские котелки, что совершенно не идет к национальному костюму, но эта мода крепко укоренилась в Японии. Японские рабочие обыкновенно ходят с непокрытой головой, а крестьяне и рикши надевают соломенные шляпы вроде большой шляпки гриба. Иногда их обтягивают материей. Такая шляпа очень просторна и поэтому имеет внутри ободок, внутренний околыш, охватывающий голову.

На ногах и мужчины и женщины носят сшитые из белой материи и застегивающиеся крючками носки, с отдельным большим пальцем, как наши варежки. Между большим пальцем и остальными пропускается шнур от сандалий. Сандалии простой народ носит из рисовой соломы, а более состоятельные люди — из дерева, красиво выделанного, отлакированного, с мягкими стельками. В дождь и в грязь надевают деревянные сандалии на высоких подставках спереди и сзади. Эта деревянная обувь производит на асфальтированных и бетонированных мостовых непрерывный своеобразный стук.

По обе стороны улиц нескончаемой вереницей тянулись двухэтажные деревянные домики с лавками в нижнем и жильем в верхнем этажах. Все стенки домов раздвижные, состоящие из рам с мелким деревянным

переплетом, заклеенным особой полупрозрачной бумагой. Обыкновенно рамы, выходящие на улицу, раздвинуты целый день, и все содержимое лавки видно проходящему. Полы приподняты над землей до вышины колена и устланы так называемыми татами — тонкими матрацами, размером около двух метров на один, обтянутыми чистыми, очень красивыми циновками. Говорят — комната в шесть, восемь, двенадцать и так далее татами.

Хозяева лавок и продавцы сидят на этих матрацах, поджав под себя ноги, а покупатели останавливаются перед лавкой, под навесом далеко выступающей за дом крыши, и так производится торг. Теперь в больших японских городах все по-другому, но в 1895 году было так, как я описываю.

На главной торговой улице меня поразили вывески. Они были на японском и на русском языках, и только кое-где встречались английские. Русские вывески поражали своей наивностью, вроде «Благонадежный сапожник», «Скорый портной» или «Мастер из черепаших и слоновых костей». Надобность в русских вывесках мне скоро стала понятна. В толпе, в которой я двигался, встречалось немало европейцев, и эти последние почти все говорили между собой по-русски. Это объяснялось тем, что в Нагасаки в то время была большая русская колония, преимущественно из семей морских офицеров. На зиму сюда собиралась вся русская дальневосточная эскадра. Владивостокский рейд замерзал, мощных ледоколов, поддерживающих, как теперь, круглый год навигацию, еще не было, и русская эскадра ремонтировалась и зимовала в Нагасаки. Японское и русское правительства считались в традиционной «дружбе». Эта «дружба» не помешала японской военщине уже в то время начать подготовку к войне с Россией. Усилилась эта подготовка сразу же

после Симоносекского мира, когда Россия помешала Японии воспользоваться плодами ее грабежа в Китае.

Вечером я опять пошел побродить по городу. Несмотря на введенное уже тогда в больших японских городах электрическое освещение, все японцы и японки шли по улицам, неся перед собой на коротеньких ручьях цветные бумажные фонари. Самых необычайных размеров и диковинных форм фонари виднелись всюду: свешивались с углов крыш, висели по бокам входов в магазины и в многочисленные японские ресторанчики и чайные дома, свешивались с оглобелей быстро бегущих рикш... Зеленые, желтые, красные, лиловые, пестрые фонари, национальные костюмы прохожих, крики уличных разносчиков, продававших бобовое тесто, вареный рис и конфеты, стук деревянных сандалий — все это напоминало какой-то большой карнавал.

На другой день я отправился к российскому консулу Костылеву. Он жил в большом одноэтажном доме недалеко от «Бель вю». В этом же доме помещалось и консульство. Костылев принял меня любезно, обещал всякое содействие и в первую очередь обещал прислать ко мне «универсального Федосеева».

Федосеев был русский механик. Лет пятнадцать назад он отстал по болезни от какого-то парохода Добровольного флота, обосновался в Нагасаки и женился на японке. Он «вышел в люди» из слесарей Севастопольского судоремонтного завода и не скрывал этого. Научившись болтать по-японски и по-английски, зная хорошо свою специальность и ремонтное дело, он занимался посредничеством между японскими судоремонтными заводами и мастерскими и капитанами русских военных судов и «добровольцев», доковавшихся и ремонтировавшихся в Нагасаки. Жил он неплохо, имел собственный домик и сад и знал все и всех в городе.

В тот же вечер Федосеев явился ко мне.

Это был человек лет сорока пяти, брюнет с сильной проседью, с подстриженными по-американски усами и громким голосом.

Флотское офицерство он недолюбливал. «Важные лодыри и больше ничего, — говорил он о них. — Гинцбург стрижет их, как овец, а они без него шагу ступить не могут. Спрашиваю Гинцбурга по секрету: не дорого ли я взял за какую-нибудь работу, а Гинцбург потом меня поедом ест за то, что я и сам продешевил и ему не дал нажиться!»

Узнав, что я собираюсь покупать буксирный пароход, он предложил мне съездить с ним в Кобе и посмотреть «Сатанелу».

«Сатанела» была паровой яхтой, построенной лет десять назад англичанином, директором заводов и дока «Мицубиси». Вскоре после ее постройки англичанин умер. Новый директор, японец, учившийся в Англии и компаньон фирмы, решил, что паровая яхта — никчемная роскошь, снял с нее заднюю мачту, устроил буксирный гак, арки и заставил ее таскать по рейду баржи с углем, что она с большим успехом и выполняла. Проезжавший по делам из Кобе в Нагасаки богатый коммерсант и спортсмен, отставной английский полковник Хюз обратил внимание на «Сатанелу», купил ее у «Мицубиси» за десять тысяч иен, увел в Кобе и вновь превратил в яхту. Прошло несколько лет. Хюз еще больше разбогател и теперь решил продать «Сатанелу» и построить себе большую парусно-паровую яхту-шхуну.

Предложение Федосеева показалось мне подходящим. Он чрезвычайно хвалил машину «Сатанелы», а про корпус говорил, что он построен на медном креплении из привезенного из Гонконга тикового дерева и что ему сносу нет.

Через два дня из Нагасаки отходил по расписанию на Йокогаму, через Модзи и Кобе, французский пароход

«Сахальен», и мы решили с Федосеевым на нем ехать.

«Сахальен» был большой трехпалубный пароход постройки 1881 года. Длинный, узкий и острый как ножик, с двумя трубами и тремя мачтами, из которых передняя носила реи и прямые паруса, он имел особенность, как все корабли этого типа, ходить прямо только при полном грузе. Не загруженный, он всегда имел более или менее значительный крен, но это не мешало ему быть и мореходным и быстроходным по тому времени судном. Он ходил 14 узлов и всегда выдерживал расписание без опозданий. Лежа на боку и зарываясь в волнах, «Сахальен» мало сбавлял ход при встречных штормах.

Так как на почтово-пассажирских пароходах европейских линий пассажиры первого класса должны были по традиции являться к обеду во фраке или в смокинге, мы с Федосеевым взяли место во втором.

Из пассажиров этого рейса остались в памяти только двое. Первый — блондин необычайного вида: совершенно европейское, гладко выбритое лицо, бритый лоб и длинная коса. Одет он был в шикарный шелковый китайский халат, и на груди у него висел большой золотой крест. Блондин ехал в первом классе и пользовался большим почетом всех окружающих. Как оказалось, это был епископ-миссионер из Шанхая.

Другой пассажир — атлетически сложенный американец. Его бицепсы подпирали рукава пиджака и играли при каждом движении рук. Фигуру довершали бычачья шея и лицо, словно высеченное из камня долотом первобытного скульптора. Он оказался полицейским сержантом, специальная служба которого заключалась в ловле дезертиров с американских военных судов, и ехал во втором классе, собираясь ловить каких-то двух негров, дезертировавших с американского крейсера в Нагасаки. Сержант был уверен, что застукает их в Кобе.

На рассвете «Сахальен» бросил якорь в Симоносекском проливе, на рейде города Модзи.

Модзи и Симоносеки — два города, расположенные по обе стороны пролива. Тогда между ними ходили только маленькие паровые катера и фунэ. С обоих берегов пролива глядели жерла орудий.

Отсюда плавание шло Японским Внутренним, или, как иногда говорят, Японским Средиземным морем. Оно ограничено с севера самым большим островом Японского архипелага — Хондо, а с юга — островами Кюсю и Сикоку. Длина Внутреннего моря около 350 километров, а ширина от 10 до 50 километров. Как с Тихим океаном, так и с Японским морем, лежащим между азиатским берегом и Японскими островами, оно соединяется только узкими проливами.

Снявшись из Модзи около полудня, пароход направился вдоль северного, гористого симоносекского берега.

Часа через два берега отступили, почти скрылись в легкой дымке тумана, и мы очутились в унылом, широком и безжизненном проливе Суо-Нада. Потом перед нашими глазами начали вырастать из ярко-синих глубин зеленеющие острова. Все следующие восемнадцать или двадцать часов плавания мы шли в лабиринте причудливых, изящных островков. Они насчитываются чуть ли не тысячами. Некоторые из них довольно большие, с городками и селами, другие имеют вид отдельных небольших скал.

В некоторых местах наш пароход попадал как бы в широкое озеро, километров 10-20 в поперечнике. Окружавшие озеро со всех сторон горы создавали впечатление замкнутости, но неожиданно открывался пролив с новой группой островов и островков, и мы шли дальше.

Кое-где виднелись голые верхушки вулканов. Картину оживляли встречные пароходы и сотни

больших фунэ с белыми четырехугольными парусами. Некоторые расходились с нами почти борт о борт, и мы могли ясно видеть, что делается на их палубах и в полузавешенных циновками плетеных бамбуковых кибитках-рубочках.

Японские фунэ не раскрашены, как китайские джонки, но вымыты, оттерты и выскоблены. На некоторых из них переезжали большие группы пассажиров. Они сидели по-японски, на собственных пятках, некоторые ели что-то палочками из фарфоровых чашек, другие пили чай, и никто не обращал на нас ни малейшего внимания.

Иногда мы проходили через стиснутые скалами узкие проливы так близко от берега, что могли даже без бинокля видеть внутренность японских жилищ. Однако эта «интересная» близость берегов требовала от лоцмана, ведшего пароход, большого искусства, а от капитана и рулевых — напряженного внимания. Приливы и отливы Тихого океана, а также текущие с гор быстрые речки и подземные ключи создают в узких проливах сильные, быстро меняющиеся течения и даже водовороты, грозящие при малейшей оплошности прижать огромный пароход к прибрежным камням.

Часа в четыре утра пришли в Кобе.

Мы съехали с Федосеевым на берег на паровом катере и устроились в большом каменном «Кобе-отеле». Прежде чем идти к Хюзу, отправились в местный яхт-клуб и тайком осмотрели «Сатанелу».

Она была и красива и солидна. Федосеев сразу залепетал по-японски с машинистом и полез в машину, а я принялся осматривать состояние корпуса и снабжение. Сопровождавший меня японец-боцман поднял по моей просьбе пол в кают-компании, и я осмотрел и даже попробовал поковырять ножичком дубовый набор. Он был свеж и крепок, как кость, ножик не брал его.

Единственным слабым местом яхты была износившаяся наружная медная обшивка, но ее не особенно дорого было сменить, так как старая содранная медь шла в переплавку и ее стоимость засчитывалась заводом.

Переделать «Сатанелу» на буксир было нетрудно, и вопрос о ее покупке был нами решен. Все дело было в цене и в условиях кредита.

Мы отправились в контору фирмы «Хюз энд компани».

Полковник Хюз был высокий, плотный, розовощекий, выхоленный, бодрый человек с бритыми до блеска щеками и подбородком и небольшими седеющими усами того цвета, который называют «перец с солью».

— Имейте в виду, — сказал он нам, — что я в деньгах не нуждаюсь. Корпус судна свеж и крепок как бутылка, машина работает как часы, и я за бесценок «Сатанелу» не продам. Я люблю эту яхту, и только мой каприз иметь судно, которое вдобавок к механическому двигателю было бы и хорошим парусником, заставляет меня продать ее.

Я постарался поймать Хюза на его джентльменстве.

— Насколько я слышал, полковник, вы купили «Сатанелу» у «Мицубиси» четыре года назад за десять тысяч. В каком бы безукоризненном состоянии яхта ни была, но она стала на четыре года старше. Я понимаю, что вы не хотите продавать ее за бесценок, но полагаю, что вы не имеете в виду и наживаться на этом деле, ведь вы спортсмен и яхта не является вашим коммерческим предприятием.

— Я уверен, что джентльмены всегда сойдутся в таком вопросе, и мы не будем торговаться за «Сатанелу», как японки за морковь на базаре, — отпарировал он.

Осмотрев яхту на этот раз уже официально, мы вновь встретились с Хюзом.

— Я хочу получить за «Сатанелу» девять тысяч иен наличными с уплатой в трехдневный срок со дня подписания купчей или десять тысяч с условием: двадцать пять процентов задатка в трехдневный срок, а остальные с рассрочкой не более шести месяцев. Сделка должна быть заверена в британском и русском консульствах.

Это было сказано так безапелляционно, что я сразу почувствовал всю окончательность этого решения. Но все-таки попробовал сослаться на изношенность медной обшивки.

Хюз рассмеялся.

— Это не страшно, капитан, медь недорого, у меня есть подсчет. Если бы я не продавал «Сатанелы», то я сам сменил бы на ней медь, — и полковник вытащил из кармана записную книжечку в мягком переплете из красного сафьяна. — Вот смотрите, капитан: «Сатанела» требует 339 двадцатиунциевых листов, общим весом 1976 фунтов. Они обойдутся вам по местным ценам 958 иен, но за старую медь вы получите минимум 711 иен. Так стоит ли много говорить о перемене медной обшивки, капитан?

Доказательства были неопровержимы, приходилось сдаваться, но у меня не было с собой достаточно денег не только на немедленную оплату покупки, а даже на задаток. На получение же перевода из Благовещенска, даже по телеграфу, нужно было время.

— Хорошо, полковник, — ответил я, — принимаю ваши условия ориентировочно и сегодня же телеграфирую подробно в нашу главную контору в Благовещенск о покупке с просьбой немедленно перевести деньги на наше консульство. Но я оставляю за собой право еще раз поговорить с вами об окончательной цене по получении инструкций и перевода от моего директора.

В тот же день я послал обстоятельную телеграмму Мокееву, прося его перевести по телеграфу десять тысяч рублей в адрес русского консульства в Кобе. Телеграмма из Японии на материк должна была идти по кабелю частной датской компании и обошлась около ста иен.

Помимо покупки буксира у меня было еще много поручений, в том числе постройка шлюпок.

В Нагасаки все это можно было сделать дешевле, чем в Кобе. Мы договорились с Федосеевым, что, как только «Сатанела» будет в наших руках, мы поведем ее в Нагасаки. Я пойду за капитана, а Федосеев за механика.

Была середина августа. Все поручения можно было выполнить за месяц и успеть доставить «Сатанелу» в Николаевск-на-Амуре до ледостава. Шлюпки можно было оставить в Нагасаки до прихода «Стрелка».

На другой день я сделал визит русскому консулу. Это был молодой, худощавый и очень элегантный господин, кажется из прибалтийских немцев. Как и полагалось, консул принял меня любезно и, внимательно просмотрев мои документы, обещал всякое содействие.

Прошел день, другой, третий... ответа из Благовещенска не было.

Мы извелись с Федосеевым. Осмотрели все, что стоило в Кобе видеть, начиная от знаменитого водопада и громадного бронзового Будды и кончая ресторанчиком, специально торговавшим копчеными угрями и вареными раками всех видов и величин. Ежедневно я наведывался в консульство.

На четвертый день консул спросил меня:

— Чем вы объясняете молчание Благовещенска?

— Только тем, что Мокеев выехал куда-нибудь по Амуру, а его заместитель Вердеревский не решается без него что-либо предпринять. Должно быть,

телеграммы о моем деле гуляют где-нибудь между Сретенском и Николаевском, а может быть, и между Благовещенском и Москвой, если правление почему-либо вызвало туда Мокеева. Что же другое я могу предполагать? Вы видели мою доверенность и инструкцию, там ясно сказано: «Приобрести небольшой мореходный буксир для рейдовой работы в Николаевске-на-Амуре», «Сатанелу» вы знаете, она вполне подходит для этой работы.

Консул задумался.

— Вы знаете, — сказал он наконец, — ведь время идет, а англичане говорят: время — деньги...

— Время безнадежно идет, — согласился я.

— Я бы посоветовал вам согласиться на второе условие Хюза: внести ему две тысячи иен в задаток, отсрочив остальные восемь тысяч на шесть месяцев, а затем вести «Сатанелу» на ремонт и перестройку в Нагасаки.

— Да, но у меня нет с собой двух тысяч иен свободных денег. Я взял в Благовещенске авансом всего две тысячи рублей и уже истратил из них шестьсот, а у меня есть текущие расходы.

— Ну, этому делу можно помочь, я смог бы устроить вам кредит в две тысячи иен в одном из банков.

Через час у меня в кармане был чек Гонконг-Шанхайского банка в две тысячи иен на имя Хюза; через два — мы с русским консулом были у английского, куда прибыл и Хюз, и подписывали договор, а через три часа два консула, английский полковник и пишущий эти воспоминания русский шхипер, как тогда официально называли капитанов торгового флота, с документами «Сатанелы» в кармане завтракали в английском клубе и вспрыскивали сделку.

Федосеев на «Сатанеле» с оставленным мною до Нагасаки хюзовским экипажем поднимал пары.

На рассвете мы снялись и двинулись в Нагасаки. «Сатанела» печатала десять узлов, ее машина действительно работала как часы, и Федосееву нечего было делать. Рулевой правил отлично, и яхта слушалась руля, как хорошо выезженная лошадь поводев. Мы с Федосеевым нарядились в легкие кимоно, сняли обувь и прекрасно расположились под тентом на палубе.

К вечеру погода стала портиться. На небе появились рваные клочки облаков, воздух перестал быть кристально прозрачным и начал как бы насыщаться парами. Наступающий вечер вместо освещения и прохлады нес духоту.

Я спустился в каюту посмотреть на барометр. Он падал. Солнце зашло в каком-то буро-красном тумане. К полуночи небо совсем заволкло тучами, и начал моросить дождь. Барометр продолжал падать. Все признаки приближающегося тайфуна налицо, но было еще совершенно тихо. Я решил попытаться проскочить до начала тайфуна на рейд Модзи.

Целую ночь я не отходил от маленькой рубочки, в которой посменно стояли на руле боцман и один из рулевых, прекрасно знавшие фарватер. Все было привязано и задраено. Две маленькие шлюпки «Сатанелы» завалены внутрь и крепко притянуты к шлюпбалкам и к борту. Тенты отвязаны и убраны вниз.

Часов в восемь утра начали налегать первые шквалы от зюйд-веста, но они не разводили зыби в этом море-озере.

По моим расчетам, центр тайфуна находился южнее и западнее нас и проходить он должен был, двигаясь на норд-ост, милях в пятидесяти от японских берегов. В десять часов, при участившихся шквалах и проливном дожде, мы подошли к Модзи.

Выбрав на берегу впадину, которая могла бы нас защитить, если тайфун будет дуть вдоль пролива, мы уткнулись носом в самый берег, отдали один за другим

оба наших маленьких якоря и, отработав задним ходом, вытравили все цепи: тридцать саженой левого и сорок пять правого якоря. В полдень ветер уже ревел как бешеный, и весь пролив побелел от сплошной пены. Но ветер дул с берега, и мы стояли довольно спокойно: цепи не дергало, они напряглись и дрожали, как струны. Машина была все время наготове, и скоро пришлось дать малый ход вперед, чтобы ослабить напряжение цепей. В два часа пополудни ветер зюйд силой не меньше одиннадцати баллов, машина работает уже «полный вперед», но якоря медленно ползут в грунте, и наше суденышко дрейфует, постепенно удаляясь от берега, прикрывающего его.

Через час ветер сразу перескочил на зюйд-ост, и нас несколько укрыл утесистый выступ берега. Цепи ослабли, дрейф остановился. Меняя свое направление против движения часовой стрелки, то есть через ост, норд-ост, норд и т.д., ураганный ветер грозил нам тем, что модзийский, или южный, берег пролива, под которым мы укрывались, должен был со временем очутиться под ветром и стать для нас гибельным. Я решил попробовать поднять якоря и, перескочив через пролив, стать под симоносекским берегом.

Стоять на палубе было нельзя. Мы ползали по ней на четвереньках. Со страшными усилиями наша маленькая команда, состоявшая из шести человек, подняла один за другим якоря. Мы развернулись правым бортом против урагана, дувшего теперь уже от оста. Яхту положило набок так, что левый борт весь ушел в воду по комингсы рубок, но волны не было, и мы двигались вперед.

Почти час борьбы между жизнью и смертью, и мы — у противоположного берега. Опять уткнулись носом в самый берег, опять положили оба якоря. «Сатанела» блестяще выдержала экзамен и почти выпрямилась.

Ветер свирепел еще больше. Вероятно, центр тайфуна поравнялся со входом в пролив. Мы были хорошо укрыты за одним из мысов. В полночь дуло уже от норда, и пришлось снова работать машиной. С двух часов ночи ветер стал стихать. Дождь кончился.

Вместе с рассветом кончился и тайфун. Мы были в так называемой опасной половине тайфуна и отделались чрезвычайно дешево.

Думая, что Хюз, получивший за свою яхту пока что две тысячи, не совсем хорошо себя чувствовал, я послал ему из Симоносеки телеграмму: «„Сатанела“ блестяще выдержала тайфун. Пополнив уголь, следую в Нагасаки».

Взяв десять тонн угля и свежей провизии, я в тот же день перед заходом солнца приказал сниматься с якорей.

Боцман-японец доложил мне, что он и вся команда боятся выходить в море, так как после тайфуна осталась еще очень крупная зыбь. Но что значила хотя бы и огромная мертвая зыбь для «Сатанелы», которая пересекла Симоносекский пролив в самый разгар тайфуна?

Я решил идти. Наш маленький брашпиль «зацокал», наворачивая на себя одну за другой якорные цепи.

Ветра не было совершенно, но зыбь валила громадная, хотя без гребней. Что делать с «Сатанелой» в открытом море! Наш кораблик взлетал к небесам, падал в глубокие ямы, стремительно переваливался с боку на бок, становился на дыбы, падал носом вниз, но не зарывался в волны и почти не сбавлял хода. «Чертовка»^[49] танцевала дьявольский танец. На ногах невозможно было устоять, и вылететь от толчка за борт ничего не стоило. Этот танец продолжался до самого мыса Номо у входа в Нагасакский залив, и только у Папенберга нас окончательно перестало качать.

«Сатанела» под русским флагом вошла полным ходом на внутренний рейд Нагасаки.

После таможенного и санитарного осмотра я отправился с судовыми документами к консулу Костылеву.

Он уже знал о моей покупке из телеграммы своего коллеги и очень беспокоился за судно во время тайфуна. Этот тайфун наделал много бед: утопил два больших парохода, сорвал с якорей и выкинул на берег десятки судов, погубил сотни рыбацких лодок, посрывал с домов крыши, повырывал с корнем деревья.

Костылев удивлялся нашему благополучию и восторгался моими судоводительскими способностями. Все это было очень приятно и льстило моему самолюбию, но ответа из Благовещенска все еще не было.

Тем не менее приходилось не теряя времени приступать к ремонту и готовиться к большому морскому переходу в Николаевск. Хюзовская команда была рассчитана и отправлена в Кобе. Вместо нее был нанят ночной сторож. Я из «Бель вю» переселился в маленький, но очень уютный салончик «Сатанелы».

Переустройство яхты началось с перемены ее названия. Мне очень нравилось название «Сатанела», и оно очень шло к маленькому мореходному судну, не боящемуся никакой погоды. Но в то недоброй памяти царско-поповское время, когда каждое новое судно начинало свою службу церковным молебном и окроплением всех помещений «святой» водой, нечего было и думать об оставлении такого вольнодумного названия. Как же назвать мою покупку и как использовать литые бронзовые золоченые буквы «SATANELA», привинченные на ее кормовом подзоре?

Перебрав всякие комбинации, я наткнулся на имя, при котором все восемь букв «Сатанелы» шли в дело. Только у одного из трех «А» надо было выпилить

перекладину и перевернуть его вверх «ногами», чтобы получилась буква «V». Это имя было «SVETLANA».

Название было неплохое и хорошо известное жителям дальневосточного Приморья.

Так и стала моя милая «Чертовка», которую я уже успел полюбить, «Светланой».

«Светлану» не надо было ставить в док для перемены медной обшивки. Нанятый через Федосеева подрядчик-японец приехал с рабочими, поднял якоря и во время прилива отбуксировал мой «корабль» на мелкое место, а когда начался отлив, подпер его со всех сторон толстыми бамбучинами. После спада воды «Светлана» очутилась на сухом месте, и рабочие бросились сдирать с нее старую медную обшивку. К началу прилива вся медь была снята, и обнажилась хорошо просмоленная тиковая обшивка корпуса. Я тщательно осмотрел ее и опробовал ножом. Ни одного не только гнилого, но сколько-нибудь слабого места, в которое можно было бы вогнать от руки нож глубже чем на полсантиметра, не оказалось.

В следующий отлив подводная часть была вновь тщательно просмолена, и мы приступили к наложению новой медной обшивки.

Подсчет Хюза оказался безошибочным. Пошло ровно 339 листов.

Через пару дней «Светлана» стояла на якоре на старом месте, поблескивая на солнце новой медью, поднимавшейся на несколько сантиметров выше ватерлинии.

Я не стал обезображивать «Светлану» снятием грот-мачты для устройства буксирного приспособления, тем более что мачта нужна была мне в предстоящем большом переходе для вспомогательных парусов. Я провел от нее две надежные железные тяги к комингсам машинного люка и устроил на ней буксирный гак.

Кроме устройства буксирного приспособления ремонт «Светланы» заключался в промывке и очистке парового котла, в развальцовке на нем двух ослабевших дымогарных труб, проверке и притирке подшипников и перемене обивки на двух диванах в салоне. Все это было выполнено в течение десяти дней.

«Светлана» стояла на якоре, готовая принять экипаж, запасы, поднять пары и сняться в дальний поход.

Одновременно мною был разработан стандартный чертеж судовой шлюпки. Надо было спроектировать шлюпку мелкосидящую, устойчивую, могущую поднимать не меньше двух кубических сажень дров и в то же время способную без особого труда выгребать против сильного амурского течения. Выбирая форму корпуса, я остановился на американских кат-ботах, только, конечно, без выдвижного киля. После нескольких ночей работы проект был готов, и первые двадцать шлюпок, по расценке в сто пятьдесят иен каждая, были заказаны опытному шлюпочному мастеру.

Коммерческие ловушки

Шел сентябрь, а ответа от Мокеева все еще не было.

С проходившим через Нагасаки пароходом Добровольного флота «Ярославль» я отправил Мокееву через Владивосток подробное донесение и телеграмму в двести с лишним слов.

В конце концов и Хюз и банк, в котором я занял деньги, могли терпеливо ждать еще пять месяцев, но все-таки должен же был Мокеев отозваться... Что же это, шутки, что ли: командировать человека в чужую страну, надавать ему кучу всяких срочных поручений, наобещать черта в ступе, а потом молчать как стена!

Порой я прямо свирепел. А шлюпки? Как я буду за них расплачиваться, если Мокеев будет продолжать играть в молчанку? Наконец, на что буду жить сам: ведь с оплатой комиссии Федосееву, стоимости перегона из Кобе в Нагасаки и ремонта «Светланы» от взятых из Благовещенска двух тысяч осталось уже очень немного. Ну, с месяц я еще проживу, а что дальше?

Наступила середина сентября. Ответа не было. Я окончательно извелся и не знал, что думать. Я знал теперь одно, что Мокеев — подлец, которому нельзя верить. Его молчание было совершенно необъяснимо. Я потерял сон, аппетит, изнервничался.

Перед людьми, окружавшими меня, приходилось, как говорят, держать фасон: я жил на «собственной яхте», бывал время от времени в нагасакском клубе, где поддерживал знакомство с местными коммерсантами, директорами английского и французского банков и с консулами. Я чувствовал, что это был единственный выход из положения. Сдайся, опустишь, перестань гордо держать голову — и моментально превратишься в нищего, зарвавшегося авантюриста. Отнимут яхту,

опишут за долги последние штаны и выкинут на улицу в чужом иностранном городе.

Со следующим пароходом Добровольного флота — «Саратовом» я опять послал длинную телеграмму и довольно резкое личное письмо Мокееву.

«Саратовом» командовал очень важный с виду, но, по словам помощников, очень добрый и отзывчивый старик Стронский.

В тот момент, когда я передавал ревизору парохода телеграмму и письмо для отправки Мокееву, он вошел в каюту.

Я поклонился и назвал себя.

— А, слышал, слышал от Костылева, — сказал Стронский, — он мне рассказывал и о вашем блестящем переходе из Кобе в Нагасаки во время тайфуна и... еще кое о чем. Не зайдете ли вы ко мне в каюту, я, кажется, смогу дать один недурной совет.

Не знаю, что, собственно говоря, заставило меня разоткровенничаться со Стронским, но я рассказал ему всю историю со своей командировкой в Японию, все подробности покупки «Светланы», о ее ремонте и поделился с ним всеми своими переживаниями.

Старик задумался.

— Знаете что, — заговорил он, — я, кажется, нашел выход. Виноват Мокеев или нет в своем непонятном молчании, это все равно в конце концов. Вы попали в ловушку, из которой надо выбираться, и считаться вам с Мокеевым нечего. Во Владивостоке военное ведомство нуждается в небольшом пароходе для буксировки артиллерийских щитов. Я предложу им вашу «Светлану», с них, не задумываясь, можно взять за нее тысяч пятнадцать. Это покрыло бы все ваши расходы... Вы взяли бы в случае покупки доставить ее во Владивосток за отдельную плату?

— Мне остается только поблагодарить вас, капитан.

В этот момент над нашими головами заревел мощный бас первого пароходного гудка. Я простился со Стронским и уехал с «Саратова» с облегченной душой, хотя комбинация Стронского мне и не очень нравилась в одном отношении: я никогда не был то что называется коммерсантом, а тем более спекулянтom, и продавать за пятнадцать тысяч судно, которое я купил за десять, мне было неприятно. Но что было делать?..

Дней через шесть я получил от Стронского телеграмму: «Дело налаживается ждите прихода «Саратова» начале октября».

Я вздохнул облегченно. Но шлюпки, проклятые шлюпки должны быть готовы, приняты мной и оплачены до первого октября!..

Перепродажа «Светланы» военному ведомству не могла состояться без участия русского консула. Мои финансовые затруднения были ему известны, и я решил поговорить с ним и попросить его совета. Костылев нашел выход: шлюпки можно было заложить в банке и заставить капитана «Стрелка» их выкупить. В ноябре, после закрытия навигации в устье Амура, «Стрелок» должен был перейти на свои осенние рейсы Владивосток — Нагасаки — Шанхай, а после того как замерзнет владивостокская бухта, стать в Нагасаки на обычную зимовку.

Итак, со шлюпками я развязался. Они были оплачены и до поры до времени оставались во дворе строителя, под контролем банка.

То, что мне удалось заложить шлюпки совершенно особенного, мною изобретенного фасона, которые никому нельзя было здесь продать за свою цену, было исключительным счастьем. Удалось это только потому, что я «держал фасон», не порывал связи с нагасакским клубом, был лично знаком с директором нагасакского отделения Гонконг-Шанхайского банка и в разное время выпил с ним несколько коктейлей в баре клуба. «Вот

они, деловые-то связи», — подумал я, когда сделка совершилась.

Пришел «Саратов». На нем приехал из Владивостока для осмотра и испытания «Светланы» специально командированный комендантом крепости инженерный штабс-капитан. Была назначена комиссия под председательством Костылева, с участием Стронского и старшего механика «Саратова». Стронский дал мне для испытания «Светланы» на ходу одного кочегара и двух матросов. Федосеев был вновь привлечен в качестве судового механика.

И освидетельствование и трехчасовое испытание «Светланы» на ходу, с буксиром и без буксира, показали ее безукоризненное состояние. Яхта вызвала восхищение всей комиссии, не исключая инженерного штабс-капитана. Комиссия составила протокол, который сделал бы честь любому судну. Все подписали его без оговорок.

«Саратов» уходил в тот же день в Одессу, и Стронский, поздравив меня с блестящим успехом, крепко пожал на прощание руку.

Владивостокский эксперт возвращался назад на другой день с ожидавшимся пароходом Добровольного флота «Тамбов». Вечером он явился ко мне пьяный. Долго и нудно, прерывая речь икотой, он рассказывал о владивостокской дороговизне и о том, как трудно живется рядовому офицерству, завидовал морякам, которые «гребут деньги лопатой», и кончил тем, что заснул у меня на диване. Проснувшись, эксперт стал тащить меня в город кататься на рикшах и показать ему японские чайные домики. Я отказался наотрез. Очень обиженный, он окликнул проходившую мимо фунэ и уехал на берег.

Прошло две недели. И вот как-то утром, читая в салончике «Светланы» какую-то книгу, я услышал в открытый иллюминатор:

— Демпо, демпо^[50]!

Я выскочил на палубу. К борту подходила фунэ с почтовым флажком на носу.

Японец-рассыльный протягивал мне два голубых пакетика.

Я разорвал первый:

«Нагасаки рейд пароход Светлана Лухманову точка Ввиду того что корпус Светланы деревянный крепость покупки отказывается точка Комендант генерал майор Строжевский».

— Идиоты! — вырвалось у меня. — Да ведь нансеновский «Фрам», специально построенный для экспедиции к Северному полюсу, тоже был деревянный, ведь дерево дереву рознь!

Я схватился за вторую телеграмму.

«Ввиду превышения вами полномочий покупке буксира без окончательной санкции правления предлагаю разделаться покупкой своему усмотрению точка Три тысячи пятьсот для оплаты шлюпок также на ваше содержание получите заимообразно Гинцбурга которому я телеграфирую точка Остальные поручения аннулируются точка. Прибытии «Стрелка» вступите распоряжение Бредихина до открытия навигации на Амуре точка Мокеев».

Я не помню, как сошел в каюту и опустился на диван.

Обрывки мыслей носились в голове. Если телеграмма Строжевского была продиктована глупостью и полным непониманием морского дела, то телеграмма Мокеева — величайшая подлость. Он стоял передо мной как живой — с седой эспаньолкой, золотыми очками — и визжал своим фальцетом: «Помните, прежде всего — буксир. Ищите, покупайте и телеграфируйте мне, я вполне полагаюсь на вашу опытность. Буксир в Николаевске нужен как хлеб и должен быть доставлен туда до закрытия навигации...»

А теперь что? Теперь я превысил мои полномочия! Почему же я не превысил моих полномочий с заказом шлюпок? Потому, что шлюпки нужны, а в буксире почему-то отпала надобность... «Бредихин глуп, а Гинцбург — жулик...» И теперь я должен вступить в распоряжение дурака и кредитоваться у жулика?

Мои бурные размышления прервал такой гром пушечной пальбы, какого я еще не слышал в Нагасаки. В рубочке «Светланы» звенели толстые зеркальные стекла окошек.

Я поднялся на палубу. На рейд входила русская Тихоокеанская эскадра в количестве по крайней мере пятнадцати вымпелов. Головным шел неизвестный мне броненосец, большой и неуклюжий, на грот-мачте которого развевался вице-адмиральский флаг. На крейсере «Память Азова», который я сейчас же узнал, виднелся флаг контр-адмирала.

Старинный «Устав Торговый», еще полностью действовавший в то время, гласил: «Буде на рейд, или в гавань, или в пристань, где торговое судно обретается, взойдет эскадра, отряд или отдельный корабль российского императорского флота, шхипер торгового судна, не мешкая, должен прибыть к начальнику оной эскадры, отряда или корабля и осведомиться, не будет ли оный начальник иметь какую-либо нужду в его

судне, или в подчиненных ему корабельных служителях».

Говоря современным языком, я должен был немедленно ехать с визитом к начальнику русской эскадры. Надев форменную тужурку, я на наемном фунэ отправился к кораблю под адмиральским флагом. Он оказался эскадренным броненосцем «Николай I», флаг на нем держал вице-адмирал Тыртов.

Тыртову, конечно, было не до меня, как и мне не до него. Трапы броненосца осаждали паровые и гребные катера, гички и вельботы под военными флагами разных наций, с офицерами в эполетах, прибывшими в качестве представителей от своих кораблей поздравить его превосходительство с благополучным приходом. Передав адмиральскому вестовому свою визитную карточку с приписанными внизу словами: «Капитан буксирного парохода АОПИТ «Светлана», я вернулся на свое судно.

Проезжая по рейду, я смотрел на суда нашей эскадры, и мне, торговому, а не военному моряку, невольно бросилась в глаза разношерстность ее состава. На память пришли слова поэта: «Какая смесь одежд и лиц, племен, наречий, состояний!» Это была не обдуманно объединенная военная сила, а плавучее стадо. Крупные единицы этого стада были все разнотипны и разномощны. Каждая из них представляла собой известную боевую силу, но в случае эскадренного боя эти суда только мешали бы друг другу.

Через девять лет урок Цусимы наглядно показал отрицательные стороны пестрых по составу эскадр.

Но в 1895 году русская эскадра доминировала на Нагасакском рейде и пользовалась почетом.

Ночью в городе был отчаянный шум и гвалт. Пьяные голоса и песни доносились до «Светланы». Русские рестораны — притоны предприимчивых японок и

несомненных шпионок Ойя-сан и Амацу-сан — сияли огнями и гремели музыкой.

Чтобы ярче обрисовать эти характерные учреждения, приведу здесь сценку, на которую я случайно нарвался. Разыскивая лейтенанта, только что прибывшего из Петербурга в Тихоокеанскую эскадру и привезшего мне письмо от матери, я узнал, что товарищи увезли его к Ойя-сан. Пришлось поехать туда. Я застал его совершенно пьяным. Он сидел в большом зале, спиной к залитому вином столу и лицом к стене, на которой в дорогой раме висел большой фотографический портрет Николая II с собственноручной надписью: «Милой Ойя-сан на добрую память. Николай». Вокруг стола сидели морские офицеры в расстегнутых кителях, с потными красными лицами и осоловелыми глазами. У некоторых на коленях были растрепанные подвыпившие японки. Стоял разноязычный галдеж и пьяный хохот. Мой лейтенант бил себя кулаком в грудь и истерически кричал:

— Где я, скажите мне, где я?.. Если я в порядочном месте, то зачем здесь пьяные японки сидят на коленях у пьяных офицеров?.. А если я в публичном доме, то почему здесь висит портрет моего государя-императора?.. Зачем?.. — И пьяные слезы катились у него по лицу.

Несколько офицеров потрезвее старались его успокоить и упрашивали выпить холодного танзана^[51]. Но он отталкивал их локтями и продолжал свой пьяные выкрики.

Заговорив о нагасакских ресторанах Ойя-сан и Амацу-сан, нельзя обойти молчанием и знаменитого «черепаховых дел мастера» Езаки. Его мастерская действительно артистически выделывала из черепаховой кости самые разнообразные вещи: и модели, и силуэты кораблей, и всевозможные предметы

роскоши. Модели кораблей выполнялись в точном масштабе и с изумительной тщательностью. От мастера не ускользала ни одна мелочь, даже снасти делались из тончайших черепаховых нитей. Это стоило дорого. Модели кораблей заказывались для подношений высокопоставленным лицам, и они являлись, бесспорно, музейными вещами. Но черепаховые портсигары с миниатюрными силуэтами кораблей продавались по вполне доступным ценам. Было в большой моде у моряков иметь портсигар с силуэтом своего корабля, и Езаки на них специализировался. Однако для выполнения заказанной модели или силуэта было необходимо или получить чертеж корабля, или его замерить и зарисовать различные детали. Для последней цели «подмастерья» Езаки постоянно околачивались на кораблях русской Тихоокеанской эскадры с рулетками, масштабными линейками и рисовальными принадлежностями. Езаки почти исключительно работал на русских моряков и широко их кредитовал.

Невольно думается теперь, что Ойя, и Амацу, и Езаки немало способствовали осведомленности японцев о царском флоте.

На следующее утро ровно в девять часов, когда в Нагасаки начинается деловая жизнь, я был уже в консульстве.

— Ну, что же вы думаете делать, Дмитрий Афанасьевич? — участливо спросил меня Костылев.

— Не знаю... Ведь в Японии, я думаю, продать «Светлану» нельзя. Владивосток от покупки отказался. Остается одно: честно вернуть яхту Хюзу. Но как быть с банком, ведь две-то тысячи надо будет отдать, ведь Хюз их не вернет ни за что!

— Ну, с банком дело не такое страшное, впереди еще четыре месяца, я подумаю, что можно сделать в этом направлении. Полагаю, что через приамурского

генерал-губернатора можно будет заставить Амурское общество уплатить эти деньги. Кроме того, надо будет действовать через моего коллегу в Кобе, он, кажется, в приятельских отношениях с Хюзом. Сегодня же я приготовлю письма в Кобе и Хабаровск, а вы отправляйтесь не теряя времени к Гинцбургу, а то теперь, с приходом эскадры, он целые дни мечется как угорелый.

Гинцбург в те времена был еще далеко не тем важным Гинцбургом, владельцем банкирского дома, крупным коммерсантом и барином, каким он сделался после озолотившей его русско-японской войны. Но главные его «качества»: нечистота на руку, пронырливость, нахальство и подхалимство перед лицами, власть предержавшими, — уже распустились пышным цветом.

Гинцбург встретил меня с сияющим лицом и наглой улыбкой.

— Ну что же, ваше пароходство все-таки не смогло обойтись без Гинцбурга?

Этот спекулянт любил говорить о себе в третьем лице, даже когда разговаривал с царскими адмиралами, которых путем взяток и ссуд крепко держал в своем поросшем рыжими волосами кулаке. Векселя, которые выдавали ему флотские офицеры, всегда вовремя протестовались и хотя обычно не шли дальше портфеля Гинцбурга, но в любое время могли выбить из-под ног подписавшего их лица ступеньку служебной карьеры.

— Я охотно ссужу вас пятьюстами иен, потому что даю их не вам, а пароходству. Вам лично я не ссудил бы и пяти.

Я промолчал.

— Почему Владивостокская крепость не купила у вас «Светлану»?

— По глупости, я полагаю.

— По чьей?

— По генеральской.

— Нет, по вашей. У вас был вечером штабс-капитан с красным носом?

— Ну, был. Откуда вы это знаете?

— Я все знаю, моя обязанность знать все, что делают русские в Японии. Сколько вы ему дали?

— Ничего не дал.

— Так что же вы удивляетесь, что у вас не купили «Сатанелу»? Эх вы, коммерсант, захотели конкурировать с Гинцбургом! Уж если вас этот негодяй Мокеев послал в Японию, так первое лицо, с которым вы должны были завязать дружбу, — это Гинцбург. А вы чурались меня, как черт поповского ладана... Мокеев небось сказал вам, что Гинцбург жулик, а сам-то он кто? Вот если бы вы обратились ко мне, а не к такому наивному типу, как Стронский, то мы наверное продали бы «Сатанелу» Владивостокской крепости, и не за пятнадцать, а за тридцать тысяч, ну рублей пятьсот кинули бы штабс-капитану, а остальной барыш поделили... Идите в кассу, получите ваши деньги и подпишите доверенность на оплату мною трех тысяч иен за шлюпки и передачу их в мое распоряжение... Да, коммерсант вы никуда... Ну, извините, мне некогда, я сегодня должен завтракать у адмирала, я и так задержался... — С этими словами он схватил свой котелок, надвинул его на затылок и исчез в дверях.

Я простоял с минуту почти в столбняке. Потом прошел в кассу, получил пятьсот иен и подписал нужные документы.

Письмо Костылева к его коллеге в Кобе и доклад приамурскому генерал-губернатору Духовскому были отправлены. Хюз согласился принять обратно свою яхту, но, конечно, отказался не только вернуть задаток, но и заплатить за перемену медной обшивки. «Пусть эта обшивка послужит арендной платой за пользование

яхтой», — писал он. Он выслал своего доверенного и команду для принятия от меня яхты и для обратного перевода ее в Кобе.

Накануне приезда приемщиков я переехал опять в «Бель вю» и на другое утро не поднял на «Светлане» флага. Мне было неприятно спускать русский и поднимать английский флаг.

Формальности по передаче заняли не больше часа.

Отход «Светланы» (новая надпись так и осталась у нее на корме) из Нагасаки был назначен в шесть пополудни. Мне больно было смотреть на ее отплытие... Я терял с ней что-то родное, близкое и, кроме того, терял веру в людей, с которыми мне предстояло еще не один год жить и работать.

Шестого декабря, в Николин день, когда праздновались именины царя, или, выражаясь тогдашним официальным языком, «в высокотожественный день тезоименитства его императорского величества», на эскадре и во всей нагасакской русской колонии был большой праздник. Четыре старших капитана первого ранга были произведены в контр-адмиралы. Адмиральских флагов вместе с утренним пушечным салютом взвилось столько, что один из них развевался даже на канонерской лодке. Масса офицеров передвинулась в чинах.

После салюта и церковных молебнов на кораблях эскадра пригласила всю мужскую часть русской колонии на завтрак, а вечером и мужскую и женскую — на бал. Корабли были иллюминированы. Пускали фейерверк.

Кончилось все это тем, чем кончались всегда такие праздники в царское время: господа офицеры перепились шампанским и ликерами, а матросы, получив по две казенные чарки водки и прикупив к ним недостающее, тоже были здорово «под градусом».

На всей эскадре к полуночи оставалось не больше сотни вполне трезвых людей.

Поставщик Гинцбург хорошо поторговал в этот день...

Пароход «Стрелок» пришел в Нагасаки только в середине декабря. Он вышел из Николаевска-на-Амуре с осенним ледоходом, груженный кетой и кетовой икрой, долго выгружался во Владивостоке и из-за неисправности в котлах прошел прямо на ремонт в Нагасаки.

Бредихин привез мне письмо Мокеева. Оно было так же подло, как и его телеграмма. Верхом подлости было то, что в заключение он мне же, а не Бредихину, в распоряжение которого я должен был временно поступить, поручал заказать в Нагасаки для Общества пятьдесят конторок американского типа и столько же вертящихся, поднимающихся и опускающихся на винтах табуреток.

И «Стрелок» и Бредихин производили странное впечатление. Пароход имел необыкновенно яркую окраску: коричневый корпус с двумя полосками телесного и голубого цвета во всю длину судна, надстройки, шлюпки и мачты были странного желто-розового цвета, а труба — ярко-желтая с черным верхом.

Капитан, в противоположность бросающемуся в глаза яркой окраской пароходу, был бесцветен, безличен и безволен. Он сильно пил и, напившись, запирался у себя в каюте, так что, собственно, мы его мало и видели.

Вторую половину декабря, январь, февраль и март я прожил на «Стрелке» в Нагасаки, а в последних числах марта наш пароход, нагрузившись смешанным, так называемым генеральным, грузом, снялся во Владивосток.

В море нас встретил жестокий норд-ост. Вскоре он перешел в шторм. «Стрелок» тяжело зарывался носом в волнах и принимал на себя массу воды. Ход уменьшался с каждым часом и, когда мы подходили к острову Цусима, упал до двух узлов. Бредихин решил укрыться в одной из бухт Цусимы.

У нас не было планов отдельных бухт этого острова, имелась только общая его карта. Бухта, глубоко врезавшаяся в берег в виде буквы «Г», хорошо защищенная горами, имела одну грозную неприятность: приблизительно на середине длинной палочки буквы «Г» на карте стояли два маленьких полукрестика, обозначавшие подводные камни. Недалеко от них были нарисованы якоря со штоками, означавшие якорную стоянку для больших судов.

Рассуждать было некогда, тем более что другие бухточки, меньше размером и расположенные дальше, были годны для стоянки только малых судов.

И вот мы вошли. Убавили ход до самого малого и стали рассуждать: отдать якорь не доходя камней или пройдя их? Камни были намечены ближе к левому от нас берегу. Бредихин взял вправо. Но бухта в общем была очень невелика, и мы потеряли время на рассуждения. Не успел рулевой переложить право руля, как мы почувствовали легкий толчок в днище, и пароход стал.

— Стоп машина! Полный назад! — завопил Бредихин.

Машина послушно заработала задним ходом, но пароход не сошел с камня.

— Стоп!.. Опять полный назад. Работайте рывками! — командовал Бредихин, но пароход только дрожал и не трогался с места.

Тогда Бредихин со словами: «Пропал. Не снять нам „Стрелка“» — спустился к себе в каюту.

Вокруг судна, у носа и у кормы было от двадцати пяти до тридцати футов глубины, под серединой — шестнадцать. «Стрелок» сидел в воде около семнадцати футов кормой и около пятнадцати — носом. В трюмах воды не было. Очевидно, он влез на большой плоский камень и не продавился.

«А какая вода теперь, — пришло мне в голову, — прилив или отлив? Если отлив — плохо, а если прилив, — то он нас сам снимет, надо только завести якорь и положить его в стороне от камня».

Я пошел читать лоцию и подсчитывать. По моему вычислению вышло, что приближался конец отлива, и через сорок пять минут должен был начаться прилив. Ничего особенно страшного не было. В бухте не было ни малейшей зыби, нас не било, и мы сидели на большом плоском камне, как на широкой подставке.

Совместными усилиями мы вытащили Бредихина на мостик. Я пытался его успокоить.

— Да, говорите, — отвечал нервно Бредихин, — а вы гарантируете, что, когда вода спадет еще, «Стрелок», сидя серединой на камне, не переломится пополам?

— Гарантирую, Ипполит Александрович, плита, на которой мы сидим, судя по обмеру, начинается против трюма номер второй и кончается за машинным отделением.

— Да, гарантируете, потому что не вы командуете судном, а потом, какая у меня уверенность в правильности вашего вычисления? Спускайте шлюпку и поезжайте сейчас вон на тот японский пароход, вон, видите? У него дымит труба, он под парами. Чтобы сейчас же подошел нас стягивать, спросите, что он возьмет...

— Есть, — ответил я, пожав плечами, и поехал на «японца».

Это был грузовой пароход побольше нашего, так тысячи на две тонн грузоподъемности. Командовал им

англичанин. Он согласился снять нас за полторы тысячи иен и потребовал, чтобы «Стрелок» подтвердил эту цифру сигналом. Его помощник японец начал поднимать сигналы по международному своду: «Согласен оказать помощь при условии: нет спасения нет вознаграждения (английская формула). Тысяча пятьсот иен. Подтвердите согласие».

На «Стрелке» сначала подняли какую-то путаницу из флагов, потом спустили их и подняли: «Согласен. Не теряйте ни минуты».

«Сейчас поднимаю якорь», — ответил английский капитан.

На «Стрелке» я застал истерику.

— Что же он копается, подлец, мы переломимся! — вопил Бредихин и топал ногами по мостику. Затем опять бросился к себе в каюту. Капитан не желал выходить наверх до тех пор, пока пароход или не переломится или не будет снят с камня.

Но английский капитан отлично знал, что он делает, и в душе, я думаю, жестоко смеялся над Бредихиным. Прилив уже начинался. Японский пароход не спеша снялся с якоря, подошел к нам, отдал опять якорь и, отработав задним ходом, вытравил саженой сорок цепи. Рогом он завез на «Стрелок» проволочный трос, вытянул его паровой лебедкой, закрепил у себя и начал подтягивать паровым брашпилем свою цепь.

Через полчаса «Стрелок», поднятый приливом, сполз с плоского камня. Отважный спасатель «снял» его, не сделав ни одного оборота своей машиной. За эту работу капитан японского парохода получил подписанный Бредихиным чек на полторы тысячи иен.

За ночь ветер стих, и на рассвете оба корабля снялись с якорей и пошли: «японец» в Кобе, а мы во Владивосток.

Владивостокская бухта была еще покрыта льдом, и нас ввел ледокол военного порта «Силач». Мы начали

выгрузку на лед, по которому ломовые извозчики подъезжали прямо к борту.

Я прожил на «Стрелке» до 16 апреля. За это время я снесся по телеграфу с Мокеевым и выехал по достроенной за зиму Уссурийской железной дороге в Хабаровск.

В Хабаровске я явился к заместителю Мокеева Вердеревскому, поляку из ссыльнопоселенцев. От него я узнал наконец истинную причину отказа Мокеева от «Светланы».

Почти одновременно с посылкой московскому правлению доклада о моей командировке в Японию он получил извещение правления о том, что на основании его прежних докладов оно уже заказало в Англии буксирный пароход для работы на Николаевском рейде.

Мокеев заметался, а тут пришла моя телеграмма из Кобе о покупке «Светланы». Он передал ее в Москву. Московские заправилы Общества ответили ему: «Ввиду превышения вами полномочий и посылки специального агента в Японию без получения на это санкций правления правление предлагает вам агента отозвать, а с купленным им ненужным Обществу буксиром разделаться по своему усмотрению». Так как обмен этими телеграммами произошел до получения в Москве письменного доклада Мокеева, то Мокеев телеграфировал просьбу: пересмотреть решение по получении его доклада — и дополнительно настаивал, что ввиду большого и возрастающего значения Николаевского порта второй буксир не окажется лишним.

Почта в те времена ходила из Благовещенска в Москву сорок дней.

Московские купцы, сидевшие в правлении Общества, даже не ответили на телеграмму. Только получив оба его доклада, они сообщили, что оставляют в силе своё решение, изложенное в телеграмме номер

такой-то. Тогда Мокеев не нашел ничего лучшего, как перевалить московское решение «с больной головы на здоровую», и послал мне уже известную телеграмму.

— Конечно, я бы так не поступил, — добавил Вердеревский, — и во всяком случае держал бы вас в курсе дела, но у всякого своя манера управлять.

— Нехорошая, недобросовестная и неумная манера, — ответил я.

Вердеревский развел руками.

— Одно вам посоветовал бы: когда будете в Благовещенске, воздержитесь говорить Мокееву резкости. Я уже говорил с ним и подготовил почву. Возместить все ваши личные убытки по оплате командировки нормальным путем мы после телеграммы правления не можем. Но мы постараемся в течение лета дать вам такие специальные поручения, за исполнение которых после закрытия навигации вам можно будет выдать хорошие награды.

— В чем же могут выразиться эти специальные поручения?

— Прежде всего в том, что, как только откроется навигация, вы поедете в Николаевск принимать от англичан новые, собранные ими за зиму пароходы и один из них, по вашему личному усмотрению, примете под команду, а там видно будет. Дело наше новое, молодое, растущее, специальные поручения всегда найдутся.

— Только бы не вроде моей последней командировки, — добавил я, и мы оба рассмеялись.

Вновь по Амуру

С открытием навигации на нижнем Амуре я на пароходе «Корф» выехал в Николаевск.

Скоро туда пришел «Стрелок», доставивший, между прочим, и мои шлюпки. Первое впечатление, которое они произвели на старых амурских водников, было ужасное. Водники смеялись над шлюпками, называли их утюгами, уверяли, что против течения эти утюги не только не сдвинешь, но их понесет назад.

Однако после испытания на воде критика и насмешки стали сдержаннее. Говорили только, что шлюпки некрасивы. Тогда я предложил самому резкому из моих критиков пари на пятьдесят рублей: я утверждал, что моя шлюпка под четыремь веслами обгонит любую четырехвесельную шлюпку местной постройки. Спорящий согласился, и на дистанции две версты вверх и две вниз по течению мой утюг, обогнув один из буев на фарватере, пришел к финишу, когда его конкурент не добрался еще и до буя.

Ободренный этим успехом, я предложил второе пари на сто рублей: проделать ту же гонку с грузом в две кубические сажени дров. Но от пари отказались. После этого «лухмановские утюги» брались нарасхват и заслужили такую репутацию, что Мокееву пришлось заказать через Бредихина вторую партию. Конторками и табуретками пристанские работники тоже остались довольны.

Пароходы, собранные англичанами, были недурны и красиво выглядели. Особенно мне нравилась отделка кают-компаний первого класса, выполненная не в Англии, а на месте, из уссурийского клена и бархата. Машины были тоже неплохи, но, по уверению наших

механиков, не так тщательно сработаны, как бельгийские.

Я облюбывал для себя пароход «Иван Вышнеградский», который предпочел другим за особенно аккуратную сборку машины. Он предназначался для среднего плеса, то есть для рейсов между Хабаровском и Благовещенском, с продлением рейса в большую воду до Сретенска.

Как все амурские пассажирские пароходы, «Иван Вышнеградский» был одновременно приспособлен и для буксировки, и мы вышли из Николаевска с новой, собранной одновременно с пароходами стальной баржей на буксире.

Трудно было на Амуре с людьми. Быстро развивавшееся пароходство, Уссурийская железная дорога, растущее рыболовство и начинавшаяся разработка недр требовали рабочих рук. А где было их взять? Коренное население берегов Амура и Усури — казачество — жило сытной, ленивой жизнью и не любило уходить из своих станиц и поселков. Казаки в своей значительной части были кулаками и хищниками. Правительство обеспечивало их землей и всякими льготами, местные гольды снабжали их дичью и рыбой, которыми кишели тогда леса и воды Амура и его притоков. Зимой, когда на льду реки устанавливался почтовый тракт, конные казаки хорошо зарабатывали ямщицким и извозным промыслом.

Был еще один промысел, которым некоторые казаки занимались осенью: это охота на «горбачей». «Горбачами» называли отдельных золотоискателей, которые, тайно намыв летом золото на берегах затерявшихся в тайге ручьев, к зиме тянулись с мешками на спине по нагорным тропинкам, подальше от казачьих станиц и поселков, к большим городам. Казаки и отчасти гольды-стрелки, которые били белку и соболя пулькой в глаз, чтобы не портить шкурки,

устраивали на тропинках засады и стреляли «горбачей», как дичь. В число «горбачей» попадали и тайные спиртоносы. С баночками специальной формы, пристроенными под платьем на спине и груди, они бродили летом по тайге, отыскивали старателей и выменивали у них золотой песок на спирт.

Ссылнопоселенцы и переселенцы с Украины, жившие частью в деревнях и селах по нижнему течению Амура, а частью в верховьях реки Уссури и дальше у берегов озера Ханка, были типичными крестьянами-землевладельцами. Дорвавшись наконец до «слободной земли», без чересполосицы и соседей-помещиков, они обрабатывали ее, рубили и жгли тайгу, ловили кету, а на отхожие промыслы шли неохотно.

При этих условиях новые пароходы приходилось комплектовать почти исключительно бывшими сахалинскими каторжанами, только что окончившими свой срок и еще не осевшими на земле. У меня на «Вышнеградском» из двадцати четырех человек команды было девятнадцать сахалинцев. И ничего, я не мог на них пожаловаться: люди как люди. Только один из них был очень подозрителен и заставлял меня всегда носить в кармане маленький револьвер. Но он скоро бежал с судна в Благовещенске, и не я один, но и его товарищи матросы облегченно вздохнули.

Один из матросов объяснил мне разницу между беглецом и всеми остальными сахалинцами:

— Мы, Митрий Афанасьевич, конечно, тоже не без греха, чего уж тут заператься. Но мы ежели порешили, так кого? Конокрада, урядника, лесничего барского, аль там приказчика, али кулака-мироеда, который нашу крестьянскую жисть заедал, который сам кровопивцем нашим был. А ведь этот, прости господи, прямо, можно сказать, грабил в свое удовольствие, не боясь «мокроты», а деньги прогуливал да в карты

проигрывал. Это не наш человек, мы, можно сказать, с горя, а этот — отчаянной жизни человек.

«Иван Вышнеградский» шел вверх по необъятным просторам низовья Амура. Острова, острова, острова без конца. Дикие, незаселенные, поросшие невысокой хвоей, черным березником, орешником и лозой. Цветов не видно.

От одного матерого берега до другого ширина Амура достигала здесь шестнадцати и более километров, но из-за островов не было видно этой шири, шли все время протоками.

На всем нижнем Амуре, от Николаевска до Хабаровска, на протяжении около девяти сот километров имелись только один городок Мариинск, четыре села да несколько русских деревенок и гиляцких стойбищ. Деревеньки были очень бедны, а о гиляцких стойбищах и говорить не приходится: там, кроме вяленной на солнце вонючей рыбы, так называемой юколы, да собак, ничего не было.

Кое-где на прибрежных пустынных полянках выложены штабеля дров с флажками Амурского пароходства. При них иногда нет даже сторожа. Подходи, швартуйся и бери сколько угодно, а в следующем селении дашь безграмотному мужику-агенту расписку. Он бережно, как святыню, запрет ее в сундучок, из которого тут же вынет палочку и сделает на ней ножом какие-то таинственные зарубки.

Амурские лоцманы недостаточно опытные и малонадежны. Ненадежны и карты низовья этой «сибирской Амазонки», так как острова после каждого ледохода и паводка меняют свои очертания. Идешь, руководствуясь только генеральным направлением, нанесенным на карту пунктиром, и редкими столбами — знаками, расставленными на берегу и на островах, а больше всего руководишься «сливом воды». Обычно движешься только днем, а ночью стараешься пригнать

пароход к дровам и грузиться. Хорошо, что на севере летом ночи короткие: не очень много времени теряли.

Как-то на одном пустынном берегу мы грузили дрова. Ночь была ясная, лунная, вода высокая. Дрова лежали недалеко от берега. Работали дружно, с песнями и с шутками, и, кончив до рассвета, прилегли с часок отдохнуть.

Перед тем как сниматься, когда небо посветлело перед рассветом, машинист полез в колеса, чтобы набить сала в коробки валовых подшипников. Набил коробку правого колеса и полез в левое. Только просунул руку с фонарем и голову в дверку во внутренней стенке колесного кожуха, а в колесе как заревет кто-то. Посветил и видит необыкновенную картину: на одной из лопастей улегся медведь и отдыхает. Как и когда он приплыл с берега, никто не видел.

Машинист захлопнул дверку, заложил защелку и прибежал будить меня:

— Медведь в левом колесе!

— Что?

— Медведь забрался в колесо и лежит на лопасти, как на кровати!

— Большой?

— Не успел разглядеть.

Я спрыгнул с койки. Но что было делать? У меня, кроме маленького карманного револьвера, ничего не было.

— Разбудите механика и попробуйте осторожно повернуть машину, чтобы он свалился в воду.

— Нельзя, Дмитрий Афанасьевич, еще зажмет его между эксцентриковыми тягами, все колесо перековеркает.

— Давайте пугать огнем. Возьмите багор, намотайте на конец паклю, полейте ее керосином, зажжем и будем

совать в дверку и стучать поленом по кожуху, чтобы шум поднять.

Сказано — сделано.

Медведь с ревом бросился из колеса в воду, выплыл на берег и понесся смешным галопом к черневшей невдалеке тайге, оставляя за собой следы так называемой «медвежьей болезни».

Сбежавшаяся наверх команда хохотала и улюлюкала. Мой помощник дал длинный паровой гудок — сигнал сниматься от пристани. Медведь поддал ходу.

В Хабаровске мы простояли трое суток. Надо было запастись провизией, нанять настоящего повара, буфетную прислугу и принять полный груз, доставленный Уссурийской железной дорогой из Владивостока. Это был генеральный груз, привезенный морем из Европейской России и следовавший в города и станции Амурского бассейна.

Очередная баржа была уже нагружена. Оставалось поставить приведенную нами под погрузку для следующего парохода и наполнить собственные небольшие трюмы.

Кроме груза мы взяли и полный комплект пассажиров, почти исключительно офицеров, чиновников и лавочников из соседних станиц. Были и дамы.

От Хабаровска, выше впадения в Амур многоводной Уссури, фарватер суживается, и островов встречается значительно меньше. Берега выглядят веселее и заселены гуще, климат мягче. Когда мы снялись из Хабаровска, было настолько жарко, что пришлось поставить тенты.

После большой станицы Михайло-Семеновской, против которой впадает текущая по китайским владениям река Сунгари, Амур становится еще уже, но все-таки в некоторых местах ширина его доходит до километра, а там, где есть острова, и шире. На участке

между Хабаровском и станицей Екатерино-Никольской, выше которой Амур течет стиснутый отрогами Хинганского хребта, река, освещенная летним солнцем, имеет веселый, радостный вид.

Попадается много лиственных деревьев, ярко-зеленых кустарников, целые поля пестрых цветов.

На этот раз я рассмотрел Хинган подробнее, и он снова поразил меня своей красотой. Человек, любящий природу, сколько бы раз ни проходил по Амуру, будет всегда любоваться и восхищаться Хинганом. Иногда ближние горы чуть расступаются, образуя ущелья — пади, по которым в Амур стремятся светлые речушки и ручьи. Склоны таких падей часто сплошь покрыты цветами. Вершины гор днем тонут в лиловой дымке, принимающей по вечерам все переливы цветов — от золотого до огненно-красного, затем лилового и наконец иссиня-черного. А когда за вершинами встает луна, силуэты гор вырезаются на бледно-зеленом небе, — не оторвешь глаз от этой картины!

Ближние к воде горы и скалы покрыты прекрасным хвойным лесом, а у самой воды — кустарниками дикого шиповника и рододендрона.

За переход от Николаевска до Благовещенска я привык к пароходу, а механик привык к моей манере располагать ходами при маневрах и внушал уверенность в том, что каждое приказание с мостика будет мгновенно и безотказно выполнено. Это помогло мне быстро и красиво приставать. К благовещенской пристани мы подлетели с полного хода и остановились как вкопанные против выреза для сходней. В машину было дано только три команды: «стоп», «полный назад» и «стоп». С последним «стоп» шпринг, не дающий судну спуститься назад, и носовой прижимной конец были поданы на пристань и закреплены на пароходе, корма подведена рулем при помощи течения. Некоторые из моих пассажиров заплодировали.

Мокеев встречал пароход.

— Капитан Гаттерас, — запищал он своим фальцетом, как только очутился на палубе. — Какой успех! Вы просто артист.

Я хорошо помнил все наставления Вердеревского и, подходя к Благовещенску, дал себе слово не говорить Мокееву ни одной резкости. Но очень уж крепко сидела во мне обида. Я вдруг почувствовал, что у меня вся кровь отлила от лица, и ответил Мокееву ледяным тоном:

— Меня зовут Дмитрий Афанасьевич Лухманов, а успех мой весьма относителен, Николай Петрович. Вам это лучше известно, чем кому-либо другому.

Но Мокеев был не из тех людей, которых можно было смутить. Он улыбнулся, покачал головой и сказал:

— Ах, капитан Гаттерас, капитан Гаттерас, не надо зря сердиться на старика, поживите и переживите с мое, тогда сами будете смотреть на все другими глазами.

— Не знаю. Николай Петрович, время, конечно, возьмет свое, а пока я еще не могу забыть вашей телеграммы.

— Забудете, — с усмешкой ответил Мокеев.

— Не думаю, — ответил я.

— Ну ладно, бросим этот разговор, покажите мне пароход.

Я показал ему все: каюты, столовую, буфет, командный кубрик, служебные каюты, машинное и котельное отделения и даже подшкиперскую и ледник с провизией. Он остался всем очень доволен.

— «Вышнеградский» — самый чистый и исправный пароход во всем Обществе. Благодарю вас, — сказал, прощаясь, Мокеев.

— Спасибо, — ответил я.

На этом мы расстались. Это была наша третья по счету и последняя встреча. Мокеев был скоро вызван в

Москву по вопросу об открытии Сунгарийской линии, простудился в дороге и умер от воспаления легких. Его заменил временно Вердеревский, которого сменил потом присланный из Москвы некий Баженов.

Я прокомандовал «Вышнеградским» до августа, плавая между Хабаровском и станицей Покровской у слияния Шилки с Аргунью. Далее по Шилке из-за мелководья ходили меньшие пароходы, которые не брали никакого груза и даже палубных пассажиров возили на буксире — на легкой, остроносой, небольшой барже.

Экспедиция на Сунгари

В начале августа я был назначен начальником экспедиции, направлявшейся для обследования реки Сунгари.

Экспедиция снаряжалась Амурским обществом пароходства и торговли совместно с правительством и купцом Тифонтаем. Общество было заинтересовано в возможности плавания по этой реке, куда давно уже не проникало ни одно русское судно. Тифонтай взялся коммерчески оформить и обслужить экспедицию как ее агент, пользуясь своими торговыми связями с Маньчжурией и Северным Китаем и, конечно, преследуя свои скрытые цели.

Для осуществления этой экспедиции Амурское общество пароходства и торговли предоставило небольшой и самый старый свой пароход «Св. Иннокентий» и маленькую деревянную баржонку. И пароход и баржонку в случае неудачи экспедиции не особенно жалко было и потерять, тем более что они были специально для этого плавания застрахованы.

В самый разгар приготовления «Иннокентия» к этой экспедиции я получил записку Вердеревского: генерал-губернатор желал видеть лично начальника экспедиции на другой день в 10 часов утра. Мы с Вердеревским должны были явиться во «дворец» для торжественного моего представления.

Без десяти десять мы входили в приемную его высокопревосходительства. Вердеревский был во фраке, я — в белом форменном кителе с капитанскими нашивками на рукавах, в белых брюках и белых парусиновых башмаках.

Дежурный чиновник поспешил о нас доложить и нырнул за бархатную портьеру, закрывавшую дверь во

внутренние апартаменты. Через несколько минут он вернулся в приемную и, прошептал: «Идут», застыл у своего письменного стола. Колыхнулась портьера, и на ее фоне вырисовалась фигура С.М. Духовского.

Это был человек невысокого роста, с редящими седыми, зачесанными назад волосами, седыми «запорожскими» усами, в белом кителе с «Георгием» в петлице и в широченных синих шароварах с желтыми казачьими лампасами.

Духовской сделал несколько шагов вперед и милостиво протянул Вердеревскому белую выхоленную руку.

— Начальник будущей экспедиции и наш лучший капитан, штурман дальнего плавания Лухманов, — отрекомендовал меня Вердеревский.

Белая рука протянулась ко мне:

— Слышал, знаю вас заочно из письма Костылева, он очень хорошо о вас отзывается. И здесь, на Амуге, слышал от ваших бывших пассажигов очень хогошие отзывы о вас, — произнес генерал с той картавостью, которая свойственна людям, привыкшим постоянно говорить по-французски, и которой любили тогда подражать гвардейские пажоны. Но картавость Духовского была природной и очень не шла к виду старого казака-запорожца, который он старался себе придать.

— Надеюсь, что вы блестяще выполните возложенное на вас погучение.

— Постараюсь, ваше высокопревосходительство.

— Я вегю вам. — И белая рука опять протянулась ко мне, а затем к Вердеревскому.

Аудиенция кончилась. Мы откланялись.

— Только-то? — спросил я Вердеревского, когда мы вышли на подъезд.

— А вы что думали?

— Думал, что хоть расспросит о чем-нибудь, поговорит по-человечески.

— Хватит для генерал-губернатора. Он должен с одного взгляда всего человека понимать и на сажень под землей видеть.

Я рассмеялся. Вердеревский насмешливо улыбнулся.

Состав экспедиции был следующий: я — уполномоченный Амурского общества, капитан парохода и начальник экспедиции; штабс-капитан барон Будберг, только что окончивший Академию Генерального штаба, назначенный в экспедицию как представитель военного командования в Приамурском крае; поручик Редько — начальник нашей охранной команды из тридцати стрелков; Пирожков Иван Иванович — уполномоченный фирмы Тифонтая, помощник главного бухгалтера его хабаровской конторы; Лю Чен-сян — второй уполномоченный Тифонтая и переводчик; Нино — молодой фотограф, сын обрусевшего итальянца, хозяин самой лучшей фотографии в Хабаровске.

Я получил атлас карт Сунгари, составленных русскими офицерами-топографами в шестидесятых годах. С тех пор карты не исправлялись, и мне предстояло их исправить на основании глазомерной съемки и указаний китайца-лоцмана.

От Амурского общества мне вручили пятьсот рублей на представительство и угощение китайских властей. Для той же цели, как я слышал в нашем агентстве, Пирожков и Лю Чен-сян везли подарки: суконные отрезы, золотые и серебряные часы с цепочками, музыкальные ящики (граммофонов тогда еще не было).

На полученные пятьсот рублей я купил хороших консервов, русских закусок в виде сыра, икры, килек и сардин, массу сладких бисквитов, печенья и вина.

Когда в день отхода мы все сошлись на пароходе, то оказалось, что Будберг и тифонтайцы тоже получили

суммы на представительство и тоже закупили и вина и закусок, причем Будберг поступил предусмотрительнее всех: из вин он купил только шампанского, да еще сухого.

Наша баржонка поднимала всего сто двадцать тонн. Тифонтайские люди наполнили ее мануфактурой, галантереей и скобяным товаром: не за прекрасные же глаза Духовского или Вердеревского Тифонтай согласился нести расходы по экспедиции и «коммерчески ее оформить».

В станице Михайло-Семеновской нас ждала вторая баржа, или, вернее сказать, старая китайская джонка без мачты, нагруженная дровами, которых должно было хватить нам до Харбина и обратно. Прихватив ее, мы вошли в Сунгари.

Первый китайский город — Лахасусу, к которому мы пристали, был расположен в нескольких километрах от устья. Это своеобразный городок, обнесенный глинобитными стенами. Серые каменные домики были покрыты красной черепицей. Выделялись пагоды с выкрашенными красной краской воротами и правительственные здания, обнесенные высоким частоколом. Город расположен на правом берегу, а под левым стояла на якорях группа ярко раскрашенных джонок с высокими мачтами и парусами из циновок.

В Лахасусу нас посетили первые представители китайской власти. Это были мандарины не очень высоких чинов.

Впоследствии я научился распознавать ранги мандаринов, но сейчас помню только, что главное различие чинов заключалось в шариках на шапочках. Шарик был белого, синего и красного стекла, бронзовые, мраморные, золотые филигранные. В особые трубочки под шариками втыкались султаны из павлиньих перьев, это, кажется, у больших генералов, а у генеральских адъютантов — из соболевых хвостов.

Военные мандарины внешне отличались от гражданских. У первых на верхних кофтах на груди и спине были круглые знаки сантиметров 25 в диаметре, расшитые разноцветными шелками и золотом, а у гражданских — четырехугольные. У солдат на груди и спине были круги, расписанные краской, с иероглифами, вероятно изображавшими название или номер полка. Круги были хорошей мишенью на войне.

Что меня поразило больше всего, это ногти. Китайцы и окитаенные маньчжуры, если они занимали хоть какую-нибудь должность, уже не стригли ногтей, чтобы показать, что они не занимаются «унизительным» ручным трудом. Ноготь длиной пять-шесть сантиметров считался в Китае небольшим. Аристократические ногти доходили до пятнадцати сантиметров длины. Ухаживать за ними — целое искусство, так как, достигнув длины 4-5 сантиметров, они начинают сгибаться и скручиваться. Для того чтобы нечаянно не сломать такой ноготь, на палец надевался сделанный по форме серебряный, а то и золотой наперсток с футлярчиком для ногтя. Футлярчик обычно украшался инкрустацией из аккуратно нарезанных кусочков разноцветных птичьих перышек. Мне показывали целые мозаичные картинки из таких перышек.

Как бы ни был незначителен ранг китайского чиновника, он никуда не являлся в официальных случаях один. Его всегда окружала толпа менее важных чинов, а то и просто бедных родственников или прихлебателей. По числу, виду и костюмам лиц этой свиты можно было судить о важности особы, посетившей наше судно. Лю Чен-сян великолепно в этом разбирался и предупреждал нас:

— Эта мандалина шибко кушай давай не надо, холошо вино тоже не надо, это маленька капитана еси.

Когда мы приглашали маленьких и больших мандаринов к столу с соответствующими их званию

выпивкой и закуской, то садилось обычно два-три человека, остальные становились за стульями, и их нельзя было упросить сесть за стол. Сидящие за столом, попробовав того или иного блюда, протягивали стоящим кусочки, как у нас собачонкам, и те с благодарностью и благоговением принимали и смаковали. С вилками и ножами китайцы не умели обращаться. Мы учили их, и это вызывало много смеха. В конце концов ели больше пальцами и потом вытирали их о полы шелковых халатов.

Приемы китайских чиновников мы делали только в крупных пунктах, где у нас были назначены дневки. Обычно же днем мы поднимались медленно вверх по реке, делая промеры, пеленгуя выдающиеся мыски, островки, пагоды и исправляя карту.

Физиономия реки сильно изменилась с тех пор, как была составлена карта. Исправление карты требовало большого и кропотливого труда. Этой работой занимались почти исключительно я и мой старший помощник, тоже штурман дальнего плавания, — Вейнберг. Он был очень милый, талантливый и остроумный молодой человек лет двадцати пяти, племянник Петра Исаевича Вейнберга — поэта и переводчика Шекспира и Гейне.

К вечеру у какой-нибудь незначительной деревни, а то и просто у берега, в зависимости от того, где нас заставала темнота, мы становились на ночевку и погрузку дров. Если это происходило у деревни, то все население высыпало на берег и не уходило до утра, разглядывая невиданную «джонку», которая ходит против течения и ветра без парусов и без весел.

Дневки, кроме Лахасусу, у нас были назначены в Фугдине, Ванлихотене, Сяньсине, Таюзе, или Баянсусу, и в конечном пункте нашей экспедиции — в Харбине.

Фугдин был крепостью, где стоял довольно большой гарнизон. В Лахасусу мы не решились осмотреть

китайскую крепость, да и начальник гарнизона не приглашал нас. Но в Фугдине был более гостеприимный комендант. После хорошего угощения на пароходе он предложил нам всем осмотреть крепость, ямынь (дом правительства) и арсенал.

Мы охотно согласились и, оставив на пароходе Вейнберга, Редько с охраной стрелков и Пирожкова, сели на присланных за нами верховых лошадей и поехали.

Я мало понимал в военном деле, но Будберг очень смеялся потом над тем, что в фугдинской крепости вперемежку с прекрасными крупновскими орудиями стояли старые, заряжавшиеся с дула и стрелявшие круглыми ядрами чугунные пушки. Арсенал вызвал у нас еще большее удивление. Там бережно хранились разложенные по длинным и низким глинобитным комнатам не только ружья всех времен и систем, начиная от американских винчестеров и кончая неуклюжими кремневыми самопалами, но и целые штабеля стрел. На стенах висели луки с отпущенными тетивами. Как объяснили сопровождавшие нас офицеры, в Китае не выбрасывают вышедшего из употребления оружия потому, что «придет время и все может пригодиться», а луки и стрелы к тому же являются предметами любимого спорта.

Во дворе нам показали стрельбу из лука. На расстоянии пятидесяти шагов китайцы попадали в яблоко мишени, а стрела пробивала двухсантиметровую доску. Для того чтобы тетива тугого лука не резала пальца, китайцы надевают особое широкое кольцо из нефрита.

После крепостных форт и арсенала мы осматривали ямынь. Это большая глинобитная фанза с черепичной, причудливо загнутой на углах кверху крышей и с окнами, заклеенными бумагой вместо стекол. В фанзе вдоль стен тянутся каны — лежанки,

внутри которых находится обогревающий их дымоход. Украшения комнат состояли из ваз, раскрашенных бумажных панно с картинками исторического или сказочного содержания и из громадного количества разнообразнейших европейских часов и керосиновых ламп.

Ямынь окружен двойным двором с двойным рядом стен. Во дворах есть отдельные фанзы, где жили чиновники и палач, который обычно тут же производил экзекуции и казни. Нам показывали слегка выгнутые трехгранные палки, которыми бьют провинившихся по икрам ног. А на наружном дворе мы видели людей в колодках и с досками на шее. Представьте себе человека, сидящего на земле, с забитыми в две деревянные колоды ногами, на шею которого наподобие гигантского воротника надета доска около метра в поперечнике. Деревянный «воротник» состоит из двух смыкающихся частей с прорезью в середине для головы, а вокруг наклеены бумажки, на которых написаны преступления.

Человек с доской на шее не может дотянуть руку до рта и, если его, как младенца, не будут кормить близкие, должен умереть с голода. Возвращаясь на судно окольным путем, мы при въезде в городские ворота увидели висящие на них клетки с отрубленными головами. За просунутую сквозь решетку косу клетка была подвешена к вбитому в ворота гвоздю. Оказалось, это головы хунхузов. Они висели на устрашение бандитам, висели до тех пор, пока коса не отгнивала и клетка с отрубленной головой не падала на землю.

Фугдинские чиновники, сопровождавшие нас, старались оправдать это жестокое правосудие мандаринов бесчинствами многочисленных банд хунхузов.

— Д-да, правосудие, — иронически протянул Будберг.

Мы двигались по реке Сунгари осторожно и медленно. Осень была уже в полном разгаре. Деревья облетели, ночи становились все холоднее и холоднее. Экспедиция была снаряжена слишком поздно, и скоро мы поняли, что если будем продолжать плавание, то не успеем вернуться в Хабаровск до осеннего ледохода. Приходилось сокращать маршрут.

Тифонтайцам мы предложили сдать их груз не в Харбине, а в следующем большом городе — Сяньсине, а сами решили, оставив там баржонку, подняться вверх по реке, сколько успеем до 20 сентября, после чего начать обратное плавание. Надо было не позже 1 октября вернуться в Хабаровск.

Тифонтайцы потребовали от меня трехсуточной стоянки, чтобы оформить все дело с местными фирмами и выгрузить наши товары. Я согласился.

Сяньсин — большой губернский город, с населением, вероятно, не меньше ста тысяч человек.

Как только мы ошвартовались, на берегу начала собираться толпа. Она росла как снежный ком. Через полчаса после нашего прихода несколько тысяч человек толпилось на берегу, шумело, галдело и показывало на пароход и на нас пальцами.

Мы пришли под вечер, и, покуда разговаривали с пришедшими к нам полицейскими чиновниками и объясняли им, кто мы и зачем пришли, стало темно. Но толпа не расходилась. Чиновники расставили по берегу китайских солдат, а мы установили свой караул и не пускали никого до утра ни с судна, ни на судно.

Толпа на берегу не редела. Скоро зажглись костры и факелы, появились бумажные промасленные фонари, торговцы пампушками и сладостями, целые походные кухни. Образовался лагерь, который шумел, как обеспокоенный пчелиный улей, всю ночь напролет, а затем и все трое суток нашей стоянки.

На другой день Будберг, Пирожков и я должны были ехать с визитом к губернатору. Еще в Хабаровске, в конторе Тифонтая, нам изготовили громадные китайские визитные карточки на красной бумаге. На них китайским каллиграфом были написаны тушью наши имена, фамилии и звания, вроде: «Главный и полномочный начальник паровой самодвижущейся джонки «Святой Иннокентий» великого государства Российского и находящихся на ней людей», или «Полномочный представитель великого начальника славной и непобедимой армии государства Российского, находящейся на далеком восходе солнца».

Но одних пышных карточек было мало. По местным обычаям нам необходима была свита, иначе губернатор не поверил бы нашим титулам, несмотря на всю высокопарность их стиля, и счел бы нас авантюристами и прощелыгами. Нашу свиту составили: Редько с десятью стрелками в виде охраны и почетного караула, Лю Чен-сян, как младший член экспедиции и переводчик, Нино со своим аппаратом и фотопринадлежностями, старший механик и второй помощник капитана «Иннокентия».

Лю Чен-сян нанял в городе восемь паланкинов с четырьмя носильщиками каждый. Паланкины представляли собой ящики, разукрашенные красной материей, фольгой, кистями и конскими хвостами. В таком ящике можно только или сидеть по-китайски, на собственных пятках, или полулежать. Мы, конечно, предпочли последний способ, подмостив под себя взятые с парохода подушки. Восемь наших паланкинов, следуя гуськом, составили довольно длинную процессию.

Прибыв в ямынь губернатора, мы под руководством Лю Чен-сяна проделали если и не десять тысяч, то порядочное количество китайских церемоний. Мы послали вперед себя наши визитные карточки, в первой

приемной покурили китайские трубки и выпили по чашке зеленого чая без сахара. Наконец нас ввели во внутреннюю приемную, где нас встретил сам цзюн-цзюн с несколькими даотаями^[52] и где мы проделали «чинчин», или ряд китайских поклонов.

Здесь же были вручены и привезенные нами подарки. Губернатор получил золотые карманные часы с массивной цепочкой, фарфоровые настольные часы, большой музыкальный ящик и отрез красного сукна. Даотаям достались золотые часы подешевле, музыкальные ящики поменьше и серебряные табакерки. Впрочем, наши хозяева, следуя этикету, притворились, что совсем не интересуются подарками, и вещи остались лежать на подносах, завернутые в бумагу, в течение всего нашего пребывания в ямыне.

Самой интересной китайской церемонией являются разговоры. Воспитанные и образованные китайцы, соблюдая всевозможную пышность в костюме, обстановке и окружении, в разговоре по отношению к себе употребляли самые унижительные выражения и, наоборот, чрезмерно восхваляли и возносили собеседника.

Разговор происходит приблизительно в таком стиле:
— Смею ли я, недостойный и ничтожный, почтительнейше осведомиться о здоровье моего высокопочтенного и высокоумного гостя?

На такой вопрос следовал ответ:

— Ничтожный и недостойный гость высокого господина почтительно докладывает, что, милостью богов и душ своих ничтожных предков, он здоров и ничего неприятного с ним не случилось.

Мы, конечно, отвечали губернатору просто и просто задавали ему вопросы, но Лю Чен-сян старался вовсю и передавал наши слова строго по церемониалу. В общем, несколько обычных вопросов и ответов, которыми мы

обменялись с губернатором, заняли в условиях китайских церемоний часа два. Даотаи важно молчали.

После разговоров нас пригласили в столовую, где опять угощали зеленым чаем. Потом подали подслащенную и настоенную на имбире китайскую водку — ханьшин, сильно отдававшую сивушным маслом, ярко раскрашенные конфеты из рисового теста, имбирное варенье и печенье на кунжутном масле.

Прием у губернатора окончился часа в четыре пополудни, а выехали мы с судна часов в десять утра. Можно себе представить, как мы устали и с каким удовольствием, вернувшись с китайского банкета, поели борща с ватрушками и свиных отбивных котлет.

В тот же день мы получили подарки: я и Будберг — по собольей шапке и шелковой кофте на куньем меху, а остальные — по шапке из выдры и кофте на лисах.

Во время ответного банкета Будберг был особенно любезен с военным даотаем, и на следующий день этот военный чин прислал за ним и «его друзьями» несколько верховых лошадей в богатой сбруе и охрану из двадцати кавалеристов. Нас приглашали осмотреть войска и местные военные учреждения. Поехали Будберг, Редько, Нино и Лю Чен-сян. Я отказался.

Проведя еще одну ночь в Сяньсине, мы оставили под охраной китайской полиции нашу выгруженную баржу и пошли вверх по реке.

20 сентября застало нас у впадения в Сунгари речки Баянсусу с селением того же имени и городком Таюза на другом берегу.

С рассветом 21 сентября по старому стилю мы тронулись в обратный путь.

Казачья флотилия

В Хабаровске, сдавая отчет по экспедиции, я еще раз представлялся Духовскому. Он сказал мне, что был «увеген в блестящем исходе экспедиции», поздравил Амурское общество в лице Вердеревского «с такими капитанами, как господин Лухманов», и милостиво распрощался со мной.

В этот день я обедал у Вердеревского. Вот что он мне рассказал о Духовском:

— Сергей Михайлович — удивительный человек. Он, безусловно, храбр, об этом свидетельствует его «георгий». Может быть, он и неплохой стратег и военачальник, недаром же он был начальником штаба у Скобелева в Ахал-Текинскую экспедицию. Но, судите сами, какой он управитель края? Сам он крупный помещик, а о земледелии имеет самое смутное понятие. Морковь от свеклы, впрочем, еще отличает, вероятно, потому, что видит их ежедневно в супе, а зерновых хлебов на корню один от другого отличить не может.

У нас есть под Хабаровском опытное поле, заведует им ученый агроном Вознесенский. Человек совершенно не светский, тип старого студента-семидесятника.

Этим летом, в прекрасный солнечный день, Сергею Михайловичу захотелось поехать со своей супругой на опытное поле и показать ей, как «гастет гожь» (растет рожь).

Сказано — сделано. Шанявский, старший чиновник особых поручений генерал-губернатора и личный секретарь его супруги «Вавы», как нежно называет ее его высокопревосходительство, распорядился насчет казенной коляски.

И вот его высокопревосходительство с супругой под красным зонтиком, Иосиф Павлович Шанявский в

панаме и чесучовом летнем костюмчике на передней скамеечке покатали... Встречные извозчики шарахаются в сторону, солдаты вытягиваются во фронт, офицеры козыряют с застывшими лицами. Чиновники и обыватели сдергивают с голов фуражки и шляпы.

У ворот ограды опытного поля высоких посетителей встречает Вознесенский, бородатый, нестриженный, в порыжевшей форменной фуражке с почерневшей кокардой, в севшем от многократной стирки каламянковом кителе и в таких же штанах.

Сергей Михайлович не без колебания подал ему затянутую в белую замшевую перчатку руку и представил супруге. Шанявский подчеркнуто высоко приподнял панаму.

Начался обход залитых солнцем, красиво распланированных квадратов, засеянных всевозможными злаками.

— Вава! Вот наша матушка-когмилица гожь, посмотри, как она выделяется из всех остальных хлебов, — произнес Духовской умиленным голосом и протянул свою руку по направлению к квадрату... засеянному ячменем.

Вознесенский страшно сконфузился. Ему бы промолчать, и пусть себе ячмень сходит за рожь, а он:

— Осмеливаюсь доложить вашему превосходительству, что это не рожь, а ячмень — хордеум-хекзатикум.

— А ведь и пгавда, это ячмень. Как это я так опгостоволосился, вот что значит давно не быть в дегевне. Вот гожь, Вава, — поправился Сергей Михайлович и показал на соседний квадрат.

Вознесенский обомлел, но не успокоился:

— Это тритикум-полоникум, ваше высокопревосходительство, польская полба.

Духовской переменялся в лице:

— А где же у вас гожь, наконец, наша настоящая гусская гожь, отчего она у вас на заднем плане?

— Рожь налево от вас, ваше высокопревосходительство, — обратился Вознесенский и поспешил подвести высоких гостей к квадрату с рожью.

— Вот она, матушка наша когмилица! — опять растрогался наш правитель и сорвал несколько колосьев.

Перчатка слегка окрасилась рыжеватым налетом. Генерал был поражен.

— Что это, гжавчина? — строго спросил он Вознесенского и нахмурил седые брови.

— Никак нет, ваше высокопревосходительство, рожь цветет как раз в это время.

Генерал вскипел:

— Как же вы допускаете, чтобы хлеб цвел у вас на когню? Ведь это безобгазие, ведь у вас опытное поле. Вы должны показывать пгимегное хозяйство, а у вас хлеб цветет на когню!..

— Позвольте объяснить вашему превосходительству.

— Ничего я не позволю вам объяснять, это безобгазие, это чегт знает что такое, хлеб еще не созгел, а уже цвелой! Ведь цвелой хлеб ни одно интендантство не пгинимает.

— Но, ваше высокопревосходительство...

— Что вы меня титулуете как попугай. Стыдно, молодой человек, позог, не ожидал от вас, а еще ученый агроном, окончил Петговско-Газумовскую академию и культивигует цвелой хлеб, позог!.. Иосиф Павлович, сделайте себе заметку, завтга же вызвать Семена Петговича и газобгать это безобгазие. Поедем, Вава!..

Шанявский поспешил что-то чиркнуть у себя в записной книжке, и высокое начальство отбыло...

— Эта история сделалась сказкой города, неужели не слышали? — спросил меня Вердеревский.

— Нет, не слышал. А кто такой Семен Петрович?

— Семен Петрович Преображенский — попович, но в генеральском чине, наш управляющий государственными имуществами, очень ловкий тип.

— И чем же все это кончилось?

— Семен Петрович «газобгал безобгазие» и, выбрав день, когда Духовской уехал за город смотреть стрельбу, доложил обо всем Варваре Михайловне, а та сумела успокоить высокопоставленного супруга.

— Толковый генерал-губернатор, — сказал я.

— Все они хороши, — ответил Вердеревский. — До него был покойный генерал-адъютант барон Корф. Довольно добродушный и менее чванливый, чем Духовской. Вечера устраивал у себя, приглашал чиновников и офицеров «для того, чтобы ближе узнать друг друга и хоть немножко приучить сибирских бирюков к свету». А воровство и взяточничество при нем были еще хуже.

Население стонало, зато полицмейстеры и горные исправники у нас зимние шинели иначе, как на соболях, не носили, а их жены выписывали наряды из Парижа.

«Иннокентия» назначили на зимовку на Иман, а мой пароход «Вышнеградский», который я должен был снова принять, стоял уже там.

Числа десятого октября по Амуру пошла шуга. Но Уссури была еще чиста, только по ночам появлялись забереги, и мы благополучно добрались до Имана.

Поставив «Иннокентия» в затон, я принял свое старое судно «Вышнеградский».

По берегам затона шла оживленная работа: рыли и устраивали землянки для жилья, экипажей и для временных ремонтных мастерских.

Сибирские землянки интересны. Роется яма глубиной в метр или немного больше, дно ее

утрамбовывается. Изнутри, по всем четырем сторонам, в виде сплошного забора устанавливаются толстые, до двух метров вышины доски или шпалы, с просветами для окон и дверей. Доски перекрываются потолком на балках, и все это заваливается снаружи землей. Толщина земляных стен доводится почти до метра, а слой земли на крыше — до полуметра. Внутри землянка белится известью или оклеивается дешевыми обоями. Ставятся печи. Такая землянка не боится ни ветра, ни морозов, в ней тепло и уютно, правда, темновато и сыровато. А у нас в большой землянке, выстроенной для мастерских, механики установили динамо-машины, маленький котелок с парового катера «Проворный» и осветили все помещение электричеством.

В затоне зимовали четыре парохода и катер. Собралось больше ста человек. Жилось нам хоть и очень скучно, но не холодно и не голодно. Кроме мастерской и четырех землянок для команд мы устроили пятую, названную «Зеркальным дворцом». Это было длинное сооружение, середину которого занимала столовая для комсостава. Все стены столовой снизу доверху были увешаны спасаемыми от мороза зеркалами из пароводных кают. Столовая оканчивалась в обе стороны коридорами с каютами по бокам. В одной из таких кают была устроена кухня.

Когда затон стал, началась выморозка пароходов, то есть вырубка вокруг них льда. Вырубка делается постепенно и осторожно до тех пор, пока пароход, с заранее подведенными под днище горбылями, не очутится в ледяном ящике, как в доке. Тогда копают под днищем ямы, устанавливают в них домкраты и приподнимают судно до такой высоты, чтобы можно было под ним работать. После этого подводят под дно клетки из сосновых чурбанов, подбивают клинья и «сдают» пароход с домкратов на клетки.

Такая выморозка тянется обычно до января. Она позволяет осмотреть, отремонтировать и выкрасить подводную часть судна. К весне под пароход снова подводят домкраты, вышибают клетки и спускают его на грунт.

Весеннее половодье поднимает его с грунта, и он перетягивается на более глубокое место.

Вымораживая «Вышнеградского», я все ждал обещанной награды от дирекции пароходства. Приехав с Каспия и перезимовав первую зиму в Японии, я, конечно, не имел шубы. Теперь она была мне необходима.

Завести приличную шубу было моей мечтой, а пока что я обходился подержанной «барнаулкой», купленной на иманском базаре.

Но вот наступил новый, 1897 год, а награды все не было. Вместо нее я получил бумагу от штаба Приамурского военного округа следующего содержания:

«Ввиду предстоящего образования Амурско-Уссурийской казачьей флотилии, в состав которой имеют войти: находящийся в распоряжении командующего войсками пароход «Казак уссурийский» и доставленные на станцию Иман для сборки новый пароход «Атаман» и паровой катер «Дозорный», штаб Приамурского военного округа, по личному указанию его превосходительства, командующего войсками округа, генерал-лейтенанта С.М. Духовского, предлагает Вам принять должность старшего командира флотилии и командира парохода «Атаман» с окладом в 250 рублей в месяц и пятью процентами с фрахта в случае перевозок судами

флотилии грузов, оплачиваемых другими ведомствами или частными поставщиками. Ответ сообщить телеграфно, в случае согласия штаб просит Вас прибыть в Хабаровск для личных переговоров.

*Начальник штаба генерал-майор
Надаров.*

*Начальник казачьего отдела штаба
полковник Милешин.*

Старший адъютант капитан Чернышев».

По совести говоря, новая служба мне мало улыбалась, и к тому же, если бы я ушел из Амурского общества, то уж, конечно, не получил бы никакой награды. Поэтому я телеграфировал Вердеревскому:

«Штаб предлагает взять команду новый пароход «Атаман» телеграфируйте ваш совет также есть ли надежда получить обещанную награду».

Ответ, хранящийся у меня до сих пор, пришел 23 апреля:

«Еще до вашей телеграммы заявил штабу, что «Атаману» лучшего командира не найти.

Вердеревский».

Этот ответ, читая его между строк, можно было расшифровать так: «Никакой награды у наших жуликов не получишь, советую воспользоваться приглашением».

Явившись к генералу Надарову, я заявил, что очень хотел бы перейти на службу флотилии, но меня удерживает незаконченный расчет с Амурским обществом по моей командировке в Японию.

— Вот, ваше превосходительство, — закончил я, — в этой папке все документы, из них вы можете усмотреть, что Амурское общество недоплатило мне 1872 рубля 54 копейки. Если бы Сергей Михайлович не как командующий войсками, а как генерал-губернатор пожелал повлиять на дирекцию пароходства в смысле выплаты мне недополученных денег, то я с радостью ушел бы из Общества и принял под команду «Атаман».

Надаров перелистал папку.

— Хорошо, я дам проверить ваши документы юридической части и, если ваша претензия основательна и бесспорна, доложу о ней командующему войсками, и думаю, что он не откажет вам в своем содействии. Послезавтра, к концу занятий, я вам скажу о результатах.

На этом мы расстались с Надаровым.

Счета мои были, да и не могли не быть, признаны правильными. Духовской «распорядился», и 17 февраля я получил телеграфным переводом на хабаровское отделение Волжско-Камского банка 1872 рубля 54 копейки и одновременно телеграмму, тоже хранящуюся у меня до сих пор:

«Желаю счастья на новом месте, жалею, что ушли из Общества.

Директор-распорядитель Баженов».

Получив деньги, я немедленно купил в магазине Чурина отрез темно-синего кастора, лисий мех на подкладку, выдру на воротник и заказал себе у лучшего портного хорошее меховое пальто. Кстати, я отдал ему переделать на европейский фасон китайскую соболью шапку, а кофту на куницах отослал еще с Имана по почте в Петербург, матери.

В тот же день я подписал в штабе договор на командование «Атаманом».

Амурско-Уссурийская казачья флотилия возникла совершенно случайно.

Управляя громадным по территории краем, все население которого жило почти исключительно по берегам рек, Духовской пожелал завести собственную яхту для разъездов. Такое желание появилось у него еще и потому, что у инженера Валуева, начальника управления путей сообщения Амурского бассейна, была хорошая яхта «Амур». Она была построена на заводе Крейтона в Або, доставлена на Амур, здесь собрана и спущена на воду.

Но военное ведомство туго дает деньги на подобные затеи. И вот на всякие «экономические» средства купили по дешевке старый пароход «Шилка» и переименовали его в «Казак уссурийский». Ему, конечно, было далеко до «Амура». Никакие ковры и шелковые занавески не могли ни скрыть его архаического вида, ни сделать уютнее и удобнее, ни прибавить скорости. Но официально он и не назначался для разъездов Духовского. Он был приобретен для обслуживания нужд казачьего населения, живущего по берегам Амура и Шилки.

Прошел год со дня покупки. В Петербург был отправлен доклад о громадной пользе, принесенной «Казак уссурийским», будто бы снабдившим в неурожайный год целый ряд станиц хлебом и фуражом.

Одновременно испрашивалась и сумма для обслуживания станиц путем организации Амурско-Уссурийской казачьей флотилии. Для этого к «Казаку уссурийскому» просили добавить один пароход размерами побольше и с более мощной машиной и катер с винтом для мелководных рек.

Трюк удался, заводу Крейтона были заказаны второй пароход по чертежам «Амура» и большой, восемнадцатиметровый, но мелко сидящий паровой катер. Пароход получил название «Атаман», а катер — «Дозорный».

Впрочем, между «Амуром» и «Атаманом» была кое-какая разница: апартаменты Валуева на «Амуре» состояли из кабинета, спальни и примыкающей к ней ванной с уборной, апартаменты Духовского состояли из большого салона, приемной, кабинета и спальни с уборной, ванной и душем. На «Амуре» мебель в каютах была из полированной березы и обита малиновым репсом, на «Атамане» — из красного дерева и обита темно-синим бархатом. «Амур» был выкрашен черной краской, «Атаман» — белой.

Трюмов и грузовых люков на «Атамане» не было, весь корпус занимали каюты. Для «обслуживания казачьего населения» судно имело разборное буксирное устройство, к которому прицеплялась маленькая крытая баржонка «Булава». Это казалось очень остроумным: атаман со знаком своего служебного достоинства — булавой!

Духовской гордился, придумав для баржи такое удачное название.

Мой договор со штабом носил довольно курьезный характер и, собственно говоря, не имел никакой юридической силы. Но кто в Приамурье стал бы его оспаривать, когда на договоре из угла в угол стояла размашистая надпись: «Утверждаю. С. Духовской».

Главным курьезом договора являлось то, что мне, вольнонаемному человеку, предоставлялась в административном отношении власть командира отдельной казачьей сотни. Затем меня обязывали носить форму одежды, «установленную для капитанов привилегированных пароходных обществ, с заменой белого канта и галуна на фуражке желтыми, по цвету прикладного сукна приамурских казачьих войск». Я обязан был «наравне с лицами, состоящими на действительной государственной службе», участвовать с вверенной мне командой на смотрах и парадах, и, наконец, в случае возникновения на Амуре военных действий я не имел права оставить судна. Мне дозволялось иметь одного вольнонаемного механика, остальной экипаж назначался «из строевых казаков, знакомых с речным делом». В случае совместного плавания двух или трех судов флотилии мне как старшему капитану присваивался «особый брейд-вымпел с косицами цветов национального флага».

Это была настоящая игра в солдатики, но Духовской относился к ней серьезно и, представляя меня кому-нибудь, всегда величал: «мой флаг-капитан».

«Атаман» и «Дозорный» в разобранном виде прибыли во Владивосток в трюмах очередного «добровольца». Оттуда по Уссурийской железной дороге их доставили на Иман. Кроме того, сюда привезли массу ящиков с машинными частями и инвентарем обоих судов. Вместе с судами приехали три финна-монтера с завода Крейтона. С помощью нанятых китайцев и нескольких рабочих из местных железнодорожных мастерских они устроили на берегу, неподалеку от вокзала, спусковой фундамент, перетащили к берегу все привезенное и начали собирать оба судна.

Когда я, подписав договор, вернулся на Иман, то застал уже все двенадцать отсеков «Атамана» на

стапеле свинченными временно болтами. Монтеры постепенно заменяли болты горячими заклепками.

К 1 марта прибыла и моя будущая команда — 24 рослых строевых казака-амурца и два урядника. Урядник Большекулаков, назначенный на «Атаман» моим помощником, оказался очень толковым, грамотным парнем. Он плавал до призыва, или, как говорят казаки, «до очереди», рулевым на амурских пароходах, знал фарватеры Уссури и среднего плеса Амура. Из него можно было без особого труда подготовить весьма приличного помощника капитана. Механиком я пригласил молодого механика с «Иннокентия» Ивана Степановича Маслова, окончившего Благовещенское ремесленное училище. Он сразу сдружился с монтерами и стал энергично им помогать.

Каждый вечер я учил казаков, назначенных для палубной службы, судовой практике, такелажным работам, терминологии и чтению карт плавания. Маслов учил своих будущих машинистов и кочегаров паровой механике и уходу за котлами.

К середине апреля оба судна были уже совершенно готовы. Командиром «Дозорного» я назначил высокого, здорового и очень представительного Шестопалова, из бывших амурских матросов. В апреле же прибыло и заказанное во Владивостоке нашим штабом матросское обмундирование для моих казаков, в которое они охотно переоделись.

Нужно сказать, что казак являлся на службу со своим конем и в собственном обмундировании. От правительства он получал только оружие, стол для себя, фураж для коня и небольшую сумму денег «на ремонт». На эту сумму он должен был поддерживать в полном порядке себя, коня и все свое снаряжение. Естественно, что возможность оставить лошадь дома для хозяйства и явиться на службу пешему была очень

соблазнительна. Это позволило отобрать для флотилии лучших и видных ребят, одним словом, «казачью гвардию». Казенное матросское обмундирование не только было несравненно удобнее для судовой службы, чем казачье, но и позволяло беречь собственное.

Мои матросы получили фуражки с желтыми кантами и с ленточками, на которых золотыми буквами было написано: «Амур.-Уссур. казачья флотилия». Черные флотские погоны на бушлатах тоже были обшиты желтым кантом.

Специальная комиссия под председательством казачьего полковника Милешина испытала пароход на ходу и приняла его от старшего уполномоченного фирмы Крейтона. Как только была получена телеграмма, что Амур под Хабаровском очистился ото льда, я поднял свой брейд-вымпел и тронулся вниз по Уссури.

После нескольких рейсов с «Булавой» на буксире между Иманом и Хабаровском я получил извещение штаба. Мне приказывали: 8 июля ровно в 9 часов утра быть у хабаровской пристани, чтобы принять командующего войсками с походным штабом и следовать с ним до Сретенска, а если позволит вода, то и выше — по реке Шилке.

Наступило утро 8 июля. Белый как лебедь, с бледно-желтой трубой и такими же мачтами, с ярко начищенной медью стоял «Атаман» у пристани. Через всю пристань, по сходням и вдоль всего борта парохода были разостланы ковровые дорожки. Весь экипаж «Атамана» был с ног до головы в белом.

На пристани, по левую сторону от сходней, устраивался военный оркестр, расставляя складные пюпитры. С половины девятого начали подъезжать в казенных и извозчичьих экипажах провожающие в летней парадной форме. Без четверти девять все шестнадцать хабаровских генералов были налицо. Их

окружали начальники отдельных военных и гражданских частей. Разговор шел вполголоса, но народу собралось столько, что пристань тихо, но густо гудела, Весь берег, окна и даже крыши соседних домов были усеяны людьми.

Полиция металась по берегу, наводя порядок.

Перед самой пристанью переминался с ноги на ногу выстроенный уже с час назад почетный караул со вторым оркестром музыки на фланге.

Но вот пристанский матрос, посланный на крышу, кубарем скатился по внутренней лесенке в самую гущу генералов и прокричал:

— Едут!

— Смирно! — раздалась команда на берегу.

Музыканты нервно схватились за свои инструменты.

— Команда, во фронт, на шканцы, на левую! Сигнальщик, к брейд-вымпелу, — скомандовал я.

Музыка грянула «встречу».

После церемонии встречи Духовской начал обход судна. Я шел, «по уставу», почти рядом с губернатором, за нами двигались офицеры штаба. В таком порядке мы обошли все судно вокруг и вернулись к фронту.

— У вас все готово, капитан? — спросил Духовской, когда обход закончился.

— Так точно, ваше превосходительство.

— Можете сниматься.

— Фронт, разойтись! По местам, от пристани сниматься!

Команда бросилась врассыпную к своим местам, я и рулевой поднялись на мостик. Звонок в машину — приготовиться. Белый пар вырывается из пароотводной трубы.

Взмах рукой по направлению к сходням. Ковровая дорожка скатывается рулоном, и сходни вползают внутрь парохода.

Рулевой у штурвала напряженно смотрит на меня. Я показываю ему рукой вправо. Тарахтит рулевая машинка, перекладывая руль.

Взмах рукой по направлению к носу, и носовой конец летит в воду. Нос парохода начинает уваливаться вправо. Наконец еще звонок в машину — «полный вперед», еще взмах по направлению к корме — «отдать кормовой конец», рука кверху — «прямо руль», и пароход без единого слова громко произнесенной команды стремительно и плавно отделяется от пристани.

Духовской внизу, у борта, сияет как начищенный самовар. Рукой в белой перчатке он посылает последние приветствия быстро удаляющейся от нас пристани. Оттуда машут платками и несутся звуки бравого марша.

Свиту приамурского повелителя составляли: начальник казачьего отдела штаба округа, страшно хотевший казаться светским человеком, полковник Милешин; начальник походного штаба, умный и скромный подполковник генерального штаба Арановский, впоследствии один из немногих боевых генералов русско-японской войны; два прокутившихся блестящих гвардейца: старший личный адъютант генерала капитан Страдецкий, весельчак, остроумец и тайный пьяница, и штабс-офицер для поручений подполковник Данауров, высокий, очень элегантный офицер, со следами бурно прожитой молодости на лице. Представителем от гражданского ведомства в свите был начальник походной канцелярии и редактор официальных «Приамурских ведомостей» статский советник Щербина. Высокий, слегка сутулый, молчаливый и стесняющийся офицерского общества, Щербина был очень образованным человеком и одним из немногих действительных знатоков края.

«Атаман» с брейд-вымпелом генерал-губернатора быстро подымался вверх по Амуру. Дни шли однообразно и церемонно скучно.

В каждой сколько-нибудь значительной станице приходилось приставать, принимать депутации и традиционную хлеб-соль, выслушивать рапорты заикающихся от страха станичных атаманов, обходить церкви, церковноприходские школы и станичные правления.

Обычно повторялась одна и та же картина.

У триумфальной арки, наспех выстроенной на берегу и украшенной полевыми цветами, национальными флажками и желтыми бумажными бантами, толпится кучка «стариков» в праздничных нарядах и казачьих шароварах с желтыми лампасами. Во главе их выступает бородатый станичный атаман в мундире с медалями, при шашке и с булавой в руках. Тут же депутация с хлебом-солью на деревянном резном блюде (серебряных Духовской не принимал и при этом очень сердился) и адресом, безграмотно выписанным на листе толстой бумаги. У самой воды, там, где должны лечь сходни, — десятка два скуластых казачьих девочек, с жирно намасленными головами, туго заплетенными косичками с желтыми бантами и с букетами пионов или георгин в руках. В отдалении — толпа баб в пестрых платках с угрюмыми скуластыми лицами в обычной позе: одна рука поддерживает локоть другой, а другая — щеку.

На палубе «Атамана» у борта, близ того места, откуда будут поданы сходни, стоит Духовской в белой лихо заломленной папахе с желтым верхом, расшитым серебряными галунами, и крутит рукой в замшевой перчатке большой седой холеный ус.

«Атаман» ловко пристаёт, сходни «выстреливаются» на берег, по ним раскатывается пущенная ловкой рукой ковровая дорожка, и войсковой наказной атаман всех

приамурских казачьих войск картинно сходит на берег, окруженный свитой. А дальше — цветы девочек, рапорт, хлеб-соль, милостивое лобызание со «стариками» и обход учреждений.

Часов в одиннадцать вечера мы приставали куда-нибудь к дровам. Церемония «большого выхода» значительно сокращалась, Сергей Михайлович отправлялся почивать, а свита, за исключением ложившегося сейчас же вслед за Духовским Милешина, заменив тугие подкрахмаленные кителя домашними тужурками, долго еще сидела на рубке под тентом. Курили, иногда пили холодное вино или пиво. Болтали о былом питерском житье. Страдецкий рассказывал анекдоты про Духа, как звали Сергея Михайловича в интимном офицерском кругу. Щербина, всегда принимавший участие в этих вечерах, молчал и похихикивал в рыжеватую бороду. Он мог бы рассказать про Духа более поразительные анекдоты, чем Страдецкий, но воздерживался.

С рассветом, погрузив дрова, трогались дальше. В восемь часов, к подъему флага, выходил Духовской, и я встречал его с рапортом. В десять часов завтракали, а затем начиналась нудная церемония станичных встреч и обходов.

Так тянулось вплоть до Сретенска, с двухсуточным перерывом в Благовещенске, где Духовской со всей свитой переселился на время в дом местного губернатора, и я имел возможность немножко передохнуть от этой чересчур для меня глупой и светской жизни.

Отход из Благовещенска ознаменовался очередным анекдотом. Только что мы снялись от пристани и, пройдя центр города, поравнялись с его окраиной, видим, скачет по берегу, обгоняя нас, батарея полевой артиллерии. Обогнала, лихо снялась с передков и начала салют: раз, два, три... пятнадцать выстрелов по

чину генерал-лейтенанта. Салют из полевых орудий не предусмотрен морским уставом, а главное, у нас не было ни одной пушки, и мы не могли ответить на салют.

Духовской растерялся.

— Что же мы будем делать, капитан? — обратился он ко мне.

— В таких случаях отвечают сигналом, ваше превосходительство. Прикажете ответить?

— Пгошу вас, капитан.

Зная, что морской сигнальной книги у командира полевой батареи не может быть, я связал первые попавшиеся четыре флага международного свода сигналов и вздернул их на фок-мачте.

— Что значит этот сигнал, капитан? — спросил заинтересовавшийся генерал.

— «Примите сей сигнал в ответ на ваш салют», ваше превосходительство, — ответил я не моргнув глазом.

— Это замечательно! — воскликнул Духовской.

22 июля «Атаман», разукрашенный по случаю «царского дня» флагами, подходил к Сретенску. Был паводок, и встречное течение с сердитым журчанием несло вдоль бортов. Вдали на свайной пристани Амурского общества вырисовывались какие-то необыкновенные сооружения: целые пирамиды из зелени, цветов, флагов и транспарантов.

Ближе и ближе подходит «Атаман», борясь с сильным течением.

Пристань полна народа. Расшитые мундиры чиновников, эполеты офицеров, ризы духовенства, медные трубы оркестра, пластроны фрачных рубашек местных, франтов и разноцветные зонтики дам горят яркими пятнами. От серебряного набалдашника булавы стоящего впереди всех станичного атамана сыплется снопы искр.

Генерал стоял у борта в своей любимой позе Тараса Бульбы. На шаг сзади находилась свита.

Еще десяток-другой оборотов колес, и мы будем у пристани. Духовской поднял голову и взглянул на мостик. Я ответил ему улыбкой и легким поклоном: не подведу, мол, не беспокойтесь.

Не сбавляя хода, мы подлетели к пристани.

— Стоп! Назад! Стоп!

Взвились и шлепнулись о пристань «колотушки» с бросательными концами. В попятившейся публике пробежал шепот одобрения. Музыка грянула «Преображенский марш». Но тут обнаружилась непоправимая ошибка: распорядители торжественной встречи предусмотрели все — музыку, арки, транспаранты, флаги, цветы, ковры и... забыли поставить людей принять с парохода концы.

— Принимай носовой, что ли! рявкнул боцман, заглушая оркестр. Какие-то люди заметались по пристани, несколько человек протискалось через толпу к причальным тумбам и схватилось за колотушки. Но было поздно... Могучая струя течения, несшегося между нами и пристанью, отбросила нос парохода в сторону. Не теряя ни секунды, я дал «полный вперед» и, описав полную циркуляцию, пристал вторично.

На этот раз у причальных тумб стояли наготове дюжие казаки. Мигом подхватили они колотушки, втащили их на пристань и накинули наши проволочные швартовы петлями на тумбы. Пароход закрепился, сходни нырнули на пристань, скатанная бархатная дорожка эффектно раскаталась по сходням. Двое «фалрепных» замерли как статуи по бокам схода, и не больше чем через минуту после остановки машины «высокие» пассажиры могли сходить на берег.

Но это было повторное приставание, и эффект картины был безвозвратно испорчен.

Я следил за Духом, когда он сходил на берег. Его левая рука дрожала на чеканной головке кавказской шашки, седые мохнатые брови сдвинулись. Мрачный

как грозовая туча, принял он рапорт станичного атамана, еще мрачнее выслушал несвязную речь трясущегося от страха представителя делегации с хлебом-солью и начал принимать представлявшихся. Это было форменное «избиение младенцев».

Как теперь помню молодого высокого мирового судью с бородкой, державшего руку у неумело надетой треуголки.

— Давно ли изволили пгибыть к месту назначения?
— задал вопрос Духовской.

— Восемнадцатого мая, ваше высокопревосходительство.

— Сколько дел изволили газобгать?

— До сих пор не имел возможности приступить к занятиям, ваше высокопревосходительство, так как строящееся здание суда еще не готово.

— Госудагь импегатог тогопился ввести в Сибири новые суды не для того, чтобы господа судьи по два месяца не пгиступали к исполнению своих обязанностей. Пги желании пгинести пользу можно судить и под откгытым небом. Стыдно, очень стыдно, молодой человек!..

— С кем имею честь?.. — обратился генерал к следующему.

— Начальник судоходной дистанции, инженер...

— А, так это у вас так невозможно гогят бакены? Слишком большую экономию на кегосине загонять изволите, господин инженер!..

Вечером у себя в каюте я нашел пакет с печатью походного штаба. В нем был приказ: «Сниматься в семь часов утра в Нерчинск или, насколько позволит половодье, вверх по Шилке». К приказу прилагался маршрут с указанием одобренных генералом остановок.

Итак, все мечты сретенцев о переименовании их станицы в город, о постройке моста через Шилку, об ассигновании средств на реальное училище и женскую

гимназию — одним словом, все те мечты, для осуществления которых строились триумфальные арки и сооружались транспаранты, — лопнули как мыльный пузырь.

Всемогущий генерал-губернатор разгневался на сретенцев и предполагавшуюся здесь трехдневную стоянку отменил.

Ровно в семь я отвалил от пристани, на которой снова собрался плохо спавший эту ночь сретенский служебный мирок.

Генерал не вышел к отходу. Он появился на палубе и поднялся на мостик, когда Сретенск с его опальными обывателями был уже далеко позади.

Я подошел с обычным утренним рапортом.

Дух выслушал меня со строго официального лицом, приложив руку к козырьку белой фуражки и не глядя в глаза.

Прошло с полчаса.

Дух молча ходил по площадке над рубкой впереди мостика и по мостику. Свита сидела в каютах.

Впереди, на левом берегу реки, виднелся какой-то маленький поселок, не включенный в наш маршрут. На берегу стоял атаман с булавой и депутация с хлебом-солью.

Дух смотрел на них.

— А что, можно пристать и пгинять от этих казачков хлеб-соль? — неожиданно обратился ко мне генерал.

Я взглянул на берег, круто спускающийся в воду. Против группы стоящих на берегу казаков — два здоровых пня от спиленных на метр от земли «лесин», могущих служить отличными причальными тумбами. У пней — люди.

— Так точно, можно пристать, ваше превосходительство.

— Пгошу вас, капитан.

Я дал длинный гудок. Как горох высыпали на палубу мои казаки-матросы и стали по местам. Из кают выскочила свита, на ходу застегивая шарфы на кителях.

— Право руля! — И пароход покатился носом к берегу.

— Отдай якорь! Трави канат! Подавай носовой! Крепи так! Стоп машина! Лево на борт! Сходни!..

Генерал сошел на берег, принял рапорт атамана, хлеб-соль, трижды облобызался с какими-то двумя стариками и вернулся на судно.

Страдецкий тащил за ним переданные ему с рук на руки хлеб-соль.

— Снимайтесь, капитан!

— Есть, ваше превосходительство.

Звонок в машину, несколько команд и знаков рукой, и «Атаман» снова пошел вверх по Шилке.

Духовской поднялся на мостик и подошел ко мне. Его серые глаза под нависшими бровями улыбались. Шквал прошел.

— Вы удивительно хогошо пгистаете, капитан, — и генерал протянул мне руку.

Лед был сломан. Страдецкий за обедом рассказал несколько анекдотов, которые были милостиво выслушаны и даже вызвали легкий смех у генерал-губернатора.

«Их высокое превосходительство» воспитывает народ

Мы вернулись в Хабаровск в середине августа.

В сентябре я сделал еще одно небольшое плавание с Духовским. Это плавание было исключительно анекдотическим.

Я пил утренний чай и читал только что привезенный рассыльным казаком приказ из штаба. Назавтра предстояла двухдневная экскурсия с генерал-губернатором на Уссури.

Была отчаянная погода. Осенний дождь хлестал в окна рубки. Жестокий норд-вест дул сильными порывами. Барометр падал. Вероятно, в Японском море разразился тайфун, и хвост его проходил через Хабаровск.

«И куда Духа несет в этакую погоду?» — думал я со злостью, глядя, как капли дождя пробиваются сквозь пазы опускных оконных рам. Мое недоумение разрешил адъютант Страдецкий, присланный Духовским с личными инструкциями на пароход. Он был мокр до нитки, долго, как пудель, отряхивался в передней и, войдя в кают-компанию, первым делом попросил «настоящую рюмку настоящей водки».

— Скажи, пожалуйста, куда потянуло вашего Духа? Что такое случилось у этих новоселов, зачем ему так экстренно понадобилось туда ехать?

— Потеха, братец ты мой, да и только! Речь им едет держать. Только, ей-богу, покуда не дашь водки, не буду рассказывать! Продрог как собака, пешком пер от генерала, ни одного извозчика нет.

Через минуту вестовой казак, хорошо знавший привычки Страдецкого, принес на подносе матросскую чарку слегка разбавленного водой спирта и большой

ломоть круто посоленного черного хлеба. Медленно выпив эту «настоящую рюмку настоящей водки» каким-то особым, одному ему свойственным втягивающим способом, Страдецкий крякнул, не торопясь закусил хлебом и аккуратно вытер усы салфеткой. Закурив папиросу, он комфортабельно уселся рядом со мной на диван.

— Ну, слушай, — начал Страдецкий. — Ты знаешь, как Дух возится с переселенцами. Так вот какие-то новоселы или новодворцы, черт их знает, — я не разбираюсь в них, это по гражданской части, — всю прошлую зиму обращались к нему с различными просьбами и ходатайствами. Начали с семян, потом просили казенного леса, потом коров, потом еще чего-то. Наконец весной они потребовали отнять от казаков и передать в их пользу несколько сот десятин покоса. Явились какие-то депутаты и начали уверять генерала, что им «куренка выпустить некуда». Тут он не выдержал, накричал на них и выгнал вон. Что же ты думаешь, братец мой, они сделали? Нашли какого-то «писателя», который в необыкновенно витиеватых выражениях настроил им жалобу, подписались всем поселком, кто каракулями, кто крестами, да и махнули на высочайшее имя. Ты знаешь, надо видеть эту жалобу! Там и «жестокая борьба с суровой сибирской стихией», и «бескультурно neroжающая почва», и «жестоковейное начальство, утопающее в роскошных дворцах и не пекущееся о верноподданных его императорского величества». Словом, нагородили черта в ступе, а бедного нашего Духа выставили чуть ли не вором и взяточником. Ну, в «комитете» такими писаниями, знаешь, никого не удивишь. Почитали, посмеялись, да и переслали в подлиннике Сергею Михайловичу вместе с предложением «принять строжайшие меры к искоренению нарождающейся среди переселенцев мании кляузничества». Генерал

наш расстроился чуть не до истерики: «черная неблагодарность», «непонимание неустанных трудов и забот», «невозможность исполнения возложенных на него государственных задач», и т.д. и т.д., одним словом, поехал! Ни Вава, ни Шанявский утешить не могут. И вот, вместо того чтобы послать к этим фруктам исправника да приказать ему вздрючить их хорошенько, он, видишь ли, решил сам ехать с ними разговаривать и объяснить им всю возмутительность их поведения.

— Да на каком языке он с ними разговаривать будет?

— А уж право не знаю, — развел Страдецкий руками, — надо посоветовать ему Горбунова или Лескова предварительно почитать, да и то не поможет, потому что он половины русского алфавита не выговаривает.

На другой день к вечеру мы подходили к поселку, название которого я теперь не помню.

Дождь перестал. Рваные клочья облаков неслись по небу, и дул холодный порывистый ветер.

Скользкий глинистый берег был полон народу.

Так как жители не были предупреждены о высоком посещении, то мы их застали, по их собственному выражению, «как есть в своем виде», то есть рваными, грязными.

Мрачно сошел генерал-губернатор по сходням и, скользя сапогами по размытой ползущей глине откоса, взобрался на откос берега. Свита вскарабкалась за ним.

Новоселы молча поснимали шапки.

— Подходи ближе, кто староста? — громко крикнул правитель походной канцелярии Сильницкий.

Мужики робко придвинулись на несколько шагов. Из их среды выдвинулся лядаций мужичонка с седой бороденкой.

— Один из депутатов, — шепнул мне Страдецкий.

— Ты староста? Как фамилия? — распоряжался Сильницкий.

— Проспелов, ваше высокоблагородие, Проспелов, Михей Елистратов.

— Сбивай народ на сходку. Их высокопревосходительство хочет с вами говорить.

— Да все тут, ваше высокое благородие, собирать некого, — отвечал староста сладким деланным голосом с глубоким поклоном на три стороны. — Только извините, ваше высокое благородие, не ожидали никак, как есть в своем виде собрались. Как увидали, значит, из-за мыска-то, что енеральский пароход бежит, так все и высыпали на берег-то, хоть посмотреть, мол, как кормилец наш едет, сам его высокое превосходительство господин губернатор, отец наш, благодетель, дай бог ему много лет здравствовать. Глядим, а пароход-то к нам приворачивает. Господи, мол, радость-то какая, увидим, мол, нашего ясного сокола самолично...

Староста снова низко поклонился и истово перекрестился большим крестом.

Духовской дрожал от сдерживаемого негодования и нервно крутил седые усы.

Сильницкий прервал словоохотливого старосту:

— Ну, довольно там растабаривать! Подходи ближе, ребята, нечего переминаться с ноги на ногу! Становись вокруг!

Новоселы немножко придвинулись, но все-таки остались стоять на почтительном расстоянии.

Духовской начал говорить:

— Я вами очень, очень недоволен. Вы не только не поняли и не оценили всех забот о вас пгавительства, но, когда я не исполнил вашей совегшенно незаконной пгозьбы, то вы позволили себе обеспокоить нашего обожаемого госудагя импегатога вздогным и глупым пасквилем. Вы пытались обмануть монагха и очегнить

меня, но его импегатогское величество слишком хогошо знает меня, своего стагого слугу, пголивавшего за него свою кговь...

Он говорил долго и даже старался употреблять понятные, как ему казалось, для всякого выражения, но само построение фраз и его выговор, этот типичный картавящий выговор человека, привыкшего с детства говорить по-французски, требовали совершенно другой аудитории.

Крестьяне неловко переминались с ноги на ногу, угрюмо молчали и только мрачно почесывали время от времени головы и бороды.

Духовской говорил с переселенцами добрых полчаса не останавливаясь, и в конце концов так растрогался собственными словами, что две крупные слезы выкатились из его серых глаз и поползли по старческим румяным щекам на седые усы.

— Бог вам судья! — кончил он свою речь. — Поймите всю недостойность своего поведения и не делайте так в дгугой газ! — И, махнув рукой, он повернулся спиной к новоселам и стал спускаться по откосу к сходням. Ноги его дрожали и скользили по мокрой глине, и если бы Страдецкий с одной стороны, а Сильницкий с другой не подхватили его под руки, он непременно упал бы.

Мрачная толпа продолжала молча стоять на берегу и смотреть ему вслед.

Мне было страшно интересно послушать, что будут говорить между собой новоселы по уходе начальства. Пользуясь наступившей темнотой, я отстал от свиты и стал слушать.

Молчание длилось долго. Наконец раздался тихий и, казалось, смущенный голос:

— А жаль старика все-таки!

— Жаль, как не жаль, — ответил другой,-- здорово, должно, попало ему за нас из Питера!

— Наклал ему царь-батюшка по первое число, до слез прошиб старого пса!

— Как не прошибешь, служба! А все жаль старика, — отвечал первый.

— Мало чего жаль! Сам виноват! — возразил староста. — Зачем нашей просьбы не уважил, — слышь, что он говорил? На то он здесь и проставлен, чтобы нашего брата, переселенца, уважать! Вперед наука, сполняй, когда добром просят.

Я спустился на пароход.

В ярко освещенной столовой накрывали на стол.

Духовской сидел на диване и пил сельтерскую воду. Около него стоял Сильницкий.

— А вы изволили обратить внимание, ваше высокопревосходительство, какое потрясающее впечатление произвела ваша речь на крестьян? — говорил он голосом, очень напоминавшим мне голос старосты. — Они остались стоять как окаменелые, как зачарованные!..

Аварии по приказу

На зимовку я пошел опять на Иман и поставил «Атамана» в старый знакомый затон, на берегу которого еще виднелись следы наших прошлогодних землянок.

За эту зиму произошла перемена в управлении краем. Духовской был переведен на должность туркестанского генерал-губернатора, а его место занял его заместитель — генерал-лейтенант Николай Иванович Гродеков.

Гродеков был тоже «скобелевец», тоже георгиевский кавалер и тоже самодур, но в другом роде и из другого теста. Духовской был типичный гвардейский «пижон», достигший высокого чина и положения не столько благодаря личным достоинствам, сколько благодаря петербургским связям супруги, урожденной княжны Голицыной. Гродеков был из «бурбонов», создавших себе карьеру упорным трудом и службой. В то время как Духовской «проскочил» Академию Генерального штаба, Гродеков прошел ее курс основательно и даже написал ряд трудов по тактике. У Скобелева он прославился как неутомимый исследователь среднеазиатских степей, как пунктуальный исполнитель самых трудных и рискованных поручений и как жестокий усмиритель непокорных туркмен, узбеков и других «инородцев».

Это был старый холостяк, службист с претензией на военную ученость, вел скромный образ жизни, ничего не пил и не курил. Он никогда не горячился и не нервничал. Носил мягкие сапоги на низких каблуках, говорил никогда не возвышая голоса и имел привычку потирать руки. Он был небольшого роста, плотный, совершенно лысый, с острыми темными глазами под

почти черными густыми бровями, носил золотые очки и подстриженные на восточный манер полуседые усы и бородку.

Духовской пугал окружающих, «тихий» Гродеков был страшен. Он мог спокойно, не повышая голоса, сказать: «расстрелять», и ничто не заставило бы его отменить раз отданное распоряжение.

И при всем этом он окружил себя ничтожествами в мундирах; опытному чиновнику-службисту ничего не стоило втереть ему очки. Про него сложилось не меньше анекдотов, чем про Духовского, и все они происходили на почве его недоверия к людям, упрямства и самовластия.

Вот случай, происшедший сейчас же после его первого приказа по Приамурскому военному округу. Гродеков категорически воспрещал пользоваться солдатами не только для личных услуг офицеров, но даже для хозяйственных работ в военных частях. Для этой цели предлагалось нанимать китайцев. «Солдат, — говорилось в приказе, — есть защитник престола и отечества, и он должен нести исключительно обязанности, сопряженные с этим высоким званием, и постоянно упражняться в военном деле».

В веселый апрельский полдень генерал вышел прогуляться. Амурский лед только что прошел, воздух был чист и ясен. Легкий ветерок навевал бодрое весеннее настроение.

Идет генерал по широкой Муравьево-Амурской улице — один, без свиты и даже без дежурного адъютанта — и видит: шестеро солдат, притоптывая в такт ногами, несут свежевыкрашенную зеленую лодку.

— Смирно! Голову на-пра-во! — скомандовал старший.

Качавшиеся в такт шагам свободные руки солдат вытянулись, шеи вывернулись, насколько позволяла

лежавшая на плачах лодка, и глаза обратились к начальству.

— Здорово, братцы!

— Здравия желаем, ваше превосходительство!

— Чью вы лодочку несете?

— Так что поручика Афанасьева, ваше превосходительство!

— А куда же вы ее несете?

— На Амур спускать, ваше превосходительство!

— Поставьте лодочку вот здесь, к сторонке, около тротуара, чтобы она извозчикам не мешала, идите к поручику Афанасьеву и скажите ему, что командующий войсками приказал дать вам по рублю на чай.

— Покорнейше благодарим, ваше превосходительство! — рявкнули в ответ солдаты, поставили лодку у тротуара и весело зашагали назад в казармы. А генерал, улыбаясь в подстриженные усы, продолжал прогулку.

А через час после этой встречи к командиру одного из квартировавших в Хабаровске стрелковых полков поступил рапорт от заведующего полковой охотничьей командой:

«Настоящим доношу, что ввиду освобождения реки Амура ото льда я приказал пяти нижним чинам вверенной мне охотничьей команды (при ефрейторе Елпишкине) отнести казенную лодку команды к обычному месту причала и спустить ее на воду. На углу Муравьево-Амурской и Барабашевской улиц люди команды встретились с командующим войсками, который изволил им приказать поставить лодку на мостовую и получить от меня по одному рублю на чай. Прошу срочного указания вашего высокоблагородия, из каких

сумм надлежит означенные деньги выплатить и на какой кредит отвести. Лодка осталась на улице, к ней приставлен часовой. Заведующий охотничьей командой стрелкового полка поручик Афанасьев».

Полковник, конечно, не дал хода этому рапорту и заплатил шесть рублей из своего кармана, а осчастливленные солдаты с шутками донесли лодку до берега и спустили на воду.

В тот же вечер об этой истории говорил весь город.

Я пришел в Хабаровск с зимовки на другой день после этого происшествия и сейчас же явился в штаб с докладом. Начальником штаба был уже не Надаров, назначенный забайкальским губернатором, а генерал-майор Чичагов. Приняв мой рапорт, он велел мне немедленно явиться к командующему войсками.

Это было мое первое знакомство с Гродековым. При Духовском он держался в стороне и никогда не бывал на «Атамане».

— Ну-с, капитан, а что, у вас ремонт совершенно закончен? — спросил вкрадчивым голосом мой новый повелитель.

— Так точно, ваше превосходительство, кроме окраски и разделки потолка в кают-компании. Сейчас эту работу кончают нанятые мною китайские маляры. Обещали сегодня к вечеру закончить.

— Так-с. — Гродеков бесшумно зашагал по ковру кабинета, потирая руки, затем круто повернулся ко мне и, глядя в упор сквозь золотые очки, спросил:

— А что, у вас тараканы есть, капитан?

Тараканы, хотя и не в большом количестве, летом были на «Атамане». Но теперь, после долгой зимовки на сорокаградусном морозе и окраски всех помещений масляной краской, их не могло быть, и я смело ответил:

— Никак нет, ваше превосходительство!

Глаза Гродекова расширились, густые брови приподнялись.

— Уверены ли вы, капитан? Мне случалось ездить на лучших английских и французских судах, и там были тараканы.

— На «Атамане» нет тараканов, ваше превосходительство.

— Нет? Можете идти, капитан. — И Гродеков повернулся ко мне спиной, не протягивая руки.

В тот же день, под вечер, сойдя с парохода и направляясь в клуб обедать, я на дорожке, спускающейся с крутого берега городского сада к реке, встретил Страдецкого.

— Ну что, представлялись «птице»? — спросил он меня. — Каково впечатление?

— Какой птице?

— Да идолу нашему новому, чистая вещая птица гамаюн или, если хотите, сыч. Мы его сразу «птицей» окрестили.

Я рассказал о встрече с генералом.

— Тараканами заинтересовался? — переспросил Страдецкий, — Он, говорят, смертельно боится тараканов и сам об этом рассказывает, уверяя, что Петр Великий тоже боялся тараканов.

В этот момент мы увидели спускающегося вниз по тропинке Гродекова. Мы откозыряли ему и недоуменно переглянулись.

— Куда он идет? — заинтересовался я и увидел: генерал спустился на набережную и поворачивает к «Атаману».

Я догнал его.

— Извольте следовать на пароход, ваше превосходительство?

— Идите вперед, — последовал ответ.

— Прикажете вызвать команду наверх?

— Идите вперед.

Я прошел вперед и встретил «птицу» у сходней.

— Где у вас помещается команда?

Я повел генерала в кубрик.

— Встать! Смирно! — скомандовал первый увидевший нас казак.

Гродеков поздоровался с людьми и начал внимательно осматривать только что выкрашенные под дуб стенки. Потом осмотрел все койки и приказал поставить на ребро матрацы. Матрацы были обтянуты чистеньким новым тиком, и под ними — ни соринки. После осмотра коек из-под них выдвинули вещевые ящики. Но и в ящиках не оказалось ничего подозрительного.

— Где у вас хлеб хранится? — спросил Гродеков.

Ему показали примыкавший к кубрику свежеевыкрашенный чуланчик, в котором на полке лежали два каравая хлеба.

— А где же у вас тараканы? — обратился генерал к казакам.

Наступила томительная пауза.

Вдруг из группы столпившихся казаков раздался чей-то тенор:

— Так что их не было, ваше превосходительство.

— Кто сказал «не было»? — строго спросил Гродеков. — Выйди вперед.

Казак выпихнул из кучки кочегара Сеницына.

— Как твоя фамилия?

— Однако, Сеницын, ваше превосходительство.

— Однако, Сеницын,-- передразнила «птица», — больно бойкий, надо тебя назад в сотню послать.

Сеницын молчал.

Гродеков направился к трапу, ведущему на палубу.

— Покажите мне пассажирские помещения, капитан.

Осмотрели столовую, перетрясли весь буфет, потом спустились в каюты. Открывали гардеробы, выдвигали ящики комодов, заглядывали в умывальники — тараканов не было.

Опять поднялись в столовую.

— А отчего у вас такие грязные чехлы на диванах? — задал мне вопрос Гродеков.

— Это не чехлы, ваше превосходительство.

Гродеков не дал мне договорить. Он схватился за край одного из старых, выведенных в расход за негодностью чехлов, которыми были прикрыты диваны для защиты от капель краски при отделке потолка, и заговорил шипящим, сдавленным от душившего его бешенства, но тихим голосом:

— Это не чехол, по-вашему, капитан, это не чехол? Что же это за вещица такая?

— Это было чехлом, ваше превосходительство, в прошлом году, но затем по акту было списано с инвентаря и удостоено^[53] в тряпье. Вы видите, на этих тряпках следы ног и капли масляной краски: я закрыл ими диваны, чтобы предохранить обивку во время окраски потолка.

Глаза Гродекова насмешливо и зло смотрели на меня.

— Благодарю вас за объяснение, капитан, оно меня не удовлетворило. До свиданья. — И, не подавая руки, он вышел из кают-компании и направился к выходу с парохода. Я молча проводил его до сходней.

На другой день мне принесли свежееотпечатанный и еще пахнувший типографской краской приказ по округу.

«Вчера... апреля 1898 года, командующий войсками Приамурского военного округа изволил во время прогулки неожиданно посетить пароход Амурско-Уссурийской

казачьей флотилии «Атаман». Он застал пароход во вполне исправном состоянии. Пароход хорошо отремонтирован. Люди имели бодрый и здоровый вид, претензий не заявлено. Однако его превосходительство изволил обратить внимание на недопустимо грязное состояние чехлов на мебели в кают-компании, за что командиру парохода штурману дальнего плавания Лухманову объявляется выговор.

*Начальник штаба генерал-майор
Чичагов.*

*Начальник казачьего отдела полковник
Милешин.*

Адъютант капитан Чернышев».

Этот приказ наглядно характеризует, как Гродеков относился к людям. Мне было от него ни холодно ни жарко. Моя репутация была в глазах всех понимающих людей установлена незыблемо. Но, конечно, было обидно, и я решил уйти с «Атамана». Однако срок моего договора кончался только в феврале. Приходилось прослужить с «птицей» целую навигацию.

А впоследствии вышло так, что я прослужил на «Атамане» еще не одну, а целых три навигации. В 1899 году мне не удалось оставить «Атаман» потому, что Валуев, который обещал принять меня на службу в водный округ путей сообщения, уехал на зиму в Петербург. Срок подачи рапорта истек, и договор остался в силе до февраля 1900 года. В 1900 году в Китае началось боксерское восстание, и мой договор не мог быть расторгнут. Так и прокомандовал я «Атаманом» до середины февраля 1901 года, когда

перешел командиром инспекторского парохода путей сообщения «Амур».

Навигация 1898 года в сущности была повторением прошлогодней, с той только разницей, что проезд Гродекова нагонял еще более бессмысленный страх, чем тот, который оставлял за собой Духовской. Я ходил с новым генерал-губернатором до самого Нерчинска и обратно.

Скучное, тоскливое и беспокойное это было плавание. Вся свита сменилась, и не к лучшему. Умного и тихого Щербину сменил подлиза Сильницкий, Данаурова — скромный, запуганный и бессловесный штабс-капитан Фомин, Страдецкого — прохвост и наушник, подглядывавший и подслушивавший у дверей кают, стрелковый поручик Кузьмин. Только новый начальник походного штаба подполковник Самайлов, впоследствии наш военный агент в Японии, оказался порядочным человеком. Первым и главным лицом свиты был неизменный полковник Милешин, очень сдружившийся с Кузьминым и старавшийся терроризировать всех окружающих. Однажды из-за его глупого служебного рвения мы чуть не наделали пожара на пароходе.

На какой-то остановке, где по маршруту предполагалась ночевка, я распорядился очистить топки котла от золы.

Гродеков, обходивший станицу, остался недоволен местными казаками: он, кажется, встретил много пьяных по случаю какого-то праздника. Разнеся обычным, зловеще-шипящим тоном станичного атамана и пообещав отдать его под суд, он не пожелал оставаться в этой станице ночевать.

Мы только что кончили грузить дрова, когда Гродеков вернулся со свитой с берега и быстро спустился в свои апартаменты.

Ко мне подлетел Милешин:

— Капитан, дрова кончили грузить?

— Кончили, полковник.

Он бросился вниз и, выскочив через минуту снова наверх, подлетел ко мне:

— Командующий войсками приказал немедленно сниматься и идти дальше.

— Невозможно, полковник.

— То есть как это невозможно, если командующий войсками приказал?

— Пару нет, и весь пол кочегарки завален раскаленным мусором и золой. Их сейчас заливают водой, потом выбросят за борт и начнут поднимать пар. Часа через полтора смогу сняться.

Милешин полетел вниз и опять выскочил на палубу.

— Командующий войсками приказал немедленно сниматься.

— Я сделаю все возможное, полковник.

Я вызвал из машины Маслова и рассказал ему в чем дело.

— У меня две атмосферы пару в котле, не выгребем против течения, Дмитрий Афанасьевич. Ну, мусор как-нибудь сгребем в сторону, да ведь пол железный перед топками, горячий, на нем стоять нельзя.

— Ну вот что, Иван Степанович, разгребите в сторону золу. Она хорошо у вас залита водой?

— Надо думать, что хорошо, но, конечно, за отдельные угольки ручаться нельзя.

— Полейте еще. На пол перед топками положите доски и поднимайте пар до трех атмосфер. Как-нибудь дошлепаем вон до того острова, станем за ним на якорь, лишь бы от нас не было видно огней станицы, там выбросим мусор, поднимем пар и пойдём дальше.

— Есть, постараюсь, Дмитрий Афанасьевич.

Я поднялся на мостик. Минут через пять передо мной опять выросла фигура Милешина.

— Отчего вы не снимаетесь, капитан?

— Оттого что нельзя, полковник. Видите, я жду на мостике: как только из машины дадут знать, что готово, немедленно снимусь. Все меры к ускорению приняты.

— Командующий войсками гневается, — не унимался полковник.

В трубе ревели пущенная для увеличения тяги паровая форсунка.

Но вот в рупоре, соединяющем машину с мостиком, раздался пронзительный свисток. Я вынул втулку со свистком и приложил ухо к раструбу рупора.

— Готово, три атмосферы.

— Готовьте машину, снимаемся.

Через несколько минут «Атаман» медленно зашлепал колесами по воде, едва преодолевая течение. Три километра до острова шли больше часу. Наконец закрылись лесистым берегом острова от станицы и стали на якорь.

Внизу все спали. Я тоже прикорнул на диванчике в рулевой рубке.

Через час меня разбудил Маслов.

— Дмитрий Афанасьевич, горит деревянная обшивка и кошма на котле.

Я бросился вниз.

Положенная на асбестированный войлок деревянная обшивка котла, устроенная для уменьшения лучеиспускемости, пылала в нескольких местах. Языки пламени лизали уже потолок котельного отделения.

Быстро и без шума мы ликвидировали огонь, не дав ему распространиться по пароходу. Выгорела только часть деревянной обшивки на котле, и в некоторых местах истлел войлок.

Надо полагать, что несколько угольков в приваленной к бокам котла золе разгорелись от усиленной тяги, устроенной для быстрого подъема пара, и подожгли деревянную обшивку.

Утром, докладывая об этом происшествии Гродекову, я показал ему обгоревшую обшивку котла и добавил:

— Прошу вас верить, ваше превосходительство, что я никогда не лгу. Если я просил полковника Милешина доложить вам о том, что пароход не готов к отходу, значит, он был действительно не готов.

Гродеков несколько секунд пристально смотрел на меня и наконец сказал:

— Хорошо, попробую вам верить, капитан.

Но «птица» физически никогда и никому не могла верить. И в следующую навигацию Гродеков дважды чуть не угробил «Атамана» именно потому, что не мог себя заставить мне верить.

Первый случай произошел во время нашего посещения в июне 1899 года Николаевска-на-Амуре.

Гродеков вдруг пожелал пройти на «Атамане» из Николаевска в Де-Кастри, чтобы осмотреть береговые укрепления в устье Амура.

Дул довольно свежий ветер, и в море была порядочная волна.

Я попытался доказать Гродекову всю опасность такого плавания для речного парохода. Я объяснил, что дело не в том, что «Атаман» мал, а в том, что его стальная обшивка имеет всего около трех миллиметров толщины; что шпангоуты поставлены редко и ударами волн может обшивку вдавить или выбить заклепки; что у нас в корпусе деревянные иллюминаторные рамы, а наши большие иллюминаторы сделаны не из толстого литого стекла, как на морских судах, а из обыкновенного зеркального, — их может выбить, и тогда вода зальет пароход.

Гродеков внимательно меня выслушал. Потом ядовито скривил губы и, потирая руки, спросил:

— А как же речные пароходы для китайских рек пришли из Англии морем?

— Ваше превосходительство, речные пароходы для Янцзы, Жемчужной реки или Пейхо сидят в воде до семи футов, а «Атаман» — два с четвертью. Они построены гораздо тяжелее и солиднее «Атамана». Перед тем как идти в море, у них зашили толстыми досками все стенки надстроек и наглухо заколотили все палубные люки и иллюминаторы и вообще специально подготовили их к этому переходу.

— А все-таки попробуем, капитан.

— Есть, ваше превосходительство, попробуем... Но за жизнь всех людей на судне, и вашу в том числе, отвечает капитан, и поэтому в случае серьезной опасности я приму те меры, которые подскажут обстоятельства, уже не спрашивая ваше превосходительство.

Гродеков осмотрел меня с ног до головы и ничего не сказал. С ним никто так не разговаривал.

Мы еще находились далеко от взморья, когда «Атамана» так начало бить плоским днищем о воду, что на столах подпрыгивали стаканы. Скоро вышибло несколько заклепок в носовой части. Я предвидел это, полы в коридоре были заранее вскрыты, и мой помощник с четырьмя казаками, которые были наготове, забил отверстия деревянными втулками. Через несколько минут вышибло иллюминатор в нижнем салоне. Его забили досками. Еще через минуту «Атамана» почти поставило на дыбы и такхватило днищем о воду, что выскочило сразу около дюжины заклепок.

Вода начала заливать полы в носовых каютах. Идти дальше было бессмысленно, и я повернул назад, послав с мостика рассыльного казака доложить об этом Гродекову.

Когда казак вернулся, я спросил его:

— Что тебе сказал командующий войсками?

— Ничего не сказал, вашескородие.

Через пару часов мы вернулись в Николаевск и целый день потратили на то, чтобы заменить выбитые заклепки болтами на гайках и резиновых прокладках. Поправили и вышибленную иллюминаторную раму в нижнем салоне.

Мне рассказывали потом, что «птица» держалась храбро и все время наблюдала, как казаки забивали дыры от вышибленных заклепок. Остальные все заперлись у себя в каютах, причем из каюты Кузьки, как мы прозвали Кузьмина, ясно доносились истерические вопли.

В ту же навигацию, в августе, Гродеков задумал подняться на «Атамане» по Уссури и Сунгаче до озера Ханка.

Я доказывал, что это невозможно, так как Сунгача — глубокая, но узкая речушка и делает такие петли, где «Атаман» не сможет вывернуться. Кроме того, ее берега сплошь поросли ковылем, и достаточно искры из трубы парохода, чтобы вспыхнул такой пожар, из которого не выбраться.

Гродеков опять настоял на своем, и единственное, чего мне удалось добиться, это чтобы нас на всякий случай сопровождал катер «Дозорный».

Расстояние от озера Ханка, из которого вытекает Сунгача, до ее впадения в Уссури равняется по прямой 80 километрам, а по воде — около 190 километров. Ширина реки — не больше 17 метров. Длина «Атамана» была около 40 метров, а ширина, с колесами, около 12 метров. И вот, как только мы влезли в Сунгачу, начались злоключения: упрется «Атаман» на крутом повороте носом в один берег, а кормой в другой, и ни взад, ни вперед. Хорошо, что еще берега мягкие, песчаные, нет ни одного камешка.

Что делать? Тросом бы протянуться, но закрепить не за что: только кое-где деревцо увидишь, а то, куда взгляд ни кинешь, кроме стоящего стеной высокого

ковыля, ничего нет. Приходилось иногда на руках заносить по берегу якорь, закапывать его и, привязав к нему трос, протягивать пароход да еще подрывать лопатами берег. Хуже всего доставалось пароходным колесам: мы их мяли каждые полчаса и иногда так здорово, что требовалось разводить походную кузницу и выпрямлять погнутые железные тяги и ободья.

Это, с позволения сказать, плавание тянулось уже третьи сутки, когда мы наконец привели наше правое колесо в такое состояние, что его пришлось целиком разобрать. Механик потребовал двенадцать часов на ремонт. Я пошел доложить Гродекову.

— Велите «Дозорному» подойти к борту, я пересяду на него и на нем вернусь на Иман, а оттуда поеду железной дорогой во Владивосток. Вы же исправляйте ваше колесо и идите назад, в Хабаровск, там приведете все в порядок как следует, сдайте работу артиллерийским мастерским.

— Ваше превосходительство, позвольте вас спросить, считаете ли вы меня виновным в том, что я не доставил вас до места назначения?

— Я вам после скажу, капитан, идите и распорядитесь, чтобы «Дозорный» подошел к борту.

Когда весь пассажирский багаж был перенесен на «Дозорный», куда перешел и буфет с «Атамана», и свита выстроилась у сходней, на палубе появился Гродеков.

— Вот, господа, — начал он, обращаясь к свите, — прежде чем мы оставим «Атаман», мне хотелось бы при всех сказать несколько слов нашему командиру. Он спрашивал меня, считаю ли я его виновным в том, что он не довел «Атамана» до Ханки, или я убедился в том, что «Атаман» слишком велик для Сунгачи? Да, я убедился в этом. Но мне так часто докладывают, — он пристально оглядел свиту, — о невозможности выполнить то или другое поручение, желая прикрыть

этим недостаток энергии или желания, что я привык никому не верить, пока сам не убедился. До свиданья, капитан, благодарю вас за ваше прекрасное управление судном, за вашу находчивость, за вашу энергию. Я вас ни в чем не виню.

С этими словами генерал пожал мне руку и перешел на «Дозорный». Свита последовала за ним. Это была первая благодарность за два года нелегкой службы с этим самодуром.

Только на пятый день дошлепали мы до Хабаровска и поставили судно на ремонт.

Кета в мешке

В ту же осень я наглядно ознакомился с тем, как легко и ловко искушенные в царской службе приамурские военачальники втирали очки никому и ничему не верившей «птице».

Выше уже говорилось о баснословном ходе кеты в низовьях Амура и Уссури. В «сезон» кета стоила гроши, и неудивительно, что она делалась в это время основой питания и населения, и войск, расположенных в крае. Поэтому, когда в сентябре 1899 года Гродеков затеял ряд инспекторских смотров войск Приамурья, он в каждой воинской кухне обязательно натыкался на рыбный суп.

Господа ротные, батальонные и полковые командиры отлично знали «туркестанские» вкусы грозного генерала. В дни его посещений в котлы валилось столько луку, лаврового листа и красного перца, что обыкновенный смертный, неосторожно хватив ложку солдатского супу, долго стоял с выпученными глазами, ловя воздух широко открытым ртом. Кроме того, в суп клалось такое количество чумизы^[54], что он скорее походил на кашицу, а у «хозяйственных» командиров деревянная ложка могла стоять в нем.

Таким образом, со стороны гродековского вкуса рыбный суп не оставлял желать ничего лучшего.

Однако этот суп доводил генерала до крайних пределов раздражения.

Однажды высокое начальство пожелало прикинуть рыбные пайки на весах, но это оказалось невозможным.

— Рыба сильно разваривается, ваше превосходительство, и разрезать ее на пайки никак невозможно.

— Но для чего же ее разваривать до такой степени, ведь подают же в ресторанах рыбу порциями?

— Так точно, подают, ваше превосходительство, но не в ухе, а сваренную на пару, и опять же не кету. Кета уж такая рыба, ваше превосходительство, что или будет сыровата, или развалится, особенно если ее варить в большом котле и с крупой. Как начнет кашевар мешать крупу в котле веселком, так рыба и разваливается, а если не мешать, то крупа обязательно пригорит ко дну котла, ваше превосходительство.

— Однако должен же солдатик знать, сколько он чего получает. Как же он может это проконтролировать, не получая определенного пайка?

— Кета, осмелюсь доложить, ваше превосходительство, дешева, и мы имеем возможность покупать ее из расчета значительно большего, чем фунт на человека. Люди это знают и не обижаются, ваше превосходительство, претензий ни у кого и ни разу не было...

— А все-таки это не резон. Солдат должен получать определенный паек, вес которого он может проверить.

Генерал приходил в дурное расположение духа, и это отражалось на всем и на всех. Он не был удовлетворен чистотой казарм и дворов, обращал внимание командиров на потертые канты на погонах и воротниках солдатских мундиров, лез в дуло каждой винтовки, тер по штыкам рукой в белой замшевой перчатке...

Попадало и военачальникам, и свите, и мне, одним словом, от кеты шли «все качества».

Весть о грозном настроении начальства летела далеко вперед, и местные воеводы встречали Гродекова с видом провинившейся собаки.

Это еще больше злило «птицу».

В одном месте некий быстрый умом командир отдельной роты угостил нас первоклассными мясными

щами из свежей капусты и пухлой, рассыпчатой гречневой кашей, обильно политой прекрасным топленым маслом. Но генерал раскусил его хитрость.

— Отчего у вас не рыбный суп во время сезона?

— Осмелюсь доложить, ваше превосходительство, люди предпочитают мясо...

— Мало ли что они пред-по-чи-тают, — раздраженно ответил генерал, блестя очками. — Мясо стоит в четыре раза дороже кеты, нельзя же так швырять деньгами, да еще в отдельно стоящей роте с малым хозяйством, где каждая копейка должна быть на счету. На какую же вы можете рассчитывать экономию, капитан? Нет, вы плохой хозяин!

Номер не прошел.

Так шло до Имана. На Имане стоял железнодорожный батальон под командой инженер-полковника Свентицкого.

Дородный, румяный, бритый до блеска, с выхоленными рыжими усами, в шикарно сшитой походной форме, Свентицкий встретил «Атамана» у пристани. Он первым взошел на борт по сходням, быстрой, молодеватой походкой подошел к грозной «птице» и лихо отрапортовал, играя веселыми выпуклыми карими глазами.

Это произвело хорошее впечатление.

Проследовали в казармы.

Нашим взорам представилась умилительная картина: большой, на диво чистый казарменный двор был посыпан ярко-желтым песком, утрамбован, укатан и весь кругом обсажен веселыми зелеными елочками.

Я видел этот двор десяток дней назад; он был гол, как голова нашего высокого начальника. Не веря своим глазам, я незаметно попробовал пошатать одну елочку, она подалась без особого затруднения — корней не было. Деревцо было просто затесано и вбито в землю, но вокруг каждой елочки ясно виднелся круг мокрой

земли — след заботливой поливки якобы недавно пересаженных деревьев.

Пол в казарме был натерт воском, как паркет в бальном зале, стены и потолок заново выбелены, железные койки выкрашены свежей ярко-зеленой масляной краской (экономия от окраски вагонов III класса). В головах каждой койки висело чистое полотенце с набивными красными петухами, бабами с коромыслами и прочими «народными» сюжетами. Но, присмотревшись к ним поближе, можно было заметить, что они еще ни разу не были ни в употреблении, ни в стирке. На многих полотенцах еще висели магазинные ярлыки, и невольно думалось: а не взяты ли они напрокат в ближайшей китайской лавке? Но начальство, ослепленное внешней чистотой и блеском, ничего этого не замечало... оно было умилено.

Добрались и до кухни. Нас встретили кашевары в таких безукоризненно белых костюмах и колпаках, которым позавидовали бы повара московского «Эрмитажа». Гродеков поздоровался.

Ему отвечали браво и весело.

— Ну что варите на обед сегодня? — спросил генерал и сразу насторожился.

— Да что ж можно варить, ваше превосходительство, в это время года! Разумеется, кету, — весело ответил Свентицкий, разводя руками.

Генеральское лицо помрачнело:

— Ну и что же, она у вас тоже разваривается, что вес пайков невозможно проверить?

— Разваривается-то она разваривается, ваше превосходительство, но вес пайков всегда можно проверить, я принял для этого очень простую меру, ваше превосходительство.

— Это интересно, это в высшей степени интересно! — оживился генерал. — Что же вы предприняли?

— Андрейчук! Открой крышку, покажи его превосходительству суп! — скомандовал Свентицкий старшему кашевару. Кашевар снял деревянную крышку с одного из вмазанных в печку больших котлов.

В кипящей и булькающей массе копошились в разваренной чумизе какие-то короткие и толстенькие совершенно белые колбаски.

— Извольте посмотреть, ваше превосходительство, — пригласил полковник.

Гродеков долго рассматривал диковинное варево, поворачивал голову совершенно по-птичьи то на одну, то на другую сторону. Очки его запотели. Он снял их и сощурил глаза.

— Не понимаю! — наконец сказал он.

— А очень просто, ваше превосходительство: рыба режется на пайки в сыром виде, и каждый паек тщательно взвешивается; затем он зашнуровывается в специальный полотняный мешочек и в таком виде опускается в котел. Как бы ни развалилась рыба, ее будет в мешочке ровно столько, сколько в него было положено. Число мешочков, конечно, должно соответствовать числу людей.

Полковник сиял.

Гродеков протер очки, надел их снова и крепко пожал ему руку.

— Это гениально! — воскликнул он. — И как просто! Надо будет ввести этот способ во всех частях. Полковник Самойлов, — обратился он к начальнику походного штаба, — заготовьте соответствующий приказ по округу.

— И не стыдно? — спросил я Свентицкого, встретив его вечером на вокзале.

— Инженерное дело и служба с корнем вырывают из души человека это беспокойное и в практической жизни ненужное чувство, — ответил он, улыбаясь во всю физиономию.

Из Владивостока в Одессу

В 1901 году я перешел на службу в водный округ путей сообщения командиром парохода «Амур». Навигацию проплавал в нормальной обстановке: отдохнул от мишурной помпы, от самодуров, коверкавших край и людей по своей прихоти и произволу.

В начале октября я взял отпуск без содержания и решил съездить в Петербург повидаться с матерью, которую не видел уже много лет.

У меня не было достаточно свободных денег, чтобы оплатить дорого стоящий проезд на родину. Во Владивостоке я решил попытаться устроиться временным помощником капитана на какой-нибудь пароход, отходящий в Черное море. Тогда, в связи с постройкой КВЖД, между Одессой и Владивостоком ходило много пароходов, и наших и иностранных. Создались новые пароходные общества: Восточно-Азиатское, северное и КВЖД.

Громадный океанский грузо-пассажирский пароход Русского Восточно-Азиатского общества «Маньчжурия» отходил с грузом бобовых жмыхов и полутора тысячами окончивших службу солдат владивостокского гарнизона.

Капитан парохода датчанин Праль, ни слова не говоривший по-русски, так же как и его помощники, нуждался в моряке, знающем русский язык, чтобы иметь возможность объясняться с перевозимыми «Маньчжурией» отпусниками.

Читающим, вероятно, покажется странным, что на русском пароходе капитан и помощники не знали русского языка!

Но в старой, царской России случались и не такие чудеса.

Восточно-Азиатское общество было датским коммерческим предприятием с правлением в Копенгагене, но главным акционером этого общества была вдовствующая российская императрица Мария Федоровна. Плавание между русскими портами, лежащими на разных морях, считалось большим каботажем и являлось привилегией русского флага.

Когда работа между русскими черноморскими портами и Владивостоком сделалась выгодной и разрослась так, что один Добровольный флот не мог с ней справиться, акционерка-императрица посоветовала правлению выделить несколько пароходов в Русское Восточно-Азиатское общество. Ее сын, недоброй памяти Николай II, разрешил этому обществу иметь датскую администрацию на судах и на берегу с условием, чтобы через три года все ответственные руководители и командный состав судов приняли русское подданство.

Итак, датский капитан русского парохода «Маньчжурия» принял меня на должность дублера старшего помощника капитана. Мне отвели прекрасную пассажирскую каюту первого класса, дали стол и полтора ста рублей жалованья.

В конце ноября мы вышли в океан.

И вот я стою опять на высоком мостике океанского судна. В руках у меня секстан. Я собираюсь брать полуденную высоту солнца. Морской соленый ветер обдувает мне лицо...

Март и ноябрь — смена муссонов, самое тихое время года в Индийском океане и прилегающих к нему морях: Красном на западе, Китайском и Японском на востоке.

«Маньчжурия» шла штилями. Лазурный океан и лазурное небо состязались друг с другом в красоте. К великому счастью каютных пассажиров и набитых в твиндеки солдат, на качку не было даже намека, и наша

«Маньчжурия» шла по океану, как по спокойному беспредельному пруду.

Первым портом на пути нашего следования был корейский порт, или, вернее, рейд порта Пусан, где мы погрузили на палубу тридцать небольших местной породы быков — живую провизию.

Следующим портом был Модзи, в котором «Маньчжурия» бункеровалась^[55].

В Модзи я был на берегу, ходил по базару и по японским лавкам, невольно вспоминая свою жизнь и приключения пять лет назад в Нагасаки. Купил несколько японских фарфоровых чашек в подарок матери и себе дорогую палку черного дерева с ручкой резной слоновой кости. Впоследствии, когда я хорошенько разглядел эту палку на палубе судна при ярком свете, она оказалась крашенной черным лаком, а ручка — германской подделкой из целлулоида. Вероятно, и вся палка была «made in Germany»^[56]. Когда я показал эту палку одному из наших пассажиров, долго жившему в Японии, он со смехом сказал мне:

— Что — палка! Вы знаете, есть тончайший, как яичная скорлупа, японский фарфор. Надо быть большим знатоком, чтобы быть уверенным, что вы покупаете настоящий фарфор. Несколько лет назад в Германии изобрели какой-то специальный сплав из стекла, до полного обмана имитирующий этот фарфор. Фирма, обладательница секрета сплава, выписала из Японии специальных художников для разрисовки посуды из нового «фарфора» и теперь наводняет им японские рынки. Единственный способ отличить подделку от подлинной вещи — это внимательно осмотреть и сравнить ободки нескольких чашек или тарелок. Японская посуда до сих пор изготавливается почти целиком кустарным способом и никогда не бывает так

геометрически правильна, как изготавливаемая в Германии на фабрике.

Я показал ему мои чашки.

— Нет, это настоящие, — сказал он. — Это простой дешевый фарфор местного производства. Сколько вы за них заплатили?

— По полторы иены за штуку.

— Японец заплатил бы за них гораздо дешевле, но они все-таки неплохие и уж во всяком случае настоящие японские.

Взятого в Модзи угля должно было хватить нам до Коломбо, и на Сингапурском рейде мы останавливались только затем, чтобы взять лоцмана, который провел бы нас через пролив.

Идут дни за днями. Вахты сменяются вахтами. «Маньчжурия» систематически печатает сорок восемь миль за вахту, ни на четверть мили больше или меньше. По вечерам, залитая фантастически яркими красками тропических закатов, она сверкает, как гигантский алмаз. В светлые от обилия крупных звезд ночи озаряемая снизу всплесками разрезаемой ею воды «Маньчжурия» кажется изумрудно-зеленой. Мы идем на запад приблизительно по шестой параллели северной широты, и, по красочному выражению автора «Фрегата „Паллада“», «небесные аристократы обоих полушарий освещают наш путь». Слева, на юге, над самым горизонтом приветливо светятся четыре звезды Южного Креста, выше переливается то золотом, то рубином, то изумрудом громадный Конопус, справа, на севере, встала на дыбы наша родная Большая Медведица, позади, на востоке, пылает Орион, сверкает огромным синеватым бриллиантом Сириус...

Перед рассветом на девятнадцатый день плавания с запада потянул легкий ветерок — бриз с невидимого еще берега Цейлона. С восходом солнца в легкой нежно-розовой дымке начали вырисовываться смутные

контуры Адамова пика высшей точки гористого Цейлона, поднимающейся на 2240 метров над уровнем океана.

Начали попадаться индийские «прао», или катамараны, — первобытные суда из выдолбленного ствола большого дерева с надставленными дощатыми бортами. С левого борта судна подвешено на толстых, но гибких бамбучинах в трех метрах от корпуса заостренное с обоих концов бревно, не позволяющее суденышку перевернуться. При крене влево катамаран не может утопить бревно, а при крене вправо — поднять его из воды. Катамараны носят высокую мачту и громадный парус, напоминающий по форме латинский. Лавировать они не могут и при встречных ветрах пользуются лопатообразными гребками. Зато при хорошем попутняке летят под парусом со скоростью четырнадцать-пятнадцать миль в час и легко обгоняют пароходы. Совершенно дикий вид имеет катамаран при свежих боковых ветрах: если ветер дует слева и бревно начинает подниматься из воды, голый экипаж, иногда до десятка человек, вылезает на бревно и, вцепившись руками в бамбуковые поперечины, усаживается на нем на корточки; если ветер дует справа и бревно сильно зарывается в воде, то в противовес с правого борта выдвигаются наружу длинные узкие доски и экипаж рассаживается на их концах. Волны хлещут через людей, но им это нипочем — вода теплая, а они цепки, как обезьяны. Я никогда не слышал, чтобы сингалезца смыло с катамарана.

Порт Коломбо состоит из двух больших бассейнов, огражденных массивными высокими молами, в которые, за исключением абсолютно штилевых дней, бьет океанский прибой.

При зимних норд-остовых муссонах, дующих от материка, прибой шумлив, но не страшен; при летних зюйд-вестовых муссонах, когда могучие волны

Индийского океана бьют в молы, прибой ужасен. Он оглушает, ошеломляет, и взметаемые им брызги летят вверх на десятки метров.

В Коломбо нам надо было не только пополнить запасы угля, но и погрузить несколько сот тонн копры и чая. Работы дня на два, и можно было побывать на берегу и объездить окрестности.

Первый раз по выходе из Владивостока мы почувствовали в Коломбо настоящую тропическую жару. Термометр показывал плюс 38° в тени, тогда как в море на ходу судна даже под самым экватором он не поднимался выше 30°.

Невыносимая жара еще больше ощущается при сходе на берег; в Коломбо почему-то все здания выкрашены в оранжевый, почти красный цвет и такого же цвета песком шоссированы или бетонированы улицы. Попавшему впервые в Коломбо кажется, что он находится в громадной, жарко натопленной печи.

Я сошел на берег вместе с капитаном Пралем. Он направился по делам, а я — в знаменитый местный музей. Позднее мы должны были сойтись и завтракать вместе на веранде отеля.

Коломбский музей очень интересен. Помню, меня поразила богатая коллекция чучел акул, из которых особенно сильное впечатление оставила рыба-молот. Это одна из самых больших, прожорливых и страшных акул с головой в виде молота. Злые глаза ее выглядели совершенно живыми; казалось, что они следят за тобой, и от них делалось жутко. Потом помню целый зал с бабочками. Их раскраска была поразительна, а величина некоторых доходила до развернутого листа писчей бумаги. Помню еще образцы мимикрии: больших насекомых, которых, разглядывая даже в упор, можно принять за сучковатую веточку; зеленых и коричневых бабочек, которых нельзя отличить от древесного листа; жуков, совершенно сливающихся цветом с корой

дерева, которое они точат, и так далее. Затем зал со змеями. Трудно поверить, какое количество самых разнообразных змей живет на Цейлоне, начиная от колоссальных удавов, семь-восемь метров длиной и сантиметров двадцать в поперечнике, до самых маленьких, но очень ядовитых ярко-зеленых бамбуковых змей, величиной с большой канцелярский цветной карандаш.

Сидеть на веранде отеля было очень приятно. «Галле фейс» помещается на самом берегу, и его широкие веранды, идущие вокруг всего здания, ласково обдуваются морским бризом и медленно качающимися под потолком пунками^[57]. Завтрак был тоже неплохой. Особенно хорош был индийский плов, состоящий из отлично сваренного первосортного риса с приправой из так называемого кэри (род индийской горчицы, из которой варят жгучий и остро пахнущий соус). К этому подают нечто вроде фарфорового колеса с шестнадцатью спицами. В середине колеса, там, где втулка, помещается цилиндрическая чашка с имбирным вареньем, сладким и таким же жгучим, как кэри, а между спицами, в блюдах-коробочках секторальной формы, различные приправы: кусочки крабов, вяленые рыбки, сардины, анчоусы, кусочки жареной баранины, курицы, дичи, жаренные в соли китайские земляные орешки, изюм, пикули и так далее. Каждый накладывает в свой плов то, что ему нравится.

Во время завтрака на веранде появился седой полуголый фокусник, или, как их принято называть, факир, с неизбежной круглой корзиной, в которой находилась кобра, и шкатулкой с «волшебными» атрибутами. Усевшись на корточки около балюстрады, он расстегнул ремешки на круглой корзине, достал из-за пояса дудочку и заиграл какую-то грустную и протяжную мелодию. Вдруг крышка на корзине

зашевелилась, откинулась, и из корзины поднялась на хвосте большая темная очковая змея. Она раздула свой капюшон с белым рисунком, напоминающим пенсне, и начала покачиваться в такт музыке, устремив свой взгляд в глаза дрессировщика. Факир то ускорял, то замедлял темп, покачивался сам, и страшная змея вторила его движениям, строго следуя такту мелодии.

Сидевшая за ближайшими к факиру столиками публика как-то невольно съежилась, разговоры смолкли. Кобра широко раскрывала пасть, шевелила своим узким раздвоенным языком, и ее страшные, смертельно ядовитые клыки поблескивали на солнце.

Это продолжалось минуты три, потом звуки дудочки стали замирать, и кобра начала опускаться. Факир вдруг отбросил дудочку в сторону, быстро шлепнул кобру по голове ладонью и, накинув на корзину крышку, застегнул ее ремешками.

Публика облегченно вздохнула.

После опыта с коброй факир вынул из шкатулки несколько довольно грязных шерстяных шариков и две обыкновенные чайные чашки. Разделив шарики на две неравные кучки, он накрыл каждую чайной чашкой и, бормоча что-то себе под нос, начал методически то поднимать, то опускать чашки. Всякий раз число шариков под каждой чашкой менялось, но общее количество оставалось тем же. Расстояние между чашками было не меньше полуметра. Показав еще несколько очень чисто сделанных фокусов в этом же роде, факир приступил к «гвоздю» представления. Вынув из шкатулки небольшое количество черной земли, он уложил ее на полу конусообразной кучкой, достал какое-то зерно вроде боба, показал его публике и закопал в землю. Потом достал из той же шкатулки бутылочку с водой, полил землю и накрыл ее большим красным платком. Бормоча себе что-то под нос, он начал медленно приподнимать платок за середину и,

подняв его приблизительно на высоту стола, то есть сантиметров на восемьдесят, быстро сдернул. Из земли поднималось тоненькое растение с нежными бледно-зелеными ланцетовидными листьями. Факир тут же стал обрывать их и раздавать публике. В его глиняную тарелочку посыпались серебряные монеты. Мне тоже достался один листок. Он был совершенно свеж и чрезвычайно нежен; не было никакого сомнения, что он действительно распустился всего несколько минут назад...

Некоторые из наших пассажиров и судовой врач ездили в Кэнди, столицу последних сингалезских королей, расположенную в гористой местности в семидесяти англо-милях (112 километров) от Коломбо. Они рассказывали чудеса про необыкновенно красивую дорогу и самый город, расположенный вокруг стиснутого со всех сторон горами озера, про храм Зуба Будды, про священных слонов, про ботанический сад Пирадения, полный диковинных зверей, вроде летающих лисиц или меняющих цвет ящериц, птиц с необыкновенно ярким оперением и тех громадных бабочек, которых я видел в музее...

Перед съемкой с якоря вся администрация парохода, и я в том числе, получила в память посещения Коломбо от представителей русских чайных фирм по лакированной шкатулке с цейлонским чаем высшего качества.

Теперь нам не предстояло больше остановок до самого Порт-Саида.

На тридцать четвертый день плавания мы подошли к Суэцу и, взяв лоцмана, стали медленно продвигаться по знаменитому каналу, тогда еще настолько узкому, что, для того чтобы пропустить встречный пароход, надо было швартоваться к специально устроенным в стенках канала впадинам.

Слева, вдоль канала, тянулось железнодорожное полотно, соединяющее Суэц с Порт-Саидом. Весь берег покрыт растительностью, кое-где виднелись группы финиковых пальм. За пальмами лежала желтая раскаленная пустыня, виднелись силуэты пирамид, а на горизонте — пепельно-лиловые африканские горы. Иногда проходили вдоль берега караваны верблюдов.

Правый, аравийский берег — сплошной солончак без растительности — казалось, не имел границ и был любопытен только диковинным царством птиц, купающихся и ловящих с резким криком рыбу в прибрежных солончаковых озерах.

Ночью пароход двигался по каналу, освещая путь установленным на носу прожектором. Все тихо. Духота пустыни давит. Разметавшись на верхней палубе, спят солдаты. Иногда тишина ночи прерывается командой лоцмана или звонком машинного телеграфа. Время от времени короткий паровой гудок вызывает команду швартоваться к берегу для пропуска встречного парохода.

Восемьдесят семь морских миль, отделяющих Суэц от Порт-Саида, мы ползли почти полтора дня.

Порт-Саид вырос из маленькой арабской деревушки и состоит из ряда пересекающихся под прямыми углами узких улиц с двух-трехэтажными домами-коробками, окрашенными в грязно-серую краску. Вся жизнь — на улице, в многочисленных кафе, за столиками с прохладительными напитками. Толпа интернациональна, преобладающий говор — французский. Иногда встречаются группы бедуинов в красочных бурнусах, изредка — закутанные в черное арабские женщины с серебряными браслетами на голых ногах. Зелени не видно нигде, только островок, на котором построен дворец правления общества Суэцкого канала, единственная красивая постройка Порт-Саида, зеленеет тощими пальмами.

Магазины и магазинчики полны дешевым тропическим платьем, японскими и китайскими вещами, страусовыми перьями, хорошим аравийским кофе и свежими финиками.

Погрузив в Порт-Саиде уголь, «Маньчжурия» снялась в Одессу.

Срок моей службы в Восточно-Азиатском обществе подходил к концу. Работа на «Маньчжурии» не была трудной (я стоял всего одну вахту в сутки), но она была очень неприятна: меня назначили ответственным лицом по всем делам и вопросам, связанным с перевозимыми нами войсками. Я сумел себя хорошо поставить среди солдат, для которых не был ни господином офицером, ни вообще каким-либо начальством; заботился о чистоте в их помещениях, о вентиляции, своевременной перемене сена в матрацах, купании, стирке белья и об их питании. Вот это последнее и было самым неприятным и трудным. Питание солдат было сдано по контракту подрядчику, некоему Кирпичникову, проходимцу и аферисту. Мне пришлось весь рейс вести с ним непримиримую войну против обвешивания и обмана солдат. Каждый день я присутствовал при развеске порций, выпечке и раздаче хлеба. На моей стороне был начальник эшелона, старый боевой подполковник, а на стороне подрядчика — фельдфебели и унтер-офицеры, получавшие лучшие куски и скрывавшие проделки подрядчика.

Теперь всему этому приходил конец. От Порт-Саида до Одессы 1150 морских миль, т.е. четверо суток плавания. Через неделю я буду дома, в Петербурге, у горячо любимой матери-друга, с которой не видался почти шесть лет.

В Петербурге

Родной, привычный Петербург!

Далеко-далеко остались задернутые туманом памяти и казавшиеся теперь нереальными амурские перекаты, японские тайфуны, хабаровские морозы, томительная жара тропиков.

Однако отдыхать и бездельничать долго не приходилось, я ведь получил отпуск без содержания, сбережений у меня не было, и если я в пятнадцать лет сумел отказаться от денежной помощи из дому, то в тридцать четыре года и подавно не хотел висеть на шее у матери. К тому же я ждал со дня на день приезда из Владивостока девушки, с которой решил связать свою дальнейшую жизнь. Возвращаться назад, на Дальний Восток, я не хотел, и надо было подыскивать новую службу, а пока какой-нибудь заработок.

Я побывал в редакции журнала «Русское судоходство», куда начиная с 1887 года посылал время от времени рассказы из морской жизни и небольшие технические статьи и заметки. Со стариком редактором Михаилом Федоровичем Мецем я договорился о ряде очерков под общим заголовком «По белу свету». Затем мать, которая в это время писала свой новый роман (кажется, «Герои первой империи»), передала мне порученное ей «Петербургской газетой», издававшейся братьями Худяковыми, рецензирование премьер, еженедельно дававшихся в Михайловском театре. Это была интересная работа.

С середины января 1902 года я начал подыскивать постоянную службу.

Первым местом, куда я пошел, была контора Русского Восточно-Азиатского общества, которое

должно было с весны этого года открыть пассажирско-рефрижераторную линию Петербург — Лондон.

Управляющий Бенеславский принял меня очень любезно, внимательно выслушал и, ознакомившись с аттестатами и рекомендацией капитана Праля, сказал:

— Нет, с лондонской линией этой весной ничего не выйдет, но на днях я получил письмо из Копенгагена, в котором наша дирекция пишет мне, что капитан Праль не пожелал переходить в русское подданство и просил перевода на один из наших пароходов, плавающих под датским флагом. Поэтому дирекция просит меня подыскать ему подходящего русского заместителя. Вы плавали на «Маньчжурии», ознакомились с судном, Праль вас горячо рекомендует, так вот, чего же лучше, «Маньчжурия» будет в Петербурге в конце марта, вот и принимайте ее от Праля. Я напишу о вас в Копенгаген, а Пралю будет особенно приятно сдать судно именно вам.

Предложение было более чем лестное: в тридцать четыре года не каждому удавалось сделаться капитаном прекрасного океанского грузо-пассажирского парохода. Но меня смущала продолжительность рейсов. Летние (Петербург — Владивосток — Петербург) продолжались около пяти месяцев, зимние (Одесса — Владивосток — Одесса) — около четырех с половиной месяцев. Такие плавания совершенно расстраивали все мои семейные планы. Второе препятствие было еще серьезнее. Во Владивостоке в те времена не было правительственной комиссии, в которой я мог бы сдать экзамен на капитана дальнего плавания, и я все еще плавал с дипломом штурмана дальнего плавания, а петербургская правительственная комиссия назначалась обычно в конце апреля, что в данном случае было слишком поздно и меня совершенно не устраивало.

Я все же просил Бенеславского разрешить мне подумать и дать ему ответ через три дня.

Выйдя из конторы Восточно-Азиатского общества, помещавшейся на Большой Морской, я повернул к Невскому и на углу столкнулся с товарищем по выпуску из петербургской мореходки Сашей Воронцовым.

Начались взаимные расспросы, разговоры, рассказы, воспоминания о школьных днях и товарищах, о плаваниях.

На шумливом, наполненном гуляющей толпой Невском разговаривать было неудобно. Мы зашли к Доминику^[58].

Саша служил лоцманом в Петербургском морском порту и отлично знал все пароходные конторы и все суда, посещающие порт.

— Да, — сказал он, когда выслушал мою повесть, — дело твое нелегкое, Вот разве что... Ты Брусницына знаешь?

— Не слышал.

— И про «Астарту» ничего не слышал?

— Не приходилось. Что «Астарта», их пароход, что ли?

— Па-ро-ход, — протянул Саша. — Не пароход, а громадная паровая яхта. Старший Брусницын отбил ее у шведского наследного принца!

— Интересно.

— Еще бы не интересно! Приезжает он, понимаешь, в Стокгольм заказывать какие-то новые машины для своих фабрик, ну, с ним, конечно, там возятся, обхаживают, как бы ободрать получше. Повез его шведский заводчик свой завод осматривать, а завод и механический и судостроительный. Водили, водили его по заводу, наконец приводят на эллинги. Видит Брусницын на одном эллинге почти законченную большую, метров на шестьдесят, паровую красавицу

яхту: корпус окрашен белой эмалью, подводная часть светло-зеленая, на носу золоченый голубь с тянущимися от него вдоль борта резными золочеными ветвями, рубки, мостик — лакированного красного дерева, светло-желтая приземистая труба, мачты, как стрелки, ну, словом, морскому глазу оторваться от нее невозможно.

— Для кого строится? — спрашивает Брусницын.

— Для нашего наследного принца.

— Жаль, а то я, пожалуй, перекупил бы!

Хозяин засмеялся:

— Не перекупите. Пожалуйста в директорский кабинет завтракать, там заодно и о делах потолкуем.

Знают иностранцы, как с русскими купцами разговаривать надо. Пошли. Завтрак, конечно, был со всякими онерами, от русской водки и паюсной икры до шампанского со свежими ананасами и старинного шведского пунша в столетних замшелых бутылках.

Надрался Брусницын, и засела у него в башке принцева яхта: ни о чем другом говорить не хочет.

— Да сколько она стоит?

Швед мялся, мялся, наконец, чтобы отшибить у него охоту, и ляпнул:

— Восемьсот тысяч крон.

— Я двести тысяч накину.

— Да поймите, господин Брусницын, через две недели я должен ее по контракту сдать его высочеству. Послезавтра она будет спущена и сразу пойдет на пробные испытания. Как же я могу ее вам продать?!

Но Брусницыну попала вожжа под хвост.

— Еще сто тысяч накидываю.

Швед побледнел, а Брусницын орет:

— По рукам, что ли, а то и своих заказов вам не дам, в Англию поеду.

Швед не знает, что ему делать. Вдруг его осенила счастливая мысль:

— Господин Брусницын, отложите решение этого вопроса до завтра. Завтра в это время я дам вам окончательный ответ.

Брусницын скрепя сердце согласился, а швед отправился к телефону и испросил на следующее утро аудиенцию у кронпринца.

Он рассказал высокопоставленному заказчику все как было, ярко нарисовал картину или большого заработка, или срыва многотысячного заказа и умолял его снизить к его положению, разрешить продать яхту, обещая построить новую в шестимесячный срок и заплатить сто тысяч кронпринцу за просрочку.

Принц решил, что сто тысяч крон на земле не валяются, и милостиво разрешил продать русскому самодуру яхту, сказав, что он никогда не был врагом отечественной промышленности и всегда рад ее поддержать.

«Астарта» через месяц была в Петербурге.

— Неужели, Саша, это не анекдот?

— Какой анекдот! Мне рассказывал эту историю старший механик заводов Брусницына Сидоров. Он был с ним вместе в Стокгольме, был на знаменитом завтраке и принимал яхту от завода, а потом вместе с временным шведским капитаном привел ее в Петербург.

— Куда же Брусницын ходит на этой яхте?

— Вот в том-то и дело, что он на ней, кроме финских шхер, никуда не ходит, да и то редко; яхта больше стоит на «бочке» против Николаевского моста. Брусницын ее для форса купил. Теперь хвастается, что ни у одного великого князя такой яхты нет. Одно только ущемляет его самолюбие: как купец, хотя и в звании коммерции советника и гласного Петербургской думы, он не может ее приписать не только к Императорскому, но даже к Невскому яхт-клубу, где яхтовладельцы чуть не сплошь титулованные, и принужден

довольствоваться флагом Петербургского речного яхт-клуба, что ему обидно до смерти.

— Ну хорошо, так чем же Брусницын или его «Астарта» могут помочь мне?

— А вот чем: на «Астарте» нет капитана. Условия у Брусницына такие: служба с мая по сентябрь. В мае капитан принимает яхту от завода Крейтона в Гельсингфорсе, где она зимует, и приводит в Петербург, а в первых числах сентября отводит обратно в Гельсингфорс и сдает Крейтону. Затем капитан свободен; хочет — весной нанимается опять, не хочет — как хочет. Платит Брусницын капитану за четыре — четыре с половиной месяца работы две тысячи рублей и дает полное яхт-клубское обмундирование. Попробуй, поезжай к нему, может быть, он тебя и наймет. Кстати, у тебя есть какие-нибудь ордена?

— Ну, ордена у меня очень слабые: Станислав III степени^[59] и медаль, да персидская звезда за перевозку персидского принца на Каспии.

— Ну так чего еще лучше! Особенно звезда, это очень внушительно. Поедешь к Брусницыну — обязательно облачись в капитанскую форму и в ордена, это ему, дураку, польстит.

Я засмеялся.

— Попробовать, что ли, чем черт не шутит! Только вот служить у такого самодура нелегко, я думаю.

— Не знаю... Говорят — ничего, попробуй.

На этом мы с Сашей расстались.

На другое утро, надев свою капитанскую тужурку с четырьмя галунами на рукавах и ордена, я поехал к Брусницыну.

Персидскую звезду, украшенную стекляшками вместо алмазов, я накануне начистил нашатырным спиртом, и она довольно эффектно блестела. Из книги «Весь Петербург» я узнал, что старшего Брусницына

зовут Александр Николаевич, а младшего — Николай Николаевич.

Братья Брусницыны жили в большом каменном доме на Кожевенной линии Васильевского острова, наискосок от заводов. В этом же доме помещалась и заводская контора. В квартиру было два входа: один парадный, открывавшийся только для личных друзей, и другой — через бухгалтерию конторы, к которой примыкал огромный кабинет Александра Николаевича.

Этим входом я и направился.

Молодой малый с русыми кудрями, стриженными в скобку, в сапогах бутылками и синей поддевке тонкого сукна, пошел обо мне доложить.

За громадным письменным столом резного дуба сидел человек лет сорока пяти с седеющими волосами, стриженными бобриком, гладко выбритой бородой и подстриженными усами. Одет он был в темно-синий двубортный пиджак морского покроя, но с черными пуговицами. На шее безукоризненный крахмальным воротничок и скромный темно-синий, в цвет пиджака, галстук с белыми горошинками.

— Чем могу служить, капитан? — спросил он довольно приятным голосом.

— Я пришел предложить вам, Александр Николаевич, свои услуги по командованию «Астартой».

Брусницын пристально осмотрел меня с головы до ног.

— Вы имеете соответствующий диплом?

— Я имею диплом штурмана дальнего плавания.

— Вы уже командовали судами?

— Шесть лет.

— Где?

— На Дальнем Востоке.

— Знаете иностранные языки?

— Английский, французский, немецкий и немного итальянский.

Лицо Брусницына начало выражать нечто вроде одобрения.

— Что же, не возражаю. Пройдите на завод, разыщите там главного механика Петра Парфеновича Сидорова — он у меня ведаёт яхтенными делами, — скажите, что были у меня, и договоритесь с ним окончательно.

Аудиенция кончилась. Я откланялся, пожав протянутую мне руку миллионера-хозяина. Рука была белая, с короткими, словно обрубленными пальцами. На безымянном пальце сверкал огромным бриллиантом платиновый перстень.

Петр Парфенович оказался очень смышленным механиком-самоучкой из бывших слесарей. Он и главбух были теми «китами», на спинах которых покоилось все громадное миллионное дело братьев Брусницыных.

Я сразу почувствовал это, и моя фантазия ясно представила мне Петра Парфеновича в роли Подхалюзина в «Свои люди — сочтемся». Конечно, он был гораздо культурнее Подхалюзина, правильно говорил по-русски, брился и по костюму и наружному облику походил на европейца, но в нем жила такая же звериная жадность к деньгам, к «капиталу», как и в Подхалюзине.

Во время нашего разговора он все время внимательно меня осматривал, и какая-то странная улыбка блуждала на его губах. Казалось, что он хотел сказать: «Не подойдешь ты нам, парень, а, впрочем, попробуй, коль охота есть...», но он не сказал этого. Напротив, он сказал, предварительно осведомившись о моем имени и отчестве:

— Так вот, отлично, Дмитрий Афанасьевич, значит, условия такие: две тысячи за навигацию и костюм. Сейчас я вам напишу записочку в бухгалтерию, получите двести рублей авансом на расходы, а на «Астарте» пока делать нечего. В середине апреля

съедется в Гельсингфорс команда, я тогда дам вам знать записочкой, сговоримся и поедем вместе к Крейтону принимать яхту, а пока гуляйте себе на здоровье.

Считая дело с «Астартой» совершенно твердым, я написал Бенеславскому очень вежливое письмо с извинением за причиненное беспокойство их отказом от командования «Маньчжурией».

Приехала из Владивостока девушка, которую я ждал, и мы поженились. Чтобы не стеснять мать, мы перебрались в меблированную комнату на Троицкой, недалеко от Пяти углов, но почти каждый вечер проводили на Мойке, у моей матери. По пятницам ездили вместе с женой на премьеры Михайловского театра и в типографию.

Мои очерки «По белу свету» продвигались успешно и давали вместе с рецензиями и случайными заметками и статьями около двухсот пятидесяти рублей в месяц. Жить можно было без нужды, а летом ожидалась поддержка в две тысячи рублей за командование «Астартой».

Я написал еще одно письмо в управление Амурского округа путей сообщения, в Благовещенск, в котором официально уведомлял, что из предоставленного мне отпуска без содержания я не вернусь, и просил больше не считать меня на старой службе.

В один из вечеров у матери я познакомился с поэтессой Щепкиной-Куперник и был, по ее приглашению, на представлениях переведенных ею пьес Ростана «Принцесса Греза» и «Сирано де Бержерак». Познакомились с артисткой Горовой, у которой иногда устраивались вечеринки.

Так шли дни за днями, когда 16 апреля я получил от Сидорова записку: «Думаю выехать в Гельсингфорс завтра поездом в 6 ч. 42 м. вечера. Если вас это не устраивает, дайте знать с мальчиком, подателем этого

письма; если устраивает, то будьте к этому поезду с вещами на Финляндском вокзале. С совершенным почтением, готовый к услугам Сидоров».

На другой день я был на вокзале. 18-го утром мы приехали в Гельсингфорс. В пути разговор вертелся большей частью вокруг технических тем общего характера, и мне очень мало удалось выпытать от Петра Парфеновича о характере братьев Брусницыных, об их отношении к служащим, о плаваниях «Астарты».

На мой прямо поставленный вопрос, не собирается ли Александр Николаевич на своей замечательной яхте сделать прогулку в Англию или в Средиземное море, Сидоров с улыбкой ответил:

— Не очень-то наш Александр Николаевич браваый моряк, укачивает его на большой волне, не думаю, чтоб его потянуло в дальнее плавание, да и дело надолго он не любит оставлять. К тому же Александр Николаевич человек компанейский, без привычной компании ему скучно, а разве наше питерское купечество утащишь за собой по морям шататься? Вот по финским шхерам побродить — это другое дело: тихо, спокойно, никакой волны нет, компанию с собой веселую можно взять... хотя, конечно, кто его знает, дело хозяйское, может, и захотят когда людей посмотреть, себя показать.

«Астарта» была вытащена на эллинг и красилась.

Я залюбовался ее удивительными обводами: это была настоящая, чистокровная морская скаковая лошадь. Она должна была резать воду, как нож масло, и всплывать на волну, как утка. Отделка ее, как внутренняя, так и наружная, была поразительна. Все так называемые «дельные» вещи на палубе, обычно представляющие собой чугунные отливки и железные поковки, крашенные масляной краской и лишь иногда на дорогих и небольших судах оцинкованные, были на «Астарте» из полированной бронзы. Каюты самого яхтовладельца, его гостей, столовая, гостиная,

куриТЕЛЬная поражали солидной роскошью. Тут не было ничего «под», все натуральное: красное гондурасское дерево, сатиновое дерево, розовое, «птичий глаз», первоклассный итальянский мрамор, тисненная кордуанская кожа и мягкий русский сафьян, тяжелые ткани лионского шелка, парча, золоченная через огонь художественная бронза.

Особенно меня поразила спальня владельца: она вся была выдержана в мягких розовых и палевых тонах, а плафоны потолка вызолочены.

— Теперь вы еще не можете видеть полного эффекта этого потолка, — сказал мне Петр Парфенович, — а вот когда яхта на ходу, вода рябит немножко, солнце на нее бьет, и свет, попадая в каюту через иллюминаторы, играет по золотому потолку зайчиками, так это такая картина, я вам скажу, что, пожалуй, такой еще в Магометовом раю не придумали. А кровать-то, кровать-то какая, посмотрите!

Я взглянул на кровать. Это было грандиозное сооружение цвета слоновой кости, под раздвижным балдахином из золотой парчи, затканной серебряными лилиями.

Шесть дней, с раннего утра до вечера, лазил я по всем закоулкам «Астарты» и изучил все ее системы: междудонные отсеки, вспомогательные механизмы, рулевое устройство, шлюпки, инвентарь. Оставалось изучить только морские качества «Астарты».

На седьмой день моего пребывания в Гельсингфорсе, поздно вечером, мне принесли срочную телеграмму:

«Приезжайте немедленно для срочных переговоров. Брусницын».

Первое, что я подумал, получив эту телеграмму, что Брусницын принял предложение английского королевского яхт-клуба, разосланное яхт-клубам всего мира, и решил отправиться с «Астартой» в Англию для участия в морских празднествах по случаю коронации Эдуарда VII, назначенной на 26 июня нового стиля.

Вечерний поезд я уже пропустил, пришлось ехать с утренним. Приехав в Петербург около полуночи, я взял извозчика и отправился прямо к Брусницыну. Путь от Финляндского вокзала до Кожевенной линии Васильевского острова не маленький. Извозчик был «ночной», то есть такой, у которого вместо лошади был полуживой одер, и мы ехали больше часа.

К парадному подъезду брусницынского дома я подъехал в четверть второго. Подъезд был освещен. Швейцар открыл дверь и посмотрел на меня с изумлением.

— Вам Александра Николаевича?

— Да, он вызвал меня срочной телеграммой из Гельсингфорса. Я капитан «Астарты».

— Пожалуйста в приемную. Барина покудова нет, ждем с минуты на минуту.

Я просидел в приемной до трех часов утра, когда до меня снизу из прихожей донесся шум хлопающих дверей, суетливый топот ног и матерная ругань. Через несколько минут в приемную ввалился поддерживаемый под локоть лакеем совершенно пьяный Александр Брусницын. Он оттолкнул лакея, посмотрел на меня налитыми кровью глазами и прохрипел: «Завтра!»

Лакей снова подхватил его под руку и побуксировал дальше. Внизу продолжался шум. Когда я спустился в прихожую, то увидел, как совершенно бесчувственного Николая Брусницына раздевали и отпаивали сельтерской водой.

Около четырех часов утра я был у себя дома.

На другой, или, вернее, в тот же день, часов в одиннадцать утра, я явился в бухгалтерию конторы Брусницыных и попросил кудрявого молодца доложить обо мне Александру Николаевичу.

Меня впустили тотчас же. Брусницын сидел за своим столом чистенький, выбритый, слегка пахнувший лавандой.

— Честь имею явиться, Александр Николаевич. Вы вызвали меня срочной телеграммой...

Он скользнул по мне глазами.

— Да, я вызвал вас, чтобы сказать, что вы мне больше не нужны. Вы свободны.

Я почувствовал, что меняюсь в лице, но сдержался.

— Почему же? — спросил я спокойным голосом. — Я сделал какой-нибудь непоправимый проступок, ошибку, нанес вам ущерб?

— Ничего вы не сделали, а просто вы мне не нужны. Яхта моя, и никто не может заставить меня держать капитана, который мне не подходит.

— Но почему же я не подхожу?

— Так, не подходите, да и только. Да что тут долго разговаривать, я русским языком вам сказал: вы — мне — не — нужны!

Я начинал кипятиться.

— Но позвольте, Александр Николаевич, все товарищи-морьяки знают, что я поступил к вам капитаном, а теперь вы меня увольняете без объяснения причин. Вы портите мою репутацию. Благоволите объяснить мотивы, по которым вы меня увольняете!

Брусницын вскочил. Глаза его начали наливаться кровью.

— Вашу репутацию? Подумаешь, какое важное кушание! А если бы вы мою репутацию испортили, тогда что? Сказал, не надо мне вас, и убирайтесь к черту! — заорал он.

Я тоже возвысил голос.

— Нет, не уберусь! Потрудитесь дать мне объяснения и приказать бухгалтерии сделать со мной расчет и уплатить неустойку.

Коммерсант-джентльмен вышел окончательно из себя:

— Вон из моего кабинета сию минуту, а то вызову с завода полицейский наряд и в шею выгоню, да еще в кутузке у меня насидишься!

Силы были неравные, пришлось смириться. Я повернулся к выходу.

— Расчет, неустойку! — кричал он мне вдогонку. — Скажите на милость, какой контрагент у Брусницыных нашелся! А контракт у тебя есть, шаромыга? Получил двести рублей авансу и подавись ими, благодари, что отчета не спрашивают!

Я вернулся домой прямо не в себе. Я весь дрожал мелкой дрожью от оскорблений и душившей меня злобы.

Мать и жена меня всячески успокаивали.

— Попробуем еще одно средство — прессу,-- сказала мать.

Она написала фельетон «Живы еще Тит Титычи», но издатель «Петербургской газеты» Сергей Николаевич Худяков прямо сказал ей:

— Не пойдет, Надежда Александровна, при всем моем уважении к вам, не пойдет. Брусницыны — мои старинные друзья...

В поисках работы

На другой или на третий день после истории с Брусницыным шел я по Невскому, этой прославленной улице самых неожиданных встреч, и встретил старшего лейтенанта с крейсера «Память Азова» Федора Федоровича Ломена, с которым познакомился в девяносто пятом году в Нагасаки.

Разговорились. Вспомнили несколько анекдотов из жизни Тихоокеанской эскадры того времени. Федор Федорович рассказал мне, что приехал в Питер ввиду назначения на один из строящихся кораблей, а я ему — что приехал в отпуск, но не хочу возвращаться на Дальний Восток и ищу места:

— А вы не знакомы с моим братом? — спросил Ломен.

— Нет, Федор Федорович, ваш брат — слишком высокая особа, я возвращаюсь в более скромных кругах.

— Ну какая там он высокая особа; был, правда, флаг-капитаном у «полковника»^[60], но попал в немилость. Его заменил пьяница высокой марки — Нилов. Так вот, у брата есть закадычный друг — Конкевич. Брат говорит, что Конкевич теперь большая шишка у Витте^[61]: заведует какими-то морскими делами в министерстве финансов. Побывайте у этого Конкевича, и если у него найдется что-либо подходящее для вас, скажите мне, позвоните только по телефону (он назвал номер), а я уж натравлю на него брата.

— Это какой Конкевич, — спросил я, — не писатель Беломор?

— Во-во, он самый.

— Я с ним встречался когда-то в редакции «Русского судоходства», а вот теперь бываю там довольно часто и ни разу не встретил.

— Ну, ему теперь не до того... Так обязательно зайдите к нему. Его «лавочка» помещается где-то на Малой Морской...

На углу Троицкой и Невского мы расстались.

Я вспомнил Конкевича. Это был крупного телосложения человек с копной черных, слегка поседевших на висках волос, большим лбом, очень яркими умными глазами и странным басистым и в то же время пришептывающим голосом. Мне рассказывали его историю. Конкевич был выдающимся и храбрым флотским офицером, отличился на Дунае в русско-турецкую войну 1877-- 1878 годов и после Сан-Стефанского договора был оставлен в Болгарии для налаживания каких-то морских дел. Там его скоро сделали, с разрешения русского правительства, морским министром, а затем, при перемене принцем Кобургским русской ориентации на австрийскую, он вылетел оттуда вместе с другими русскими ставленниками. Вернувшись в Петербург, он переругался с управляющим морским министерством и вышел в отставку. Несколько лет командовал торговыми пароходами на Белом море (отсюда псевдоним «Беломор») и писал. Его книги «Крейсер „Русская Надежда“» и «Роковая война 18... года», направленные против Англии, в свое время имели большой успех. Так вот этот самый Конкевич был теперь какой-то большой шишкой при Витте.

На другой день я нашел его «лавочку»; она называлась «Отдел торгового мореплавания министерства финансов», но хозяина не оказалось на месте.

Я был еще три раза у Конкевича и также неудачно: один раз, по словам курьера, он был на докладе у министра, а два раза был очень занят и никого не принимал. Мне это надоело. Александр Егорович Конкевич в моих глазах был прежде всего брат-

писатель, а не «ваше превосходительство». И вот, когда я вновь услышал от курьера: «Заняты-с, никого не приказали принимать-с»,-- я передал ему заранее подготовленную визитную карточку, где ниже выгравированного «Дмитрий Афанасьевич Лухманов, штурман дальнего плавания» я приписал пером: «Сотрудник журнала «Русское судоходство». Приходит в пятый раз».

— Будьте добры, — сказал я,-- передайте эту карточку Александру Егоровичу.

Курьер посмотрел на меня, потом на карточку, пожал плечами и пошел докладывать. Он вернулся в приемную со словами:

— Попросят-с.

— Что, шибко сердит? — спросил я.

— Как всегда-с.

Я отворил тяжелую дубовую дверь и вошел в громадный отделанный дубом кабинет.

Из-за массивного письменного стола в глубине кабинета приподнялась большая медведеобразная фигура с гривой совершенно седых волос, с седой всклокоченной бородой и, опираясь на стол кулаками, прорычала:

— Ну-с, сто вам, собственно говоря, нужно?

Я был готов к такому или почти такому приему и, не задумываясь, отрапортовал:

— Я моряк торгового флота, шесть лет прокомандовал судами на Дальнем Востоке. Зашел я к вам, Александр Егорович, с просьбой: не сможете ли вы предоставить мне какую-нибудь службу по специальности?

— Да вы сто, батенька, в уме или нет? Куда вы попали? — зарычал опять Конкевич. — Сто вы думаете здесь такое, контора для найма моряков или сто?

Меня взорвало. «Ах ты, — думаю, — черт тебя подери, болгарский министр ты этакий, ну, мне, брат, с

тобой не детей крестить, не напугаешь», — и я спокойно и холодно отчеканил:

— Да, Александр Егорович, вы правы, я вижу теперь, что действительно ошибся... Я полагал, что отдел торгового мореплавания имеет то или другое отношение к морякам торгового флота, а теперь вижу ясно, что никакого... До свиданья, — и я повернулся к нему спиной, направляясь к выходу.

— Пойдите, пойдите, погодите, куда вы? — раздался мне вслед голос Конкевича. — Подойдите сюда, сядьте вот в это кресло, дайте я на вас посмотрю. Ис петух какой!

Я сел.

— Какой вы горячий!

— Я всегда горячий тогда, когда дело касается торгового флота, в котором служу с пятнадцати лет.

— Вот-вот, я то же был такой в молодости. — И Конкевич пристально посмотрел на меня. — Вот, — сказал он, подвигая мне большой лист белой «министерской» бумаги и карандаш, — напишите мне для памяти: кто вы, где учились, где плавали, ну вообще о себе, только не по форме, не по-канцелярски, а так просто.

Я начал писать нечто вроде автобиографии. Конкевич углубился в свои бумаги, которыми был завален весь стол, и время от времени исподлобья поглядывал на меня.

Я кончил и протянул ему исписанный лист. Он внимательно прочел его и нажал кнопку электрического звонка. Вошел тот же курьер.

— Позовите мне Сергея Петровича.

Не прошло и минуты, как в кабинет вошел высокий элегантно одетый человек средних лет, с подстриженной бородкой и в пенсне.

— Сергей Петрович, — спросил Конкевич, — а сто, на новый мариупольский ледокол уже имеется в виду

капитан?

— Конечно, нет еще, Александр Егорович.

— Так вот вам капитан, лущего не найдете. — И обращаясь ко мне: — Так вот, о подробностях договоритесь с Сергеем Петровичем. Ну, до свиданья, — и он протянул мне большую крепкую белую руку.

Сергей Петрович Веселаго оказался управделами отдела торгового мореплавания. Он был сыном известного адмирала, историка русского флота, и сам был отставным капитаном первого ранга.

От Сергея Петровича я узнал, что ледокол для Мариупольского порта даже еще не начат постройкой, будет строиться в Триесте, на днях будет подписан договор, и тогда выяснится, будет ли капитан назначен наблюдающим за постройкой или примет под команду уже готовый ледокол в Триесте, а может быть, даже и в Мариуполе, если контракт будет подписан с доставкой судна к месту приписки, что тоже не исключается.

— Да ведь Александр Егорович должен все это знать, что он — блаженный, что ли? — не утерпел я.

Веселаго улыбнулся.

— Видите, как моряк, он, конечно, настаивает на том, чтобы капитан был послан на постройку, а Витте склоняется ко второму варианту, так как он дешевле. Зайдите через недельку, к тому времени выяснится.

Я заходил и через недельку, и еще через недельку, а договор на постройку ледокола все еще не был подписан. Я был совершенно удручен. Видя мое состояние, Веселаго вдруг неожиданно спросил меня:

— А отчего, Дмитрий Афанасьевич, вы так держитесь за этот ледокол и не хотите взять береговое место по управлению каким-нибудь портом?

— Да ведь мне же никто никогда никакого берегового места не предлагал! — воскликнул я.

Веселаго пожал плечами.

— А вы пошли бы в один из наших торговых портов помощником начальника порта?

— Конечно, пошел бы.

— Пойдемте к Александру Егоровичу.

Конкевич сидел, зарывшись в свои бумаги, но на стук в дверь рявкнул:

— Войдите!

— Вот, Александр Егорович, ввиду того что вопрос с постройкой ледокола затягивается, господин Лухманов просит назначить его помощником начальника порта.

Конкевич уставил на меня несколько удивленные глаза.

— Да, — подтвердил я.

— Ну вот, а я думал, сто вы на берег не пойдете, сто вы непременно плавать хотите. Ведь вы весь свет избороздили, вот я и не предлагал вам берегового места... А теперь, пожалуй, и портов-то порядосных не осталось, все разобрано. Сергей Петрович, где у нас в портах вакансии остались?

— Да вот в Петровске, Александр Егорович.

— Ну вот, я говорю, сто одно дерьмо осталось. Пойдете в Петровск?

— Если вы там не замаринуете меня, — Александр Егорович, то пойду.

— Ну ладно, Сергей Петрович будет следить. Как где откроется порядосное место — переведем, а теперь писите просение, а Сергей Петрович все оформит.

Так произошло мое поступление на государственную службу, и я выехал к новому месту работы.

За время моей службы в Петровске в моей личной жизни произошли три события: во-первых, у меня родились двое детей-погодков, девочка и мальчик, во-вторых, я сдал правительственный экзамен и получил диплом на звание капитана дальнего плавания и, в-третьих, местное издательство Михайлова выпустило в

свет мою первую книгу — сборник морских рассказов, печатавшихся раньше в журнале «Русское судоходство» и в разных газетах.

Но особенно значительных событий, связанных с моей работой в порту, было за это время немного. Припоминаю один драматический эпизод, происшедший в январе 1903 года.

Обхожу я как-то ночью порт. Завалишина вызвали в Петербург на какое-то совещание, и я оставался за начальника порта. Смотрю, к нефтяному молу становится только что пришедший из Баку небольшой груженный пароход, и вдруг у него на корме показалось пламя. Почти в тот же момент портовый буксирно-ледокольный пароход «Петровск», стоявший на швартовых, начал давать тревожные гудки. Я бросился на «Петровск». Капитан его был на берегу. Нельзя было терять ни минуты. Огонь разгорался и мог перекинуться на другие суда и на стоявшие на молу керосиновые цистерны. Я взялся за командование, и через несколько минут мы уже подходили к горевшему пароходу.

Он оказался «Али Усейновым» с пятьюстами тонн керосина. Весь его экипаж, не исключая и капитана, в панике соскочил на пристань. Пришлось высаживать своих матросов на не охваченный еще пожаром нос парохода, чтобы закрепить проволочный буксир.

Береговая команда перерубила швартовы, связывавшие его с берегом, и мы повели его к выходу из порта. Хорошо, что легкий ветерок дул нам навстречу и отдувал пламя назад.

Отведя горевший пароход подальше от порта, мы поставили его на мелком месте на якорь.

Скоро огонь охватил все судно, кроме бака. Рухнула дымовая труба, а за ней одна за другой и мачты.

Мы не могли оказать пароходу никакой помощи. Заливать горящую массу керосина водой нельзя, забрасывать огонь песком или землей было поздно, да

их и не было под руками. Можно было только пробить корпус и затопить пароход на мелком месте, чтобы спасти машину и хотя бы нижнюю часть корпуса. Но кто и как мог это сделать? Это могло сделать только военное судно, выпустив в него пару снарядов у ватерлинии или ниже нее, но военных судов в порту не было.

Хорошо еще, что пароход загорелся до начала выгрузки. Не то было бы, если бы часть груза была уже выгружена и в трюме скопились бы газы: пароход обязательно взорвался, нам не удалось бы вывести его из порта, и тогда он наделал бы немало бед.

Шли дни, а «Али Усейнов» все горел. Я писал начальнику Каспийской флотилии, чтобы срочно командировали миноносец или канонерскую лодку для потопления парохода, но получил ответ, что этот вопрос следует согласовать с судовладельцами.

Судовладельцы отказались от парохода в пользу страхового общества, а пароход все горел. По мере того как выгорал керосин и пароход поднимался над водой, борта выше воды сейчас же накалялись докрасна и свертывались внутрь. Наконец, на двадцать второй день, керосин весь выгорел и пожар прекратился. От парохода осталось одно днище с бортами не выше полутора метров, но он все еще держался на воде.

Один из выгружавшихся в Петровске пароходов, по договору со страховым обществом, взял бранные остатки «Али Усейнова» на буксир и отвел в Баку.

Помощником начальника порта в Петровске я прослужил около шести лет и в 1908 году принял командование над парусным фрегатом «Мария Николаевна» на Черном море.

Фрегат «Мария Николаевна»

С тех пор как я плавал на парусных кораблях, прошло двадцать два года, и казалось бы, что принятие под команду парусного фрегата, да еще учебного, было с моей стороны большой смелостью. Но, во-первых, я не только знал морскую практику со школьной скамьи, но и основательно изучал ее впоследствии. Я любил парусное дело, прочел массу английских книг по истории корабля, о замечательных плаваниях судов Ост-Индской компании, калифорнийских и чайных клиперах, по истории кораблекрушений и так далее. Наконец, я в свободное время сам начал писать морскую практику, а две мои большие научные статьи — «Современные парусные торговые суда» и «Выделка деревянного рангоута» — были уже напечатаны в журнале «Русское судоходство» и выпущены им отдельными брошюрами. Во-вторых, я обладал в то время отличной памятью, и то, что я раз слышал, видел или прочел, навсегда запечатлевалось в моей голове.

Я был совершенно уверен в себе и не сомневался ни минуты в том, что сумею командовать парусным кораблем с любым числом мачт и любым вооружением. И действительно, когда в мае 1908 года я взошел на высокий ют вооружавшейся перед плаванием «Марии Николаевны» и посмотрел внимательно на ее палубу, рангоут и снасти, она показалась мне доброй старой знакомой, с которой я виделся последний раз только вчера.

«Великая княжна Мария Николаевна» была кораблем клиперной постройки, называлась до покупки ее в 1899 году русским правительством «Хасперус» и плавала на линии Лондон — Мельбурн.

16 мая 1908 года после торжественного молебна с водосвятием и парадного завтрака «Мария Николаевна» под буксиром ледокола «Гайдамак» вышла в море и вступила под паруса.

Как радостно было командовать таким судном, как легко, плавно, без всплесков резало оно воду, как слушалось руля, шло к ветру и уваливалось под ветер, как делало повороты!

Вот уж поистине про нее можно было сказать, как сказал когда-то капитан Бургонь про свою «Титанию», построенную тем же Робертом Стиилом в Сандерленде, который строил и наше судно: «Она делает все, как разумное существо, только говорить не может».

А ведь «Мария Николаевна» могла носить тогда не больше двух третей своей нормальной парусности. Рей на ее бизань-мачте сгнили и их сняли; пришлось также уменьшить фор- и грот-брамсели, выкинув сгнившие нижние брам-реи и сшив нижние и верхние брамсели в один общий парус. И все-таки с этой парусностью, при легких весенних черноморских ветрах, не превышающих силой трех баллов, она шла в полветра по шести узлов!

О мачтовом лесе для замены и пополнения ее рангоута Главное управление торгового мореплавания и портов вело бесконечную переписку с министерством государственных имуществ, а последние — в свою очередь с подведомственными ему лесничествами, разбросанными по необъятным просторам России.

Однако пусть никто не подумает, что «Мария Николаевна» имела запущенный или ободранный вид. На бизань-мачте вместо снятых рей был устроен граф-топсель, рей на фок- и грот-мачтах аккуратно подогнаны, весь рангоут выскоблен, выкрашен, отлакирован, стоячий такелаж хорошо обтянут и покрыт блестящим черным «тиром». Палубы с их надстройками, шлюпки, планширы содержались в

безукоризненном состоянии; начищенная медь всегда горела как золото. Весь кадровый экипаж, державшийся на судне годами, был влюблен в свой парусник и заботился о нем как о родном детище, а боцманы Костюк и Зигмунд были тонкими знатоками и артистами морского дела. Только опытный морской глаз смог бы заметить, что «Мария Николаевна» ходит, выражаясь фигурально, в перелицованном, а кое-где и заштопанном платье.

По традиции, шедшей от первого командира «Марии Николаевны» капитана второго ранга П.З. Балка, на ней были введены почти военные порядки: практиканты спали на подвесных парусиновых койках, убиравшихся на день в «сетки»; при подъеме и спуске флага командовалось «смирно»; весь экипаж, ходил на судне в форме, а боцманы носили дудки на цепочках; склянки отбивались каждые полчаса; в половине двенадцатого кок в белом колпаке и фартуке, в сопровождении выборного артельщика, подносил капитану на подносе «пробу»; в девять часов вечера пелась общая молитва, после чего раздавались койки; капитан съезжал на берег или ездил на другие суда на специальной «капитанской» гичке красного дерева, с «уборами» из темно-синего бархата, сияющими медными уключинами и румпелем, шестью отборными гребцами и под шелковым флагом. Все это немножко напоминало игру в солдатики, но практикантам и команде нравилось, и они гордились особенностями службы на учебном корабле.

Первым нашим портом по учебному плану был Геленджик, и мы медленно двигались вдоль крымских берегов, пользуясь летними береговыми бризами.

Наш экипаж составляли капитан, четыре помощника капитана, три преподавателя навигации и мореходной астрономии, врач, фельдшер, два боцмана, рулевой старшина, парусник, плотник, машинист, двенадцать

матросов первого класса, шесть матросов второго класса, шесть человек кухонной и буфетной прислуги и сто десять практикантов, а всего сто пятьдесят человек.

Практиканты, матросы, боцманы и числящийся на правах третьего боцмана рулевой старшина разделялись в походе на три вахты.

В свежие ветры, при всех сколько-нибудь значительных маневрах с парусами, объявлялся аврал и вызывались «все наверх».

В походе и при стоянках на открытых рейдах действовало морское расписание вахт — работы начинались в четыре часа утра; в закрытых и хорошо защищенных от ветра портах день начинался в шесть часов утра.

На пятый день тихого и ничем не примечательного плавания, часов в шесть вечера, «Мария Николаевна», чуть подгоняемая затихавшим перед заходом солнца бризом, вошла под всеми парусами в Геленджикскую бухту и стала на якорь.

В несколько минут были убраны и закреплены паруса, откинута выстрелы, выправлены на брасах и топенантах реи, спущены на воду дежурные шлюпки, вывалены наружу и спущены до воды парадные забортные трапы.

Сотни курортников собрались на берегу и следили, некоторые даже в бинокли, за нашими маневрами.

Подшла шлюпка с местными властями и карантинным врачом; после выполнения формальностей, занявших не более четверти часа, мы получили «практику», т.е. право сообщения с берегом. Однако в этот вечер никто не был отпущен на берег.

С заходом солнца тихо и торжественно опустили флаг и сейчас же зажгли якорные огни. В девять часов пропели молитву, и раздалась команда старшего

помощника Михаила Васильевича Васильева: «Накройсь! Вольно! Разойдись! Койки брать!»

Жизнь на фрегате замерла. В кают-компании за чаем поспорили немного о последнем фельетоне Дорошевича и разошлись спать.

На баке потренькала с полчаса чья-то мандолина и тоже смолкла. Залитые лунным светом стояли у забортных трапов дежурные «фалрепные»; вахтенное отделение сбилось в кучу вокруг грот-мачты и вело вполголоса обычные на судах всего мира разговоры; на баке, у большого колокола, шагал матрос, обязанный бить склянки, смотреть за огнями и окликать проходящие близко к кораблю шлюпки...

На другой день было воскресенье. После утренней, очень тщательной приборки всего корабля, торжественного подъема большого нового флага и завтрака две вахты были отпущены на берег до полуночи. Оставшаяся на судне вахта обслуживала различные посты и шлюпки. Кое-кто из командного состава тоже съехал на берег, а я вместе со старшим преподавателем Длусским и боцманом Зигмундом занялся подготовкой к показанию геленджикцам точного момента полудня по среднему местному времени.

В те времена еще не было введено в обиход так называемое «поясное время», и каждый городок необъятной Российской империи жил по часам, поставленным по местному времени. Само собой разумеется, что, чем захолустнее бывал городок, тем проблематичнее была точность этого местного времени, и вот мы решили ежедневно в полдень показывать курортникам и дачникам Геленджика точное время. Сделать это было нетрудно. У нас было несколько хорошо выверенных хронометров, и, введя поправку на долготу места, мы всегда знали время совершенно точно. «Давали» мы полдень следующим образом:

перед полуднем заряжалась одна из двух находившихся на юте бронзовых сигнальных пушчонок. За пять минут до полудня поднимался черный сигнальный шар, но не дотягивался до места. За две минуты шар дотягивался, но фалик, на котором его поднимали, не крепился, а оставался в руках поднимавшего шар ученика. Длусский выходил на ют с хронометром в руках, боцман Зигмунд становился к пушке. В момент полудня Длусский резко махал рукой, шар падал вниз, как смертельно раненная на лету птица, палила пушка, вахтенный на баке отбивал в колокол «рынду», и довольные геленджикцы проверяли свои часы.

Воскресный день протекал тихо. Наступил вечер.

В девять часов залилась дудка Зигмунда и раздался обычный окрик в жилую палубу:

— Ученики и команда, во фронт, на шканцы, на правую!

Не уехавший на берег командный состав собрался, как всегда в этот час, на возвышенном юте, у передних поручней.

Михаил Васильевич скомандовал своим приятным баском:

— Смирно! Фуражки снять, молитву петь!

Все подтянулись и обнажили головы, но на шканцах царило зловещее молчание. В ночной темноте видно было только, что ученики чуть заметно подталкивали друг друга локтями.

Мы переглянулись с Васильевым.

— Первый с правого фланга, запевай молитву! — скомандовал он.

Молчание.

— Второй с правого фланга, запевай молитву!

Молчание.

Мы опять переглянулись, и Васильев скомандовал:

— Третий с правого фланга, читай молитву!

Молчание.

Тогда Михаил Васильевич начал сам:

— Отче наш, иже еси на небесех, да святится имя да... — и примолк, забыв слова привычной молитвы.

Я подхватил:

— Да приидет царствие твое, да будет воля твоя...
— И вдруг у меня в голове промелькнуло: «Кажется, сперва «воля», потом «царствие» — или правильно?», и в этот момент я тоже почувствовал, что забыл и непременно собьюсь. Я взглянул беспомощно на своего второго помощника П.Г. Ставанского, и тот блестяще, без запинки, dokonчил.

Михаил Васильевич скомандовал: «Накройсь!», но дальнейшую команду: «Разойтись, койки брать!» — я задержал.

— Спуститесь на шканцы и узнайте, в чем дело, — сказал я ему вполголоса.

Васильев спустился по трапу и подошел к фронту. Я напряженно ждал на юте результатов его разговоров.

Михаил Васильевич скомандовал:

— Вольно! — и добавил: — Собирайтесь, господа, в кружок и давайте потолкуем, в чем дело с молитвой.

Его моментально обступили. Начался оживленный разговор. Говорило сразу больше десятка голосов, и, стоя на юте, трудно было что-либо понять. Наконец раздался громкий голос Михаила Васильевича:

— Разойтись! Койки брать!

Ученики и команда бросились к коечным сеткам, «раздатчики» начали выбрасывать свернутые в аккуратные коконы парусиновые койки, люди подхватывали их на лету.

Михаил Васильевич поднялся на ют сияющий:

— Чепуха, Дмитрий Афанасьевич, вся история выеденного яйца не стоит: дело в том, что обычные запевалы оказались в отпущенных вахтах, на берегу, и никто не решался начать, боясь взять неверный тон.

Ребята, видя, что выходит нечто вроде демонстрации, сами до того перепугались, что когда я скомандовал третьему с фланга не петь, а читать молитву, то у него от страха «прилип язык к гортани», и он не смог начать.

Стоянка на Геленджикском рейде была использована нами главным образом для шлюпочных учений.

Утро посвящалось обучению гребле, заводу на шлюпках якорей, приставанию к трапам, расстановке со шлюпок промерных вех.

Старшие ученики делали промеры глубин и занимались инструментальной съемкой отдельных участков бухты.

После обеда и отдыха, когда едва дувший утром морской бриз начинал свежеть, производились парусные учения и гонки шлюпок. Особенное оживление вносила автоматическая «капитанская благодарность». Так называлась длинная бамбуковая удочка с колокольчиком на тонком конце. Толстым концом она привязывалась к кормовым поручням, выступая наружу метра на три. Надо было, идя под парусами на шлюпке, «резать корму» корабля так, чтобы задеть вантиной за гибкий кончик удочки. Раздававшийся звонок означал благодарность капитана за хороший глазомер и умелое управление. Над промахнувшимися рулевыми трунили, но самым большим позором считалось навалиться на удочку слишком близко и сломать или своротить ее. Для того чтобы при таких случаях не терять колокольчика, он был соединен с бортом отдельным тонким шнуручком. Эта остроумная игра была изобретена в шестидесятых годах адмиралом Бутаковым и отлично развивала глазомер рулевых.

Простояв на Геленджикском рейде дней десять и выполнив все задания программы практических занятий, мы, следуя расписанию, снялись в Феодосию.

Съемка с якоря назначена была в шесть часов утра, чтобы воспользоваться задувавшим обычно перед рассветом береговым бризом.

Паровой катер и шлюпки, кроме дежурной «десятки»^[62], были подняты еще с вечера, выстрелы завалены, забортные трапы подняты, и весь фрегат был приведен в походный порядок. Оставалось только поднять на шлюпбалки «десятку», поставить паруса и поднять якорь.

Береговой бриз, вынесший нас в открытое море, скоро перешел в ровный попутный нам четырехбалльный норд-ост, и наша «Мария Николаевна» полетела по одиннадцати узлов, легко обгоняя попутные грузовые пароходы. При этой скорости через десять часов мы были бы уже на Феодосийском рейде, но это совершенно не входило в наши планы. Наша обязанность была не ставить рекорды скорости, а учить молодых моряков управлению судном. На переход Геленджик — Феодосия нам давалось по расписанию четверо суток, и этот срок надо было выдержать; поэтому, как ни грустно и ни досадно было, пришлось умерить пыл лихого клипера и, отойдя от берега миль пятьдесят, повернуть нашу резвую красавицу в обратную сторону, привести к ветру и лечь в крутой бейдевинд. Однако и в бейдевинд, лежа всего пять с половиной румбов от ветра, не превышавшего силой четырех баллов, «Мария Николаевна» шла по шесть-семь узлов.

Под вечер, не дойдя миль восемь до мыса Мысхако, мы пошли попутняком, но ветер начал стихать, и наш ход не превышал пяти-шести миль в час. Это было терпимо, и до рассвета можно было не волноваться, но с полуночи мы попали в другую крайность: ветер стих совершенно, паруса безжизненно повисли, чуть

похлопывая о мачты неподвижного и лишь слегка покачивавшегося на мертвой зыби фрегата.

— И ветер и «Мария Николаевна» на нас обиделись, — сказал мне Михаил Васильевич, — теперь будем штилевать несколько дней подряд, вот увидите.

— Ну что ж поделаешь, будем решать навигационные задачи, заниматься астрономией, а для развлечения устроим охоту на дельфинов. Смотрите только внимательно, Михаил Васильевич: если течение поднесет нас опять ко входу в Геленджик, чтобы некоторые ребята не попрыгали за борт и не поплыли на берег к своим пассиям, — ответил я.

Однако пророчество Михаила Васильевича не сбылось. Норд-остовый ветер действительно прекратился, но небо было безоблачно, солнце честно накаляло прибрежные горы и нагревало гладь моря, и легкие бризы ночью с суши на море, а днем на сушу дули исправно и безотказно.

Держась ближе к берегам и пользуясь бризами, мы рано утром на пятый день плавания, точно по расписанию, отдали якорь на Феодосийском рейде.

Через четверть часа к нам подошел портовый буксир с помощником начальника порта, карантинными и таможенными властями.

Помощник начальника порта заявил мне, что сегодня с поезда ожидается какое-то высокое начальство из Петербурга и что он имеет распоряжение ввести нас в гавань и ошвартовать у пристани.

Для того чтобы иметь возможность спускать и поднимать шлюпки с обоих бортов, мы ошвартовались по-военному кормой, положив перед собой два якоря.

Не успели мы как следует наладить и укрепить сходни, представлявшие довольно сложное сооружение из толстых досок, как вахтенный сигнальщик доложил:

— В городе на набережной пожар!

Пожар был квартала за два от нас, под ветром, и нам не угрожал. В бинокль можно было разглядеть, что горит небольшой деревянный домик — не то лавочка, не то маленькая кустарная мастерская. Тем не менее, следуя традициям военного флота, мы, не теряя ни минуты, послали на берег одну вахту под командой третьего помощника капитана, с судовым пожарным инструментом, переносным ручным брандспойтом, шлангами и шлюпочными отпорными крюками вместо пожарных багров.

Домчавшись карьером к месту пожара, ребята сразу сообразили, что охваченный уже со всех сторон пламенем домишко отстоять нельзя, и молниеносно растащили его по бревнышку или, вернее, по дощечке, так как зданию было весьма проблематичной постройки и представляло собой маленькую греческую пекарню. Залив водой разобранные части строения уже на земле, ребята сложили все дощечки в аккуратный штабель. Приехавшей минут через двадцать городской пожарной команде было нечего делать, и брандмейстеру оставалось только поблагодарить наших молодцов.

С одиннадцатичасовым поездом приехала и важная петербургская «особа»: она оказалась сильно постаревшим Александром Егоровичем Конкевичем. Он был теперь членом совета вновь образованного министерства торговли и промышленности, в которое в качестве департамента влилось наше Главное управление торгового мореплавания и портов. Его высочество, как и следовало ожидать, не пожелало ни возиться со столь невеликосветским делом, как «какая-то» торговля и промышленность, ни играть второстепенную роль в новом министерстве и «изволило отстраниться».

Я предложил Александру Егоровичу устроиться у меня на судне, на что он охотно согласился, добавив:

— Мозет, и покатаете старика маленько под парусами; да хорошо было бы и на дельфинов с острой поохотиться.

Я с удовольствием обещал.

От Конкевича я узнал, что новый министр Сергей Иванович Тимашев объезжает торговые порты и в данное время находится в Одессе. В Феодосии он должен быть дня через четыре и обязательно побывает на «Марии Николаевне».

— Александр Егорович, — спросил я, — а как плавает новое учебное судно, которое построили для Каспия? Я слышал о нем не особенно лестные отзывы.

— Никак не плавает, такую ерунду построили, сто курам на смех: масинка слабенькая, винт маленький, рангоут огромный — вот она под парами не ходит потому, сто рангоут мешает, при противном ветре в три-четыре балла назад несет, а под парусами не ходит потому, сто осадка мала, набок валится, того и гляди перевернется.

— А что же по этому поводу говорит инженер Ловягин, который его проектировал и строил?

— А нисего не говорит, посмеивается, ведь проект разрабатывался под непосредственным руководством великого князя и им утвердился, и судно-то ведь названо «Великая княжна Ксения Александровна», так сто ему, он другую какую-нибудь дрянь построит, если приказут.

Следующие три дня прошли в подкраске судна, драйке палуб песком и камнем и усиленной тренировке практикантов на шлюпках под парусами. В день приезда министра мы решили устроить парусные гонки наших четырех десятивесельных катеров на призы. Конкевич разрешил израсходовать из судовых средств сто рублей на покупку призов.

Катера должны были состязаться под управлением старших учеников без участия командного состава.

Шлюпки были расположены треугольником, ограниченным тремя специально поставленными вешками, дистанция — четыре с половиной мили.

Наконец прибыл министр.

Он был буквально поражен видом и состоянием судна и экипажа, одетого во все белое, безукоризненно чистое, специально подкрахмаленное и выутюженное феодосийскими прачками. Гонки прошли блестяще и привели министра и сопровождавших его Беклемишева и Веселаго в полный восторг, а старик Конкевич до того растрогался, что при всех обнял и поцеловал меня.

После гонок мы показали гостям одновременную постановку и уборку всех парусов, что было выполнено в четырнадцать с половиной минут — срок почти рекордный и для старого военного флота.

Результатом министерского визита был благодарственный приказ по ведомству.

Министр и его свита уехали из Феодосии в тот же день, а Александр Егорович остался, и я решил несколько изменить расписание, чтобы доставить ему удовольствие.

Рано утром, с береговым бризом, мы снялись и вышли в море.

Под бушпритом фрегата, на так называемых мартын-гик-бакштагах, корабельный плотник устроил довольно комфортабельную платформочку, и Конкевич просиживал на ней целые часы с гарпуном в руках, но дельфины как назло не показывались, и, продержавшись в море двое суток, мы вернулись на Феодосийский рейд.

Александра Егоровича я сам отвез на берег на командирской гичке, и мы тепло распрощались.

К чести старика, надо сказать, что он держал себя на судне чрезвычайно просто и мило, не был никому в тягость и был бы интереснейшим собеседником, если бы не его шепелявость. Своего бывшего высокородного

шефа он не особенно жаловал и не любил о нем говорить, а С.Ю. Витте в разговорах со мной с глазу на глаз называл самым умным мошенником из всех встречавшихся в жизни. «А мне уз под семьдесят», — добавлял он.

Простояв на Феодосийском рейде несколько дней и выполнив программу занятий с практикантами, мы снялись в Евпаторию.

Евпатория была некоторым повторением Геленджика, с той лишь разницей, что в Геленджикской бухте царила все время тишина, а в Евпатории дули довольно свежие ветры. Это дало практикантам возможность хорошо и с большой пользой поработать на шлюпках, так как ходить под парусами приходилось зарифившись, а приставать к берегу — в бурунах, да и «Мария Николаевна» стояла на Евпаторийском рейде гораздо дальше от берега, чем в Геленджике.

Из Евпатории снялись в Одессу почти в шторм, а пройдя Тарханкут, мы получили уже настоящий шторм от норд-оста силой в восемь баллов. «Мария Николаевна» полетела по тринадцати узлов. По счислению выходило, что мы придем на Одесский рейд часов в десять вечера, а мне хотелось прийти с рассветом, и вот началась интересная игра: я убавлял паруса, а ветер свежел и прибавлял ход. Наконец мы остались под одними нижними марселями, фоком и фор-стенъги-стакселем, а ход был все-таки больше десяти узлов. Тогда, не доходя до Большого Фонтана, мы легли в дрейф и пролежали в нем до тех пор, пока горизонт на востоке не начал светлеть.

С рассветом при десятибалльном шторме, вся в белой пене, наша красавица влетела на рейд и стала на двух якорях. Волны бешено били в брекватер. Из порта не выходило ни одно судно. Спускать на воду и посылать в порт свои шлюпки в такую погоду было

рискованно, и мы простояли на рейде трое суток без сообщения с берегом.

На четвертые сутки стало стихать, и вышедший к нам из порта ледокол ввел нас в гавань.

В Одессе нам надлежало списать на ожидавшийся через два дня пароход Добровольного флота «Киев» наших третьеклассников для совершения рейса на Дальний Восток, а с «Киева» принять выпускников для последнего плавания на учебном судне и сдачи практической части экзаменов на звание штурмана.

«Марию Николаевну» поставили в док для очистки от наросших на подводную часть водорослей и ракушек, осмотра и окраски ее так называемым «патентом», специальной краской, если не предохраняющей, то во всяком случае сильно препятствующей обрастанию. Подводная часть нашего корабля, насчитывавшего тогда уже тридцать пять лет, оказалась в полной исправности и не потребовала никакого ремонта, обрастание тоже было невелико и за несколько часов было начисто отскоблено.

Стоя на днище дока, я не мог налюбоваться красотой и плавностью форм нашего клипера. На протяжении всех восьмидесяти шести метров его длины не было места, где метровая линейка могла бы совершенно плотно прилечь к днищу. Несколько впалые линии обводов носовой части плавно и незаметно переходили, скорей, можно сказать, переливались в выпуклые; затем незаметно выпрямлялись к середине длины корабля, снова закруглялись и снова переходили в вогнутые у кормы. Я пробовал прикладывать стальную линейку у самой середины, где борта казались на первый взгляд прямостенными и параллельными, но нет, как я ее ни прикладывал — и горизонтально, и вертикально, плотно прижатая серединой, она не прилегала концами к бортам. Может быть, чуть-чуть, всего на толщину волоска, но все-таки не прилегала.

Такие формы мог создать только гениальный мастер, влюбленный в свое искусство, каким и был Роберт Стиил. Построенные и спроектированные им или его братом Вильямом в период 1863-- 1867 годов чайные клипера «Тайпинг», «Серика», «Ариель», «Сэр Ланцелот», «Титания» и «Лаалу» не знали себе соперников ни в легкости и быстроте хода, ни в красоте и изяществе и получили от современников прозвище «стиилевских яхт».

Чайные клиперы

Коснувшись судов клиперной постройки, этих прототипов современных паро- и теплоходов, нельзя не рассказать хоть вкратце об исторических гонках чайных клиперов между портами Китая и Лондоном. Гонка под парусами на дистанцию в четырнадцать с лишним тысяч миль между большими трехмачтовыми кораблями, гонка, продолжавшаяся без передышки, при всяких условиях погоды, в течение трех месяцев, дело нешуточное. Такая гонка требует и глубочайшего знания всех отраслей морского дела, и тонкого знания своего судна, и неусыпного внимания и бдения, и искусства разжигать и поддерживать энтузиазм команды, и железного здоровья и нервов.

Недаром английский морской историк Б. Лаббок в своей книге о чайных клиперах писал: «Прирожденные капитаны-гонщики так же редки, как и природные предводители кавалерийских масс. Большинство капитанов-парусников или слишком осторожны, или слишком беспечны. К этому надо прибавить еще, что китайские порты были, по матросскому выражению, «очень мокрыми портами» в те времена, и пьянство капитанов было часто наглядным объяснением причины, почему самые великолепные корабли сплошь и рядом не имели успеха».

Тем не менее были исключительные капитаны, настойчивые, энергичные, смелые и одновременно рассудительные, одинаково хорошо понимавшие и морское и торговое дело, умевшие с одного взгляда правильно оценить любое положение вещей и моментально найти выход из самого затруднительного положения. Их, правда, было немного, можно назвать здесь всего семь-восемь имен, хорошо известных всем

морьякам того времени. Корабли, которыми командовали такие капитаны, всегда и во всем были на первом месте. Про капитана клипера «Кайрнгорм» Ричарда Робинсона сложилась, например, даже поговорка, что он любому судну может прибавить пол-узла хода. Оно и неудивительно: за весь переход от берегов Китая до Лондона капитан Робинсон спускался с юта в свою каюту только затем, чтобы принять ванну, переодеться или наскоро перекусить. Он не спал, а дремал одним глазом в плетеном кресле, принайтовленном к светлому люку неподалеку от штурвала.

Так же или почти так же проводили время на переходе из Китая капитаны Джон Кэй с «Ариеля» и Антони Энрайт с «Лайтнинга» («Молнии»).

Разные капитаны пользовались разными способами для ускорения переходов своих судов. Одни старались избирать кратчайшие пути в океане, другие не особенно стеснялись лишними милями, а искали наиболее благоприятных ветров и течений, третьи гордились тем, что «резали вплотную углы» и в темные ночи смело пускались в узкие проливы между островами, с двумя лотовыми на русленях.

Английские торговые фирмы всегда очень интересовались появлением на рынке привезенного из Китая первосортного чая, и первый корабль, пришедший в Англию с грузом чая нового урожая, получал премию от грузоотправителя. Такой порядок, естественно, вызывал соревнование капитанов, но до появления в китайских водах клиперов трудно было из-за разнокалиберности судов установить что-либо напоминающее правильно организованные гонки, поэтому получение премии за первую доставку первосортного чая было делом совершенно случайным.

Первая настоящая гонка между Вампоа близ Кантона и Ливерпулем произошла между первыми английскими клиперами «Сторноуей» (506 тонн,

капитан Робинсон) и «Хризолит» (471 тонна, капитан Энрайт) в 1852 году.

Оба судна кончили погрузку чая и снялись одновременно 9 июля. Им пришлось начать плавание лавировкой против свежего зюйд-вестового муссона. 21 день, до Анжера, суда держались вместе, и невозможно было решить, которое из них быстроходнее или обладает лучшими лавировочными качествами. Пройдя Анжер, суда несколько разошлись, но еще 24 дня были в виду друг у друга, «Сторноуей» слегка впереди. В ночь на 46-е сутки плавания едва заметный после Анжера ветерок посвежел, и на рассвете клипера уже не видели друг друга. Энрайт был уверен, что «Сторноуей» впереди, и настойчиво до самого подхода к Ливерпулю нес все возможные и невозможные паруса, чтобы его догнать. На 104-й день плавания, в 9 часов утра 22 октября, «Хризолит» ошвартовался у стенки Принц-дока в Ливерпульской гавани и немедленно начал выгрузку. «Сторноуей» еще не было. Он пришел через трое суток, сделав этот переход в 107 дней. Неизвестно, какую премию получили от грузоотправителей владельцы «Хризолита», но капитану они выдали 50 фунтов наградных.

Энрайт не забыл этого «щедрого» подарка, и когда его репутация как первоклассного капитана-гонщика твердо установилась и он получил в 1885 году приглашение от знаменитого Джемса Бэйнса принять под команду его не менее знаменитый большой клипер «Лайтнинг», о котором мы уже упоминали, Энрайт запросил оклад 1000 фунтов стерлингов в год, не считая премиальных и наградных, и получил его.

С каждым годом англичане строили все новые и новые чайные клипера, и гонки с грузом чая делались все интереснее и оживленнее. Заключались крупные пари не только между судовладельцами и капитанами, но и между людьми, не имевшими никакого отношения

ни к мореходству, ни к чайной торговле. На клипера «ставили», как на скаковых лошадей.

В 1858 году главным английским портом по чайной торговле сделался Лондон. Лондонские чаоторговцы официально объявили премию в фунт стерлингов за каждую тонну первосортного чая нового урожая первому кораблю, доставившему его в лондонские доки. Впоследствии размер этой премии варьировался и к середине шестидесятых годов упал до 10 шиллингов за тонну, но и это была неплохая премия.

Как ни интересны были эти ежегодные гонки, но подробный отчет о них мог бы перегрузить эту книгу, а потому мы прямо переходим к так называемой «великой гонке» 1866 года.

В начале мая этого года в устье реки Миньцзян, на рейде китайского города Фучжоу, против исторической пагоды собрались в ожидании груза первосортного чая 16 лучших английских клиперов. Фрахт для первых пяти или шести, которые, собственно говоря, только и имели шанс на выигрыш приза, дошел до семи фунтов стерлингов за тонну в сорок кубических футов (1,12 кубического метра), остальным платили значительно ниже. Однако, если бы кто-нибудь из этих «остальных» каким-нибудь чудом пришел в Лондон первым, то он не только получал премию 10 шиллингов на тонну, но и его фрахт автоматически поднимался до семи фунтов стерлингов.

Между ожидавшими груз клиперами стояли только что сошедшие со стапелей и делавшие первый рейс в Китай красавцы: «Ариель», «Чайнамен», «Ада» и «Тайтсинг». Им не уступали по наружному виду уже зарекомендовавшие себя гонщики «Файри кросс» («Огненный крест»), «Серика», «Тайпинг», «Фалькон» («Сокол»), «Флайнг спур» («Летающее копье»), «Блэк принс» («Черный принц») и «Кульнакайль».

Ни средства порта, ни средства речного транспорта, доставлявшего цибик с чаем из глубины страны, не позволяли грузить одновременно более трех-четырех судов, и очередь постановки под погрузку определялась очередью прихода судов на Фучжоуский рейд, но грузоотправители могли вносить в этот порядок изменения.

«Сведущие люди» всесторонне изучали суда и капитанов и вели бесконечные разговоры о шансах на выигрыш того или другого судна. Фучжоу и Лондон обменивались телеграммами. Азарт охватил сыновей и дочерей Альбиона всех классов, возрастов и состояний. На всем пространстве между восточным берегом Китая и западным берегом Ирландии заключались пари и велись разговоры о клиперах и капитанах. О них говорили совершенно так, как о лошадях и жокеях перед скачками.

Ставки варьировались между десятками шиллингов и сотнями фунтов стерлингов. В самом Фучжоу не было клерка, который не поставил бы нескольких долларов на тот или другой клипер.

Капитаны судов, по установившемуся этикету, поставили довольно крупные суммы каждый за свое судно. Экипажи старых антагонистов клиперов «Файри кросс» и «Серика» побились об заклад на месячную ставку зарплаты...

Чаеотправители выбрали своим фаворитом «Ариель», и он первый получил груз. Это давало капитану Кэю большой шанс на выигрыш и во всяком случае хорошо рекламировало его и его клипер. 24 мая пришли с верховьев реки первые лихтеры с чаем и ошвартовались у «Ариеля». Погрузка шла день и ночь. 28 мая в 2 часа пополудни был погружен последний цибик. Все было убрано по-походному, лоцман находился на судне, буксирный пароход предупрежден,

и капитан Кэй ждал только наступления прилива, чтобы сняться с якоря.

«Ариель» погрузил 1230900 фунтов первосортного чая, что составляло 1372 обмерные тонны и давало фрахт в 9604 фунта стерлингов. Задача состояла в том, чтобы прибавить к этой сумме еще 686 фунтов стерлингов премии победителю гонок. По такой же ставке были зафрахтованы «Файри кросс», погрузивший 854236 фунтов, «Тайпинг» — 1108700 фунтов, «Серика» — 954236 фунтов и «Тайтсинг» — 1093130 фунтов.

В 5 часов пополудни к борту «Ариеля» подошел буксир «Айланд куин» и повел его вниз по реке против приливного течения. Шли до полной темноты и на ночь стали на якорь. В 5 часов утра снялись и пошли дальше, но в это время уже кончил погрузку и спускался по реке «Файри кросс», а за ним следовали «Тайпинг» и «Серика». Через сутки должен был сняться «Тайтсинг».

Миньцзян — прекрасная река. Она течет между изумрудно-зелеными холмами, разделанными сверху донизу в террасы, на которых колосится рис. Там и сям разбросаны живописные китайские деревни, форты, кумирни, пагоды с причудливо поднятыми углами крыш. Воды реки полны ярко раскрашенными джонками с огромными парусами, сшитыми из циновок в форме крыльев летучей мыши. Но экипажам клиперов, и выводящих их в море буксиров было не до красивых видов. Течение Миньцзяна не меньше 5—6 миль в час, и при отливах ее устье быстро мелеет. Осадка клиперов позволяет выводить их только во время приливов, но последние, подпирая с моря быстрое течение реки, вызывают в ней опасные водовороты и сбивчивое течение между разбросанными там и сям островками и подводными камнями. Буксирные пароходы в то время носили красивые названия, но имели слабые машины и часто делались игрушкой сильных сменных течений,

рискуя разбиться самим и посадить на камни доверившееся им судно.

Капитан Кэй промучился со своим клипером «Ариель» двое суток, то становясь на якорь, то снова снимаясь с якоря, то швартуя буксир у борта, то выпуская его вперед на длинном канате, и только 30 мая в 11 часов 10 минут утра миновал наконец бар и вступил под паруса. К этому времени «Файри кросс», получивший более мощный буксир и имевший меньшую осадку, был уже на 14 часов впереди. Морская поговорка, что первый получивший погрузку не всегда первым выходит в море, наглядно подтвердилась. «Тайпинг» и «Серика» шли по пятам «Ариеля».

Ко всем несчастьям фаворита надо еще прибавить то обстоятельство, что не учтя при спешной погрузке большую, чем у других клиперов, остроту носовых обводов, его погрузили с дифферентом 5 дюймов (127 миллиметров) на нос. Пришлось на ходу перетаскивать с носа на корму якорные цепи, перлины, боцманские запасы и даже загрузить чаем капитанскую каюту, что, впрочем, мало беспокоило капитана Кэя, так как в походе он ею все равно не пользовался.

По выходе в море суда встретили легкий норд-ост и, поставив все обыкновенные паруса, ундер- и марсалисели, взяли курс на остров Тернабоут. Это был такой ровный и правильный старт, лучше которого нельзя было бы проделать даже при яхт-клубных гонках.

Часов до 6 вечера «Ариель», «Серика» и «Тайпинг» держались вместе. «Ариель» был чуть впереди, едва заметно опережал соперников. К заходу солнца нашел туман, заморосил дождь, и суда потеряли друг друга из виду.

Ни один из оставшихся на рейде Фучжоу клиперов, кроме «Тайтсинга», не имел теперь уже почти никакой надежды не только обогнать, но даже догнать ушедшую вперед четверку. Тем не менее капитаны

торопили погрузку и суда снялись в следующем порядке: «Тайтсинг» в полночь на 31 мая, «Блэк принс» 3 июня, «Чайнамэн» и «Флайинг спур» 5 июня, «Ада» 6-го. Остальные, включая прекрасных ходоков «Фалькон», «Кульнакайль», «Янцзы», «Бельтед уиль», «Пакуан», «Уайт адер» и «Голден спур», снялись еще позже.

Капитан Робинсон на своем хорошо испытанном летуне «Файри кросс» двигался к Анжеру в Зондском проливе, следуя обычным путем через Формозский пролив и Китайское море, лавируя против капризного не раздувшегося еще как следует июньского муссона и внимательно следя за его малейшими изменениями. Самой трудной частью всего перехода до Лондона был кусок пути между берегами Кохинхины^[63] и острова Борнео.

Лавируя, надо было располагать галсы так, чтобы наивыгоднейшим образом пользоваться бризами, дующими днем с моря на берег, а ночью обратно.

Чем дальше к югу двигались суда, тем непостояннее были ветры. Зюйд-вестовый муссон то совершенно затихал и уступал место маловетрию от разных румбов, то раздражался шквалами с дождем и грозой, сменявшимися в свою очередь штилями. Надо было то убирать лисели и бом-брамсели, а порой отдавать даже и марса-фалы, то спешно натягивать все паруса и пользоваться каждым порывом ветерка из-под случайного облачка, не спускать глаз с поверхности моря, то зеркально гладкой, то подергивающейся рябью от набегающего ветерка.

Все пять капитанов, имея каждый свои соображения и расчеты, старались по-своему выгадать не только лишнюю милю, а хотя бы лишней кабельтов в своем стремлении к Лондону. При таких обстоятельствах бывали случаи, когда суда сходились, встречались на

разных галсах при лавировке и снова теряли из виду друг друга.

В конце концов Анжер был пройден в следующем порядке: «Файри кросс» — 18 июня в полдень; «Ариель» — 20 июня в 7 часов утра; «Тайпинг» — 20 июня в 1 час дня; «Серика» — 22 июня в 6 часов вечера; «Тайтсинг» — 26 июня в 10 часов вечера.

Теперь между Анжером и островом Маврикия, пользуясь ровным зюйд-остовым пассатом и простором Индийского океана, гонщики могли показать свои лучшие качества. Именно на этом переходе клипера несли все свои паруса, «змейки» и «капитаншины юбки», держа их при свежающих ветрах до последней возможности.

Само собой разумеется, что тонкие лисельные рейки при свежих ветрах часто ломались, а иногда ломались и лисель-спирты, лисели рвались, и корабельные плотники и парусник с приданными им людьми были завалены работой с утра до ночи.

На этом переходе лучшую скорость показал «Ариель»: за сутки 26 июня он сделал 330 миль, «Файри кросс» 24 июня — 328 миль, «Тайпинг» 25 июня — 319 миль, «Тайтсинг» 2 июля — 318 миль и «Серика» 29 июня — 291 миль.

От Маврикия до мыса Доброй Надежды клипера испытали всевозможные погоды, от меняющихся маловетрих до жестоких штормов, вгонявших их в рифы.

Меридиан мыса Доброй Надежды был пройден в следующем порядке: «Файри кросс» — 15 июля в 10 часов вечера, «Ариель» — 15 июля в полночь; «Тайпинг» — 16 июля в полдень; «Серика» — 19 июля; «Тайтсинг» — 24 июля.

От мыса Доброй Надежды «Файри кросс» и «Ариель» шли обычным курсом при легком, ветре, а «Тайпинг»

проложил курс на 300 миль ближе к африканскому берегу и оказался счастливее.

19 июля все три судна были на одной линии, но не видели друг друга. «Тайпинг» продолжал нагонять «Файри кросс», обошел его и первым прошел остров Св. Елены. Тем временем «Серика», идя одним курсом с «Тайпингом» и имея хорошие ветры, сильно продвинулась вперед и фактически была впереди «Ариеля» в течение почти двух суток. «Тайтсинг» отставал.

На переходе между островами Св. Елены и Вознесения «Ариель» и отстававший все время «Тайтсинг» слегка выиграли; «Ариель» обогнал «Серику».

Экватор суда пересекли в следующем порядке: «Тайпинг», «Файри кросс» и «Ариель» — 4 августа; «Серика» — 6 августа; «Тайтсинг» — 12 августа.

«Тайпинг» и «Файри кросс» 9 августа обменялись сигналами. «Ариель» в это время был как раз на сутки позади и значительно западнее их, но в следующие дни он обогнал всех и стал лидером.

«Тайпинг» и «Файри кросс» попали в полосу легких переменных ветров и держались в виду друг у друга до 17 августа. В полдень этого дня был мертвый штиль. Вдруг неожиданно полоска свежего ветерка подхватила «Тайпинг», и часа через четыре он скрылся за горизонтом. Вокруг «Файри кросс» продолжал царить штиль, и он целые сутки не имел хода.

Остров Св. Антонио в группе островов Зеленого Мыса прошли: «Ариель» — 12 августа; «Тайпинг», «Файри кросс», «Серика» — 13 августа; «Тайтсинг» — 19 августа.

Таким образом, «Серика», и «Тайтсинг» несколько подтянулись, хотя последний все еще был значительно позади.

Но на переходе между островами Зеленого Мыса и Азорскими «Тайтсинг» сократил расстояние на трое суток, и остров Флорес суда прошли в поразительной близости одно за другим: «Ариель», «Файри кросс», «Тайпинг» и «Серика» — 29 августа, «Тайтсинг» — 1 сентября.

От западной группы Азорских островов гонщики получили свежие вестовые и зюйд-вестовые ветры и полетели под всеми парусами к Ла-Маншу.

В 1 час 30 минут ночи 5. сентября «Ариель» открыл маяк Бишоп и влетел в Английский канал, неся лисели и все свои «змейки». На рассвете справа по корме с юта «Ариеля» увидели судно, шедшее одним с ним курсом и тоже все окутанное парусами.

— Инстинкт подсказал мне, — рассказывал потом капитан Кэй, — что это «Тайпинг», и это подтвердилось.

Траверз мыса Лизард «Ариель» прошел в 8 утра и мыса Старт Пойнт в полдень. «Тайпинг» обгонял «Ариеля», как только ветер начинал стихать, а при свежих, порывах, наоборот, «Ариель» уходил вперед.

В 6 часов вечера на меридиане Портланда оба судна вынуждены были убрать свои дополнительные паруса, чтобы вывалить за борт якоря и приготовить их к отдаче. В 7 часов 25 минут прошли меридиан маяка Св. Екатерины на острове Уайт в одной миле, а в полдень — траверз мыса Бичи-Хед в пяти милях.

В 3 часа утра, подходя к Данджнессу, «Ариель» начал убавлять паруса и одновременно пускать ракеты и жечь фальшфейеры, вызывая лоцмана. В 4 часа утра на траверзе маяка и в полутора милях расстояния от него «Ариель» лег в дрейф, продолжая сигналить. В 5 часов утра «Тайпинг» был вплотную за кормой «Ариеля» и тоже жег фальшфейеры и ракеты, вызывая лоцмана, но в дрейф не ложился, а только убавил ход.

Капитан Кэй, опасаясь, что «Тайпинг» хочет перехватить его лоцмана, решил ни за что не допустить

этого.

Имея Данджнесс на ветре, а «Тайпинга» под ветром, он вытравил из среднего наветренного клюза манильский перлинь, который при дрейфе «Ариеля» лег по воде почти перпендикулярно к его борту и мешал обойти его с наветра и перехватить лоцмана.

Неизвестно, думал ли Мак-Кинон, капитан «Тайпинга», перехватить у капитана Кэя лоцмана или нет, но, увидев этот маневр, он сейчас же положил свой клипер в дрейф.

В 5 часов 30 минут утра появились лоцманские тендеры, направляющиеся к сигналившим клиперам. Капитан Кэй выбрал перлинь, снялся с дрейфа и чуть двигался между «Тайпингом» и лоцманскими тендерами. В 5 часов 55 минут лондонский лоцман поднялся на ют «Ариеля» и поздравил Кэя как капитана первого корабля, пришедшего в этом сезоне с грузом китайского чая.

В 6 часов утра оба клипера шли к Соут-Форленду под проводкой лоцманов. «Ариель» нес все свои обыкновенные паруса, а «Тайпинг» — еще и лисели с правой. «Ариель» был на милю впереди, «Тайпинг» медленно его нагонял.

Пройдя Дил, оба клипера вынуждены были убрать паруса. Позывные вместе с сигналом «требуется буксир» развевались под их гафелями. Из-за мыса показались два буксира: один, побольше и посильнее, шел впереди, другой, послабее, следовал за ним. Большой направился к ближайшему к нему кораблю, которым оказался задний «Тайпинг», «Ариелю» же пришлось воспользоваться услугами более слабого.

До Грейвсенда это не играло роли, так как обоим судам все равно приходилось ждать наступления прилива, чтобы пройти в Лондонские доки.

«Тайпинг» со своим мощным буксиром подошел к Грейвсенду на 55 минут раньше «Ариеля», но

принужден был стать на якорь. «Ариель» принялся по дороге второй буксир, ошвартовал его под бортом и подоспел к Грейвсенду как раз в тот момент, когда можно было двигаться дальше. В 9 часов утра он был уже у ворот ост-эндских доков. «Тайпинг» решил следовать выше по реке и подошел к воротам Лондонских доков в 10 часов утра, но так как его углубление в воде было меньше, то он смог протянуться в ворота и ошвартовался у стенки на 20 минут раньше «Ариеля».

Такого финиша после трехмесячной океанской гонки мир еще не видал, и газеты подняли страшную шумиху, печатая сенсационные и самые фантастические интервью с капитанами, истолковывая вкривь и вкось права каждого судна на получение премии.

Фактически вопрос был решен следующим образом: всегда телеграммы о проходе судами Даунса были получены в соответствующих конторах, владельцы и агенты обоих шкиперов устроили совместное совещание, на котором после долгих дискуссий решили: судно, которое ошвартуется хотя бы всего на несколько минут раньше другого, должно получить обещанную чаеотправителями премию и владельцы другого судна не должны протестовать, так как протест может повести к заявлению чаеотправителей, что поскольку два судна оспаривают премию, то первого прибывшего фактически не было, а потому премия выдана быть не может ни тому, ни другому. Лондонские волки хорошо знали друг друга.

На основании этого соглашения владельцы «Тайпинга» получили без всяких хлопот премию в 10 шиллингов за тонну и поделили ее с владельцами «Ариеля», а капитан Мак-Кинон, получивший отдельно 100 фунтов стерлингов наградных, поделил их с капитаном Кэем.

«Серика», которую победители потеряли из виду перед подходом к Ла-Маншу, держалась ближе к французскому берегу и почти успела нагнать «Ариеля». Она проскочила в Темзу с тем же приливом на пару часов позже и ошвартовалась в вест-индских доках в 11 часов 30 минут.

Отставший «Файри кросс», бывший так долго лидером, попал в жестокий шторм под островом Уайт и пришел в ночь с 7 на 8 сентября, а шедший все время в хвосте «Тайтсинг» — утром 9 сентября.

Никто из всего флота клиперов, снявшихся из Фучжоу вслед за первой пятеркой, не сделал такого быстрого перехода. Последним, к великому огорчению его владельцев и разочарованию строителей, добрался до Лондона «Черный принц», на который возлагались большие надежды. Но строившие его инженеры ни в чем не были повинны; виноват был слишком осторожный капитан Инглис. Он не был гонщиком, при шквалах не приводил к ветру и не «вытряхал» ветер из парусов, как делали другие капитаны, а спускался на фордевинд и иногда далеко уходил с курса. Из-за неуверенности в правильности карт он боялся проходить проливами между Китайскими островами и огибал их на почтительном расстоянии. Убранные при засвежем ветре лисели и верхние паруса он не скоро решался вновь ставить. Под его командой «Черный принц» получил от моряков насмешливое прозвище, которое ближе всего можно перевести на русский язык словом «хвостист».

Колыбель мореходов

После выхода фрегата «Мария Николаевна» из дока и смены части практикантов мы снова тронулись в путь. На этот раз мы должны были посетить Хорлы, Новороссийск и Батум, а на обратном пути зайти в Севастополь, принять там на борт экзаменационную комиссию и идти в Одессу уже на зимовку, производя в пути проверку практических знаний выпускников, принятых нами с «Киева». Времени на эту вторую кампанию давалось три месяца.

Из Одессы мы снялись при тихом зюйд-весте и, пройдя в виду Тендровского маяка, спустились на юго-запад, чтобы отойти на почтительное расстояние от низкой песчаной Тендровской косы, тянущейся от крымского берега на ост-зюйд-ост почти на сорок миль. Вдоль этой косы почти всегда работает довольно сильное течение, очень опасное для парусных кораблей, идущих с юга в Одессу или в Днепровский лиман. Оно сносит их с курса к востоку, и в туманную или сильно пасмурную погоду не один десяток кораблей напоролся на косу с полного хода и сложил на ее песках свои кости.

Спустившись миль на десять южнее восточной оконечности Тендровской косы, где она вместе с крымским берегом образует одноименный залив, мы легли на восток, к входу в Каркинитский залив.

На другой день около двух часов пополудни мы пришли на вид Джарылгацкого маяка. Отсюда начинался узкий, обставленный вехами извилистый фарватер, ведущий в порт Хорлы, являвшийся тогда частной собственностью миллионеров Фальцфейнов.

Их поместья занимали огромную площадь в степях между нижним течением Днепра и Перекопским

перешейком. Богатство Фальцфейнов заключалось в нескольких тысячах десятин пашни, но главным образом в неисчислимых стадах тонкорунных овец.

Как ни извилист был хорловский фарватер, но генеральное его направление было на северо-восток, а легкий ветер дул от зюйд-веста, и течение было нам попутное.

Поэтому, придя на траверз Джарылгацкого маяка, я вызвал всех наверх и обратился к команде и практикантам со следующей речью.

— Вот перед вами Джарылгацкий маяк, — сказал я — и вот начало фарватера, ведущего на рейд порта Хорлы. Я могу сейчас стать на якорь, убрать паруса и вызвать сигналом, через маяк, буксирный пароход из Хорлов, который и введет нас на рейд, но могу пройти на рейд и под парусами, ветер и течение нам попутны, однако фарватер очень извилист, и я могу рискнуть на это только при условии, если рулевые будут сама внимательность, а все остальные работать на брасах и шкотах как черти. Как же быть, вызывать ли нам буксир или рискнуть идти на рейд под парусами?

— Под парусами, под парусами, Дмитрий Афанасьевич... Не подведем, не беспокойтесь! — раздались единодушные крики.

— Ну хорошо, в таком случае я командую: помощники, к своим мачтам! Старший рулевой и старший практикант, на руль! Остальные — к брасам и шкотам!

И мы вступили в фарватер.

Как хорошо вымуштрованный цирковой конь слушается поводов и голоса своего дрессировщика, так «Мария Николаевна» слушалась руля и парусов, а люди у руля и снастей — слов моей команды.

Извивающийся как змея между красными и белыми вежами фарватера, окутанный от палубы до верхушек своих сорокавосемиметровых мачт красиво надутыми

парусами, сверкающий на солнце свежей краской и начищенной медью, наш фрегат представлял со стороны, даже для не моряка, чрезвычайно эффектное зрелище.

Маневр оценили в Хорлах, и когда мы входили на рейд, навстречу нам отвалил от пристани буксирный пароход с оркестром духовой музыки. Расцветенная флагами пристань была полна людей, приветственно махавших платками, шляпами, зонтиками.

— Фока-шкот, кливер-шкот раздернуть, гик прямо!

— Рулевые, право на борт!

И клипер под всеми парусами бросился к ветру и, получив его «в лоб», начал медленно пятиться назад.

— Отдать правый якорь!

— Фалы травить, паруса убирать и крепить!

Не прошло и четверти часа, как фрегат с красиво выкатанными на черных реях белыми парусами, выправленным рангоутом, откинутыми выстрелами и спущенными на воду дежурными шлюпками стоял, спокойно отражаясь в тихой глади воды хорошо защищенного рейда, как будто он пришел сюда уже несколько дней назад.

Из Хорлов мы вышли под буксиром почти в мертвый штиль, но в Каркинитском заливе получили легкий норд-вест, начавший от Тарханкута свежеть и, переходить в норд, а затем в норд-ост. Под Севастополем было уже достаточно свежо. Мы шли в бейдевинд левого галса, неся фок, полные марсели, фор-стенги-стаксель, кливер и бизань. Под этими парусами, лежа шесть румбов от ветра, наш корабль делал девять узлов. Курс, которым мы шли, отводил нас от крымского берега, и зыбь делалась все крупнее, а ветер свежее. Размахи качки были не особенно велики: до 15° под ветер и $5-7^\circ$ на ветер. Фрегат не черпал бортами, не бил ни кормой, ни носом, но шел весь в облаке водяных брызг, обдававших его с носа до кормы.

3 августа в восемь часов утра я решил дать поворот и, лежа на правом галсе, подойти поближе к крымскому берегу, чтобы несколько укрыться за ним от ветра и волнения.

Вызвали всех наверх. Я занял свое обычное при авралах место у передних поручней юта, М.В. Васильев — рядом с мегафоном в руках, готовый передавать мои команды, помощники П.Г. Ставинский — у фок-мачты, В.М. Андржеевский — у грота-брасов и Чабан — у рулевых и бизани.

Начали поворот оверштаг, который, как и всегда, удался безотказно.

Вдруг, когда начали садить фока-галс, фока-рей как-то странно дернулся, осел серединой, задержался на несколько секунд в каком-то неестественном положении и рухнул вниз, сломав бейфут и оборвав подветренный топенант и марса-шкот. Наветренный, правый топенант выдержал, и громадное, клепанное из толстых железных листов «дерево» в 25 метров длины, 54 сантиметра в среднем диаметре и около двух с половиной тонн весом ударило левым концом о борт и переломилось пополам. Правая половина реи осталась висеть на топенанте, левая полетела на палубу. Лопнувший сверху донизу фок накрыл массой своей парусины людей, работавших у фок-мачты; разорванный фор-марсель с вырванным цепным шкотом так хлопал на штормовом ветре, что тряслись мачты...

Михаил Васильевич и бывший тут же неподалеку доктор бросились со всех ног к фок-мачте посмотреть, нет ли убитых и раненых.

Через несколько томительных минут загремел мегафон Васильева:

— Все целы!

— Нижний фор-марсель убрать и крепить! — скомандовал я в ответ.

Пока убирали обе половины сломанного рея, уложили и укрепили их вдоль палубы у бортов, разобрались с обрывками парусов и снастей, привязали запасной фок прямо к нижнему марса-рею, прошло часа два времени.

«Мария Николаевна» шла в берег, лежа правым галсом и почти не теряя хода.

Не дойдя двух миль до Алупки, снова дали поворот и пошли, лавируя короткими галсами, на Ялтинский рейд.

Я решил зайти в Ялту, перестоять там шторм и идти в Севастополь на ремонт.

Катастрофа с фок-реем произошла оттого, что лопнул борг, на котором рей был подвешен к мачте. Этот случай заставил меня призадуматься о безопасности дальнейших плаваний без внимательного осмотра и капитального ремонта всего рангоута и такелажа нашей уже немолодой — тридцатипятилетней — красавицы «Марии Николаевны».

Портовый буксир, вышедший по нашему сигналу навстречу, ввел нас в гавань.

Я послал подробное донесение в попечительский совет, которому официально был подчинен, и просил его снести с министерством «на предмет приказа» одному из больших портовых катеров или ледоколов отвести нас под буксиром на ремонт в Севастополь. Я получил ответ за подписью Гавришова с сетованием на то, что учебная кампания 1908 года, очевидно, будет сорвана, и с просьбой принять все возможные меры к ускорению ремонта. Телеграмма кончалась словами, которые для меня только и были нужны: «Распоряжение начальнику Ялтинского порта отбуксировать вас Севастополь сделано Петербургом».

Схема починки рея, склепанного из листов и подкрепленного изнутри полосами углового железа, быстро сложилась у меня в голове, и я, не теряя ни

минуты, приступил к составлению чертежа. Намечалось сделать следующее: выправить неровности излома; склепать из пятимиллиметровых листов и вдвинуть до половины в одну часть рея железную трубу, метра в три длиной; вторую такую же трубу надеть на другую часть рея сверху; вдвинуть и надвинуть все это друг на друга и скрепить «гужонами», т.е. короткими толстыми винтами. Для пропуска идущих внутри рея продольных угольников прорезать в той части трубы, которая пойдет внутрь, соответствующие щели. Таким образом, в месте излома на продолжении трех метров получалась тройная толщина листов около полутора сантиметров.

Этого было вполне достаточно для прочности рея, но на всякий случай, учитывая совершенно одинаковые размеры фока- и грота-реев, я решил перенести отремонтированный рей на грот-мачту, где он будет испытывать меньшее напряжение, а грот-рей на фок-мачту и, кроме того, во время свежих ветров заводить на место слома второй топенант, который поддерживал бы рей. Наконец, поставить и на фока- и на грота-реи новые цепные борги вместо боргов из проволочного троса, на которых они висели.

Буксирный пароход «Кафа», назначенный для перевода нас в Севастополь, пришел из Феодосии, но продолжавший бушевать норд-ост продержал нас в Ялте трое суток.

К вечеру 6 августа ветер сразу и неожиданно стих, точно его ножницами кто-либо подрезал, а часов в десять вечера мы вышли под буксиром «Кафы» в Севастополь.

Шли под самым берегом, в некоторых местах настолько близко, что в темноте, при отбрасываемой луной тени от гор на воду, порой казалось, что мы заденем реями за скалу. Но капитан «Кафы» был местный уроженец, всю юность прорыбачил с отцом на

баркасах у крымских берегов и великолепно знал каждый выступ, каждый надводный и подводный камешек, и на рассвете мы благополучно пришли в Севастополь.

Нас поставили на якорь в самой глубине Южной бухты, недалеко от вокзала.

В десять часов утра я был уже с визитом у старшего флагмана Черноморского флота вице-адмирала Бострема.

Флотские офицеры уверяли, что этот адмирал непроходимо глуп и упрям. Не знаю, не имел случая проверить это мнение, но могу сказать, что Бострем внимательно выслушал меня и тут же приказал своему адъютанту написать распоряжение начальнику судоремонтного завода немедленно и бесплатно сделать все необходимые исправления рангоута и парусов на «Марии Николаевне» по моим указаниям. Копия этого распоряжения была вручена мне, и я помчался с ней на завод.

Заводским рабочим я обещал премию от себя за быстрое и тщательное выполнение ремонта, и работа закипела.

В этот же день плавучий портовый кран взял обе половины фока-рея и доставил их на завод. Мы занялись переносом грота-рея на фок-мачту и приведением в порядок поврежденного такелажа. Изодранные паруса были свезены на шлюпке в парусную мастерскую завода и там починены под руководством нашего мастера-парусника. Через десяток дней я имел уже возможность телеграфировать Гавришову: «Ремонт закончен, судно полном порядке, рассветом снимаюсь Батум, минуя Новороссийск, программа занятий будет выполнена».

В день окончания ремонта я нанес прощальные и благодарственные визиты севастопольским олимпийцам, и 18 августа, чуть стало светать, мы,

пользуясь легким береговым бризом, поставили все паруса и вышли в море.

К полудню бриз совершенно стих, и после получасового штиля начало задуть от зюйд-веста.

В летнее время, при установившейся тихой и ясной погоде, парусным судам лучше не соваться в середину Черного моря: там царят мертвые штили и можно за целую неделю не ощутить ни малейшего дуновения ветерка. Поэтому, хотя и решено было не заходить в Новороссийск, мы, обойдя южную оконечность Крыма, взяли курс на Дооб, с тем чтобы, выйдя на вид кавказского берега, спустаться вдоль него до Батума и, если ветер стихнет, пользоваться береговыми бризами.

Подгонявшие нас легкий зюйд-вест начал понемногу свежеть и часа в два дошел до пяти баллов и окончательно установился.

«Мария Николаевна», идя в бакштаг под всеми парусами, делала по тринадцати с половиной узлов и обгоняла один за другим попутные пароходы. Любо было смотреть, как она, чуть накренившись на левый борт, без малейшего буруна или выплеска резала своим острым носом воду. Две широкие водяные складки поднимались — следовало бы сказать: против ее скул, но у нее не было никаких скул — складки воды поднимались, отступя метров восемь от форштевня, и сливались с легким волнением моря у самого горизонта. Третья складка — кильватер, в виде бурлящей сливающейся щели, тянулась у нее за кормой.

Эх, если бы ей старые прямые паруса на голой теперь бизань-мачте да стаксели на всех штагах между мачтами, летел бы наш клипер теперь не по тринадцати, а по пятнадцати узлов!

19 августа в четыре часа утра мы были уже в десяти милях от Дообского маяка и легли на юго-восток, этот курс приводил нас прямо на Батумский рейд.

Ветер еще с полуночи начал заметно стихать, но не упал совершенно и, продолжая путь в том же направлении, позволял нам делать от двадцати пяти до тридцати пяти миль за вахту. На другой день в десять часов утра прошли траверз Потийского маяка, а в два пополудни отдали якорь на Батумском рейде.

Расстояние от Севастополя до Дооба в двести миль мы пробежали в двадцать два часа, т.е. со средней скоростью девять с половиной миль в час, а расстояние от Дооба до Батума в двести сорок миль — в тридцать четыре часа, т.е. со средней скоростью семь миль в час.

Итак, учебно-практическая кампания 1908 года, вопреки опасениям Гавришова, не была сорвана. Мало того, мы пришли в Батум на двое суток раньше расписания, а шторм с аварией фока-рея под Ялтой и ремонт в Севастополе дали не только ученикам, но и моим молодым помощнику такую богатую дополнительную практику, что об отпавшей десятидневной стоянке в Новороссийске не приходилось жалеть.

Дни на стоянке в Батуме проходили в усиленных занятиях по астрономии с выпускниками, шлюпочных учениях и такелажных работах с младшими практикантами.

Затем мы успели показать ребятам наливные причалы и ознакомить их с погрузкой и устройством наливных судов.

Сделали несколько экскурсий на Зеленый Мыс и в Чакву, где осмотрели ботанический сад и незначительные тогда еще чайные плантации.

С вечера 28 августа мы приготовились к съемке с якоря, но стоял мертвый штиль. Часа в четыре утра потянул легонький ветерок с берега, мы немедленно натянули всю нашу парусину и вышли в море.

На этот раз наше плавание не было так счастливо: нас одолели штили. В надежде на прибрежные бризы

мы держались не дальше пяти-шести миль от кавказского берега, но и бризы были так слабы, что наш ход редко достигал пяти узлов. Только от Новороссийска, когда мы повернули уже на запад, получили довольно свежий зюйд-вест, заставивший нас лавировать, делая один длинный и один короткий галс.

На этом переходе наши выпускники совершенно самостоятельно, хотя и под наблюдением моих помощников, командовали вахтами, и неплохо. Самым внимательным и понимающим, так сказать, душу парусного дела оказался выпускник Одесского училища Федерман, самым старательным, но самым рассеянным — Шадурский.

Совершенно ясные, безоблачные ночи дали возможность хорошо напрактиковаться в звездных наблюдениях.

На Севастопольский рейд пришли под вечер 7 сентября. Тогда далеко еще не на всех судах был установлен радиотелеграф, не было его и у нас, но мы еще из Батума запросили по телеграфу разрешения у командира Севастопольского порта стать на одну из бочек для военных судов и получили ответ с указанием номера бочки в Севастопольской бухте.

Подходя, мы увидели семь или восемь крупных судов — линкоров и крейсеров, стоявших на расположенных в линию бочках. Легкий попутный нам зюйд-вест повернул их всех почти перпендикулярно нашему курсу. Нумерация бочек шла от входа, и наш 15-й номер лежал в глубине бухты.

Наш клипер изумительно слушался руля, а направление ветра и курс давали нам полную возможность «резать корму», то есть проходить под самой кормой каждого из стоявших на бочках кораблей. Надо было только не зевать на руле, но рулевые у нас были тоже первоклассные. И вот, салютуя согласно уставу каждому военному кораблю флагом, мы начали

резать одному за другим корму в расстоянии не более двадцати метров.

Как жаль, что нельзя быть одновременно и участником и зрителем одной и той же картины: ряд тяжелых, грузных серых громад, поднимающихся, как скалы, из голубого искрящегося и переливающегося опалом и золотом моря; синее в зените и пурпурно-золотое у горизонта небо и на его фоне легкий, изящный черный фрегат с белой статуей и золоченой резьбой на носу, скользящий по глади моря мимо закованных в стальные плиты, грозящих жерлами двенадцатидюймовых орудий современных собратьев.

Кормовые палубы всех кораблей эскадры были полны белыми кителями и форменками.

От борта корабля под вице-адмиральским флагом отвалил паровой катер и пошел, обгоняя нас, в глубь бухты. Дойдя до красной бочки с большим белым номером 15, он остановился, чтобы принять от нас проволочный трос и закрепить за рым бочки.

Не убирая ни одного паруса, дошли мы до назначенного нам места и, оставив бочку на ветре, «привели», «обстенили» передние паруса и остановились, не дойдя до бочки нескольких метров. Катер подскочил к борту, принял заранее приготовленный проволочный конец и раньше, чем судно под давлением ветра тронулось назад, закрепил за рым.

— Фалы травить, паруса убирать и крепить! — скомандовал я и, обратясь к Михаилу Васильевичу, попросил его немедленно опустить на воду мою гичку и нарядить на нее чисто одетых гребцов из младших практикантов.

Минут через десять я отвалил от трапа и отправился с благодарственным визитом к приславшему катер адмиралу.

Через десять минут, когда, подходя к трапу броненосца «Иоанн Златоуст», я оглянулся на «Марию Николаевну», то увидел ее уже с безукоризненно закрепленными парусами, выправленными по ниточке реями и откинутыми выстрелами, под которыми стояли спущенные на воду дежурные катера и «шестерка».

Теперь нам предстояло не ударить лицом в грязь перед правительственной экзаменационной комиссией и показать ей, что Одесское училище торгового мореплавания вместе с приписанным к нему учебным кораблем дают всесторонне подготовленные выпуски.

До начала работ комиссии оставалось десять дней, и надо было их возможно рациональней использовать.

Выпускники у нас были только Одесского училища, так как по общему учебному плану министерства выпускники других училищ совершали последнее практическое плавание на пароходах Добровольного флота. Выпускной экзамен по теории был сдан еще весной, и задача учебного корабля была подкрепить эту теорию практикой. Одно дело, когда вам дают, например, три-четыре готовых высоты светила и моменты их взятия и нам надо найти среднюю высоту и средний момент, а дело — взять эти высоты секстаном на качающемся корабле и одновременно заметить моменты по хронометру. Рассказать у классной доски с мелом в руках, как надо завести на шлюпке становой якорь при заданных условиях ветра и течения, тоже значительно проще, чем практически проделать эту операцию. И так в морском деле во всем; поэтому-то свидетельство об окончании полного курса мореходного училища и не дает прав судовождения, право это дает только диплом, получаемый в обмен на свидетельство после прохождения будущим судоводителем утвержденного законом практического стажа.

Съемка в Одессу назначена была на восемь часов утра 17 сентября.

Легкий бриз дул с берега в море.

В семь часов мы завели на бочку тонкий стальной трос «дуплином», то есть пропустили его в клюз с одной стороны носа корабля, продернули через рым бочки, взяли к себе обратно через клюз с другой стороны и закрепили на палубных кнехтах, а якорную цепь, на которой мы стояли эти дни, отклепали от бочки и вновь приклепали к якорю. Другой такой же дуплин мы завели на ту же бочку с кормы и оставили его висеть слабо вдоль борта. Без четверти восемь эта работа была закончена, все шлюпки подняты на места и закреплены по-походному и все паруса поставлены.

Люди стояли по местам наготове. Ровно в восемь, с последним ударом склянок, я скомандовал:

— Отдать носовой дуплин!

Конец был отдан, выдернут из рыма бочки и убран. Корабль под давлением «обстененных» парусов тронулся назад, но кормовой дуплин, натянувшись, задержав движение корабля, заставил его разворачиваться кормой к ветру. Как только паруса надулись с обратной стороны и корабль, пока еще привязанный за корму, стал, продолжая разворачиваться, приближаться к линии курса, я скомандовал:

— Отдать кормовой дуплин!

И клипер, освобожденный от привязи, бросился вперед. Это был очень красивый маневр. Мы опять начали резать одну за другой кормы военных кораблей, и когда проходили под кормой адмиральского «Иоанна Златоуста», на нем загремел оркестр, игравший нам туш, и раздались дружные аплодисменты и крики «браво» всего экипажа. Экипажи других кораблей подхватили.

В тот же день около полудня милях в двадцати от Севастополя «Мария Николаевна» шла, подгоняемая легким попутным ветром, на запад, чтобы потом сразу

взять курс на Одессу, оставив опасный Тарханкутский мыс в пятнадцати милях к востоку.

Погода была прекрасная, ничто не напоминало осени: плюс 22° в тени, покойное, безоблачное небо, голубое, искрящееся миллионами золотых солнечных бликов, мирно гонящее маленькие волны море.

Длинный ют клипера был полон народа: выпускники с секстанами в руках брали полуденную высоту солнца: около них вертелись, тоже с секстанами, младшие преподаватели Костюков и Гаврилица; Гавришов о чем-то горячо спорил со старшим преподавателем Длусским; у передних поручней шагал от борта к борту исполнявший обязанности вахтенного начальника выпускник Шевелев; он вглядывался то в горизонт, то в главный компас, то задира голову и осматривал, хорошо ли стоят паруса, а в нескольких шагах от него стоял и наблюдал за ним вахтенный начальник Ставинский. Группа человек в шесть младших практикантов подкрашивала один из шканечных катеров, которые помещались у нас на шлюпбалках сейчас же впереди бизань-вант и считались дежурными. Я сидел вместе с Азбеловым на решетчатой скамеечке около рулевого аппарата и расспрашивал его о новом, только что выстроенном здании Петербургского училища дальнего плавания. Разговор о Петербурге вызвал приятные воспоминания.

И вдруг в эту мирную, красивую и трудовую обстановку ворвался чей-то отчаянный крик:

— Человек за бортом!

И в ту же минуту громкий, несколько дрожащий молодой басок Шевелева:

— Рулевые, право на борт! На фока-брасы, на правую! Фоковые реи прямо! Грот на гитовы! Левый дежурный катер на воду! Выпускники, на катер!

Полетели в воду сорванные с гнезд спасательные круги, залились боцманские дудки. Люди бросились

выполнять команду, подвахтенные выскочили на палубу, начался аврал.

Шепелев с пылающим лицом подскочил ко мне:

— Разрешите по случаю аврала передать вам командование и подняться на марс следить за погибающим! — отрапортовал он, приложив руку к бескозырке, и, не дожидаясь ответа, бросился к бизань-вантам.

На открытой загорелой шее Шевелева болтался на ремешке бинокль.

Не прошло минуты, как заулюлюкали патентованные блоки шлюпочных талей, и левый подветренный катер пошел на воду.

Выпускники, успевшие передать секстаны преподавателям, посыпались по таям в катер.

С площадки крюйс-марса гремел голос Шевелева:

— Слева за кормой плавает, ухватился за круг! На катере, следите за моей рукой!

Еще минута — и катер с десятью гребцами-выпускниками и четвертым помощником Чабаном на руле отвалил от борта.

«Мария Николаевна» лежала в дрейфе.

Азбелов, Гавришов, три преподавателя, Васильев, третий помощник Андржеевский и я следили в бинокли за нырявшим в волнах, совсем не ощутительных для корабля, но очень чувствительных для пловца, маленьким черным предметом — головой первокурсника Михалева, сорвавшегося за борт при подкраске наружного борта шлюпки.

Голова Михалева то скрывалась под водой, то снова показывалась на поверхности.

Катер держал несколько правее утопающего.

— Левей, левей! Лево полрумба! — кричал с марса Шевелев, приставив ладони рупором ко рту.

Наконец с катера увидели Михалева и направились прямо к нему.

Чабан стоял на кормовом сиденье и правил рулем левой рукой, приложив правую ладонь козырьком ко лбу. Гребцы так наваливались на тяжелые буковые весла, что видно было, как они гнулись при каждом гребке.

Все это длилось секунды, но нам эти секунды казались долгими минутами.

Вахтенный помощник Ставинский пристроился с записной книжкой у застекленного столика для походной карты и, глядя то в бинокль, то на свои ручные часы, записывал моменты.

Катер подлетел к утопающему. Весла взмахнули в последний раз и, описав дугу в воздухе, легли вдоль шлюпки.

Несколько человек нагнулись над бортом катера и втащили на него Михалева.

Весла снова описали дугу и высунулись с бортов. Вот они опустились в воду, и катер точно прыгнул вперед после первого же гребка. Но куда он пошел в сторону от судна? Это Чабан пошел подбирать с воды плававшие красно-белые спасательные круги. Молодец Чабан, лихой моряк и хозяйственник. Хорошо плавать с такими помощниками.

Шевелев кричал с марса:

— Пра-а-вей, пра-а-вей! Вон там-ам еще один пла-ва-ет!

Наконец катер подобрал последний круг и повернул к борту.

Шевелев спустился на ют и приготовился распорядиться подъемом катера.

Катер подлетел к борту.

— Шабаш! Тали заложить! Гребцы, кроме двух, вверх! — скомандовал Чабан.

Звякнули оковкой блоки талей. Гребцы с «утопленником» впереди выкарабкались по веревочному штормтрапу на палубу. Тали,

подхваченные четырьмя десятками дюжих рук, натянулись, и катер быстро пополз из воды вверх.

— На руле, лево на борт! Фоковые реи в галфинд правого галса! Курс норд-вест!

Стена передних парусов повернулась влево, надулась и «Мария Николаевна» снялась с дрейфа и начала набирать ход.

Ко мне подошел с записной книжкой Ставинский.

— Человек упал за борт в 11 часов 47 минут, легли в дрейф и спустили на воду левый дежурный катер в 11.49, катер отвалил в 11.49.45, утопавший поднят из воды в 11.52.30, катер вернулся к борту в 11.58, поднят из воды и одновременно снялись с дрейфа в 12.02.20, легли на курс в 12.04.45, из семи сброшенных кругов подняты из воды шесть. Разрешите так и занести в вахтенный журнал?

— Прошу, Петр Германович, и, кроме записи в журнале, необходимо составить отдельный акт.

Азбелов попросил собрать на шканцах весь экипаж и обратился к нам с речью. Речь была горяча и прочувствована. Азбелов был военный моряк старой школы и сам в юности плавал на парусниках. Он был искренне тронут распорядительностью молодого Шевелева, быстротой маневра и всей постановкой учебного дела на нашем судне. Судно шло вполветра со скоростью шести с лишним узлов, стояли все паруса, и при этих обстоятельствах от крика «человек за бортом» до спасения этого человека из воды прошло всего пять с половиной минут, а весь маневр, считая вылавливание из воды спасательных кругов и снятие корабля с дрейфа, занял семнадцать минут сорок пять секунд.

Азбелов объявил всем благодарность от лица службы, сказал, что будет считать приятным для себя делом доложить министру об образцовой постановке службы и учебного дела на «Марии Николаевне», поздравил отдельно с блестяще выдержанным

выпускным испытанием совершенно сконфузившегося Шевелева и долго жал ему перед фронтом руку.

Мы подходили к Одессе поздно вечером 18 сентября. Дул очень свежий норд-ост, поджимавший нас к мысу Большого Фонтана. В десять часов вечера «Мария Николаевна», лежа в крутой бейдевинд правого галса, неся нижние паруса, марсели и грот-брамсель, подходила к траверзу Одесского маяка. Слегка накренившись на левый борт, судно имело девять узлов хода и очень небольшой дрейф. Пройдя маяк, мы имели полную возможность приспуститься и этим же галсом выйти на Одесский рейд, но до траверза маяка нельзя было уклониться влево ни на полрумба — мы только-только проходили тянущуюся от Большого Фонтана гряду подводных камней. И в эту минуту увидели справа по носу шедший прямо на нас весь залитый электрическими огнями большой пассажирский пароход.

На пароходе, очевидно, не видели нашего скромного зеленого бортового огня и не меняли курса. Стоявший у главного компаса Андржеевский мрачно доложил:

— Пеленг не меняется!

Столкновение было неизбежно. Мы не могли, как я уже сказал, податься влево из-за грозивших нам подводных камней, а вправо нас не пускал ветер. Еще три-четыре минуты, и пароход, идущий со скоростью не меньше пятнадцати-шестнадцати узлов, инерцией своего весящего десять тысяч тонн тела ударит нас в правую скулу. С грохотом полетят вниз наши огромные мачты и реи, перебьют обломками половину людей, превратят в груды щепок наши прекрасные шлюпки, а красавец клипер, нагруженный для балласта песком и не имеющий ни одной водонепроницаемой переборки, кроме таранной, ключом пойдет ко дну, унося с собой безнадежно борющихся за жизнь людей...

Не знаю, что делалось на палубе, но на юте весь командный состав, вышедший наверх перед походом к Одессе, стоял, как окаменелый, у правого борта и не спускал глаз с несущейся на нас, блистающей сотнями электрических ламп громады.

Но у меня еще был в запасе шанс на спасение. Я подошел к правому борту, вынул из специально устроенного у поручней пенала зеленый фальшфейер и зажег его, выставив за борт. Вся правая сторона корабля озарилась ослепительно ярким зеленым бенгальским огнем. Ветер, отдувая пламя на мою вытянутую правую руку, нестерпимо жег ее, но я, сжимая от боли зубы, не выпускал фальшфейера из руки.

Встречный пароход круто шарахнулся влево и проскочил не больше как в десятке метров от нашего правого борта.

Я бросил остаток горевшего фальшфейера за борт и попросил стоявшего тут же на юте врача Ермолина сделать наскоро перевязку.

С развитием пароходства и резким уменьшением числа парусных кораблей все внимание пароходных вахтенных начальников и впередсмотрящих бывает обращено ночью на белые огни, носимые по закону всеми пароходами на мачтах, — огни эти гораздо дальше видны, чем бортовые зеленый и красный. Увидя ночью в море приближающийся илидвигающийся на пересечку белый огонь пароходные вахтенные начальники начинают искать в бинокли дополнительный зеленый или красный, цветных же огней парусных кораблей, не сопровождаемых белым мачтовым, они сплошь да рядом не замечают, пока на них не наскочат. Поэтому, зная эту пароходную болезнь, я устроил на «Марии Николаевне», а впоследствии и на «Товарище» у бортовых поручней юта герметически закрывающиеся ящики-пеналы и хранил в них на

правом борту зеленые, а на левом красные фальшфейеры — картонные трубки, набитые бенгальским огнем, с короткой ручкой и автоматическим зажигателем. Четыре раза в жизни при помощи этой простой предосторожности мне удалось спасти парусные корабли, которыми я командовал.

Российский Добровольный флот

В годы первой мировой войны я был морским агентом Добровольного флота в Южной Японии и жил с семьей в Нагасаки. Там меня и застал исторический 1917 год.

Вести с Родины доходили урывками. Русские матросы тайком привозили разрозненные номера «Правды». Мои мысли и желания были прикованы к революционной борьбе в России.

Воспользовавшись первой представившейся мне возможностью, я выехал во Владивосток.

Вспоминая сейчас то время, я испытываю ни с чем не сравнимое чувство радости и благодарю судьбу за то, что она дала мне возможность внести мою скромную лепту в общее святое дело моего народа.

Мне довелось принять участие в борьбе за спасение судов дальневосточного Добровольного флота.

Интересная история этого своеобразного морского учреждения мало известна читателям, и ее стоит рассказать.

Сан-Стефанский мирный договор сильно обострил отношения царской России с Англией. Надо было готовиться ко второй войне, к войне по преимуществу морской.

Самыми уязвимыми местами Англии были ее связь с разбросанными по всему свету колониями и ее морская торговля, без которых она скатилась бы к положению третьестепенной державы. Оружием для нанесения наиболее чувствительных ударов морской торговле врага считались в то время легкие быстроходные крейсера. У всех еще были в памяти действия неуловимого крейсера «Алабама», потопившего во время гражданской войны в США 56 торговых кораблей

и парализовавшего морскую торговлю «северян». В кружке лиц, близко стоявших к царскому двору, возникла мысль объявить всероссийскую подписку на пожертвования для приобретения за границей нескольких больших пароходов, которые легко можно было бы переделать в крейсера. Возник комитет Добровольного флота.

На собранные деньги комитет приобрел в Германии три быстроходных океанских парохода, названные: «Москва», «Петербург» и «Россия». Скоро к ним присоединился четвертый — «Нижний Новгород».

Так возник Добровольный флот. Задачей его было в мирное время поддерживать регулярное почтово-пассажирское сообщение между Одессой и Владивостоком и перевозить на Дальний Восток срочные, главным образом военные, грузы. На обратных рейсах с Дальнего Востока корабли заходили в китайские порты и грузились чаем для России.

В военное время суда должны были превратиться в крейсера и вредить неприятельской морской торговле. Добровольный флот подчинялся военно-морскому министерству. Его состав состоял из числящихся в отпуску и «по флоту» морских офицеров, а команда — из опытных матросов различных специальностей.

Высокие фрахты, денежная помощь правительства и отсутствие конкурентов дали Добровольному флоту возможность быстро расти и развиваться. К началу двадцатого века он уже имел шесть прекрасных быстроходных крейсеров, восемь транспортов и два парохода специального назначения.

Крейсера обладали скоростью до двадцати, а транспорты — до тринадцати узлов, что было очень неплохо по тому времени.

Казалось, разразись война, и крейсера, взяв в свои трюмы полные запасы угля, поставив заранее приготовленное и спрятанное в отдельных трюмных

отсеках артиллерийское и минное вооружение, бросятся на океанские торговые пути и терроризируют вражескую торговлю. Транспорты же, нагруженные углем, боеприпасами и провизией, заблаговременно выйдут на условленные места встреч и будут питать крейсера.

Но грянула русско-японская война, и бесталанные царские адмиралы обанкротились. Военная деятельность и помощь Добровольного флота оказалась более чем скромной.

Копилась война, и с нею кончилось существование того Добровольного флота, для создания которого жертвовались не только крупные суммы купцов, но и трудовые рубли населения. Идея коммерческих крейсеров, так блестяще оправдавшая себя через десять лет, в мировую империалистическую войну была признана неудачной и устаревшей. Из ведения морского министерства флот перешел в ведение министерства торговли и промышленности. Комитет был переименован в правление с сильной прослойкой чиновников.

Оставшиеся после русско-японской войны четыре парохода крейсерского типа правление Добровольного флота поставило на линию Либава — Нью-Йорк через Роттердам. Но за два года работы, имея всегда почти полный комплект пассажиров и полный груз, они дохода не давали. Своих агентов в Нью-Йорке и Роттердаме не имелось, а иностранные рвачи-комиссионеры получали такую львиную долю с заработка Добровольного флота, что остатков не хватало даже на содержание судов. Выручали только новые линии: экспрессные — между Владивостоком, японскими портами и Шанхаем — и товаро-пассажирские, обслуживавшие Камчатку, Сахалин и побережье Приморской области. Все эти линии субсидировались правительством.

Флотские офицеры были постепенно заменены моряками торгового флота, а в содержании старых и постройке новых судов начала преследоваться строгая экономия.

Ко времени мировой войны число пароходов Доброфлота перевалило уже за сорок. Правда, большинство новых судов были обыкновенными грузовиками с железными палубами и без всяких претензий на шик, но все-таки Доброфлот являлся солидным морским предприятием. Кроме пароходов, во многих русских и иностранных портах он имел ценное недвижимое имущество, не говоря уже о плавучих кранах, катерах и инвентаре. Во время войны лучшие «добровольцы», ранее ходившие на линии Одесса — Владивосток, были сданы в бессрочный чартер (аренду) англичанам и работали между портами Северной Англии, Мурманском и Архангельском. Несколько пароходов после закрытия турецких проливов застряло в Черном море. Остальная часть флота в числе двадцати трех единиц сконцентрировалась на Дальнем Востоке.

В самом начале войны экспресс шанхайской линии «Рязань» был захвачен германским крейсером «Эмден». Второй экспресс «Орел» был взят в военный флот и превращен в военно-учебное судно.

Третий экспресс «Полтава» наскочил на камни у Седельных островов и погиб.

С начала Великой Октябрьской социалистической революции правление Доброфлота, не пожелавшее подчиниться Советской власти, бежало из Петрограда в Одессу, оттуда перекочевало в Феодосию, затем в Константинополь. После падения Врангеля и крушения всех надежд белогвардейцев на восстановление старого режима оно перебралось в Париж.

За время между Октябрем и разгромом Колчака дальневосточный отдел Доброфлота, или, как он тогда

назывался, Управление делами Добровольного флота на Дальнем Востоке, оставался самостоятельным.

От Москвы Владивосток был отрезан.

В конце января 1920 года руководимые большевиками партизаны и восставшие рабочие свергли во Владивостоке власть колчаковского ставленника Розанова. Несмотря на горячее желание трудящихся установить Советскую власть в Приморье, присутствие огромной армии японских интервентов вызвало необходимость сохранения Областной земской управы. Она преобразовалась во временное коалиционное правительство. Дальневосточные заправилы Доброфлота, приняв это за начало большевизации, бежали из Владивостока вместе с генералом Розановым и другими колчаковскими ставленниками на пароходе «Орел» в Японию. Там они объединились с главным агентом Доброфлота для Северной и Центральной Японии Н.Д. Федоровым и начали, под покровительством Японии, захватывать «добровольцев», приходящих в японские порты. Федоров и компания преспокойно продавали грузы со скидкой тем же японцам и бесконтрольно распоряжались вырученными деньгами, а корабли или эксплуатировали в свою пользу, или направляли через Константинополь в распоряжение белогвардейского правления Доброфлота.

Многие капитаны, которым белогвардейцы платили жалованье в иностранной валюте, охотно содействовали федоровской компании. Они выдумали даже особый принцип «работы вне политики», которым пытались прикрыть свою службу белогвардейцам. Управлением во Владивостоке верховодило несколько старших капитанов, руководствовавшихся тем же принципом.

Судовые команды и младший комсостав чувствовали, что белогвардейская верхушка ведет

Добровольный флот к полному разбазариванию и гибели, и, как могли, боролись за сохранение всех пароходов.

Наконец временное приморское правительство предложило всем работникам Добровольного флота и судовым командам избрать на общем собрании управляющего. Выбор пал на меня. Первым шагом в моей деятельности был отказ от подчинения правлению, находящемуся за границей.

— Доброфлот есть учреждение, созданное на национальные пожертвования, он есть достояние всей нации, которая живет на своей территории, и Доброфлот не может управляться из-за границы.

И временное правительство и доброфлотская масса поддержали. Было создано временное правление на русской территории, во Владивостоке Федорову и всем заграничным агентам было предложено подчиниться этому правлению как национальному.

Федоров отказался наотрез и, снесшись с эмигрантским правлением, объявил себя управляющим делами Доброфлота на Дальнем Востоке, с пребыванием в Японии, впредь до установления в России «законного, всеми признанного правительства».

Началась борьба за пароходы между Владивостоком и самозванным управляющим в Японии. Война эта была нешуточная. Федоров и его приспешники «вне политики», как и вся прочая белогвардейщина, являлись орудием в руках интервентов, пытавшихся превратить наш Дальний Восток в свою колонию. Белогвардейский «управляющий» делами Доброфлота на Дальнем Востоке Федоров был только ширмой для захвата русских кораблей интервентами. Если он имел некоторую видимость «самостоятельности», то это происходило из-за разногласий в лагере самих интервентов. Японские империалисты хотели просто прикарманить пароходы Доброфлота, а державы

Антанты (Англия, Франция) предпочитали видеть их на Черном море, помогающими Врангелю в борьбе против Советов.

На какие только провокации не шли враги, чтобы сломить сопротивление русских моряков, остававшихся верными советской Родине! То, что коммунисты (в 1920 году во Владивостоке и я вступил в партию) и передовые моряки делали для спасения флота, было прямым продолжением великой борьбы, которую развернула большевистская партия на Дальнем Востоке, — партизанской отечественной войны против интервентов.

Провокация

Владивосток. Июль 1920 года, девять часов утра.

Я сижу в служебном кабинете с председателем месткома Лавровым. Двери заперты на ключ. Говорим полушепотом.

— Если вы снимете Миловидова с судна, — говорит Лавров, — то поднимется вся секция судоводителей с протестом. Это уж будьте уверены, они только и ждут повода, чтобы устроить забастовку.

— Я сниму так, что повода к протесту не будет. Уже заготовлен приказ о переводе Миловидова на «Томск» ввиду его особой опытности в полярных плаваниях: пусть прогуляется на Камчатку и обратно. А на «Симбирск» пошлю Каргалова.

— Не пойдет.

— Кто, Каргалов?

— Нет, Миловидов. Не пойдет на «Томск», скажет: «Обидно, худший пароход».

— Тогда отстраню его от должности за неисполнение распоряжений директора-распорядителя и представлю правлению к увольнению.

— А «министр» не утвердит.

— Покуда утвердит или не утвердит, «Симбирск» уйдет с другим капитаном.

— Секция судоводителей объявит место Миловидова под бойкотом.

— А союз моряков?

— Да что союз может сделать, когда над ним сидит «розовое» коалиционное правительство, а над правительством сидит японская интервенция?

— Ну что же делать? Нельзя же посылать пароход за границу с капитаном-предателем!

— Да что же будешь делать-то? Ничего не поделаешь... Давайте пробовать по-вашему, авось пройдет.

— А вы, товарищ Лавров, пока что примите меры, чтобы поставить на «Симбирск» надежного радиотелеграфиста.

— Вы думаете, это легко?

— Попросите в комитете — дадут.

— Дать-то дадут, а как мы старого-то снимем, за что, как объясним? Семь лет беспорочной службы, лучший радиотелеграфист, знает английский язык, третий год служит на «Симбирске»...

— Да ведь сволочь же он!

— Самая настоящая белогвардейская сволочь!

— Так как же его оставить?

— А как же его снимать? Ведь мы не в РСФСР, а в «демократической» Приморской области с «демократическим коалиционным кабинетом»...

— Да, действительно, положеньице!

— Надо бы хуже, да некуда.

Праказ о переводе. Миловидова с «Симбирска» на «Томск» отдан. Миловидов приходил объясняться, и мои доводы о его «опытности в полярных плаваниях» не помогли. Он прямо сказал:

— Не золотите пилюлю, Дмитрий Афанасьевич. Если вы мне не доверяете, то увольте от службы.

— Я облегчаю ваше положение. Вы личный друг Федорова, захватившего в свои руки дела Доброфлота в Японии, и его наместника в Нагасаки — Кузьменко. Вам будет очень трудно идти против них. А в камчатском рейсе вы будете далеки от всякой политической борьбы и будете делать свое прямое капитанское дело.

— Я не пойду на «Томск». Это для меня оскорбительно. Или я останусь на «Симбирске», или увольте меня.

— Я вас перевожу на «Томск». Если вы не желаете исполнить моего приказа, подайте рапорт...

Рапорт подан. Это не рапорт, а вызов. Чувствуется, что у Миловидова за спиной какая-то организация и он заранее уверен в победе. Три часа дня. Экстренное заседание временного правления Добровольного флота. Заседание закрытое. Я докладываю о положении дела с Миловидовым.

«Слушали: Доклад директора-распорядителя об отказе капитана парохода «Симбирск» П.И. Миловидова выполнить приказ директора-распорядителя о временном принятии под команду парохода «Томск» и сдаче парохода «Симбирск» капитану дальнего плавания Н.А. Каргалову.

Постановили: Ввиду нарушения капитаном дальнего плавания П.И. Миловидовым основных начал дисциплины уволить его от службы в Добровольном флоте. Временно командующим пароходом «Симбирск» назначить капитана дальнего плавания Н.А. Каргалова. Смену капитанов ввиду назначенного на завтра отхода парохода «Симбирск» срочным почтово-пассажирским рейсом по японо-китайской линии произвести немедленно. Означенное постановление правления, согласно ст. 54 положения о Добровольном флоте, представить на утверждение министра торговли и промышленности».

Четыре... пять... шесть вечера.

Капитан Каргалов сидит в кают-компании «Симбирска» и курит трубку за трубкой. Миловидова

нет на судне. Посылали автомобиль к нему на квартиру — там тоже нет.

Офицеры и механики «Симбирска» время от времени шмыгают через кают-компанию и странно улыбаются. Положение Каргалова самое глупое. Мое, пожалуй, еще глупее.

В шесть с половиной вечера звонит телефон. Беру трубку:

— Алло!

— Директор-распорядитель Доброфлота, господин Лухманов?

— Товарищ Лухманов, — поправляю я.

— Говорит министр торговли и промышленности Бринер. Прошу вас немедленно прибыть ко мне для объяснений.

— Есть, сейчас буду...

Двадцатипятилетний министр Борис Юльевич Бринер, он же глава торгового дома «Бринер и Кузнецов», взволнованно ходит по громадному кабинету.

— Вы хотели меня видеть, Борис Юльевич?

— Да. Отчего вы увольняете капитана Миловидова? Сейчас у меня была депутация от капитанов, и они все за него просили. Миловидов — один из опытнейших капитанов Доброфлота, и я не вижу причин для его увольнения, кроме вашего каприза.

— Я не увольнял Миловидова, а только перевел его на «Томск», так как у нас не хватает опытных капитанов для камчатских рейсов. Но Миловидов отказался исполнить мое распоряжение, и правление постановило его уволить.

— Я не утвержу этого постановления! Я вижу в нем вредную демагогию, а не дело. Миловидов — строгий капитан и поэтому не нравится в союзе, которым верховодят матросы и кочегары, а ваше правление заигрывает с союзом.

— Наше правление заботится о сохранении вверенного ему русского достояния и не хочет, чтобы оно было угнано за границу. Поэтому правление, зная капитанов, желает посылать за границу тех из них, которые не только уведут, но и приведут назад пароход.

— Миловидов дал мне честное слово, что приведет пароход обратно во Владивосток.

— Вы гарантируете это, Борис Юльевич?

— В обществе, к которому я принадлежу, привыкли верить честному слову, товарищ Лухманов, и я требую, чтобы Миловидов остался на «Симбирске»!

— Это ваше официальное приказание как министра?

— Да, это мое официальное приказание.

— Прошу вас дать его в письменной форме.

Бринер вскипел.

— Вы получите его завтра утром срочным пакетом.

— Имею честь кланяться.

Я вышел в коридор и задумался. Куда идти: к премьеру меньшевику Бинасику — не стоило, к председателю управы эсеру Медведеву — того меньше... Оставалась одна надежда, что мальчишка Бринер за ночь одумается и, побоясь ответственности, не пришлет письменной отмены постановления правления.

Я поехал на квартиру к председателю нашего правления Пригарину и рассказал ему о встрече с Бринером.

— Если этот кадетский недоносок в самом деле потребует оставления Миловидова, — советовал мне председатель, — пошлите телеграмму нашему агенту в Нагасаки, чтобы тот задержал пароход и не выпускал в Шанхай до смены капитана...

Кадетский недоносок оказался решительнее, чем я предполагал, и официально отменил постановление правления.

С переменной радиотелеграфиста тоже ничего не вышло, но мы с Лавровым нашли ему негласную «няню» в лице второго радиотелеграфиста, присланного партийным комитетом и назначенного в целях конспирации лакеем. Эта «няня» обещала мне в первую же ночь напоить свое «дитя» до положения риз и прислать условную радиограмму о положении дел на судне. Для этого был передан специальный код, выработанный мною для сношений с нашим главным агентом в Японии. Условную радиограмму должен был принять стоявший у пристани «Томск», на рации которого сидел партийный товарищ.

В два часа дня пароход «Симбирск» отходил в Шанхай через Нагасаки. За четверть часа до отхода всему экипажу было приказано собраться на спардеке, и я сказал морякам несколько напутственных слов. Говорить много не пришлось, люди отлично знали о раздвоении Доброфлота на белый и красный, о том, что представителем белого флота на Дальнем Востоке является сидящий в Японии Н.Д. Федоров; что в Нагасаки его агентом состоит старый сотрудник владивостокской охраны Кузьменко; что эти люди с помощью бывших царских консулов и негласного покровительства японцев стараются захватывать наши пароходы и посылать их в Европу для работы на Врангеля.

Мне оставалось только напомнить команде, как дорога для нашего края каждая мореходная единица, как важно нам поддерживать сообщение Владивостока с японскими и китайскими портами своими, а не иностранными пароходами. Единственная просьба была к команде вести себя так, чтобы не дать иностранной полиции повода вмешаться во внутреннюю жизнь судна.

Об инциденте с капитаном Миловидовым я, разумеется, ничего не сказал, но слухи о нем, конечно,

дошли до кубрика, и дружный ответ: «Не беспокойтесь, товарищ директор, ни провокации не допустим, ни дисциплины не нарушим» — показал, что моя маленькая речь была понята как следует.

Ровно в два часа дня «Симбирск» отошел от пристани. А ровно в два часа ночи мне принесли принятую с «Симбирска» радиограмму.

«За обедом в кают-компании капитан Миловидов предупреждал пассажиров, что в Нагасаки пароход, вероятно, получит другое назначение и что едущие в Шанхай будут переотправлены туда за счет Доброфлота на ближайшем японском пароходе. В полночь Миловидов послал условное радио Федорову в Кобе. Расшифровать не мог. №1».

«Няня» сдержала свое слово.

Утром я сам отвез на телеграф срочную зашифрованную инструкцию нашему агенту, находившемуся в Нагасаки. Наш шифр был удивительно прост и не внушал японцам никаких подозрений. Он представлял собой самые обыкновенные русские слова, написанные латинскими буквами, но значение большинства существительных и прилагательных имело условный характер. Так, например, Федоров назывался у нас «отправителем», Кузнецов — «посредником», судовые документы — «квитанциями» и т.д. Искусство заключалось в том, чтобы составить телеграмму не только самого невинного свойства, но и чтобы какой-нибудь нелогичностью она не вызвала подозрений. Этим кодом мы очень удачно пользовались.

Прошло три дня. «Симбирск» прибыл в Нагасаки, и я получил шифровку:

«Квитанции получил, запер в кассу агентства; капитан через посредника сговаривается с отправителем. Пароход задержал. Немедленно высылайте запасные части».

Под «запасными частями» следовало подразумевать новый комсостав.

Я полетел с расшифрованной копией к Бринеру. Но «министр» держался непреклонно, и не утвердил смену Миловидова. Едва-едва удалось уломать его потребовать по телеграфу немедленного привода парохода обратно во Владивосток ввиду изменившегося расписания. На эту телеграмму Миловидов ответил просьбой об отпуске, ссылаясь на расстроенное здоровье, и настаивал на временной сдаче парохода своему старшему помощнику.

А тем временем из Нагасаки приходили шифровки одна тревожнее другой. Сообщалось, что в Нагасаки прибыл заместитель Федорова — Кампанион, что Кузьменко, бывший царский консул Максимов и Кампанион постоянно бывают на «Симбирске»; что весь комсостав получил от них добавочное содержание в японской валюте и открыто перешел на их сторону; что они пробовали, но безуспешно подкупить и команду, а Максимов требовал от агента Доброфлота — нашего сторонника — передачи судовых документов в консульство, но получил категорический отказ.

Только через десять дней удалось мне добиться от Бринера разрешения сменить Миловидова. И только через две недели Каргалов во главе нового комсостава смог прибыть в Нагасаки.

Японские шпионы, разумеется, предупредили Миловидова о прибытии смены. На «Симбирск» был назначен усиленный наряд японской полиции. Новый комсостав был встречен у трапа. Миловидовские люди плотным кольцом окружили прибывших. Команда с мрачными лицами образовала вокруг них второе кольцо.

Миловидов стоял бледный и едва сдерживал волнение, ему предстояла хотя и ранее разученная, но нелегкая и несколько рискованная роль.

— Что вам угодно на этом судне? — спросил он Каргалова дрожащим, взвизгивающим голосом.

— Я имею приказ правления принять от вас этот пароход.

— Я не сдам вам судно!

— Ну, это мы посмотрим, — спокойно ответил Каргалов и двинулся вперед.

— Вам придется перешагнуть через мой труп! — взвизгнул Миловидов и выхватил из кармана револьвер.

Этого «трюка» не выдержала команда и поддалась на провокацию. В одно мгновение матросы растолкали миловидовский комсостав и обезоружили Миловидова.

Выскочившая из засады японская полиция окружила и арестовала команду. Немедленно составили протокол о бунте команды и нападении на капитана под влиянием большевистской пропаганды. Протокол заверил «кстати оказавшийся на судне» «российский консул» Максимов.

На следующий день по срочному приказу нагасакского губернатора команду выслали в административном порядке под конвоем японских жандармов через Цуругу во Владивосток. Консул Максимов «ввиду утери» подлинных судовых документов, «по указу всероссийского временного правительства» (скончавшегося за три года до этого происшествия), выдал «Симбирску» новые временные

документы. Капитан Миловидов с разрешения «российского посла» в Токио нанял вместо русской японскую команду, и «Симбирск» проследовал в Кобе, где и поступил в распоряжение Федорова.

На другой день после печального возвращения Каргалова и экипажа «Симбирска» во Владивосток ко мне пожаловал японский морской офицер с переводчиком. Офицер назвался флаг-капитаном командующего японской эскадрой во Владивостоке.

Флаг-капитан стал длинно объяснять что-то по-японски. Переводчик сгибался после каждой его фразы и добавлял: «Хэ... хэ... хэ!»^[64]

Наконец офицер кончил. Переводчик втянул в себя воздух, согнулся в три погибели и перевел:

— Его превосходительство адмирар приказари вам краняться.

— Поблагодарите его превосходительство за любезность.

— Его превосходительство адмирар сказари, что очень жарко (жалко), но нерзя быро ваши рюди оставити в Японии.

— И мне очень жалко. Но что же наши люди сделали в Японии нехорошего?

— Очень боршевики! — И переводчик закатился раскатистым деланным хохотом, раскрыв зубастый рот, как акула. Офицер тоже заржал, но более сдержанно. Просмеявшись с минуту, оба как по команде закрыли рты и вытянулись.

— Пожаруста, присырайте в Японию другие рюди, не боршевики, — передал в заключение переводчик.

Авантюры

Владивостокская газета «Дальневосточное обозрение» 27 января 1921 года писала о другом нашем пароходе:

«Шанхай, 22. Сообщают, что двухтрубный пароход, приблизительно в 4000 тонн, русской национальности, погрузил в Каугоу, вблизи Макао, около 800 китайских рабочих, направляющихся на Кубу. Благодаря отказу гонконгского правительства выдать китайским рабочим заграничные паспорта рабочие были перевезены в Макао, откуда и выехали на пароходе за границу».

Таинственный корабль был «Пенза» — украденный Федоровым пассажирский пароход русского Добровольного флота, специально построенный для срочного сообщения Владивостока с ближайшими портами Японии и Китая и совершенно непригодный для дальних плаваний.

«Коммерсант» Федоров и отставной царский адмирал Кампанион признавали «константинопольское правление» Добровольного флота. Это им было выгодно. Константинополь достаточно далек от Японии, и его приказания можно исполнять «постольку — поскольку». Заседающим там бюрократам в генеральских чинах можно без труда продолжать втирать очки, как это делалось в течение всей службы. С этой стороны было «все в порядке».

Но после разгрома интервентов и белогвардейцев положение в корне изменилось. Когда врангелевцы были опрокинуты в море, константинопольскому правлению Доброфлота стало не до Федорова. Да и сам Федоров с компанией поняли, что игра в Константинополь окончена.

И вот в эту тяжелую для белогвардейского жулья минуту из-за далекого Атлантического океана к нему протягивается рука нью-йоркских дельцов.

Почему бы не опереться на эту руку? И «дело» началось.

В своей статье «Довольно лжи» я писал по поводу «Пензы»:

«Федоров не только угнал местный русский пароход за тридевять земель, но и занялся, при помощи каких-то таинственных американских предпринимателей, доставкой рабов на Антильские острова.

Ведь ни для кого не секрет, что перевозка китайских кули на южноамериканские и вест-индские плантации есть не что другое, как скрытый вид работорговли. Конечно, все эти голодные и безграмотные кули «подписали добровольно» соответствующий контракт, и со стороны закона все обстоит благополучно. Но тот, кто хоть раз в жизни видел, как таких кули эксплуатируют их же подрядчики, на какие работы и в каких местностях их ставят, как их бьют и как они мрут от американских тропических лихорадок, — тот знает настоящее имя этой позорнейшей эксплуатации человека.

Господин Федоров и его американские контрагенты предполагают поставить это дело на широкую ногу, говоря, что за «Пензой»

последуют в том же направлении и с таким же грузом «Симбирск», «Симферополь» и «Тобольск».

Япония, уверяющая нас все время в своей беспристрастности и нейтральности, дает у себя приют федоровскому разбойничьему гнезду и помогает ему захватывать в своих портах пароходы, принадлежащие русскому народу. Ведь пароходы «Могилев», «Омск», «Тобольск», «Нижний Новгород» и «Симбирск» захвачены Федоровым в японских водах и при содействии японских властей! Ведь «Пенза» в свой позорный американский рейс ушла из Модзи, а до этого беспрепятственно плавала между Кобе и Шанхаем!»

Английские власти в Гонконге также усиленно покровительствовали авантюрам Федорова.

Протестующие против захвата пароходов команды списывались с пароходов как бунтари и большевики и арестовывались иностранной полицией. Они заменялись отчасти японскими и китайскими штрейкбрехерами, отчасти прокутившимися белогвардейцами.

Финансовое положение края было отчаянное. Керенки обесценились совершенно, а кредитки Временного правительства летели вниз, как камень с аэроплана. Остатков мелкого царского серебра не хватало, оно обесценилось, и только бумажная японская иена — «чосанка» (денежный знак корейского Чосен-банка) царила во Владивостоке.

Все русские предприятия на Дальнем Востоке задыхались. Кое-как дышал еще Добровольный флот, сумевший сохранить, несмотря на все махинации Федорова, шестнадцать пароходов... Но этим пароходам негде было плавать, особенно зимой, с закрытием

северных линий. Существование флота мы с трудом поддерживали рейсами в Посьет и Чифу, первые оплачивались иенами, вторые — китайскими серебряными долларами.

С каждым рейсом в Чифу мы рисковали потерять пароход, так как там тоже находились два агента и две конторы Доброфлота: «большевистская» и «федоровская», последнюю возглавлял капитан Бойко. К счастью, Бойко — горький пьяница — совершенно, дискредитировал себя в глазах китайских властей, а «представитель России», бывший царский консул Мулюкин, предчувствуя близкий конец «законности» своего положения, начал заигрывать с представительством Дальневосточной республики в Пекине. Поэтому рейсы в Чифу пока что сходили довольно благополучно и поддерживали тощую кассу Добровольного флота во Владивостоке.

В сентябре 1920 года до Владивостока дошла новая весть: китайское правительство отказалось признавать юрисдикцию бывшего царского посла и консулов. Все дела русских граждан в Китае должны были вести и решать особые китайские комиссары по иностранным делам.

Этот декрет официально открывал для владивостокских пароходов возможность посещать китайские порты, и мы решили немедленно восстановить регулярные шанхайские рейсы с заходами в Чифу и Циндао.

Для этого прежде всего следовало подыскать подходящего агента в Шанхае. О назначении «своего» человека нечего было и думать. После некоторой переписки представительство владивостокского отдела Доброфлота в Шанхае было передано начинающей американо-китайской фирме «Чайна коммершел энд

девелопинг К^о». Такое представительство давало нам некоторую гарантию безопасности.

Мордухович, шанхайский агент Федорова, при новом положении вещей лишился защиты и покровительства, которые до этого оказывал ему друг, бывший императорский генеральный консул Гроссе. Задыхаясь от бессильного бешенства, Мордухович уехал в Японию искать поддержки у «посла» Крупенского и «управляющего» Федорова. Вести дела эмигрантского Доброфлота в Шанхае он оставил своего помощника, русского англичанина Годдара.

Первым рейсом из Владивостока в Шанхай был отправлен маленький пароход «Ставрополь».

Годдар, обегавший всех иностранных консулов, попробовал было его арестовать. Но он нарвался на энергичное противодействие американского полковника Патстона, главы «Чайна коммершел энд девелопинг К^о», и должен был отступить.

«Ставрополь» благополучно вернулся во Владивосток с полным грузом, заработав около десяти тысяч долларов фрахта.

Мы ликовали.

Следующим рейсом мы отправили в Шанхай уже большой пароход «Астрахань». Однако «Астрахани» не повезло. Пароход был арестован английской таможней в Шанхае за какой-то неизвестный Владивостоку долг английской фирме «Янцепу-док» по прошлогоднему ремонту.

Арест был совершенно непонятен. До 31 января 1920 года, когда из Владивостока бежал наместник Колчака Розанов и сформировалось временное правительство, Доброфлот представлял одно неделимое целое, и все деньги для ремонта судов в Шанхае аккуратнейшим образом переводились агенту Мордуховичу.

Оставалось только предположить, что Мордухович замошенничал деньги и не расплатился своевременно с доком.

Так как прошлогодний ремонт «Астрахани» в Шанхае стоил всего около восьми тысяч долларов, то дело не казалось нам особенно серьезным и скорее походило на досадное, легко поправимое недоразумение. Мы отправили правлению дока вежливое коммерческое письмо на безукоризненном английском языке с приложением копии всех денежных переводов, сделанных Мордуховичу для расплаты за ремонт пароходов. Мы просили, если деньги за ремонт «Астрахани» не были своевременно получены, предъявить счет агенту Патстону, а арест с парохода немедленно снять.

Покуда шла переписка с «Янцепу-доком», наступил срок отправления следующего парохода.

Грузов на Шанхай и Чифу накопилось много, и вторым рейсом отправился тоже большой, однотипный с «Астраханью» пароход «Эривань». Он никогда в Шанхае не ремонтировался и не имел никаких счетов с «Янцепу-доком». Однако, к полному нашему недоумению, «Эривань» тоже был арестован в Шанхае и по тем же мотивам, как и «Астрахань».

Ответа от «Янцепу-дока» не было. Растерявшийся Патстон умолял меня приехать в Шанхай.

Флот передан Стране Советов

Забрав с собой все оригиналы счетов и корабельные крепости всех утерянных и неутерянных владивостокских пароходов, я отправился в Шанхай на американском судне «Ханамет».

Ван Тин-мин, молодой интеллигентный китаец, наш бывший переводчик во Владивостоке, а теперь сотрудник шанхайского агентства, встретил наш пароход на моторном катере.

Покуда пассажиры возились с багажом и усаживались в большом присланном за ними тендере, мы с Ван Тин-мином съехали на берег на моторке. Международная (читай — английская) таможня долго и тщательно рылась в моих вещах, но, не найдя ни бомб, ни пулеметов, ни «ужасной большевистской литературы», в конце концов отпустила.

Был чудный вечер. Меня тянуло пройтись по набережной. Я передал вещи комиссионеру гостиницы «Астор-Хауз», и мы пошли с Ван Тин-мином пешком.

Путь лежал через бульвар. Он был полон нарядной гуляющей публики. Английский, французский, итальянский, испанский и португальский языки смешивались в нестройный гомон.

Изредка встречались группы японцев. Они держались отдельно, громко хохотали и скалили большие желтые зубы. Китайцев встречалось мало.

На эстраде играл оркестр с американского крейсера. Мне захотелось повнимательнее рассмотреть эту международную толпу и послушать музыку. Я сел на одну из скамеек, окружавших эстраду, но Ван Тин-мин, несмотря на то что на длинной скамейке кроме меня никого не было, оставался стоять.

— Что же вы не садитесь? Места довольно!

Ван Тин-мин грустно улыбнулся и показал мне глазами на спинку скамьи.

Четкими белыми буквами на ней было написано на английском, французском и китайском языках: «Китайцам садиться воспрещается».

Я сконфузился и вскочил со скамейки...

Мы продолжали, уже не останавливаясь, путь к «Астор-Хаузу». Разговор не клеился. Не доходя нескольких шагов до подъезда, Ван Тин-мин стал со мной прощаться.

— Куда же вы, Ван Тин-мин? Разве вы очень торопитесь? Зайдите ко мне, выпьем чаю, потолкуем, ведь мы с вами старые знакомые и давно не видались.

Та же грустная улыбка появилась на лице Ван Тин-мина.

— Да, мы с вами старые знакомые и давно не видались, но, к сожалению, Шанхай не Владивосток и «Астор-Хауз» не «Золотой Рог»^[65]. В «Астор-Хауз» не пускают китайцев...

— Черт знает что такое! Да как же китайцы терпят подобное безобразие? Ведь, что там ни говори, концессии концессиями, но ведь Шанхай, в конце концов, китайский город! И европейцев сравнительно с вами здесь только кучка! Что же вы, долго намерены это терпеть?

Улыбка сбежала с лица Ван Тин-мина. Оно сделалось сразу серьезным и посерело. Его раскосые большие темно-карие глаза как-то особенно заблестели и сузились.

— Не надо об этом говорить... — ответил он. — Все придет в свое время, и, может быть, скорее, чем многие это думают... До свидания. Спокойной ночи... Завтра утром я буду ждать вас в агентстве.

После переговоров с Патстоном, таможенной, правлением «Янцепу-дока» и канцелярией смешанного

консульского суда выяснилось, что причиной ареста «Астрахани» и «Эривани» явилась совершенно невероятная коммерческая махинация Федорова, его помощника Кампаниона и агента Мордуховича. Во время последнего владивостокского переворота Федоров с помощью Мордуховича и царского консула Гроссе захватил ремонтировавшийся в «Янцепу-доке» пароход Добровольного флота «Индибирка». Она стояла на капитальном ремонте и за этот ремонт Федоров задолжал доку больше двухсот тысяч долларов.

Когда он прочел во владивостокских газетах о возобновлении рейсов Владивосток — Шанхай, у него родился новый жульнический план.

С помощью Гроссе, устроившегося советником по русским делам при китайском комиссаре, и Иванова, бывшего вице-консула, попавшего в ассессоры^[66] смешанного суда, Федоров заложил «Янцепу-доку», конечно условно, на основании секретного соглашения, семь лучших владивостокских пароходов, не бывших в его распоряжении. Сделка была совершена на основании доверенности, выданной Федорову в Париже, как управляющему всеми делами Добровольного флота на Дальнем Востоке с пребыванием в Японии до установления в России «законного порядка». Эту сделку оформил ассессор Иванов в бывшем царском консульстве уже после его упразднения и зарегистрировал в нотариальном столе смешанного суда.

Начался нелепый, дорого стоивший судебный процесс.

Американская адвокатская фирма «Фессенден и К^о» (в Шанхае адвокаты, маклеры и даже врачи работают фирмами), взявшаяся вести наше дело, придумала следующий выход. Общая рыночная стоимость «Астрахани» и «Эривани» достигала четырехсот тысяч долларов, Фессенден предложил нам перезаложить оба

парохода одному из американских банков за сумму долга «Янцепу-доку» и, получив ссуду, выкупить три парохода вместо двух, приобретя таким образом и «Индигирку». Корабельные крепости всех трех пароходов находились у меня на руках.

Операция перезаклада прошла удачно. «Астрахань» и «Эривань», переведенные на всякий случай из международных вод в китайские, стояли под охраной китайского адмирала.

В назначенный день мы явились с Патстоном в суд, имея при себе чек на двести пятьдесят тысяч долларов.

Заседало трое ассессоров: англичанин, безукоризненно одетый джентльмен с надменным бритым лицом, жирный китаец, типа старых богдыханских мандаринов, и круглый лысый, вертлявый и нахальный Иванов. От «Янцепу-дока» явился помощник управляющего, а от эмигрантского Доброфлота — Годдар с адвокатом Фишером.

Фессенден коротко, но толково и с полным достоинством изложил дело, предъявил переведенную на английский и китайский языки и засвидетельствованную китайским комиссаром мою доверенность, а также корабельные крепости пароходов. Он заявил, что Добровольный флот в лице его владивостокской организации готов сейчас же внести всю сумму долга «Янцепу-доку», с тем чтобы арест со всех трех пароходов, был немедленно снят. Пароходы, как приписанные к Владивостокскому порту, должны быть переданы в распоряжение директора-распорядителя, представившего законную доверенность и все документы на право владения пароходами.

Представитель «Янцепу-дока» сказал, что он не оспаривает моих прав как директора-распорядителя, но «не знает» современной владивостокской организации Добровольного флота и «не уверен» в ее легальности. В

конце концов он заявил, что дела с ремонтом «Индибирки» и закладом других пароходов велись исключительно с Федоровым и его агентом в Шанхае Мордуховичем, которых «Янцепу-док» считает вполне законными представителями Доброфлота.

Адвокат Фишер утверждал, что Добровольный флот — организация не местная, а всероссийская, правление которой ввиду революции в России находится временно в Париже. Она считает своим единственным законным представителем на Дальнем Востоке Федорова.

Фессенден, ссылаясь на подтверждение Фишера о всероссийском значении Доброфлота, указал, что один из первых параграфов устава Доброфлота гласит о том, что местопребыванием Доброфлота является Петроград и, во всяком случае, Россия, и спросил Фишера, на основании постановления какого правительства правление Доброфлота переехало в Париж и является ли это правительство всероссийским.

Председатель-англичанин оборвал Фессендена замечанием о том, что смешанный суд в Шанхае не уполномочен обсуждать вопрос о законности того или иного русского правительства, и закрыл прения.

Суд ушел совещаться.

Через несколько минут состоялось постановление.

«Смешанный суд в Шанхае, заслушав... и т.д. и т.д., постановил: ввиду отсутствия в России единого, признанного другими державами правительства споры о законности полномочий тех или других представителей Добровольного флота оставить без рассмотрения. Ввиду спорности прав тяжущихся считать, что выкупить заложенные пароходы может только то лицо, которое их заложило, а потому пароходы «Индибирка», «Астрахань» и

«Эривань» считать в распоряжении «Янцепу-дока» до тех пор, пока г. Федоров не покроет сделанного им долга».

Фессенден заявил протест, но одно можно сказать: хорошо, что мы догадались увести пароходы за пределы досягаемости длинных рук «Янцепу-дока» и сдали их на хранение китайскому адмиралу.

Однако этим дело не кончилось.

Прошло несколько дней. Я сидел в номере своей гостиницы и пил чай. Было шесть часов вечера. В дверь постучались.

— Войдите.

Вошли два незнакомых человека:

— Вы капитан Лухманов, директор-распорядитель Добровольного флота во Владивостоке?

— К вашим услугам.

— Именем закона вы арестованы.

— За что?

— За диффамацию^[67].

— За какую диффамацию?

— В своей статье «Довольно лжи» вы оскорбили в прессе Федорова и Кампаниона.

— Но, позвольте, ведь эта статья была напечатана во владивостокских газетах, какое же вам до нее дело?

— Может быть, но она была перепечатана в местной русской газете «Шанхайская жизнь», и Кампанион подал на вас жалобу в смешанный суд. Я имею ордер на ваш арест, как меру пресечения вашего возможного уклонения от суда.

Прешираться было бесполезно.

— Вы позволите мне предупредить по телефону моих адвокатов?

— Если в моем присутствии, то сделайте одолжение. Мы пошли к телефону.

Я предупредил Фессендена и Патстона о случившемся и отправился вместе с арестовавшими меня английскими сыщиками на автомобиле в участок. Там меня заперли за решетку в общую камеру с полдюжиной жуликов.

Я рассчитывал, что Патстон и Фессенден меня выручат. И действительно, в 11 часов вечера я был выпущен под залог в три тысячи долларов.

Дело приняло скверный оборот. Меня должны были судить в смешанном суде «по законам моей страны», то есть по старым царским законам, а эти законы по отношению к позволившим себе развязать язык литераторам были беспощадны. От восьми до двадцати четырех месяцев тюрьмы были мне обеспечены.

Остался один выход: заявить на суде, что редакция «Шанхайской жизни» перепечатала статью без моего разрешения, как оно и было на самом деле. Но тогда суд закрыл бы единственную в Шанхае газету, ориентированную на Москву, и вместо меня посадили бы редактора.

Выручила меня жена Патстона.

— Вот что, капитан Дмитрий, — сказала она как-то после долгих обсуждений этого вопроса за обедом у Патстона. — Бросьте вы нашего ученого Фессендена, он слишком большой теоретик и законовед, но далек от жизни. Обратитесь к адвокату Шулю. Шуль — молодой, начинающий адвокат, американец, немножко рвач и жулик, но он вас выручит. Он выигрывает самые невозможные процессы в смешанном суде.

На другой день я отправился к Шулю.

Шуль очень подробно меня расспросил, внимательно выслушал и сказал:

— Выиграть законно это дело нельзя, но выиграть, дав взятку китайскому ассессору, можно. Надо добиться двух вещей: первое — узнать, кто из китайских ассессоров будет разбирать ваше дело, и дать ему

взятку, и второе — устроить отвод Иванову. Я возьмусь за это дело. Сколько вы за него ассигнуете?

Я стал в тупик.

— Знаете, мистер Шуль, я человек небогатый, живу на жалованье, да и того уже третий месяц не получаю.

— Это все пустяки, Патстон за вас заплатит, потом сочтется, свобода дороже. Меньше полутора тысяч я не возьму: пятьсот китайцу, тысячу мне. Идет?

Делать было нечего. Я согласился.

Настал день второго суда.

Это был суд не надо мной, а над целым классом людей, порвавших счеты с царской Россией и встревоживших все гнилое болото старых устоев, традиций и обычаев буржуазного общежития.

Зал суда ломился от публики: блестящие представители иностранных консульств, русская белогвардейщина, представители иностранной и китайской прессы, матросы, кочегары с русских пароходов. Все были налицо.

Но вот появились заседатели.

Я взглянул на возвышение, на котором помещался стол заседателей, и на душе сразу сделалось легче: англичанин и китаец... Иванова не было. Значит, Шуль сделал свое дело.

Началось судоговорение.

Кампаниона представлял тот же Фишер. Но он дружественно улыбнулся Шулю. Что это: адвокатские условности или хороший признак?

Речь Фишера была коротка. Он сказал, что в вопросах политики у каждого могут быть свои взгляды, но его клиент не может оставить безнаказанными нанесенных ему печатно капитаном Лухмановым оскорблений. При этом Фишер передал судьям английский перевод моей статьи, выдержка из которой помещена выше.

Шуль ответил, что все приведенные в моей статье факты захвата и способы эксплуатации судов Федоровым и Кампанионом можно доказать документально; что же касается выражений, то автор не особенно с ними стеснялся, так как статья предназначалась для русских читателей и попала в шанхайскую газету случайно.

На этом он кончил.

Меня удивила такая лаконичность прений, и я ждал, что из этого выйдет.

Заседатели совещались более получаса, очевидно читали статью.

Публика напряженно ждала.

Наконец «суд» вышел.

«Суд усматривает, что приписываемая капитану Лухманову статья, — монотонным, бесстрастным голосом читал английский ассессор, — имеет более политический, чем личный, характер. Но так как употребленные в ней выражения являются действительно оскорбительными для истца, то суд предлагает ответчику извиниться перед истцом и одновременно внести пятьсот долларов в пользу голодающих в Китае. Суд надеется, что истец, учитывая политическую обстановку и нервность, которую она вызывает, примет извинения ответчика».

Кампанион, сидевший рядом с Фишером, начал что-то возмущенно шептать ему на ломаном английском языке. Но Фишер не дослушал, встал и заявил суду:

— Истец согласен принять извинения!

Шуль дернул меня за рукав.

Я встал и произнес следующее:

— Я в своей статье напал не на лиц, а на факты. Если бы то, что сделали по отношению к Добровольному флоту господ Федоров, Кампанион и многие другие, сделали бы лица с другими фамилиями, то в статье

изменились бы фамилии, но не изменилось бы описание фактов.

Взбешенный Кампанион дернул плечами и демонстративно вышел из зала. Белогвардейщина злобно и возбужденно зашептала. Матросы заплодировали.

— Тише! — раздался голос пристава. — Здесь не театр.

Начинающий адвокат Шуль сделал свое дело. И на другой день после суда я поспешил уехать из слишком «гостеприимного» Шанхая во Владивосток.

Временное владивостокское правление Доброфлота продержалось до меркуловского переворота 26 мая 1921 года.

Когда Советская Россия получила возможность приступить к восстановлению хозяйства страны, Совнарком издал положение, которым Добровольный флот был восстановлен.

В Москве было создано правление Добровольного флота.

Однако в распоряжении возобновленного Правления, да и то условно, имелось всего три парохода. Тринадцать наиболее ценных пароходов, захваченных англичанами, находились в руках британского правительства (девять из них Англия в конце концов вернула нам). Шестнадцать пароходов продолжали оставаться в руках федоровцев на Дальнем Востоке. Семь кораблей, захваченных белогвардейским, так называемым «парижским правлением», плавали за границей. Пять пароходов и одно парусное учебное судно были проданы тем же «правлением» иностранцам; два стояли в Нью-Йорке, задержанные представителем РСФСР; один стоял в Триесте и находился в руках экипажа, не желавшего подчиняться парижскому правлению, но и не имевшего возможности вывести пароход из Триеста; два судна застряли в

Шанхае и одно в Чифу и находились в таком положении, как и пароход, стоявший в Триесте.

25 октября 1922 года Владивосток был занят Красной Армией. Интервенты и покровительствуемые ими Доброфлотские федоровцы бежали. Наследнику японского ставленника Меркулова — адмиралу Старку удалось угнать при оставлении Владивостока пять старых небольших пароходов. Одиннадцать лучших кораблей осталось. Скоро к ним присоединились еще пять, прибывших из портов Китая и Японии, да еще пять пароходов были возвращены иностранными захватчиками и работали в европейских водах.

Пароходы «Астрахань» и «Эривань» не попали в руки «Янцепу-дока». Они простояли в китайских водах Шанхая до 25 октября 1922 года и благополучно вернулись в советский Владивосток.

Расплатился с «Янцепу-доком» за ремонт «Индибирки», как это ни удивительно, Федоров. Он придумал новую комбинацию, в которой ему помог другой белогвардеец — Бельченко, бывший царский консул в Ханькоу, перешедший, так же как и Гроссе, на роль «советника» по русским делам при местном китайском комиссаре. Федоров и Бельченко уступили «Янцепу-доку» за 250 тысяч таэлей громадный земельный участок Доброфлота в Ханькоу, прилегавший к центральной набережной и оцененный местными коммерсантами не менее чем в миллион долларов. Однако воспользоваться судном белогвардейскому авантюристу не пришлось. Он обанкротился перед лицом своих японских хозяев и бежал из Страны восходящего солнца. «Индибирка» перешла в наши руки.

Пароход «Симбирск» два года плавал в иностранных водах Дальнего Востока сначала под старым русским, а потом под французским флагом. 1 января 1923 года он был возвращен во Владивосток и поднял красный флаг

с буквами РСФСР. Потом «Симбирск» назывался «Ленин» и плавал в Черном море.

В 1924 году Добровольный флот слился с Совторгфлотом, ныне морским торговым флотом СССР.

Флот, созданный на народные деньги, перешел народу.



20000 миль под парусами

Корабль «Товарищ»



В 1924 году я перешел на морскую береговую работу, став начальником Ленинградского морского техникума.

Это назначение было мне по сердцу, тем более что техникум ведет свое начало от старинных Петербургских мореходных классов, где я когда-то сам учился.

Ленинградский морской техникум был в те годы комбинированным учебным заведением и делился на нормальный и рабочий. На нормальное отделение принимались по конкурсным экзаменам молодые люди,

окончившие семилетку; от них не требовалось при поступлении никакого морского стажа. Стажировались они уже будучи учениками, и через три года при наличии 24 месяцев практического плавания на судах допускались к выпускному правительственному экзамену. На рабочее отделение техникума принимались моряки, уже имевшие двухлетний стаж плавания, и теоретическая часть курса проходила там по облегченной программе. Это отделение давало прекрасных судоводителей и механиков нашему торговому флоту. И на том и на другом отделении были в старших классах молодые люди, знавшие начало морского дела и искренне любившие море и морскую службу.

В эти годы прошла полоса одиночных кругосветных и просто дальних плаваний на небольших яхтах. Капитаны Слокум и Фос живо рассказывали о своих переживаниях, их книжки переводились на разные языки, и молодежь ими зачитывалась.

Однажды трое выпускников, руководимые И.А. Маком, известным в техникуме под прозвищем «Длинный Джон», явились ко мне с предложением собрать деньги, организовать на дворе техникума постройку своими силами небольшой прочной мореходной яхты и обойти на ней вокруг света. Идея меня соблазнила.

Организаторы энергично принялись за сбор средств. Первой откликнулась ленинградская «Красная газета», внесшая на это дело 4000 рублей. Этих денег хватило на приобретение леса и наем двух корабельных плотников, под руководством которых работали ученики-судоводители. Ученики-механики начали изготавливать необходимые для постройки яхты металлические оковки и поделки.

К осени 1925 года постройка яхты типа норвежских лоцманских ботов была закончена. Основные части

набора были из дуба, обшивка корпуса на парных шпангоутах из сибирской лиственницы и смолистой американской сосны. Все крепления медные. Подводную часть предполагалось обшить листами красной меди для предохранения от червоточины и обрастания.

В те годы мореходные учебные заведения находились в ведении Центрального управления просвещения на транспорте (ЦУ Транспроса), в аппарате которого совершенно отсутствовали моряки.

Соблазненное моими доводами, Центральное управление пошло было навстречу затеянному нами делу и даже дало на него 3000 рублей, но затем испугалось мысли отпустить «мальчиков» в «безвестное» плавание на «скорлупке» и запретило плавание. Построенную яхту, получившую название «Красная звезда», пришлось передать техникуму как учебное судно. Она долго благополучно плавала в Финском заливе, а главный инициатор ее постройки и кругосветного плавания И.А. Ман давно кончил курс и стал известным капитаном нашего флота.

29 мая 1926 года я неожиданно получил из Москвы телеграмму: мне предлагали взять под команду парусник «Товарищ», который должен был совершить учебное плавание из Мурманска в Аргентину.

Эта телеграмма выбивала меня из колеи. Мне жаль было отрываться от техникума, который рос и креп на моих глазах, пугала большая ответственность, пугал мой возраст — мне было почти шестьдесят лет.

Мне ясно представлялись все трудности похода. Я знал, что экипаж укомплектован северными моряками. Поморы — мужественные моряки и великолепно управляют с парусами на своих елах, ботах и маленьких шхунах; но ведь «Товарищ» — не «шхунка», а большой четырехмачтовый корабль. Наконец, я знал, что самое судно после полученной им последней

жестокой трепки в Северном Ледовитом океане находится далеко не в блестящем состоянии и требует основательного ремонта. Тем не менее я согласился и принял на себя командование «Товарищем».

История «Товарища» такова. Во время империалистической войны царское правительство приобрело у англичан два четырехмачтовых корабля: «Лауристон» и «Катанга». Оба они были превращены в морские баржи, возившие под буксиром пароходов военное снаряжение из Англии в Архангельск. В 1923 году решено было один из этих кораблей восстановить и приспособить для учебных целей. Специальная комиссия осмотрела оба судна и нашла «Лауристон» в лучшем состоянии, чем «Катангу». После осмотра первый был переименован в «Товарища» и восстановлен как парусный корабль.

Почти все лето 1924 года «Товарищ» простоял в Ленинграде у набережной Васильевского острова и только в августе сделал рейс в Англию и вернулся оттуда поздней осенью с полным грузом угля.

В 1925 году «Товарищ» был отправлен в Гамбург на капитальный ремонт, но во время штормового перехода из шведского порта Лизикиль в Мурманск корабль получил повреждение корпуса, и на нем изорвало все новые паруса и снасти.

Теперь, после небольшого ремонта в Мурманске, он должен был идти с грузом кубиков диабаз для мощения улиц и полусотней практикантов на борту в аргентинский порт Росарио.

Рано утром 21 июня наш поезд подходил к Мурманску. Я стал глядеть в окно и скоро увидал вдали казавшийся игрушечным четырехмачтовый корабль.

На станции меня встретили четвертый помощник капитана с «Товарища» Михаил Михайлович Черепенников и два матроса в дождевиках, зюйдвестках и больших сапогах. Встретившие меня

товарищи привезли и мне дождевик и зюйдвестку, но у меня были свои, и мы, не задерживаясь, пошли к пристани, где нас ждала шлюпка.

Это была маленькая четверка с кое-как оструганной самодельной мачтой, с грязным парусом. Весла и уключины на ней были неодинаковые.

И это была шлюпка с недавно отремонтированного учебного корабля, пришедшая за новым капитаном!

«Неужели у них все такое?» — подумал я.

«Товарищ» стоял на рейде, на портовой бочке, с не выравненными на топенантах, смотревшими в разные стороны реями.

Необтянутый бегучий такелаж болтался по ветру, как на неряшливой лайбе.

Однако паруса, за исключением бизани, были убраны и закреплены аккуратно. Это показывало, что умелые руки на корабле есть, но нет наблюдения за тем, чтобы все выглядело так, как того требует наметанный глаз старого моряка-парусника.

Корпус корабля снаружи выглядел хорошо и был, очевидно, недавно выкрашен.

Я поднялся по трапу и прошел в кают-компанию.

Здесь я встретился со старым капитаном, от которого должен был принять корабль.

Весь комсостав «Товарища», за исключением, четвертого помощника, был новый и производил прекрасное впечатление.

Старший помощник капитана Эрнест Иванович Фрейман уже командовал гидрографическими судами, а в юности хаживал в Вест-Индию на рижских трехмачтовых баркентинах.

Познакомившись с комсоставом, я вышел на палубу. Меня обступили молодые, веселые матросы и ученики.

— Товарищ Лухманов, Дмитрий Афанасьевич, с приездом! Скоро ли пойдём в плавание?

— Пойдем, товарищи, скоро пойдем. Надоело небось стоять на якоре?

— Надоело, до смерти надоело! — раздались голоса.

— Ну, отлично, вот и выйдем на днях в море. Верю и надеюсь, что общими усилиями и дружной работой создадим нашему кораблю хорошую репутацию и счастливо закончим наше плавание.

На другой день я официально принял под команду «Товарища».

За сутки я осмотрел корабль. Ознакомился с его инвентарем и снабжением.

Как только бывший капитан оставил судно, я приказал старшему помощнику выстроить на палубе во фронт весь экипаж и доложить об этом мне. Вызов экипажа во фронт, кажется, делался на «Товарище» впервые. Но я знал, что отсутствие порядка и дисциплины так же быстро утомляет экипаж, как и слишком строгая, мертвая и казенная дисциплина.

Я знал, что люди выйдут на палубу и построятся во фронт охотно, но, построившись, будут нетерпеливо ждать, что последует дальше.

Действительно, не прошло и пяти минут, как старший помощник доложил мне:

— Экипаж во фронте.

Я вышел, поздоровался, обошел фронт, пристально осмотрел всех, и в глазах каждого я прочел одно искреннее желание: «Скорей в море, за дело, скорей к новой, живой работе».

Я описал экипажу состояние нашего корабля. Рассказал о трудностях предстоящего похода, о задачах, которые мы сможем выполнить только общими силами, и обещал через неделю выйти в море.

— А теперь, товарищи, — заключил я свою речь, — займемся приведением нашего корабля в опрятный и достойный учебного судна вид.

— Повахтенно к своим мачтам!..

— На брасы и топенанты, рангоут править, бегучий такелаж обтянуть!..

Люди бросились к снастям.

Помощники стали у своих мачт, а я поднялся на рубку, заменявшую мостик.

Когда реи были выправлены и все болтающиеся снасти обтянуты, я скомандовал:

— К левым вантам. Пошел по вантам через салинги и вниз на палубу. Бегом!

Быстро, наперебой, ученики и матросы бросились к вантам и побежали вверх.

Штормовые мили

Съемка с якоря была назначена на 29 июня. Я сказал здесь «съемка с якоря» по старой морской привычке. Следовало бы сказать «съемка с бочки», так как якоря у «Товарища» были уже подняты и закреплены по походному и корабль стоял, пришвартовавшись толстыми стальными тросами к одной из причальных портовых бочек.

С раннего утра на судно приехали портовые и таможенные власти.

Проверка корабельных документов и документов членов экипажа, осмотр судовых помещений, санитарного состояния команды и прочие формальности затянулись до двух часов дня. Наконец все было кончено. К борту «Товарища» подошел ледокол «Номер шесть», который должен был отбуксировать нас за Нордкап, и пароход «Феликс Дзержинский» — для того, чтобы помочь ему развернуть нас в гавани.

Тяжелый буксир из стальной проволоки подан был с носа «Товарища» на корму ледокола, второй, более легкий, — с кормы корабля на корму «Дзержинского».

Медленно работая машиной, ледокол вышел вперед и вытянул буксир. Проволочные швартовы, на которых стоял «Товарищ», ослабили и без труда были выдернуты из рыма бочки; «Дзержинский» потянул корму корабля влево, и «Товарищ» начал разворачиваться.

Понадобилось больше четверти часа, чтобы развернуть и направить носом к выходу из порта тяжело груженный океанский парусник. Но вот «Товарищ» лег наконец на свой курс, кормовой буксир был отдан, и «Дзержинский» направился к берегу.

Ледокол прибавил ходу, «Товарищ» поплыл мимо Мурманска, направляясь в выходу в океан.

— Ученики и команда, к вантам, на правую! — скомандовал я. — Пошел по вантам!

По старой морской традиции экипаж корабля, облепив ванты, трижды прокричал «ура» жителям приютившего его порта, и большой флаг «Товарища» медленно приспустился и снова поднялся, отдавая честь и посылая привет городу.

Долго шли узкой и длинной Кольской губой.

На «Товарище» была маленькая радиостанция. Отойдя миль сорок от Мурманска, мы ее испробовали и послали официальное извещение о нашем отплытии и привет родным и друзьям.

Если бы в это время года на севере не царил вечный день, то я бы сказал: «К ночи вышли в океан». Но ночи не было. Холодное, но неустанно сияющее солнце не заходило за горизонт.

Океан встретил нас неприветливо. Свежий норд-вест гнал высокую встречную волну, и ледокол «Шестой», то взлетая вверх в облаке пены, то зарываясь носом в холодную воду, сильно качался. «Товарищ» всплывал на волну свободно, не принимая на себя воды и чуть переваливаясь с боку на бок.

С каждым часом ветер свежел, и, несмотря на то что реи «Товарища» были побрасоплены, то есть повернуты насколько возможно круто для уменьшения сопротивления ветру, ход все уменьшался и уменьшался. На третьи сутки наш ход уменьшился до двух узлов, и явилось опасение, что если ледокол поработает еще двое суток, то ему может не хватить угля для возвращения в Мурманск. Поэтому я решил огибать Нордкап под парусами. Обменялись сигналами с ледоколом и попросили его, вместо того чтобы идти вдоль берега, оттащить нас подальше в открытый океан.

Утром 2 июля раздалась долгожданная команда:

— Пошел все наверх, буксир отдавать, паруса ставить!

Ледокол поставил нас в полветра, и мы начали натягивать нижние паруса.

Судно забрало ход.

Отдан буксир, и освобожденный ледокол, сделав большой круг, подошел под корму «Товарища», чтобы принять от него последние письма.

С кормы «Товарища» был перекинут на буксир тонкий линь, а по нему передана обернутая в просмоленную парусину и уложенная в парусиновое ведро корреспонденция.

Три коротких гудка ледокола, троекратное «ура» команд, приспущенные и вновь медленно поднявшиеся флаги, быстрый обмен сигналами с пожеланиями счастливого пути — и «Товарищ» остался один на просторе грозного Ледовитого океана.

Я осмотрел поставленные паруса. Кроме нескольких новых, привязанных в Мурманске, старые паруса «Товарища» до того износились, что вдоль швов просвечивали насквозь, несмотря на громадную толщину парусины.

Кое-где оказались проеденные крысами дыры. Немедленно началась починка парусов, которая затянулась потом вплоть до Англии.

Ветер свежел и дул с запада. Барометр падал. Надо было уходить подальше от Нордкапа.

Мы штормовали 3, 4 и 5 июля. Удовлетворительные на вид, но сопревшие и трухлявые снасти бегучего такелажа лопались. Их приходилось заменять запасными, которые были лишь немногим лучше.

Ночью 6 июля ветер начал стихать и отходить к норду. Прибавили парусов и начали медленно спускаться к югу, идя вдоль норвежских берегов, однако на почтительном от них расстоянии.

Норвежские берега при вестовых ветрах для большого парусного корабля очень опасны. Они скалисты, обрывисты, усыпаны камнями и глубоко изрезаны узкими извилистыми фьордами. Гольфстрим, направляясь вдоль этих берегов к северу, перебивается приливными и отливными течениями и образует водовороты, самым известным из которых считается Мальстрем у Лофотенских островов.

С 11 июля барометр вновь начал падать. Падение предвещало сильный шторм. Мы боролись с ним два дня.

Сила ветра доходила до десяти баллов. Громадные волны цвета индиго, с широкой бахромой шипящих гребней, с гулом неслись на корабль и время от времени обрушивались на верхнюю палубу. Штурманская рубка была залита водой. Корабль клало до 40° под ветер и 25° на ветер. Размахи были ужасны. Невозможно было стоять на ногах не вцепившись в поручни.

Впрочем, произведенная в Мурманске отгрузка камня на вторую палубу сильно помогла. Размахи корабля были сравнительно плавны, и удары волн в борта, хотя и жестокие, ничего не ломали и не сносили. Но обнаружилась другая беда: рулевой привод так был расшатан, что я боялся, как бы он не разлетелся вдребезги. Заведенные в помощь рулевому приводу тали из нового троса в три с половиной дюйма не выдерживали и лопались. Их заменяли другими.

От шестьдесят девятой параллели нас отбросило на целый градус к северу, и 16 июля мы оказались на той же параллели, на которой были 10-го, но зато нам удалось продвинуться на полтора градуса к западу.

И команде и ученикам приходилось работать не покладая рук. На высоте двадцати — тридцати метров над палубой, упершись в подвешенные под реями специальные проволочные снасти — перты,

прижавшись изо всех сил животом и грудью к реям и просунув руки в веревочные кольца, люди крепили, отдавали, привязывали, отвязывали и меняли паруса. Намокшая, надутая ветром, неподатливая, как лубок, парусина требовала громадных усилий. Кровь сочилась из-под ногтей. Кожа трескалась на ладонях и сгибах пальцев. Клеенчатые куртки и надетые под ними ватники и пиджаки не спасали от дождя. На реях приходилось работать полулежа; ветер задирает полы одежды на шею, и холодный дождь хлестал по спинам и проникал даже в рыбацьи непромокаемые сапоги.

Но никто не роптал, никто не жаловался.

Я радовался, что первые штормы «Товарищу» пришлось испытать при незаходящем полярном солнце и мутном, но непрерывающемся свете.

Мы шли лавировкой, и, помимо постоянной работы по уборке и перемене парусов, приходилось время от времени вызывать всех наверх для поворота.

Сгрудившись на палубе у брасов, под скрип блоков, с песнями и прибаутками тянули ребята снасти, и когда вкатившаяся волна накрывала их с головой, они только фыркали и весело ругали старый океан.

Радиорубка была тоже наполовину залита водой. Радиотелеграфист Виктор Петрович Семенов все время возился с поставленным в Мурманске полуигрушечным радиоаппаратом. Но результаты его работы оставались тайной и для меня и для всего состава корабля.

Однажды за обедом в кают-компании я высказал удивление, что мы не получаем метеорологических бюллетеней с норвежских станций.

— А кто вам сказал, что мы их не получаем? — ответил оскорбленным тоном радист. — Я их аккуратно два раза в день получаю, они у меня все в журнале записаны!

— Так что же вы мне их не сообщаете? — возмутился я.

— А вы меня о них спрашивали? — ответил он.

На другой день я узнал другую новость: мы можем принимать радио, но нас не могут принимать ни береговые станции, ни другие суда. Радиоволна нашей станции оказалась длиной 300 метров, в то время как нормальная длина волны для морских установок — 600 метров.

Я приказал, чтобы все, что принимает наша радиостанция, немедленно сообщалось мне. Мы стали получать и метеорологические бюллетени и газетные новости.

Однажды бергенская станция сообщила, что на «Товарищ» есть телеграмма. Наша станция непрерывно отвечала: «Слушаем, просим передать текст», но Берген нас не слышал. В конце концов мы получили эту радиограмму через одну любительскую радиостанцию со следующим предисловием: «Уловив случайно ваши бесплодные попытки связаться с нашими станциями, я настроил свой приемник на вашу волну, можете ежедневно от шестнадцати до восемнадцати часов передавать свои радио через меня».

Мы долго пользовались услугами нашего норвежского доброжелателя. Я успел передать через него служебное донесение о положении и местонахождении судна и коротенькое радио своей семье.

На рассвете 26-го на широте Бергена подул наконец попутный нордовый ветер. Мы сравнительно быстро прошли Северное море. Подводная часть корабля за время продолжительной стоянки в Мурманске так обросла ракушками и водорослями, что при попутном ветре в четыре-пять баллов и при всех парусах, когда хорошее судно должно развивать десять-одиннадцать узлов, «Товарищ» не мог идти при всем моем старании больше восьми с половиной. Вечером 29 июля с тихим

попутным ветром «Товарищ» под всеми парусами подошел к Английскому каналу (Па-де-Кале).

Английский канал

Большим парусным кораблям плавать в Английском канале трудно. Приливные и отливные течения, отражаясь у извилистых берегов Англии и Франции, расходятся в разные стороны и достигают большой силы. Здесь бывают частые туманы. Канал кишит судами, пересекающими его в разных направлениях. Вестовые и норд-вестовые штормы вызывают волнение, бросающее корабль во все стороны.

В старые годы, когда было много парусных кораблей, существовал особый промысел — провод их через Английский канал. Лоцманские боты и буксирные пароходы встречали корабли за 50 и даже за 100 миль от берега и за сравнительно недорогую плату проводили их через канал, вводили и выводили из портов. С падением парусного флота промысел этот давно прекратился, и никто не встретит пришедший издалека парусник, пока он не подойдет близко к порту; тогда его сигналы будут приняты береговой станцией, которая и вышлет ему буксир по установленной правительственной таксе.

Итак, без всякой надежды получить лоцмана или буксирный пароход, пришлось, пользуясь попутным ветром, идти каналом без посторонней помощи, руководствуясь картами, лоциями и собственным опытом.

Мне было все равно, в какой из портов южного берега Англии заходить на ремонт, и я решил идти на запад до тех пор, пока нас будет нести попутный ветер.

Утром 1 августа мы подошли к юго-восточной оконечности острова Уайт, и здесь ветер совершенно стих.

Пользуясь приливным течением, мы подошли как можно ближе к берегу и стали на якорь.

Ближайшим к нам портом был Саутгемптон.

Мы подняли сигнал «Прошу выслать буксир», лоцманский флаг и свои позывные. Позывными называются комбинации из четырех буквенных флагов, условно обозначающих имя корабля. Позывные «Товарища» были флаги, обозначавшие буквы Л, Б, Г, Е. Кроме флажных позывных судам, имеющим радиостановки, присваиваются еще и радиопозывные.

Но так как ветер совсем стих и флаги безжизненно висели не развеваясь, никакая береговая станция наших сигналов прочесть не могла, а наша радиостанция упорно, но бесплодно посылала никого не достигавшие вызовы.

Наконец с острова заметили, что большой четырехмачтовый парусник заштилел, стоит на якоре в шести милях от берега и держит какие-то сигналы. Дали знать об этом в Саутгемптон и в Портсмут, и в полдень мы увидели дымок направляющегося к нам парохода. Это оказался лоцман. Узнав, что мы хотим войти в Саутгемптон, он по своему радио вызвал буксирный пароход.

Наши паруса оставались до сих пор неубранными. Я ждал послеполуденного бриза, с которым рассчитывал продвинуться ближе к английскому берегу, чтобы дешевле заплатить за буксировку. Но бриз все не задувал. Он начался только в четыре часа, а в третьем часу мы уже увидели идущий за нами буксир.

Я скомандовал:

— Повахтенно к своим мачтам, паруса убирать!

Люди в одну минуту разбежались по местам, и через три минуты льняные крылья «Товарища» поднялись вверх и красивыми складками неподвижно повисли под реями.

— Марсовые, к вантам! Пошел все наверх, паруса крепить!

Ученики и матросы двинулись вверх по вантам.

Через минуту люди расползлись по реям, и началась работа по уборке парусов. Каждая мачта хотела закрепить паруса раньше другой. Старший помощник только покрикивал снизу:

— Не торопись, ребята! Укатывай аккуратно и туго, чтобы не стыдно показать было.

— Не беспокойтесь, Эрнест Иванович, как носовые платки укатаем, — ответил с марса второй грот-мачты молодой четвертый помощник.

И действительно, через шесть минут все паруса были закреплены и в самом деле укатаны, как носовые платки.

Англичане с буксирного парохода и разгуливавший по нашему юту лоцман пришли в восторг и, по старой английской манере, отмеченной еще Гончаровым, старались оторвать руки у меня и моих помощников.

От лоцмана я узнал, что сегодня второй день знаменитых международных яхтенных гонок, которые происходят при участии английского короля, лично председательствующего в президиуме гоночной комиссии.

Хотя обычный курс состязаний больших яхт лежит вокруг острова Уайт, но из-за штиля старт, очевидно, был отсрочен: ни одна из яхт не показывалась из-за острова.

По словам лоцмана, все они стояли на якоре против города Коус на северном берегу.

Было чрезвычайно интересно поближе посмотреть на тысячи парусных и моторных суденышек, изящных как игрушки, собравшихся сюда со всех концов Европы.

Обычно они великолепно управляются, и показать ученикам парусные гонки было бы не только интересно, но и поучительно.

Лоцман говорил, что часа в четыре ветер задует непременно и гонки обязательно начнутся.

Я предложил ему и капитану буксирного парохода по лишнему фунту стерлингов, с тем чтобы они провели «Товарища» поближе к старту.

Обогнув северо-восточную оконечность острова и пройдя городок Райд, буксир взял курс прямо на большую королевскую яхту «Виктория и Альберт». Гонки только что начались.

Знаменитые яхты «Шемрок 4-й» и «Британия», в сопровождении еще трех таких же больших яхт, только что снялись со старта. На них были мачты, не уступавшие, пожалуй, по высоте мачтам «Товарища». Их молочно-белые паруса были громадны и плоски как доска. Дальше, за королевской яхтой, виднелась громадная яхта богатейшего пивовара Басса, а за ней высились стройные мачты шхуны «Атлантик», побившей рекорд на гонках через Атлантический океан.

Со всех сторон навстречу «Товарищу» мчались большие и маленькие моторные катера и яхты.

Поравнявшись, мы едва успевали разглядеть веселых мужчин и женщин, которые махали нам шляпами и платками.

Мы подходили к королевской яхте. Буксир повел нас между ней и охранявшим ее броненосным крейсером «Рамилис» под флагом полного адмирала. Правее стояла цепь охраны из минных крейсеров.

Международный обычай требует, чтобы всякое коммерческое судно при встрече с военным приветствовало его, приспуская кормовой флаг. Поравнявшись с яхтой «Виктория и Альберт», мы исполнили этот обычай. Нам немедленно ответили. Так же быстро ответил нам и английский адмирал, когда мы поравнялись с его кораблем.

Саутгемптонская гавань тесна. Стоять в ней без определенного дела не разрешается, и за стоянку

приходится платить довольно крупную сумму портовых сборов. Поэтому до выяснения вопроса о предстоящем ремонте «Товарища» лоцман поставил нас на якорь против местечка Нетлей, в нескольких милях от города.

Не прошло и десяти минут, как к нам приехали портовые и таможенные власти. Узнав, что наше судно — корабль хотя и не военный, но правительственный, преследует исключительно учебные цели и зашло в Саутгемптон только для ремонта перед предстоящим дальним плаванием, они быстро кончили все формальности и разрешили нам свободное сообщение с берегом.

В тот же вечер я уехал по железной дороге в Лондон и остановился там в громадном железнодорожном отеле «Грейт Истерн».

«Комрэдс оф „Комрэд“»

К обеду в гостинице я опоздал, а перед посадкой на поезд в Саутгемптоне успел съесть только несколько сэндвичей с ветчиной и выпить чашку чая. Неудивительно, что после корабельной солонины, галет, сушеной трески, пирогов с картошкой моей первой мечтой в Лондоне было как следует пообедать, принять теплую ванну, раздеться и заснуть до утра в мягкой постели, не думая ни о барометре, ни о течениях, ни о маяках, о чем я беспрерывно думал тридцать один день. За это время я ни разу не раздевался и не ложился на свою удобную капитанскую койку. Я, конечно, менял время от времени белье и промокшее платье, но спал всегда одетым на узеньком диванчике, с которого готов был вскочить каждую минуту, и спал урывками, не больше трех-четырех часов в сутки.

Помывшись и переодевшись в штатский костюм, я вышел на улицу и сел в ближайшую подземку, взяв билет до площади Пикадилли.

В то время не было более легкого и более удобного пути сообщения, чем лондонские подземные железные дороги. Поезда в различных направлениях идут почти беспрерывно, но так как разные линии проходят на разной глубине и каждая линия описывает смыкающийся круг, то столкновение невозможно. Вы спускаетесь в громадном лифте, в котором помещается сразу более ста человек, или на эскалаторе. Воздух в подземных галереях, несмотря на большую глубину, свеж. Вагоны электрических поездов подземки покойны и содержатся в безукоризненной чистоте.

Пикадилли — громадная площадь, в которую вливается несколько лучших улиц центрального

Лондона. Это самое людное место вечернего Лондона.

Я помнил небо, обычно рыжее от электричества. Двигутся световые рекламы. Вот кошка ловит мышь, женщина работает на пишущей машинке, на волнах качается пароход, льется из бутылки в бокал шампанское, танцует балерина. Тут же неизменное мыло Пирса, трубки Бриара, пиво и портер Басса.

На станции «Пикадилли» из поезда, как всегда в это время, вышли почти все пассажиры. Громадный круглый лифт поднял нас наверх, и мы направились к выходу.

Но что это? Площадь Пикадилли темна! Ни одной светящейся рекламы... Магазинные окна освещены маленькими дежурными лампочками... Уличные фонари не светят...

Забастовка углекопов была в разгаре; Лондон сэкономил на электричестве.

Однако по площади и по прилегающим к ней улицам густо валила обычная толпа.

Плотно поужинав, я вернулся в гостиницу и заснул, кажется, раньше, чем закрыл как следует глаза.

Деловой день Лондона начинается в девять часов для клерков и в десять для мэнеджеров (управляющих и старших служащих). К этому времени я был уже в Аркосе^[68].

Я послал в Москву и в Архангельск сообщения о нашем прибытии, о том, как мы плавали и в чем мы нуждаемся. Тут же я получил целый чемодан писем и газет для экипажа и сговорился с английской фирмой «Вайнрайт и К^о» в Саутгемптоне о принятии агентуры по «Товарищу». Побывав в полпредстве, я в тот же день с пятичасовым поездом выехал обратно в Саутгемптон, а оттуда на автомобиле в Нетлей.

В восемь часов вечера я уже снова на палубе «Товарища». Прежде всего раздал письма. Письма с

родины — это такая радость, которую могут как следует оценить только моряки и путешественники.

Рано утром меня разбудил пароходный свисток, раздавшийся около самого борта. Я выскочил на палубу. Мимо нас медленно проходил большой, тяжело груженный пароход под испанским флагом. Пароход назывался «Абоди-Менди». Он привез полный груз каменного угля из Америки. Англия была без угля...

Я снова уехал в Лондон. Вернулся на другой день и только теперь смог подробно разглядеть стоявшие около нас суда. Это был целый флот старых почтово-пассажирских пароходов разных компаний. Их легко можно было различить по окраске. Когда-то это были блестящие пассажирские суда. По вечерам в их салонах гремела музыка. Ими командовали известные, с безукоризненной морской репутацией капитаны. Теперь эти суда состарились, вышли из моды и, неокрашенные, заржавевшие, стояли в резерве под наблюдением сторожей из моряков-инвалидов. Время от времени некоторые из них кое-как приводятся в порядок и используются для перевозки сменных отрядов войск между английскими колониями.

После обычной утренней приборки и завтрака команда и ученики «Товарища» занялись подготовительными работами к ремонту.

Из парусной кладовой были вытащены все запасные паруса. Это была нелегкая работа. Скатанные паруса весом от двухсот до четырехсот килограммов на палубе раскатывались, превращались в целые поля. Их тщательно просматривали, перетирали руками и сортировали. Одни шли в капитальный ремонт в береговые мастерские, другие — в починку собственными средствами, третьи — в брак. Годные для употребления паруса растягивались между мачтами для просушки.

Кают-компания превратилась в канцелярию. Два помощника, два преподавателя, доктор и четыре ученика скрипели перьями, составляя требования, ведомости, выписки, справки и всевозможные отчеты.

Ремонт предстоял не маленький. Еще в Мурманске я составил чертежи всех главных парусов и переслал их почтой в Лондон, в Аркос, для заказа. Кроме этих парусов нужно было заказать еще с десятков других, починить старые, переменить почти весь бегучий такелаж, установить новую радиостанцию, оборудовать лазарет, красный уголок и библиотеку, купить новую шлюпку.

Надо было исправить рулевой привод, сделать души для постоянного обливания в тропиках и пополнить судовые запасы. Кроме того, еще нужно было вытянуть заново и осмолить весь стоячий такелаж, проконопатить кормовую палубу и, наконец, окрасить все судно, начиная с верхушек мачт. Много предстояло работы.

После смены одна вахта, то есть третья часть экипажа съезжала на берег. Так как в маленьком Нетлее, кроме нескольких баров и пивных, ничего не было, то обыкновенно ездили в Саутгемптон.

Между Нетлеем и Саутгемптоном регулярно ходили два автобуса, и на обоих были прехорошенькие кондукторши. Наши ребята скоро с ними познакомились, и от них я узнал, как нелегко достается кусок хлеба этим улыбающимся и с виду беззаботным девушкам. Они получают четырнадцать шиллингов в неделю, то есть около семи рублей на наши деньги. Работают около одиннадцати часов в день. Ни праздников, ни выходных у них нет. Форменное платье у них свое, и даже тряпки, которыми они протирают стекла и чистят медные ручки, должны быть собственные.

В Саутгемптоне, так же как и в Лондоне, много недорогих ресторанчиков, рассчитанных на мелких служащих и рабочих. Большая часть этих ресторанов принадлежала богатейшей фирме Лайонс. Все они обслуживаются исключительно женщинами, положение которых не лучше положения кондукторш. Принимают на службу только молодых, хорошеньких и с образованием средней школы. Они получают грошовое жалованье, обязаны быть прилично одетыми и являться на службу утром за два часа до открытия ресторана. За это время они должны перемыть мылом и щетками мраморные столики, посуду, перечистить всю медь и натереть полы. Работают они до десяти часов вечера. На «чаевые» расчет плохой: посетители расплачиваются в кассе, к тому же средний англичанин далеко не щедр, а скарредность шотландцев вошла даже в пословицу. Впрочем, некоторые добряки, знающие положение этих тружениц, выходя из-за стола, суют под тарелку один, два, редко три пенса.

Тяжелое впечатление производят на приезжих английские нищие. Они прилично одеты: носят хотя и грязные, но всё же крахмальные воротнички, галстуки и пиджаки с нашитыми на груди ленточками полученных когда-то боевых орденов. Нищие не смеют громко просить, клянчить, приставать к прохожим. Они молча стоят по бокам тротуаров на людных улицах с протянутой рукой, в которой будто для продажи зажата коробка спичек, зажимка для галстука или старая открытка. Жутко смотреть в молящие голодные глаза этих людей, часто стариков и калек.

Но вернемся к «Товарищу».

Рано утром 15 августа к нам подошли два буксирных парохода и потащили в Саутгемптон. Нам посчастливилось: нас поставили у пристаней, предназначенных для швартовки трансатлантических гигантов. И здесь повторилась сказка о Гулливере.

В Мурманске среди местных пароходов и рыбачьих судов наш корабль со своими мачтами казался гигантом. В море и на рейдах при встрече с другими судами мы, конечно, видели, что многие из них больше нас, но никогда не считали «Товарища» маленьким кораблем. Но вот часа через два после того как мы ошвартовались у пристани, в гавань втянулся «Левиафан». Двенадцать буксирных пароходов, казавшихся по сравнению с ним ореховыми скорлупками, суетились вокруг него, затаскивая в сторону то его нос, то корму, то впрягаясь в него и медленно продвигая вперед. Страшно было смотреть, как эта громадина росла и неумолимо надвигалась на нас. Его нос остановился менее чем в 2 метрах от кормы «Товарища», и один только его корпус, не считая пятиэтажных надстроек, оказался значительно выше наших марсов. А когда я сошел на берег и посмотрел на оба судна, то с болью увидел, что нам не приходится гордиться даже нашими мачтами: тонкие, стройные, казавшиеся необычайно легкими, две мачты «Левиафана» оказались и выше и толще наших. А ведь наши мачты в своем основании были около метра в диаметре.

Покидая Мурманск, мы взяли с собой из одежды только самое необходимое, и в тех костюмах, которые у нас были, проработали тридцать один день во всякую погоду. Нетрудно себе представить, какими франтами мы выглядели. Нечего было и думать в таком виде совершать какие-нибудь экскурсии. Поэтому в первую очередь нужно было одеть весь экипаж.

Заказ был сдан фирме, обычно обмундирывающей экипажи почти всех пассажирских пароходов, для которых Саутгемптон является начальным или конечным пунктом плавания. И надо сказать правду, заказ был выполнен хорошо и быстро. Каждый костюм

был сшит по мерке и сидел отлично. Экипаж «Товарища» теперь нельзя было узнать.

Еще раньше, за время стоянки у Нетлея, люди постриглись, побрились, подштопались, кое-кто обзавелся новыми дешевенькими костюмами. Днем, в рабочих парусиновых блузах и шароварах, мы ничем не отличались от экипажей других кораблей. А теперь, в элегантных темно-синих форменных костюмах, хорошей обуви, свежем белье, в фуражках с советским гербом, в центре которого был эмалированный советский флажок, мы выглядели внушительно. наших учеников называли морскими кадетами, и величественные «бобби», сторожившие все выходы из гавани, стали чрезвычайно приветливыми, учтивыми и предупредительными.

Наши первые экскурсии состоялись на гигантские трансатлантики — «Левиафан», «Мажестик» и «Мавритания». Я написал капитанам этих пароходов письма с соблюдением всех условий английской вежливости и церемоний, которые, кстати сказать, немногим отличаются от китайских, и наши ученики были прекрасно приняты. Им показали все: и пассажирские помещения, и машины, и трюмы, и те удивительные навигационные инструменты, которыми пользуются водители этих судов.

Здесь будет нелишне отметить, что эти пароходы поддерживали сообщение с Северной Америкой с точностью поездов.

Нужен ураган громадной силы, чтобы заставить такой пароход уклониться с прямого пути или опоздать. Они почти никому не дают дороги, в туманы не уменьшают хода. Однако ответственность за все, что может случиться, не снимается с капитана, и необходимо громадное напряжение для того, чтобы из года в год безостановочно водить через океан эти плавучие дворцы.

Управлять этими пароходами особенно трудно из-за их громадной ширины. Стоя посередине капитанского мостика, трудно видеть, что делается с боков, а с одного борта совсем уже не видно, что делается на другом. Поэтому штат помощников на этих пароходах двойной. Кроме капитана и так называемого вице-капитана на них имеются два старших, два вторых, два третьих, два четвертых помощника. Штат машинного командного состава тоже двойной. Весь экипаж состоит приблизительно из девяти сот человек: семьдесят судоводителей и матросов, четыреста механиков, машинистов и кочегаров; более трехсот человек мужской и женской прислуги, обслуживающей надобности пассажиров и их помещения; пятьдесят поваров, двенадцать музыкантов и, наконец, более двадцати телеграфистов, телефонистов, фотографов, наборщиков и других специалистов.

На больших трансатлантических пароходах, как и в больших отелях, есть не только отдельные каюты или комнаты, но и роскошно меблированные квартиры, так называемые «сюитс оф руумс», переезд в которых стоит бешеных денег. Три тысячи золотых рублей за четверо с половиной суток езды — не бог знает какая цена для американского миллиардера. Но это не все. На дверях некоторых двух, трех- и четырехместных кают имеются маленькие металлические рамочки, в которые можно вставлять свою визитную карточку. Такие каюты обходятся значительно дороже. Зато все будут видеть и знать, что вы не рядовой пассажир, а господин такой-то, нанявший себе отдельную каюту.

Впрочем, если мы дивились на эти пароходы и на их порядки, то в свою очередь иностранцев удивлял советский корабль и его экипаж. Самым поразительным для них было то, что все называли друг друга «товарищ» и что, несмотря на простоту отношений и на то, что по вечерам можно было видеть вместе гуляющих

или ужинающих в ресторанчиках учеников, матросов и начальников, на судне в рабочее время поддерживалась строжайшая дисциплина и все распоряжения старших исполнялись быстро, безоговорочно и аккуратно. О нас ходили легенды, и мы скоро стали известны всему Саутгемптону под прозвищем «комрэдс оф „Комрэд“» — «товарищи с „Товарища“».

В нерабочее время на «Товарище» бывало много посетителей. Нас и наше судно постоянно фотографировали, и эти фотографии и заметки появлялись в английских и американских журналах. Однако самыми дорогими и неизменными нашими гостями были безработные, бастовавшие углекопы. Мы ежедневно подкармливали их, приглашая к нашим незатейливым обедам и ужинам.

Полпредство в Лондоне приняло самое теплое участие в экипаже «Товарища». Оно помогло нам приобрести струнные инструменты для судового оркестра и подарило прекрасный громкоговоритель, который позднее, в тихие ночи на океане, так скрасил наше одиночество. С помощью полпредства же нам удалось совершить интересную экскурсию. Был нанят специальный двадцатипятиместный открытый автобус. На нем командный состав и ученики съездили в Лондон и ознакомились, хотя и очень бегло, с жизнью города.

Мы посетили знаменитый Лондонский зоологический сад, морской отдел Технического музея и гигантские универсальные магазины. Проехались по подземке, погуляли по улицам, посмотрели Сити, набережную Темзы, Гайд-парк и Пикадилли.

Во всех значительных городах Англии существуют так называемые шестипенсовые базары. На этих базарах каждая вещь стоит только шесть пенсов. При нашем скромном бюджете мы все набросились на эти базары. Но то, что там было, куплено, оказалось страшной дрянью. Выставки этих громадных магазинов

занимают иногда целые пассажи и рассчитаны на непритязательный вкус.

Ремонт «Товарища» был закончен; провизия, пресная вода и необходимые для дальнего плавания материалы были приняты на борт. Отход назначен на 8 сентября.

Накануне я получил предложение одной лондонской кинематографической фирмы заснять маневры и выход «Товарища» под парусами в открытое море.

Я согласился с условием, что экземпляр фильма будет предоставлен бесплатно «Товарищу». К моменту отхода кинооператоры прибыли на «Товарищ».

В пять часов утра 8 сентября к борту «Товарища» подошли два буксира и, развернув его носом к выходу, повели на рейд, мимо доков, морского кладбища, Нетлея.

Был мертвый штиль. Нечего было и думать о том, чтобы вступить под паруса. Идти под буксирами в канал и, поставив там паруса, сделаться игрушкой сменных течений было бы слишком рискованно. Поэтому, не доходя до мыса Св. Екатерины на острове Уайт, я попросил лоцмана поставить судно на якорь против местечка Сивью.

Для утешения кинооператоров и отчасти для практики учеников, немного отвыкших от парусов за время стоянки в порту, было проведено парусное учение: поставлены и затем моментально убраны и закреплены несколько парусов.

Кинооператоры весело раскланялись, пересели вместе с лоцманом на буксир и отправились обратно в Саутгемптон. А «Товарищ», по буквальному смыслу пословицы, остался ждать у моря погоды.

Весь день 8 сентября мы провели за уборкой судна. И на другое утро, когда взошло солнце, было приятно увидеть наш корабль прибранным, выкрашенным от

верхушек мачт до ватерлинии, с выскобленными, оттертыми песком палубами, с ярко сияющей медью.

А ветра все не было. Барометр падал. Но, увы, его падение предвещало не желанный норд-ост, а противный зюйд-вест — преобладающий летний ветер на севере Европы. Наши матросы-поморы в шутку пробовали колдовать.

Они бросали в море через голову лучинки и, оборотясь лицом к востоку, пели:

Восток да обедник,
Пора потянуть!
Запад-шалонник,
Пора покидать!
Тридевять плешей,
Все сосчитаны,
Пересчитаны.
Востокова плешь
Наперед пошла.
Востоку да обеднику
Каши наварю
И блинов напеку,
А Западу-шалоннику
Спину оголю.
У Востока обедника
Жена хороша,
А у Запада-шалонника
Жена померла.

Кончив петь, они спешили посмотреть, как легли на воду лучинки и откуда надо ждать ветра.

Глядя на гаданье, ученики хохотали до слез. Впрочем, и сами «колдуны» в него не верили и только

говорили, что у них на мурманском побережье обычай этот еще от дедов ведется.

На другой день, когда потянул легкий западный ветер, попробовали новое средство.

Раздобыли черного таракана, которого после ремонта пришлось искать довольно долго. Посадили его на щепку и, приговаривая: «Поди, таракан, на воду, подыми, таракан, севера», бросали за борт. Однако и это средство не помогло.

В ожидании попутного ветра мы занимались шлюпочными учениями.

Раза два я устраивал пожарную тревогу.

Мимо нас сновало много моторных катеров и яхт. Некоторые из них близко резали корму. Как-то раз небольшая, переделанная из старой спасательной шлюпки яхта, под управлением веселого молодого человека без пиджака и двух босоногих девушек-подростков, подошла к нашему борту. Обе девушки со смехом принялись бросать к нам на палубу яблоки, газеты и иллюстрированные журналы.

— Яблоки из нашего сада, кушайте! А газеты и журналы мы уже прочитали, возвращать не надо.

Наша молодежь, перевесившись через борт, весело болтала с девушками.

— Не возьметесь ли вы сдать на почту наши письма?
— спросил кто-то.

— А они готовы? — спросили с яхты.

— То-то и беда, что не готовы. Но если вы завтра утром придете опять, мы приготовим.

— Пишите! Вам, наверно, придется долго тут стоять, этот зюйд-вест непременно продует несколько дней, а мы будем приходить к вам за почтой каждое утро.

На другой день вскоре после подъема флага вахтенный сигнальщик доложил:

— «Наша» яхта идет с берега, наверно, за письмами.

Писем набралось целое ведро. Туда же в отдельном пакете были вложены и деньги на марки. Яхточка была встречена нашим оркестром балалаечников. На этот раз девушки привезли нам свежих огурцов. Ребята были в полном восторге.

— Вот это действительно нашенская яхта — настоящая пролетарская! — говорили с восторгом ребята.

На пятый день стоянки «Товарища» на рейде я велел спустить на воду наш новый моторный катер и решил съехать на берег посмотреть, что представляет собой Сивью, а кстати и запасть свежей провизией. Со мной поехали артельщик и несколько учеников.

Сивью оказалось прелестным маленьким местечком. Жители приняли нас необычайно радушно. В магазине, где мы купили ящик лимонов и свежей зелени, нам дали проводника. С его помощью мы достали свежего мяса, рыбы и хлеба. Хлеб скупили в трех булочных. Не знаю, что осталось на ужин местным жителям. Проводник был веселый и расторопный малый. Он достал нам ручную тележку, на которую мы и погрузили все наши запасы. Я решил воспользоваться знакомством этого проводника с местными жителями и купить какого-нибудь щенка или котенка.

— За щенка не ручаюсь вам, сэр, — ответил мне проводник, — сентябрь — плохое время для щенят; весенние уже все разошлись, а осенних надо ждать только к ноябрю. Кота достать легче, сэр. У миссис Фергисон есть необыкновенные черные коты, не то сибирские, не то ангорские, очень пушистые и красивые.

Мы отправились всей гурьбой к миссис Фергисон.

После продолжительных переговоров она согласилась уступить нам за десять шиллингов молодого кота Блэки, взяв с нас клятву, что мы будем хорошо его кормить и давать ему каждый день молоко.

Мы переглянулись, но торжественно обещали. Артельщик сказал мне по-русски:

— Что ж, консервированного молока у нас хватит, ну а если он такой балованный, что привык только к свежему, то это уж его дело. Не покупать же нам для кота еще корову.

Блэки долго искали в кустах сирени, куда он забился от страха. Миссис Фергисон принесла для его перевозки парусиновый ридикюль, за который взяла еще один шиллинг. После веселой и шумной охоты, во время которой отчаянно защищавшийся Блэки поцарапал и покусал руки ученикам, он был водворен в ридикюль и положен на тележку с провизией.

К вечеру мы вернулись на судно. Чтобы Блэки не прыгнул со страху за борт, я запер его на первое время у себя в ванной; там ему было поставлено все, что полагается всякому порядочному коту: блюдечко с молоком, мелко крошенное сырое мясо и ящик с песком.

Утром 13-го опять заштило, и барометр слегка тронулся кверху. Мы начали готовиться к тому, чтобы сняться с якоря. К вечеру потянуло с норда. Мы немедленно снялись и, вступив под паруса, обогнули мыс Св. Екатерины и легли на курс, ведущий к выходу в океан. Ветер начал быстро свежеть и одновременно заходить к западу. Скоро пришлось лечь бейдевинд правого галса и из предосторожности убрать брамсели. К полуночи вышли на вид маяков французского берега, сделали поворот и легли бейдевинд левого галса. Ветер все свежел, но дул снова от зюйд-веста. К утру мы очутились опять у мыса Св. Екатерины и, добравшись до старого места стоянки, убрали паруса и отдали якорь.

Атлантика

С полудня 17 сентября барометр снова тронулся кверху, и к вечеру потянул легкий остовый ветер.

Ветерок дул и после полуночи — верный признак того, что он устанавливается.

В четыре часа утра, с последним ударом склянки, раздалась команда:

— Пошел все наверх, с якоря сниматься!

Ребята забежали вокруг шпиля, заклоцал брашпиль, и цепной канат якоря начал втягиваться, как бы всасываться судном в клюз.

Минут через двадцать удар в носовой колокол возвестил «панер», то есть что якорь сейчас начнет отделяться от грунта.

— На фалы и шкоты! Марсели, брамсели и бом-брамсели ставить!

На палубе поднялась веселая суматоха. Не прошло и четверти часа, как на «Товарище» снова забелели паруса.

Еще несколько минут, еще несколько команд, — и корабль, послушный рулю и парусам, стал носом к выходу в море.

Первая вахта возилась на баке с якорем.

— Оставить пока под клюзом или крепить по-походному? — закричал с бака второй помощник.

— Крепите по-походному, — ответил я в рупор.

Начинавшийся ост передул все критические моменты: закат солнца, полночь и рассвет. Барометр продолжал подниматься.

Скоро обогнули мыс Св. Екатерины и, отойдя от английского берега, взяли курс в открытый океан.

По случаю субботы после обычной утренней приборки, чистки меди и крепления по-походному

всего, что могло сдвинуться в качку, судовые работы были прекращены, и от вахтенного отделения требовалось только быть наготове и не уходить с палубы. Люди могли стирать, чинить белье и платье, читать или просто ничего не делать.

После полудня ветер отошел несколько к норду и, чуть посвежев, понес нас к выходу из канала.

В ночь с 19 на 20 сентября прошли Ушант и взяли курс на мыс Финистерре. На рассвете далеко вправо, почти у самого горизонта, заметили массу дымков. В подзорные трубы и бинокли рассмотрели несколько землечерпалок, барж и буксирных пароходов, в которых сразу же признали наш архангельский землечерпательный караван, направлявшийся в Черное море.

Наша новая радиостанция работала теперь великолепно, и мы немедленно вступили в оживленные переговоры. Эти переговоры тянулись еще долго после того, как мы потеряли друг друга из виду, и кончились теплыми взаимными пожеланиями удачи и счастливого плавания.

В Атлантическом океане ветер стал несколько тише, но не менял направления. И, растянув всю свою парусину, «Товарищ» двигался потихоньку к югу, делая от 2 до 4 миль в час и лениво раздвигая своим тупым, пологим носом густо-синюю океанскую воду. Барограф чертил ровную, слегка волнистую линию, не предвещавшую никаких перемен погоды.

Обычно бурный Бискайский залив не оправдывал на этот раз своей зловещей славы.

Трудно придумать более ужасное место, чем Бискайский залив во время вестовых штормов. Ограниченный большей частью обрывистыми, а с юга даже утесистыми берегами, он имеет вид громадной, совершенно открытой с запада подковы. Водяные горы Атлантики, несясь при вестовых и норд-вестовых ветрах

от берегов Северной Америки и набираясь по пути все большей силы и ярости, с бешенством вкатываются в Бискайскую подкову и, ударяясь о берега, откатываются назад. Образуется невероятная толчея. Волны сшибаются, лезут друг на друга, встают и падают почти вертикально. Трудно описать, что делается в такое время с кораблем. Много судов проглотила «Бискайка», а уж сколько переломала и снесла корабельных шлюпок, мачт, пароходных труб, так и не сосчитать!

Время от времени нам попадались на пути французские рыболовные логгеры, ловившие в океане сардин и тунцов.

С одним из них у нас произошла интересная встреча. Ветер перед закатом стих, и мы едва двигались. Рыбачье судно было прямо против нас. Сойдясь на расстоянии пятисот метров, мы подняли кормовой флаг и сигнал по международному своду: «Нет ли продажной рыбы?» «Француз» ответил: «Очень немного». — «Присылайте», — дали мы ему сигнал.

Через несколько минут от логгера отвалила двухвесельная шлюпка и подошла к нашему борту.

Все наше население высыпало на палубу и свесилось через борт «глядеть французов».

На «Товарище» было несколько человек, хорошо говоривших по-французски. Оба француза были молодые, здоровые и жизнерадостные. Один из них, парень лет двадцати, поднял за хвост большого тунца.

— Весь наш улов вам привезли.

— Неужели больше ничего не поймали?

— Третий день ничего. Черт его знает, куда вся рыба ушла!

— А что вы хотите за вашу рыбу?

— Да не продавать же ее за деньги, дайте нам немножко угля для камбуза, и ладно.

Надо было ответить любезностью на любезность, и я велел дать французу мешок угля, жестянку с галетами, бутылку коньяку и полсотни папирос.

Они никак не ожидали такой щедрости и были чрезвычайно обрадованы. После всяческих изъявлений благодарности и наилучших пожеланий парень, передававший рыбу, нерешительно спросил:

— А скажите, пожалуйста, какой нации ваше судно? Ветра почти нет, флаг висит складками, и мы никак не можем его разобрать. Видим, что красный, а вот какие на нем знаки и какой он нации, никак догадаться не можем.

— Наше судно советское, принадлежит Союзу Советских Социалистических Республик.

— Так вы что же... — нерешительно и конфузясь спросил француз, — русские большевики, что ли?

— Они самые!

Один из наших преподавателей принес из штурманской рубки небольшой кормовой флаг и, свесив его за борт, показал рыбакам серп, молот, красную звезду и прочел о Советской России целую лекцию на безукоризненном французском языке.

Французы внимательно слушали, не спуская глаз с флага. Лица их выражали сомнение. В те времена они представляли себе большевиков иначе.

Они молча взялись за весла и поплыли обратно на свой логгер.

Тунец был громадный и вытянул пятнадцать с половиной кило. Его хватило на ужин всему экипажу.

Встреча с русскими большевиками принесла французским рыбакам счастье. В ту же ночь на палубу «Товарища» залетела первая летучая рыба. С рассветом мы увидели целые рои этих рыбок-стрекоз, взлетающих над поверхностью просыпавшегося океана. А где летучие рыбы, там и тунцы — громадные сине-черные рыбы с упругими быстрыми движениями.

Летучие рыбы водятся в субтропических и тропических широтах всех океанов. Это замечательно красивые рыбки. Мраморные узоры или пятна цвета старого золота покрывают их спину. Бока бледно-красные и отливают серебром. Брюшко розовое. На темных грудных плавниках выделяются голубые пятна, а по красному хвосту идут полосы из синих точек. Эти рыбки величиной бывают с небольшую, а иногда даже с крупную селедку. Спасаясь от хищных рыб, летучки энергичным ударом хвоста поднимаются вверх; расправив громадные, переливающиеся радугой грудные плавники, они пролетают больше ста метров и опять теряются в волнах.

Летучая рыба — символ океанского простора, далеких теплых морей. Вот почему английские моряки дальнего плавания, в отличие от каботажников, называют себя «моряками летучей рыбы». Отныне экипаж «Товарища» получил право на это почетное звание.

Новый кот Блэки принес нам немало хлопот. Это было дикое и злое животное. Казалось, что его никогда не удастся приручить.

Часа через два после того, как я запер Блэки в ванной, мне вздумалось на него посмотреть. Кота там не оказалось. Дверь была заперта на ключ, иллюминатор задраен; было непонятно, куда он мог исчезнуть. Я обшарил все углы и нашел за ванной маленькое отверстие во внутренней деревянной обшивке каюты, там, где из ванны выходила за борт отливная труба. Очевидно, Блэки пробрался в эту дыру и находился где-то между наружной и внутренней обшивкой корабля. Не было никакой возможности его достать. Голоса он не подавал. Оставалось одно — не обращать на него внимания, но держать всегда около дыры немножко питья и пищи.

Прошло больше недели. Блэки аккуратно уничтожал пищу, но в каютах не появлялся. Я махнул на него рукой. Однажды ночью, войдя в кают-компанию, я увидел Блэки. Он мирно спал на столе под лампой на разложенной путевой карте. Я подошел к нему и осторожно протянул руку. Блэки не испугался. Я почесал ему за ухом, он замурлыкал. А когда я вернулся к себе в каюту, он, как ни в чем не бывало, последовал за мной, вспрыгнул на койку и улегся в ногах. С тех пор всю его дикость сняло как рукой, и он стал самым обыкновенным, милым и даже ласковым котом.

Я давно собирался провести маленькое учение: спустить на воду шлюпку на ходу судна и, кстати, сфотографировать «Товарища» под парусами. Но каждый раз что-нибудь мешало.

В субботу 25 сентября часа в три пополудни я сидел у себя в каюте и читал, с юта донеслась команда вахтенного начальника:

— Первая вахта — на грота-брасы, на левую! Реи в бакштаг левого галса!

И через минуту:

— Пошел грота-брасы!

Заскрипели патентованные блоки брасов, и в открытых иллюминаторах моей каюты, на которые раньше падала тень от парусов, заиграл яркий луч клонившегося к западу солнца. Борт и все паруса освещены солнцем, а ходу меньше двух узлов. «Вот самый подходящий момент снять „Товарища“», — подумал я.

Я взял фотоаппарат и вышел на палубу.

Команда и ученики лениво кончали субботнюю уборку — кто чистил медь, кто обтягивал на шлюпках чехлы, кто швабрил палубу.

Я подошел к вахтенному помощнику и шепнул ему на ухо:

— Прикажете-ка спустить на воду подветренную дежурную шлюпку. Старшины не назначайте, я поеду сам и сфотографирую судно.

— Правую четверку — к спуску! Четырех гребцов без старшины! — скомандовал вахтенный начальник.

Надо было видеть, как преобразилось и ожило судно. В надоевшую томительную субтропическую жару, в монотонный плеск крупных, но лениво катившихся ярко-синих волн ворвалась жизнь.

Ученики, знавшие, что время от времени я неожиданно делаю тот или другой маневр или тревогу, бросились к шлюпке, как пассажиры при кораблекрушении. Подвахтенные, стиравшие на баке белье, ринулись им помогать. Кто-то увидел у меня в руках «Кодак».

— Сам капитан поедет, снимать будет!.. — пронеслось по судну.

— Трап! — крикнул кто-то.

— Не надо трапа, спускаться по талям! — скомандовал я.

Не прошло и двух минут, как дежурная шлюпка была спущена на воду. Я взялся за румпель.

— Отваливай!

Несколько взмахов длинных ясеневых весел — и «Товарищ», весь залитый солнцем, с надутыми парусами, едва пеня воду форштевнем, плавно покачиваясь, поплыл мимо нас. Это было как во сне. Не верилось, что твое судно проходит мимо тебя.

Я остановил греблю, и с минуту мы все смотрели на плывший мимо корабль.

Какая это была красота!

Как мирно, но могуче дышали и океан, и паруса, и самый корабль! Как высоко то вздымалась, то опускалась, купаясь в лазури, наша белая шлюпка!..

Снова взялись за весла, зашли вперед, потом спустились под корму, и я снял корабль спереди, сбоку

и сзади.

Как жаль, что обычная фотография не могла передать красок! Как жаль, что я не мог одновременно снять и «Товарища» и свою шлюпку!

Через четверть часа шлюпка была поднята на место, и потекла обычная жизнь корабля.

На берегу, в городе, есть дни и ночи. Днем люди работают, служат, занимаются своими делами. Ночью одни веселятся, другие отдыхают. Но день и ночь всегда разделены резкими гранями. На нашем же корабле есть только сутки. Сутки и вахты. Вся жизнь разделена на четырехчасовые клетки, а весь экипаж — на три вахты. И если идет нормальная жизнь, если нет аврала, когда требуется работа всего экипажа, то каждый независимо от времени дня или ночи четыре часа «стоит на вахте», то есть работает или принимает участие в управлении кораблем, а восемь часов находится «под вахтой», то есть отдыхает. Для того чтобы вахта «переходила», то есть чтобы одним и тем же людям не приходилось нести вахту в одни и те же часы, время от четырех часов пополудни до восьми часов вечера разделяется на две полувахты.

Только капитан не имеет на корабле определенных часов службы, — он на службе всегда. Знание моря и корабля само диктует ему время, когда он должен непрерывно бодрствовать или когда он может отдыхать. Ответственность за судно и за жизнь экипажа не снимается с него никогда.

На корабле ведут два учета времени: общий — двадцатичетырехчасовой и повахтенный — четырехчасовой. Поблизости от штурманской рубки, где сосредоточено управление кораблем, висит небольшой колокол. В старые годы, когда еще не умели делать пружинные часы и все часы делались с маятниками, на кораблях употребляли стеклянные песочные часы — склянки. Около колокола подвешивались две склянки —

получасовая и четырехчасовая. Возле них ставился часовой. Как только последняя песчинка получасовой склянки пересыпалась из верхнего отделения в нижнее, часовой ударял в колокол, переворачивал склянку и подвешивал ее за противоположный конец. Таким образом он отбивал одну, две, три... восемь склянок. К моменту восьмой склянки песок из верхнего отделения четырехчасовой склянки должен был тоже весь пересыпаться в нижнее отделение и обе склянки переворачивались и перевешивались часовым одновременно. С переворачиванием большой склянки начинался новый счет. В колокол били снова от одного до восьми раз.

Теперь давно уже пружинные часы заменили неуклюжие песочницы, но традиционный колокол продолжает висеть на обычном месте и вахтенный матрос каждые полчаса отбивает склянки.

На баке висит другой большой колокол, и другой матрос, вперёдсмотрящий, обязанный зорко следить за горизонтом и немедленно докладывать вахтенному начальнику обо всем, что он увидит, репетует каждую склянку в большой колокол. Ночью перед тем как отрепетовать склянки, он обязан оглядеть, хорошо ли горят отличительные огни корабля, и, отбив склянки, громко закричать: «Огни горят ясно!» Таким образом, каждый член экипажа всегда знает, который час, а вахтенный начальник знает, что вперёдсмотрящий не дремлет.

Если вы заглянете в вахтенный журнал корабля, то увидите в нем запись всех событий по двадцатичетырехчасовомк исчислению, но если вы спросите вахтенного матроса, который час, то он вам ответит: «Шестая склянка на исходе», или «Третья склянка в начале», или «Сейчас семь склянок должны пробить».

За четверть часа до восьми склянок рассыльный будит очередную подвахту криком: «Такая-то вахта, на вахту!»

С последним ударом восьмой склянки обе вахты выстраиваются на палубе, и новый вахтенный начальник вместе со сменяющимся проверяет людей по списку. Если есть полуаврал, который не под силу выполнить одной вахте, он быстро выполняется сменяющимися и сменяющими, после чего раздается команда: «Рулевых и впередсмотрящего сменить, подвахтенные вниз!» И новая вахта приступает к своим обязанностям.

Работа на корабле начинается рано, с четырех часов утра. Прежде всего надо затопить камбуз, налить пресной воды в кипятильники для утреннего чая и в дежурную расходную цистерну, приготовить на целый день топливо для камбуза и брандспойт для утренней мойки палубы. С рассветом начинается мытье палубы и утренняя уборка корабля, которые обычно должны быть закончены к подъему флага, к восьми часам утра.

Разумеется, если обстоятельства плавания заставляют во время вахты ставить, убирать или делать какие-нибудь маневры с парусами, то другая работа откладывается.

Вахту, которая должна вступить в восемь часов утра, будят за три четверти часа, чтобы она успела позавтракать. Восемь часов утра — торжественный момент на корабле: наверх выходит капитан. Он принимает рапорты от вахтенного начальника, старшего преподавателя и врача. В восемь часов торжественно подымается кормовой флаг.

С восьми до двенадцати часов дня, если позволяет погода, чинят паруса, снасти, скоблят, красят, чистят. В половине двенадцатого обе подвахты обедают. Вахта же, стоявшая до полудня, обедает после смены. Перед полуднем назначенные на штурманскую практику

ученики выходят на ют с секстанами и по меридиональной высоте солнца определяют широту места. Кроме того, широту и долготу места судна определяют по способу Сомнера: утром и вечером по солнцу, а ночью по звездам. От полудня до двух часов в жарком климате назначается отдых, нарушаемый только работами по управлению судном. При обыкновенных условиях от двенадцати до четырех часов продолжаются судовые работы, от четырех до шести — идет вечерняя уборка корабля: относят на место инструменты, краски, кисти, закрывают чехлами шлюпки, компасы, заправляют и приготавливают к ночи все лампы, фонари, подметают палубы.

С заходом солнца спускается флаг и «открываются» огни.

Парусное судно несет снаружи два отличительных огня: красный с левого и зеленый с правого борта. Фонари для этих огней устроены так, чтобы они были видны только спереди и с боков корабля. Пароходы вдобавок к отличительным поднимают еще на двух мачтах белые огни. По ним ночью встречные суда распознают друг друга и определяют, куда следует повернуть, чтобы не столкнуться. Неисправность отличительных огней и невнимательность впередсмотрящих ведут к столкновениям и к гибели судов и людей.

Некоторые капитаны позволяли себе преступную экономию — не зажигать в открытом море отличительных огней. Особенно страдали этим итальянские и греческие парусники.

Я помню такой случай из дней моей молодости. Я служил тогда на австро-венгерском фрегате «Армида». Мы шли с острова Явы в Европу и, не доходя Мадейры, куда теперь направляется «Товарищ», потеряли норд-остовый пассат. Была теплая ночь, мертвый штиль, полная луна. Корабль чуть-чуть покачивался на греди

сонно дышавшего океана. Вахтенный помощник присел на кормовые кнехты и, вероятно, задремал. Задремал и впередсмотрящий, сидя на брашпиле. Задремал, должно быть, от нечего делать и рулевой. Мы, вахтенное отделение матросов, собрались в кучу на грот-люке. Кто лежал, кто сидел, поджав по-турецки ноги, — рассказывали сказки. Как теперь помню, один далматинец уверял, что если на корабль надвигается смерч, то надо моментально выцарапать матросским ножом на мачте Соломонову звезду и в центр ее воткнуть нож. Тогда смерч, не дойдя до корабля, непременно рассыплется и все обойдется благополучно... Вдруг неистовый крик рулевого поднял нас всех на ноги. Большой парусный барк о бессильно повисшими, как и у нас, парусами, покачивался борт о борт с нами в расстоянии нескольких метров... Оба корабля медленно подносило друг к другу... На чужом корабле, должно быть, тоже все спали, и вдобавок ко всему у него не горели отличительные огни. Началась страшная суматоха, раздалась команда, крик и брань на итальянском языке. Сосед оказался итальянцем. Но и на триестинской «Армиде» экипаж из далматинцев и хорватов знал итальянский язык не хуже итальянцев. Больше всего досталось бедной мадонне — как только не честили ее! Чтобы не поломать реи и не порвать парусов и снастей, реи успели на обоих судах побросопить. По бортам выстроились люди с шестами и топорами, чтобы отталкиваться и обрубить то, что зацепится. Крик стоял невообразимый. В это время капитан закричал мне: «Митро, возьми фонарь, прочти, что у этого негодяя написано на корме, как его зовут и какого он порта? Надо будет донести, что он плавает без огней». Но не успел я выставить за борт фонарь, как какой-то итальянец так хватил меня шестом по руке, что чуть не перешиб ее, и фонарь мой полетел в воду.. В это время мы начали уже расходиться. Имя корабля так

и осталось тайной. Только штиль спас оба судна от более серьезных и, может быть, роковых последствий...

В хорошую погоду полувахта от шести до восьми вечера — самое веселое время. Подвахтенные выспались, а вахтенным нечего делать. Работы закончены, судно прибрано.

И тут начинаются игры, спортивные состязания, пение и танцы под музыку нашего струнного оркестра.

После восьмичасовой смены шум затихает. Подвахтенные, которым вступать с полуночи, отправляются спать, а вахтенные и часть подвахтенных, на долю которых выпало свободное время с восьми вечера до четырех утра, усаживаются на грузовом люке перед радиорубкой. Включается громкоговоритель, и в тиши ночи в пустынном океане корабль слушает оперы или лучшие европейские концерты. Вокруг «Товарища» расстилается искрящаяся при луне, чуть взбудораженная ветерком, иссиня-черная поверхность океана. Над ним стеной поднимаются надутые паруса, а в вышине — звезды, звезды без конца... Рулевые медленно вертят штурвал. По юту шагает босиком вахтенный начальник в белых штанах и расстегнутой на груди рубашке. На баке, в тени от кливеров, движется взад и вперед фигура впередсмотрящего.

В одиннадцать часов кончается радиоконцерт, и с этого времени до четырех утра на корабле царит полная тишина, прерываемая только поскрипыванием штурвала, звоном склянок да монотонными возгласами впередсмотрящего.

Такова жизнь на корабле, когда все обстоит благополучно.

Мадейра

4 октября застало нас в сотне миль от острова Мадейры, куда я решил зайти, чтобы запастись свежими фруктами, зеленью и пресной водой.

Главный пик Мадейры — Торринхас — достигает 1827 метров высоты, и в ясную погоду его можно видеть миль за шестьдесят.

После обеда добровольцы из подвахтенных расселись с биноклями по бом-брам-реям «открывать землю».

Часа в четыре пополудни, осматривая горизонт в подзорную трубу, я увидел справа по носу маленькое лиловое облачко, поднявшееся над водой, и сейчас же взял его пеленг (направление) по компасу. Через четверть часа облачко выше не поднялось, не увеличилось, и пеленг его не изменился. Это была Мадейра.

Молодежь на бом-брам-реях была слишком малоопытна для того, чтобы в этом маленьком облачке распознать подымающиеся над горизонтом туманные пики далекого острова.

Об открытии Мадейры есть старинная легенда. Она говорит, что какой-то благородный англичанин Макким полюбил некую Анну Д'Арфе. Она была незнатного рода, и родители Маккима не позволили ему на ней жениться. Влюбленные решили бежать на корабле во Францию. Они попали в ужасный шторм, с которым корабль не мог справиться. После тринадцати дней попутного шторма они очутились у неизвестного необитаемого, заросшего лесом острова. Здесь они высадились, но истощенная качкой и потрясенная страхом Анна Д'Арфе через несколько дней умерла, а Маккима его спутники нашли через пять дней мертвым

на ее могиле. В это время переменивший направление шторм отбросил корабль от острова, на котором случайно осталось несколько матросов. Корабль пропал без вести, а когда ветер стих, оставшиеся на острове добрались на шлюпке до берегов Африки. Здесь они попали в плен к маврам и через много лет очутились в Испании. Их рассказы о трагической истории двух влюбленных и о необыкновенном острове дошли до португальского мореплавателя Гонзалеца Царко, который несколько ранее уже открыл соседний остров Порто-Санто. Царко снарядил новую экспедицию. Остров был открыт, нанесен на карту, объявлен португальской колонией и назван Мадейра, что значит лесистый. Экспедиция нашла деревянный крест на могиле Маккима и Д'Арфе, и в 1424 году на этом месте был заложен город Фуншал — теперешняя столица острова. Мадейра постепенно заселялась португальскими колонистами. В период наполеоновских войн остров был захвачен англичанами, но затем снова был передан португальцам.

Остров Мадейра состоит из горных массивов вулканического происхождения и имеет 32 мили в длину и 12,5 мили в ширину, при общей площади в 240 квадратных миль. Он лежит в северной широте 33° и в западной долготе $16^{\circ}45'$. Рядом с Мадейрой лежат небольшие острова — Порто-Санто и необитаемый Дезерта-Гранде. На острове Порто-Санто около 200 тысяч населения, преимущественно португальцев с сильной примесью мавританской и негритянской крови.

Климат Мадейры мягкий, теплый и необычайно ровный. Это один из лучших курортов для туберкулезных. Мадейра вывозит знаменитое вино, черный и белый виноград, фрукты, овощи, в последнее время и мясо.

Вино, которое теперь производит Мадейра, не похоже на прежнее, прославившее ее в свое время. Лет

сто назад от какой-то неизвестной болезни почти все виноградники острова погибли. Они были выжжены, и новые виноградники, разведенные на старых местах, происходят уже не от португальских, а от вывезенных с острова Кипра лоз. Тем не менее хорошая мадера великолепна на вкус. Она и на месте стоит недешево.

На острове Мадейра нет закрытого порта. Суда останавливаются на якорь на Фуншалском рейде с южной стороны. При преобладающих нордовых и норд-остовых ветрах эта стоянка может быть названа безопасной, но дующие изредка зюйдовые ветры разводят громадное волнение, прекращающее всякое сообщение с островом.

Ночью мы открыли маяки, а утром проходили уже проливом между островами Мадейра и Дезерта-Гранде, держась насколько можно ближе к южному берегу Мадейры.

Постановка судна на якорь на Фуншалском рейде требует от капитана верного глаза и крепких нервов: глубины увеличиваются очень быстро, грунт каменистый, и двадцатисаженная глубина, на которой рекомендуют останавливаться лоции, находится всего в трехстах саженях от берега. Между тем быстро надвигающийся на вас громадный массив острова обманывает глаз, и кажется, что вот еще несколько минут — и судно вылетит на берег. Входить на рейд следует по лоту, с сильно уменьшенной парусностью, и все-таки невольно испытываешь жуткое чувство. Берег кажется уже совсем близко, и хочется положить руль на борт и скомандовать «отдай якорь», а лот еще долго продолжает показывать 70, 60, 50 сажен.

Лоции дают точное указание пересечения пеленгов различных приметных мест, где следует становиться на якорь, и мы шли к якорному месту, строго придерживаясь этих указаний. Около нас все время вертелась шлюпка с громадным португальским флагом

на носу. Со шлюпки неистово кричали и махали руками. Но мы, не обращая на них никакого внимания, держали курс прямо на форт Пико.

Наконец на глубине двадцати сажен отдали якорь. С лодки зааплодировали. Лодка подошла к борту; из нее поднялся по трапу человек, назвал себя лоцманом и потребовал полтора фунта за постановку судна на якорь. Сторговались на фунте и бутылке коньяку.

Итак, «Товарищ» снова на якоре.

Паруса убраны, закреплены, рангоут выправлен, снасти обтянуты, палубы вымыты с песком, медь горит, экипаж с ног до головы одет в чистую белую форму. Ждем властей.

Перед нами высокая, уходящая в небо зеленая гора. Верхушка ее скрыта облаками. Подошва и все склоны застроены сияющими на солнце белыми зданиями.

На рейде несколько пароходов, яхт, катеров и много красивых, ярко раскрашенных шлюпок. Неподалеку от них стоит на мертвых якорях разоруженный четырехмачтовый парусный корабль. Он имеет ржавый, грязный, запущенный вид. Когда-то он был лучше и быстрее «Товарища»; на носу его до сих пор сохранились красивая белая статуя и золотая резьба. На палубе ни души.

Это плавучий угольный склад для снабжения заходящих на фуншалский рейд пароходов. Такова печальная участь большинства парусных кораблей...

Власти не заставили себя долго ждать. На моторном катере прибыли начальник порта, карантинный врач, помощник управляющего таможней и два чиновника. Все они говорили по-английски и формальности были быстро закончены.

В Фуншале ждали нашего прибытия. Перед отходом из Англии мы сообщили нашим родным и знакомым, чтобы они писали нам в Фуншал, и на здешней почте лежали груды писем, адресованных на «Товарищ».

Если в Англии, в порты которой постоянно заходят советские пароходы и где проживает немалое количество советских граждан, так называемая «широкая публика» представляла себе большевиков чем-то вроде леших, можно вообразить, как, поджидая наш корабль, представляли нас себе португальские власти в Фуншале. Они были восхищены прекрасным видом советского судна и его экипажа. И действительно, чисто выбритые, отлично одетые, мы производили великолепное впечатление. Карантинный врач больше всего был поражен блестящим видом нашего нового лазарета и сообщением нашего доктора, что за весь переход не было ни одного больного.

— Неужели совсем ни одного? — спросил португалец.

— Нет, был один, только не с очень серьезной болезнью.

— Вот видите, все-таки один был! А что с ним было?

— Да видите ли, при мойке ему мыло в глаза попало...

— Что?.. — переспросил португалец.

— Мылом, говорю, в глаз брызнуло, — повторил наш доктор.

Португальцы принялись неистово хохотать.

Этим анекдотом закончились все формальности, и нам было дано право сообщения с берегом.

Власти уехали, а за ними на ярко раскрашенных шлюпках, облепивших наше судно как мухи, съехала на берег и первая вахта.

Кают-компания по обычаю всех портов мира мгновенно наводнилась поставщиками: тут были мясники, зеленщики, виноторговцы, держатели ресторанов, прачки, портные... Все совали свои визитные карточки, рекомендательные письма, жестикулировали и кричали на разных языках.

Кроме свежей воды, мяса, овощей и фруктов, нам в сущности ничего не нужно было, и наш выбор остановился на пожилом и очень солидном на вид сеньоре Карлосе Эухенио Таваресе да Сильва. Сеньор Таварес обещал нам доставить все самого высшего сорта и по самой умеренной цене. В старое время он снабжал провизией и материалами все русские военные суда, заходившие на Мадейру.

Вместе с помощниками я съехал на берег в прекрасной собственной шлюпке сеньора Тавареса, выкрашенной в нежно-зеленую краску с полосатым черно-малиновым фальшбортом.

Нельзя было отказаться посмотреть контору и собственный склад любезного хозяина. Описывать их нечего. Контора как контора и склад как склад, но старая мадера, которой нас угостил сеньор Таварес, была действительно хороша.

Выйдя из склада Тавареса, мы сели в автомобиль и по обычной программе всех посещающих Мадейру туристов отправились на вершину одного из пиков, в Монте-Палас-отель, чтобы, полюбовавшись оттуда на красивую панораму города, спуститься вниз с горы на салазках — да, на салазках: на Мадейре это обычный способ езды по горам.

Хорошо вымощенные гладко отшлифованным камнем дороги вели к виноградникам, фруктовым садам, виллам, домам и домикам, которыми усеян весь южный склон горы.

Большинство этих дорог шли зигзагами, но две или три сбегали почти прямой линией с вершины к подножию.

Вверх на гору поднимаются в санях, запряженных быками, а последнее время и на автомобилях.

Вниз спускаются по прямой дороге на санях без упряжки.

Пассажирские сани, или, вернее, салазки, состоят из пары полозьев, сделанных из очень крепкого и гладко отшлифованного дерева. Полозья длинные, и посередине их устроена маленькая платформа с плетеным двухместным креслом и упором для ног. К задней части полозьев привязаны две веревки. Сани подтаскиваются к краю крутого спуска, и двое здоровенных португальцев удерживают их сзади за веревки. Вы садитесь в кресло, крепко упираетесь ногами в упор. Португальцы отпускают веревки, вскакивают сзади на полозья, и вы с быстротой поезда летите вниз. При поворотах — правда, не очень крутых — стоящие сзади правят санями, отталкиваясь ногами в стороны. При сильном разбеге соскакивают на полном ходу и тормозят за веревки. Такой спуск с горы требует крепких нервов. Американские и английские туристки, необыкновенно любящие этот спорт, визжат на всю улицу.

Вверх по дороге зигзагами мы поднимались на автомобиле сорок пять минут. А вниз скатились в девять минут. Мелькали дома, сады. Море быстро надвигалось нам навстречу, и стоявшие на рейде суда росли и летели на нас, как на экране летит прямо на зрителя поезд.

Внизу, в городе, на улицах и бульварах двигалась густая толпа нарядно одетых людей. Играли военные оркестры. На открытых эстрадах выступали певцы.

Около отеля, в который мы направились ужинать, нам встретился начальник порта. Лицо его было несколько встревожено.

— Мне очень жаль, — сказал он, пожимая нам руки, — но я должен сообщить вам не особенно приятную новость: я докладывал губернатору о великолепном состоянии судна, дисциплине и прекрасном впечатлении, которое на меня произвел экипаж, но губернатор опасается пропаганды и запросил по

телеграфу специальных инструкций из Лиссабона. Во всяком случае он дал распоряжение полицмейстеру зорко следить за поведением ваших людей в городе и при малейшем инциденте немедленно прекратить всякое сообщение корабля с берегом.

Я стал его успокаивать и заверять, что, кроме предоставления практических навыков будущим командирам советского торгового флота наше судно не преследует никаких других целей. Мы зашли на Мадейру только затем, чтобы дать отдохнуть экипажу и запастись свежей водой и провизией перед длинным океанским переходом. За поведение экипажа на берегу я вполне ручаюсь. Что же касается Лиссабона, то трудно ждать оттуда ответа раньше чем через три дня. Мы же думаем простоять в Фуншале не больше трех дней.

Начальник порта покачал головой.

— Я не знаю содержания телеграммы, посланной губернатором в Лиссабон, но он очень тревожится.

— Надеюсь, что завтра утром после рапорта полицмейстера его тревога уменьшится. Не доставите ли нам, сеньор начальник порта, удовольствие пообедать с нами в гостинице?

Начальник порта оглянулся кругом и, нагнувшись к моему уху прошептал:

— Поверьте, что это доставило бы мне гораздо больше удовольствия, чем вам. Я очень интересуюсь вашей страной, но... про этот обед полицмейстер тоже доложил бы завтра губернатору, и мне это было бы не особенно приятно... Вы понимаете меня?

— К сожалению, хорошо понимаю, — ответил я.

— Моряки всегда сумеют понять друг друга. Я очень рад, что встретился с вами. — И, стиснув мою руку, бедный «команданте дей бахия»^[69] скрылся в ближайший переулок.

Мы отлично пообедали на веранде ресторана. Стемнело. Расстилавшаяся под нами улица была залита светом зеленых и красных лампочек (национальные цвета Португалии). Сегодня 5 октября — день годовщины свержения в Португалии монархического режима. Музыка гремела неумолкаемо. Начинаясь карнавал. Появились толпы ряженых, пьеро, арлекины, цыганки, черти, рыцари. И ни одной карикатуры на старый строй, старый режим, несмотря на пятнадцатилетие республики!

К полуночи все кончилось, и мы возвратились на судно.

На другой день на берег была спущена вторая вахта, и наша молодежь устроила экскурсию в горы пешком.

Сеньор Таварес сдержал свое слово — доставил на судно горы овощей и фруктов.

На грузовых люках устроили закрома из досок и насыпали туда морковь картошку, репу, лук, свеклу. Ящики со свежими помидорами убрали в тень кладовой, ящики с зеленоватыми, не совсем дозревшими, но необыкновенно ароматными лимонами разложили на солнце на крыше рубки. Бананы и ананасы развесили под гиком и на вантах на юте.

Водяная баржа, стоящая у борта, перекачивала в наши цистерны холодную и чистую воду мадейских родников. Все шло хорошо до самого вечера.

Вечером приехал на своем катере начальник порта. Он был немедленно приглашен в кают-компанию. По грустному выражению его лица мы сразу поняли, что случилось что-то неладное.

— Сеньоры комарадас, — сказал он, разводя руками, — губернатор получил ответ из Лиссабона. Вас запрещено спускать на берег...

— Но позвольте, сеньор команданто, разве были на нас какие-нибудь жалобы? Разве наши люди вели себя

нелояльно?

— Жалоб не было никаких, и губернатор говорит, что ваш экипаж ведет себя на берегу так, как не ведет себя экипаж ни с одного другого судна, но... таково предписание Лиссабона.

— Но подумайте сами, сеньор команданто, за что же мы накажем целую треть нашего экипажа? Первая и вторая вахты побывали на берегу, а третья? Чем она виновата? Вы сами моряк, войдите же в наше положение, придумайте какой-нибудь способ!

Начальник порта задумался.

Наконец ему пришла в голову блестящая мысль.

— У ваших людей есть штатское платье?

— Не у всех, но у большинства есть.

— Пусть ваша третья вахта съезжает завтра на берег не вместе, а по два-три человека и по возможности в штатском платье. Тех, у кого нет штатского платья, вы пошлете в контору сеньора Тавареса под предлогом закупки и доставки на судно последней провизии. Оттуда они могут разойтись и погулять по городу, но только опять же не гурьбой. Я предупреджу полицмейстера, чтобы он не обращал внимания.

Мы поблагодарили начальника порта и не пожалели «боцманских» выражений по адресу «республиканского» Лиссабона.

На третий день все было исполнено по условию, и третья вахта, хотя не так весело, как предыдущие, съехала на берег.

Однако начиная с трех часов пополудни к нашим ребятам начали подходить на улицах полицейские и вежливо предлагать возвратиться немедленно на судно. Штатское платье не спасало. Если ребята притворялись, что не понимали языка, и продолжали прогулку, то полицейские ходили за ними по пятам и время от времени тянули за рукав.

В результате часам к пяти пополудни все вернулись на судно, за исключением трех или четырех человек, застрявших где-то в горах и вернувшихся уже в темноте.

С заходом солнца нас окружила целая флотилия полицейских шлюпок.

От захода солнца до полуночи на Фуншалском рейде обычно стоит мертвый штиль, и только часов с двух ночи начинает тянуть с гор легкий ветерок.

К этому времени мы и приурочили съемку с якоря.

В два часа тридцать минут 8 октября раздалась команда:

— Пошел все наверх, с якоря сниматься!

Долго подымали якорь, втягивая звено за звеном семьдесят сажен тяжелой якорной цепи. Затем вступили под паруса и, подгоняемые легким бризом, уже в свете приближающегося утра двинулись в далекий, неведомый для большинства нашего экипажа путь, к берегам Южной Америки.

Тропики

Острова Зеленого Мыса, мимо которых пролегал путь «Товарища», лежат под двадцать пятым градусом западной долготы, а крайняя восточная оконечность Южной Америки, мыс Св. Рока, — под тридцать пятым градусом западной долготы. Таким образом, расстояние по долготе между этими двумя пунктами равняется всего десяти градусам, или, с учетом на разность широт, приблизительно 550 милям.

В этом продолговатом и не таком уж огромном четырехугольнике на парусное судно действуют самые разнообразные силы. В северной части дует обычно норд-остовый пассат, постепенно слабеющий по приближении к десятому градусу северной широты. Затем его пересекает с востока на запад роковая для парусных кораблей штилевая полоса. В южной части дует зюйд-остовый пассат. Кроме этих преобладающих ветров между двадцатым и десятым градусами северной широты в восточной стороне можно встретить свежий вестовый ветер, известный под именем африканского муссона.

Север и юг четырехугольника пересекаются с востока на запад сильными пассатными течениями, направляющимися от берегов Африки к группе Антильских островов, а ближе к берегам Африки, между северным и южным пассатным течением, вклинивается Гвинейское противотечение, идущее с запада на восток. Таким образом, парусный корабль, идущий из Европы в Южную Америку, вскоре после Островов Зеленого Мыса начинает терять попутный норд-остовый пассат, и если не воспользуется африканским муссоном и Гвинейским противотечением, то по вступлении в штилевую полосу будет неминуемо отнесен течениями к западу, и когда

наконец встретит зюйд-остовый пассат, то он будет дуть ему почти в лоб.

Чтобы благополучно миновать мыс Св. Рока и вступить в южную часть Атлантического океана, парусный корабль должен, миновав Острова Зеленого Мыса, сделать значительный зигзаг к востоку, в сторону Африки, и затем уже постепенно спускаться к югу, стараясь пересечь экватор между двадцать пятым и двадцать седьмым меридианами.

Чтобы уменьшить крутизну этого зигзага и воспользоваться африканским муссоном и Гвинейским противотечением, некоторые корабли держат курс между Островами Зеленого Мыса и африканским берегом. Однако этот способ многими лоциями не рекомендуется, так как ближе к берегам Африки муссон прерывается иногда жесточайшими остовыми штормами и так называемыми белыми шквалами. Кроме того, берега Африки представляют для корабля целый ряд опасностей.

Предпассатные нордовые ветры, которые мы имели до Мадейры, должны были, на основании всех лоций и инструкций скоро превратиться в ровный, постоянный и довольно свежий пассат. Однако день шел за днем, а ветер не свежел.

«Что же это, пассат или не пассат?» — ломали мы голову. Да, это был несомненно пассат, но такой слабый, которого, как говорится, старожилы не запомнят. Причиной этому, по всей вероятности, были те ужасные ураганы, которые с месяц назад пронеслись у берегов Мексики. Они, видимо, нарушили какое-то равновесие в атмосфере, потому норд-остовый пассат и ослабел.

«Товарищ» двигался к югу со скоростью трех-четырёх узлов. Тропик Рака пересекли 15 октября, а до десятого градуса северной широты тащились еще

шестнадцать дней и пересекли его в полночь с 31 октября на 1 ноября.

Тропическая жара давала себя чувствовать. Черные борта корабля накалялись так, что к ним нельзя было притронуться рукой. По верхней палубе нельзя было ходить босиком. В каютах стояла невыносимая духота. Многие ребята ходили голыми, обвязав только вокруг талии полотенце.

Было трудно заставить их не только одеться, но даже носить специально приобретенные на Мадейре широкополые соломенные шляпы. Напрасно доктор и я пытались доказывать, что кожа белого человека не приспособлена к такому солнцу. Наш врач читал целые лекции о солнечных ударах и ожогах кожи, но все было безрезультатно.

Только на юте, куда я категорически запретил являться нагишом, рулевые и вахтенные штурманские ученики были в рубашках и в трусиках. Территория нашей палубы разграничилась: ют получил прозвище Европы, а вся остальная часть корабля — Полинезии.

Однако некоторые белые полинезийцы получили такие сильные ожоги, что кожа на обожженных местах сделалась темно-малинового цвета и вздулась большими белыми пузырями. Малейшее прикосновение к обожженным местам вызывало нестерпимую боль. Воспользовавшись этим обстоятельством, я отдал приказ, в котором объявил, что товарищи, получившие солнечные ожоги по собственной вине, не будут мной освобождаться от службы. Если же ожоги будут настолько тяжелы, что пострадавшие физически не будут в состоянии нести вахту и участвовать в судовых работах, то время, потребное на лечение, не будет засчитываться им в стаж.

Этот приказ помог больше, чем лекции доктора, и «полинезийцы» начали постепенно превращаться в «европейцев».

Спасаясь от духоты и отыскивая себе укромное местечко для ночлега, ребята укладывались спать в самых необычных местах. Эти места назывались «отелями». Лучшими из них считались те, которые были далеки от всех корабельных снастей и где в случае ночной уборки или постановки парусов никто не потревожил бы безмятежного сна подвахтенных. В поисках таких местечек двое ребят ухитрились устроить отель даже в открытом для чистки паровом котле.

Положение дневальных и вахтенных, на обязанности которых лежало будить очередную вахту, стало трагическим, и к восьми склянкам три-четыре человека из подвахтенных сплошь да рядом оказывались в «нетчиках». Приходилось обшаривать всё судно с фонарями, для того чтобы их разыскать. Пришлось издать другой «зверский» приказ и не отпускать окончивших вахту вниз до тех пор, пока вся смена не будет налицо.

Тихое и спокойное было плавание от Мадейры до штилевой полосы. Парусов почти не приходилось трогать, и мы успели закончить недоделанные судовые работы, несмотря на сильно уменьшенный из-за жары рабочий день. Работали только от восьми до одиннадцати утра и от трех до шести пополудни.

Небогатый запас наших развлечений постепенно иссякал. Спортивным состязаниям мешала жара, вечера самодеятельности не клеились. Держался еще кое-как шахматный кружок. Радиоконцерты прерывались электрическими разрядами.

Эти разряды становились все чаще и чаще и были ясным предвестником того, что корабль приближается к штилевой полосе, славящейся не только штилями, но и страшными грозами с жестокими, неожиданно налетающими шквалами.

На шестом градусе широты мы окончательно потеряли норд-остовый пассат и вступили в полосу случайных и переменных ветров. Небо утратило свою прозрачность, горизонт стал мгlistым, насыщенный парами воздух напоминал предбанник. Необыкновенно красивы были солнечные закаты. У нас на севере вечерняя окраска неба постепенно переходит из голубой в зеленоватую, затем золотисто-желтую, малиново-красную, и наконец небо меркнет в лиловых тонах. Здесь небо горело и сверкало всеми красками. И эти краски отражались на облаках, скоплавшихся перед заходом солнца на востоке. Трудно было сказать даже, что было ярче — восток или запад. Краски быстро сменялись, и в этой фантастической смене цветов нельзя было усмотреть никакой гаммы, никакой системы переходов.

Первый тропический шквал мы встретили вскоре после захода солнца 4 ноября.

Часов с пяти вечера в горячей, сырой духоте было трудно дышать. Океан дремал в тяжелой истоме. Ярко-синяя, цвета саксонского фарфора вода чуть колебалась всей своей массой. Тишина штиля медленно наполнялась какой-то напряженной тревогой. Над горизонтом начала подниматься странная туча. Ее набухшее буро-лиловое тело было окаймлено ровной, точно ножницами вырезанной желтоватой кромкой. Она грозно ползла вверх. А потускневшее бледно-зеленое солнце спускалось вниз, ей навстречу.

И вот они сошлись.

Края тучи, пронизанные на несколько секунд зеленоватым золотом, сразу сделались серыми, а сама туча почернела и начала быстро втягивать солнце...

Солнце бросило в небо длинный прямой сноп зеленых лучей.

Но туча мгновенно выбросила страшные узловатые щупальца, сломала, скомкала зеленый лучистый сноп и

стремительно поползла выше.

Ярко-синий фарфор океана начал сразу тускнеть. Горизонт слился с быстро потемневшим небом, и через несколько минут все утонуло в жутком, душном непроницаемом мраке, в таком мраке, который знают только пастухи американских прерий да моряки.

Ни звука кругом.

Ни одного огонька на палубе. Даже колпак главного компаса пришлось накрыть чехлом, чтобы свет от маленькой масляной лампочки не мешал следить за темным горизонтом.

Весь командный состав столпился на юте, и все глаза впились в непроницаемую тьму. Уши напряженно и чутко ловили каждый звук. Вдруг где-то далеко-далеко, справа, что-то тускло блеснуло, и сейчас же яркая голубая зарница полоснула по небу.

Послышался страшный шум, похожий на отдаленный рокот водяной мельницы. Он приближался...

Слева, где тянулась воображаемая линия горизонта, запрыгали маленькие мутно-зеленые огоньки бегущих по морю «зайчиков».

Это шел шквал. Его надо было принять с кормы и под уменьшенными парусами.

— Командуйте, — сказал я стоявшему рядом старшему помощнику.

— Право на борт!.. Рассыльный, всех наверх, паруса убавлять!

На палубе раздался торопливый топот босых ног.

Вдруг по всему кораблю пробежала легкая дрожь, и он нервно запрыгал на маленьких острых волнах.

Ветра еще не было, но он быстро приближался, и нельзя было предвидеть, с какой яростью он набросится на корабль. В полной тьме одно за другим отдавались громкие слова команды.

Корабль жил. Скрипели невидимые блоки, хрипло шелестели мягкие манильские снасти, шуршали спускаемые и подтягиваемые на снастях паруса. Доносились слова отдельных добавочных команд младших помощников:

— Повахтенно к своим мачтам! Пошел наверх, паруса крепить...

Не успели замолкнуть последние слова, как резкий звенящий звук налетевшего ветра прорезал густую тьму и сразу превратился в неистовый рев.

Бешено захлопали о мачты паруса, затем надулись, и судно накренилось под жестоким напором ветра. Но руль уже был положен на борт, и оно медленно начало уваливаться вправо, тяжело выпрямляясь и принимая шквал с кормы.

Нестерпимый свет громадного пучка молний разорвал тьму и осветил на мгновение надувшиеся нижние паруса, паутину снастей и фигуры людей, ползущих вверх по гудящим от ветра проволочным вантам.

В тот же момент точно громадный тяжелый снаряд разорвался над нашими головами и своим взрывом заглушил и слова команды, и вой ветра, и клочок кипевшего моря.

С неба хлынули потоки воды.

Палуба, крыши рубок, люков, колпаки, вентиляторы зашумели непрерывной барабанной дробью.

Не успел замолкнуть первый раскат грома, как вторая молния прорезала небо, за ней другая, третья, четвертая...

Небо озарялось непрерывными вспышками. И гром, не поспевая за молнией, сливался в один бесконечный грохот.

Качаясь на высоких реях, люди боролись с вырывавшимися из рук складками тяжелых, сразу намокших парусов и старались их закрепить.

Я не отходил от руля.

Помощники хлопотали на палубе, каждый у снастей своей мачты.

В громе моря и неба, освещенный зеленым фосфором вспененной воды и непрерывными вспышками синих молний, весь в сверкающей пене, неся «Товарищ» на юго-запад.

Медленно тянулось время...

Вдруг сразу, внезапно оборвался ливень. Вспышки молний стали все реже и реже... Вяло пробурчал и смолк гром... Хлопнув о мачты, повисли паруса. Корабль замедлил ход... Море потемнело, небо начало быстро светлеть...

Одна за другой начали редеть и раздвигаться тучи, выплыла яркая, ласковая луна, звезды покойным светом облили и корабль, и мокрых, усталых людей, медленно спускавшихся с вант, и кормовую палубу с застывшими у штурвала рулевыми в блестящих, точно покрытых желтым лаком дождевиках, с которых тяжело падали застрявшие в складках капли дождя.

Шквал прошел.

Я созвал всю команду и поблагодарил за дружную и хорошую работу. Все были веселы.

— Ну, ребята, а подвахтенных я все-таки не отпускаю. Покурите, отдохните и опять паруса прибавлять, а то после шквала маленький ветерок задул с норда, нам терять его нельзя.

— В другой раз он, черт, не поймает меня врасплох, — сказал старший помощник Эрнест Иванович. — Сколько пресной воды даром пропало! Я уже очистил одну освободившуюся цистерну. Надо будет из ютовых шпигатов провести рукава в трюм, в цистерну...

Но в течение следующих дней прошло столько шквалов и дождей, что большая цистерна с водой, выпитая нашим экипажем после Мадейры, стала почти полна. Не хватало только трех тонн. И так как в

последующие дни шквалы прошли сухие, то Эрнест Иванович не переставал твердить:

— Эх, три тонны, три тонны мне еще!

Желание старшего помощника исполнилось. После небольшого перерыва прошло такое количество тропического дождя, что мы наполнили не только цистерну, шлюпки, пустые бочки из-под солонины, но прямо не знали, куда деваться от лившейся на нас воды. С тех пор шквалы с дождем получили прозвище «тритоны Эрнеста Ивановича». Один из «тритонов» испортил нам и праздник 7 ноября.

С утра все было хорошо. Был выпущен специальный номер художественно иллюстрированной стенной газеты.

В восемь часов вместо обычно подымаемого в море маленького кормового флага был поднят самый большой и самый новый наш флаг. Такие же «стенговые» флаги были подняты на верхушках всех мачт.

В одиннадцать часов, перед обедом, был назначен парад. Весь экипаж оделся в белую форму и выстроился на палубе. Я обошел фронт, принял рапорты, поздравил экипаж с девятой годовщиной Великого Октября.

Затем на палубу, за отсутствием на «Товарище» чеканных серебряных жбанов, вынесли два чистых эмалированных ведра с крюшоном и несколько чайных чашек.

Крюшон был сделан из мадеры, порядочно разбавленной кипяченой водой, но подкрепленной ромом из консервированных фруктов, варенья и специально сохраненных для этого дня фуншалских ананасов. Вышло очень недурно, но, к сожалению, крюшон, как и все напитки на «Товарище», был теплый, и это сильно снижало его прелесть.

Я первым черпнул чашкой из ведра и предложил тост за процветание первой в мире республики рабочих

и крестьян, за ее вождей, за Коммунистическую партию и за нашу смену — подрастающую и крепнущую молодежь.

Второй тост был за товарищей на «Товарище» и за наше счастливое плавание.

Оба тоста были покрыты дружным «ура».

Один из помощников, вооружившись суповой ложкой и вилкой, привязанной к палочке, немного напомнившей острогу, стал к ведрам за раздатчика, и ребята по очереди потянулись с чашками.

После обеда назначен был митинг, а в четыре часа — вечер самодеятельности, который был неожиданно прерван шквалом. Пришлось убирать гроты и брамсели.

Шквал пронесся необычайно быстро, и в семь часов вечера «Товарищ» под всеми парусами снова мирно покачивался на океане.

Вместо сорванной программы вечера пришлось ограничиться фейерверком. Сожгли несколько фальшфейеров и пустили полдюжины сигнальных ракет, благо вблизи не было ни одного судна и никто не мог принять наши ракеты за сигнал бедствия.

В открытом океане, за десять тысяч километров от Родины, мы смогли поздравить далеких друзей и родных с радостным праздником.

Какое великое изобретение радиотелеграф!

Когда «Товарищ» вступил в штилевую полосу, я отправил циркулярное радио на английском языке всем судам, находившимся между десятым градусом южной широты и экватором:

«Командир советского учебного парусного корабля «Товарищ», позывные РЙУ, просит пароходы, приближающиеся к экватору, сообщить, когда, кто, в какой долготе, широте

потерял зюйд-остовый пассат и вступил в штилевую полосу».

Я был засыпан ответами с невидимых пароходов. Эти ответы помогли нанести на карту довольно точную линию южной границы штилевой полосы. Большинство ответов было чрезвычайно любезно. Некоторые капитаны осведомлялись, все ли у нас благополучно и не терпим ли мы какой-нибудь нужды. Один, по всей вероятности очень молодой, англичанин протелеграфировал нам целую инструкцию о пересечении парусными судами экватора в октябре и ноябре. Эту инструкцию он целиком списал из руководства Финдлея, и мы не могли отказать себе в удовольствии послать ему ответную радиотелеграмму:

«Благодарим, руководство Финдлея имеется на судне».

Однажды мы приняли радио следующего содержания:

«Всем судам, имеющим врача. Английский грузовой пароход «Оркла», позывные РМО, широта 6°20′ северная, долгота 32°15′ западная, просит сообщить, какие рекомендуется принять меры и можно ли обойтись судовыми средствами при открывшейся тяжелой грыже. Аптека имеется. Капитан Гриффит».

Мы, конечно, сообщили ему немедленно все, что мог посоветовать по этому поводу наш доктор.

А сколько человеческих жизней было спасено в море благодаря радиотелеграфу!

Теперь уже не довольствуются установкой радиостанций на самом корабле. Даже спасательные шлюпки снабжаются маленькими станциями со складывающимися, как телескоп, пустыми внутри мачтами. И если в момент гибели корабля случайно никто не откликнется на его призывы SOS — «спасите наши души» — и его экипаж вынужден будет спасаться на шлюпках, то он может продолжать свой призыв о помощи до тех пор, пока его не услышит какое-нибудь судно. Чрезвычайно редки случаи, когда люди с погибшего корабля носятся по морю на шлюпках или плотах неделями и в конце концов, никем не замеченные, гибнут от голода и жажды.

Штилевая полоса

Как мы ни старались пользоваться всяким изменением ветра, чтобы уклониться к востоку, течение неумолимо относило нас к западу, и «Товарищу» удалось пересечь экватор только под $32^{\circ}18'$ западной долготы. Это было 16 ноября в шесть часов сорок пять минут утра. Расстояние в полторы тысячи миль от тропика Рака до экватора мы прошли в тридцать один день! Штили, легкие восточные ветры, шквалы, и опять штили, штили без конца!

Впрочем, затычка в плавании помогла нашим ученикам напрактиковаться под руководством преподавателей Калайда и Кросса в производстве астрономических наблюдений. Наблюдения, особенно звездные, были страстью Кросса.

Помимо регулярных ежедневных занятий с учениками он, по собственной инициативе, раза три в ночь обязательно определялся по звездам и вызывал на соревнование любившего поспать Черепенникова и вахтенных практикантов-любителей.

Наблюдал он обычно Юпитер, и когда тот прятался за облака, «уходил в свою небесную каюту», Владимир Александрович смешно грозил ему своим старческим пальцем.

Этот месяц болтания в теплой тропической воде, поблизости кишашего водорослями Саргассова моря, сыграл с «Товарищем» скверную штуку: подводная часть корабля обросла ракушками и густой шелковистой ярко-зеленой травой длиной в полметра. Перегруженный и без того с трудом двигавшийся корабль теперь окончательно потерял свои мореходные качества. И нужен был хороший попутный ветер, чтобы заставить «Товарища» двигаться вперед с подобающей

ему быстротой. Между тем, подходя к экватору, мы встретили предпассатный зюйдовый ветер, и скоро сделалось очевидным, что при этих условиях нам не обогнуть мыса Св. Рока.

Однако мы упорно держались бейдевинд левого галса и продвигались к берегам Южной Америки, надеясь, что ветер отойдет к осту и мы все-таки благополучно проскочим этот мыс. Но ветер не отошел, и, не дойдя полусотни миль до северного берега Южной Америки, мы сделали поворот и пошли почти назад, упорно стараясь выбраться как можно дальше на восток.

Пройдя полтора ста миль, мы повернули снова. Утром 19 ноября с марса, где бесменно сидели сигнальщики, увидели слева по носу поднимающуюся над водой верхушку одинокой пальмы. Это был риф Рокас.

Рокас, очень опасный коралловый риф, лежит в ста тридцати милях к востоку от мыса Св. Рока, как раз на пути кораблей, огибающих этот мыс. Сильные течения при легких ветрах ставят парусные корабли в этих местах почти в беспомощное положение. Многие из них окончили свое существование на коралловых зубьях этого рифа. Только сравнительно недавно на нем удалось поставить железный маяк. Никто на маяке не живет, и автоматическая горелка его заряжается раз в год. Бразильцы рядом с маяком выстроили крепкий каменный дом, в котором могут укрыться потерпевшие крушение моряки.

По мере приближения к рифу вслед за пальмой стали подниматься над водой высокий шест со значком в виде красной звезды, узкий, похожий на иглу маяк, вторая пальма, поменьше, и наконец самый дом.

Ветерок посвежел. «Товарищ» прибавил ходу и скоро миновал риф, а к вечеру мог считать себя уже

избегнувшем опасности быть прижатым к мысу Св. Рока.

24 ноября при посвежевшем зюйд-остовом пассате мы прошли параллель Пернамбуко и, снова выйдя на простор, пошли вдоль восточного берега Южной Америки, держась от него в расстоянии ста — полтора ста миль.

Кончилась борьба с течениями, штилями и неожиданными шквалами.

На другой или на третий день после прохода Пернамбуко в четыре часа пополудни, во время вечернего чая, вахтенный помощник крикнул через светлый люк в кают-компанию:

— Товарищи, акула около корабля!

Мы все выскочили наверх.

За кормой судна, то приближаясь, то несколько отдаваясь, резал воду черно-синий треугольник — спинной плавник акулы. Немедленно сооружена была удочка. Акуля удочка делается из проволочного троса приблизительно в мизинец толщиной, с цепью на конце. К цепи прикрепляется большой стальной крюк, на который насаживается кусок солонины килограмма в два. Трос через блок, прикрепленный для этой цели к концу выдающегося за борт гика, проводится на шпиль, а другой его конец с крюком опускается в воду.

Затем готовят, тоже из проволочного троса, две петли, которые нужно ухитриться накинуть — одну под грудные плавники, другую — на хвост акулы, когда она будет поймана, иначе с ней не справиться на палубе.

Как только приманка была опущена в воду, черно-синий треугольник стал приближаться, и скоро в прозрачной воде можно было со всеми подробностями разглядеть большую синюю рыбу с белым брюхом, с острой вытянутой вперед мордой, с открытыми вместо жабр щелями позади головы. Это была так называемая

голубая акула метра в два длиной. У ее головы вертелись две желтоватые рыбки-лоцманы. Два или три раза она подплывала к самой приманке и обнюхивала ее. На юте корабля стояли ученики и матросы, приготовившиеся к необыкновенной рыбной ловле. Наконец акула приблизилась к раздражавшей ее обоняние солонине, перевернулась на спину и схватила приманку.

— Тащи!

И акула повисла под гиком, размахивая своим сильным упругим хвостом. Несколько минут она бешено извивалась, свертывалась иногда в кольцо. Стоило большого труда удержать ребят от желания схватить ее за хвост руками и втащить на палубу. Но я знал, что такое акула, и ждал, когда она устанет биться и успокоится на несколько секунд. Вот этот момент наступил. Быстро накинули на нее петли, втащили на ют и растянули между двумя парами кнехт. Стальной крюк с солониной ушел глубоко в широко открытую пасть, усеянную четырьмя рядами мелких, но очень острых, загнутых назад зубов. Не успели акулу растянуть на палубе, как она снова начала биться. Но, привязанная за хвост и за голову, она уже не могла принести никакого вреда. Ей разрубили топором брюхо, а затем отрубили голову. И когда после этого сняли петлю с хвоста и потащили туловище вниз на палубу, то оно все еще продолжало извиваться и трепетать.

Нашлись любители, которые непременно хотели попробовать акульего мяса. Вырезав из спины два громадных куска, они потащили их на камбуз: один — варить, другой — жарить. Однако матрос из поморов Кирюша Волокитин превзошел всех гастрономов — он съел, даже не посолив, сырое сердце акулы. После этого подвига Кирюша получил прозвище «пожирателя акульих сердец».

Мясо акулы и в вареном и в жареном виде оказалось жестким, с неприятным запахом, но тем не менее было съедено. Кот Блэки тоже полакомился им. Впоследствии мы поймали еще двух акул и несколько дорад.

Дорада, или, вернее, корифена, — замечательно красивая рыба. Некоторые дорады достигают полутора метров длины и сорока сантиметров ширины. Спина дорады зеленая с золотым отливом, брюхо светлое и постепенно переходит в блестящий серебристый цвет. На жаберных крышках овальные золотистые пятна. Золотистая полоса украшает лоб между глазами, и целый ряд таких же полос проходит по бокам. Сплошной спинной плавник тянется почти вдоль всей рыбы и окрашен в синеватый цвет с бурыми полосками. Мясо корифен безвкусно, а иногда бывает и ядовито. Морское поверье приписывает это тому, что корифены будто любят тереться о медную обшивку подводной части кораблей; это, конечно, чушь, однако то, что некоторые особи этих рыб ядовиты, остается фактом. Случаи отравления бывали нередко. Чтобы распознать, ядовита ли пойманная рыба, моряки кладут в котел, где варится рыба, серебряную ложку или монету, — если серебро почернеет, то рыбу есть не следует, а если нет, то она безвредна.

Я очень жалел, что на «Товарище» не было ни Брема, ни других книг или атласов по естественной истории. Популярные лекции о жизни рыб, моллюсков и птиц, которые попадались на нашем пути, были бы полезны и интересны, а в некоторых случаях могли бы даже оградить и предостеречь от неприятных случаев. Так, например, однажды в яркий солнечный день мы были окружены какими-то красивыми моллюсками, переливающимися всеми цветами радуги, со вздымающимися над водой плавниками. Эти плавники они подставляли ветру, как парус, и грациозно

скользили по ярко-голубой поверхности океана. Зрелище было восхитительным.

Одно такое животное мы зацепили ведром и подняли на палубу. Почти весь низ ведра был заполнен длинными нитями — щупальцами. Плавник имел вид воздушной камеры, то надувавшейся воздухом, то опадавшей.

Полюбовавшись моллюском и сняв с него несколько фотографий, мы выплеснули его обратно за борт, и оказалось впоследствии, что хорошо сделали. Он был так красив, что надолго остался у меня в памяти.

Вернувшись после плавания на «Товарище» в Ленинград, я отыскал цветной рисунок моллюска у Брема и вот что прочел о нем:

«Так называемые португальские галеры — физалии, принадлежащие к отряду сифонофор, представляют один из красивейших и наиболее замечательных, но и наиболее опасных родов кишечнополостных.

Даже грубые матросы не могут удержаться от восхищения перед этим великолепным созданием, пузырь которого может достигать величины детской головы, а арканчики погружаются в воду. Однако восхищение матросов идет наряду с почтительным страхом.

Во время кругосветного плавания судна «Принцесса Луиза» мимо корабля проплывала великолепная физалия. Молодой матрос прыгнул в море, чтобы овладеть животным, подплыл к нему и схватил. Тогда животное окружило противника своими длинными хватательными нитями. Молодой человек почувствовал острую боль. Он с отчаянием кричал о помощи и насилу мог достигнуть

судна вплавь. Здесь его подняли на борт. После этого он заболел так сильно лихорадкой и воспалением, что долгое время опасались за его жизнь...»

Прочтя этот «замечательный» русский перевод «замечательного» немецкого описания, я от души порадовался задним числом, что, несмотря на наличие значительного количества «отважных молодых людей» среди «грубых матросов» «Товарища», ни один из них не прыгнул за борт и не попал в объятия этого изумительно красивого моллюска.

Дни шли за днями. 8 декабря «Товарищ» пересек тропик Козерога в $37^{\circ}57'$ западной долготы. Кончился зюйд-остовый пассат, и, подойдя к параллели мыса Св. Екатерины, мы снова очутились в преподлом месте.

К устью Ла-Платы

Побережье Южной Америки, от параллели мыса Св. Екатерины и приблизительно до 30° южной широты, славится следующим свойством: зюйд-вестовые и норд-остовые ветры постоянно сменяются одни другими и разводят громадное неправильное волнение. Часто ветер, достигающий силы шторма, неожиданно падает в несколько минут. Заштилевшее судно начинает раскачиваться на высоких волнах и, не имея движения вперед, перестает слушаться руля. Такое положение продолжается иногда полчаса, иногда сутки и больше. А затем налетает совершенно неожиданно новый ветер или с той стороны, с которой дул раньше, или с противоположной. Барометр ничего не предсказывает, а так как небо часто бывает облачно и при этом одноцветно, то и по его виду трудно что-нибудь предсказать.

Эти неожиданные шквалы почему-то налетали почти всегда на вахте третьего помощника — Николая Васильевича Вешнякова. Сидишь, бывало, у себя в каюте или в кают-компани и перечитываешь в двадцатый раз лоции южного Атлантического океана и вдруг сквозь открытый светлый люк услышишь возглас Николая Васильевича:

— Эге!..

И в ту же минуту раздается рев налетевшего шквала.

С криком «пошел все наверх» выскочишь на палубу, и начинается катавасия:

— Право на борт!.. Бом- и брам-фалы отдавай!.. Нижние брамсели на гитовы!.. На гротовые брасы, на левую!.. Гафтопсель долой!.. Бизань на гитовы!..

И обросший травяной бородой, перегруженный, неуклюжий «Товарищ» начинает лениво разворачиваться кормой на ветер.

Примешь шквал с кормы и ждешь, когда установится ветер, чтобы лечь на тот или другой курс.

А что делалось с «Товарищем» на большом волнении во время стихшего ветра! Перегруженный тяжелым, лежавшим в трюмах камнем, он был необыкновенно устойчив, и при ровном штормовом ветре можно было скорей потерять мачты, чем наклонить его больше десяти градусов. Но зато когда ветер стихал или дул прямо в корму, «Товарищ» качался как маятник, делая от двенадцати до пятнадцати размахов в минуту с креном по двадцать-двадцать пять градусов на сторону.

Такая качка корабля, превращенного неправильной погрузкой в ваньку-встаньку, продолжалась иногда по три-четыре дня без передышки.

Надо сказать, что качка мало влияла на самочувствие нашего экипажа, привыкшего за переход ко всяким превратностям дальнего океанского плавания. Опасение вызывало лишь состояние судна.

Принимая во внимание, что мачты «Товарища» имеют высоту над ватерлинией сорок восемь метров и вместе с реями и такелажем весят 147000 килограммов, можно себе представить, как подобная качка отражалась на связях судна и самом рангоуте.

Наконец, перевалив через тридцатый градус южной широты, «Товарищ» взял курс к устью Ла-Платы.

Мы приближались к цели нашего перехода. Погода была благоприятной и ровной; жизнь на корабле потекла спокойнее.

Однажды часов около четырех пополудни, когда дул легкий попутный ветер и «Товарищ» медленно двигался к югу, с бака раздались три удара в колокол и голос впередсмотрящего:

— Прямо по носу дым!

Скоро из едва заметного облачка дыма стал вырисовываться силуэт большого двухтрубного пассажирского парохода.

Пароход взял несколько вправо, чтобы дать нам дорогу, и поднял итальянский флаг. Заработало радио. Пароход оказался быстроходным почтовиком итальянской национальной компании «Юлий Цезарь». Он шел из Буэнос-Айреса с обычными пассажирами первого класса и тысячей итальянских рабочих, возвращавшихся на родину с сезонных работ в Аргентине.

«Итальянец» был уже так близко, что можно было разглядеть людей на всех его палубах.

Вдруг он взял влево.

Что это? Уж не хочет ли он нас пустить ко дну?

Но, сблизившись с нами, он вновь отвернул и лег параллельным контркурсом. Вдруг у его передней трубы показалось облачко белого пара и раздались три коротких приветственных свистка; кормовой флаг «итальянца» медленно приспустился, приветствуя наш большой красный флаг, который мы для этой встречи специально подняли под гафелем.

Мы ответили без малейшей задержки, и с палубы парохода раздались крики:

— Эввива Россия! Эввива совет! Бон виаджо, камарады русси!..

«Юлий Цезарь» так быстро пролетел мимо нас, что я не успел разобрать, кричали ли вместе с «третьеклассниками» и distinguished пассажиры первого класса, но шапками и платками махали все на всех палубах и на мостике.

В эту же ночь, часов около одиннадцати, раздался удар в колокол, и впередсмотрящий крикнул:

— Право по носу огонь!

В бинокль увидели два белых огня парохода. Он шел навстречу и несколько наперерез нам.

На основании международных Правил для предупреждения столкновений судов в море всякое судно с паровым или другим механическим двигателем уступает дорогу парусному. Поэтому мы мало беспокоились о встречном пароходе, ожидая, когда он свернет с нашего пути. Но пароход не сворачивал.

Мы быстро сближались...

Поняв, что пароход не видит нашего зеленого отличительного огня, я зажег с правого борта зеленый фальшфейер.

Яркий зеленый свет залил весь борт корабля, нижние паруса и снасти.

В ту же минуту пароход отвернул влево и еще через несколько минут пролетел мимо нас в расстоянии не более двухсот метров.

Это был большой быстроходный пассажирский пароход, весь залитый огнями. Скорость его на глаз была не меньше 18 узлов, и если бы он нас ударил с такого хода, то тяжело груженный камнем «Товарищ», не разделенный на отсеки водонепроницаемыми переборками, пошел бы ко дну как топор.

Надо добавить, что если бы мы даже захотели уступить дорогу летевшему на нас пароходу, то не могли бы этого сделать, так как ветер совершенно упал и «Товарищ» почти не имел хода и едва-едва слушался руля.

Спускаясь южнее тридцатого градуса южной широты, мы часто встречали штормы, известные под именем памперос. Эти штормы зарождаются на восточных склонах Андов и, пролетая через пампасы, от которых они и получили свое название, раздражаются с особенной силой в устье реки Ла-Платы. Памперосы бывают местные и общие. Первые длятся недолго, и небо при них остается неизменно синим. Общие

памперосы приходят со шквалами, облачностью и дождем. Обыкновенно они продолжаются трое суток, но бывали случаи, когда памперосы свирепствовали по двадцать дней и дули с такой силой, что срывали с якорей стоявшие на реке суда и даже перевертывали малозагруженные корабли.

Сила ветра при памперосах не уступает силе вестиндских ураганов или тайфунов Китайского моря, и разница заключается только в том, что при ураганах направление ветра постоянно меняется, а при памперосах ветер имеет неизменное направление от зюйд-веста.

Наибольшее количество памперосов падает на зимние месяцы, но и летом они нередкие гости в этих местах, поэтому надо было ожидать встречи с ними.

На долю «Товарища» тоже выпал трехдневный памперос. Но судно отлично справилось с ним, приведя в крутой бейдевинд под нижними марселями и фоком. Впрочем, нет худа без добра. Обычно после пампероса наступают легкие и ровные остовые ветры, которые и помогли нам благополучно добраться до Монтевидео.

Было бы гораздо хуже, если бы вместо пампероса мы получили штормы из восточной половины компаса. Устье Ла-Платы при ширине двести морских миль очень мелко и совершенно открыто с востока. Громадная волна, бегущая через всю ширь южной части Атлантического океана, свободно вкатывается в широкое устье реки и превращается в придонный бурун. Входить в Ла-Плату при таких условиях, несмотря на попутное направление ветра, невозможно, а для того чтобы отлавировать от берега, нужно бороться не только с силой ветра, но и с громадным волнением. Это удастся далеко не каждому судну, даже паровому, и недаром северный берег устья реки усеян обломками кораблей.

При входе в Ла-Плату нас постигла только одна неприятность — остовый ветер принес дождь и туман, который скрыл не только низкие берега реки, но и все маяки.

Пришлось идти по лоту, следуя так называемым «иловым колодцам».

Дно этой реки-моря покрыто песком и ракушками, среди которых течение реки промыло сравнительно узкую, но глубокую борозду с осевшим в нее серо-синим речным илом. До тех пор пока лот судна встречает илистый грунт, можно считать, что оно на фарватере, но как только лот начинает доставать со дна моря песок или ракушку, это означает, что судно сошло с фарватера и приближается к мелям.

Ла-Плата хорошо исследована и описана. Глубины и грунты нанесены на карту; по цвету и сорту песка и ракушек можно с большей или меньшей уверенностью судить о том, находится ли судно вправо или влево от илового колодца.

В ночь с 24 на 25 декабря «Товарищ» при очистившемся небе и попутном ветерке прошел городок Мальдонадо и к рассвету был в виду Монтевидео.

Здесь ветер совершенно стих, и нам пришлось отдать якорь. Но буксирный пароход, посланный нашими агентами, братьями Додерос, уже шел нам навстречу.

Наш новый радиотелеграф сослужил нам еще раз хорошую службу: с момента приближения «Товарища» к устью Ла-Платы мы находились в непрерывных сношениях с нашими агентами, и теперь, увидев направляющийся к нам сначала дымок, а затем и силуэт буксирного парохода, мы знали, что этот пароход введет нас в порт, что он везет нам запас свежей провизии и большой чемодан долгожданных писем.

Если мы быстро справились с уборкой парусов у острова Уайт, то теперь, я думаю, мы побили рекорд.

Паруса были убраны и закреплены в четверть часа.

Столица Уругвая

Монтевидео, столица Уругвая, — большой и красивый город. Свое название («монт» — гора, «видео» — вид) он мог получить только потому, что все остальные берега почти совершенно плоски.

С моря трудно даже представить себе, что это громадный город с населением около миллиона человек.

Как только были убраны и закреплены паруса и подошедший пароходик взял нас на буксир, раздалась команда:

— Команде переодеться!

Буксир повел нас в гавань между двумя длинными рядами баканов. Ровно в час дня «Товарищ» стал на два якоря у поперечного мола, разделяющего гавань на две половины, в ста саженях от центральной городской гавани.

Старший помощник еще возился с якорными канатами, когда к борту «Товарища» подошел моторный катер с властями.

Я встретил их у трапа.

Первым поднялся невысокий, полный, гладко выбритый человек в белой морской форме и отрекомендовался командиром порта. Его сопровождал молодой высокий человек в такой же форме — его адъютант.

Командир порта, несмотря на имя Энрике и типичное лицо южанина, носил фамилию Тейлор и прекрасно говорил по-английски. Он поздравил нас с благополучным прибытием и сказал, что имеет особое удовольствие приветствовать во вверенном ему порту первое судно под советским флагом, посетившее Монтевидео после официального признания Уругваем

правительства Союза Советских Социалистических Республик. Я ответил ему, что в свою очередь считаю за высокую честь быть командиром первого советского корабля, посетившего Уругвай.

За командиром порта на палубу «Товарища» поднялись чиновники таможи и карантинно-санитарного надзора.

Я пригласил всех в каюту.

Все необходимые формальности были проделаны чрезвычайно скоро.

Гостям предложили мадеры и бисквитов.

По проверке судовых документов был бегло осмотрен выстроенный на палубе во фронт экипаж, и нам было разрешено сообщение с берегом.

К этому времени «Товарищ» был уже окружен тесным кольцом шлюпок и катеров, и вокруг него стоял тысячеголосый шум.

Карантинный флаг, поднятый на фок-мачте, только дрогнул и не успел еще тронуться книзу, как шлюпки и катера, толкаясь и наваливаясь друг на друга, ринулись к нашему трапу.

Через несколько минут палуба «Товарища» была запружена гостями. Первыми ворвались репортеры и корреспонденты. Многие из них приехали специально из Буэнос-Айреса и других городов.

Я не знаю, кто из экипажа «Товарища» в этот день не давал интервью и кто не был снят по крайней мере в десяти видах.

Среди посетителей нашлось немало говоривших по-русски. Это были русские евреи, эмигрировавшие в Южную Америку после погромов, пронесшихся над югом России в столыпинские времена.

Все они были глубоко растроганы, попав на советский корабль.

— До войны в Монтевидео нередко заходили русские военные суда, но мы их никогда не встречали,

— рассказывал мне один эмигрант. — Однажды, — продолжал он, — в мой магазин — у меня гастрономический магазин на площади Индепенденция (Независимости) — зашли русские офицеры... Я давно не слышал настоящего русского языка и так давно не видел настоящих русских людей, что меня к ним невольно потянуло, и я заговорил с ними по-русски. Так, знаете, что они сказали? Один офицер посмотрел на другого и сказал: «Смотри, пожалуйста, и здесь они засели...» А потом обернулся ко мне: «А что, испанцы вам еще пух из перин не выпускали?» Больше уже мне не захотелось с ними разговаривать... А у вас, посмотрите, с нами разговаривают, нас везде пускают, все показывают, называют товарищами, и даже вы, капитан, так любезны со мной!

Контора братьев Додерос была закрыта по случаю первого дня рождества, но управляющий приехал на судно. От него я узнал, что в Монтевидео не найдется буксирного парохода достаточной силы, чтобы поднять «Товарищ» вверх по реке Паране, и что необходимо снести по телеграфу с фирмой Мианович в Буэнос-Айресе, которая монополизировала все буксирное дело на реках Ла-Плате, Паране и Уругвае. Кроме того, нужно было добиться, чтобы в Росарио, принадлежащем Аргентине, не признавшей еще тогда СССР, экипажу «Товарища» было разрешено сообщение с берегом. Вставал также вопрос, отгружать ли часть груза «Товарища» здесь на баржу и тащить ее за собой или ждать прибытия воды, так как сейчас на баре Мартин Гарсия всего двадцать два фута воды, то есть на полфута меньше углубления «Товарища».

Все эти вопросы надо было как следует обсудить, и мы отложили их до десяти часов утра следующего дня.

Только часам к пяти вечера я смог освободиться и съехать на берег прямо в гостиницу.

После обеда я вышел на улицу. Был день рождества. Магазины были закрыты, но громадные зеркальные витрины ярко освещались электричеством. Приглядевшись к выставленным товарам, я без труда убедился в их происхождении. Все, начиная с безделушек и кончая обувью, кухонной и столовой посудой, было привозное.

Поражало обилие ваз, вееров, статуэток, альбомов, фигурных хрустальных и фарфоровых украшений, брошек, ожерелий, флаконов с духами и прочей роскоши.

Улица была запружена автомобилями и пешеходами. Большинство пожилых людей было одето с ног до головы в черное, следуя старой испанской моде.

Я вышел на большую четырехугольную площадь Независимости, окаймленную невысокими домами с арками, напоминая наши гостинные дворы. Посреди площади был разбит сквер, в центре которого возвышался громадный памятник освободителю Уругвая от испанского владычества — генералиссимусу Артигосу. За памятником вздымалось высокое здание, более чем в двадцать этажей, первый небоскреб не только в Монтевидео, но, кажется, во всей Южной Америке.

Вокруг памятника Артигосу по случаю рождества был устроен народный базар, очень похожий на наши прежние «вербы»: те же палатки со сладостями, дешевые самодельные игрушки, воздушные шары и много цветов — роз, лилий и тюльпанов. Аромат их чувствовался по всей площади. Я подошел к одной из фруктовых палаток, чтобы купить крупный местный виноград. Палатка была осаждена преимущественно детворой, и я стал ждать, когда единственный и не по-испански быстрый в движениях продавец обратит на меня внимание.

Я знаю довольно много испанских слов, но не говорю по-испански. По-итальянски я когда-то говорил прилично.

И вот, путая испанские и итальянские слова, я обратился к продавцу.

Он внимательно выслушал меня и, хитро улыбаясь, ответил:

— Давайте уж лучше будем говорить по-русски.

— А вы русский? — удивился я.

— Ну конечно! Я уже был на вашем корабле, только там толпилось так много народу, что вам совершенно невозможно было меня запомнить. Я же вас сразу узнал.

— Ну, как вам живется здесь, в Уругвае? Хорошо ли идут дела? — спросил я.

— Дела тут у всякого идут хорошо; только испанские доны... они совершенно как дерево... — ответил продавец. — Они даже; не знают как следует, что в их стране есть, что стоит здесь купить и что стоит продать. Они ничего не знают. Они только любят сидеть в кофейнях и кушать мороженое и любят, чтобы у них были начищены сапоги. Вы знаете, сколько времени испанский гранд чистит сапоги? Уж никак не меньше чем полчаса. Как же вы хотите, чтобы они умели торговать!

Говоря это, он уложил мне в специальную маленькую корзиночку две большие кисти крупного бледно-розового винограда.

— Вот вы сейчас понесете это в руках, — сказал он на прощанье, — вы же капитан большого корабля, — и вы совсем об этом даже не думаете, а испанский гранд, так он прямо сгорел бы со стыда, если бы у него в руках было что-нибудь, кроме тросточки... Ну, будьте здоровы! Советую вам проехать в парк и посмотреть большое народное гулянье.

В парк я не поехал, потому что очень устал.

От строившегося небоскреба в глубь города шла лучшая улица Монтевидео — авеню 18 Июля. Я пошел по ней. Магазины, кинематографы, кафе. Кафе здесь громадны и внутри отделаны с яркой, бьющей в глаза роскошью. На широких тротуарах перед окнами кафе стоят мраморные столики. За столиками пьют крепкий черный кофе, едят мороженое. Посетители почти сплошь мужчины. Они важно курят сигары и важно разговаривают.

Так же как мелкие английские чиновники в колониях стараются одеваться и держать себя «как в Лондоне», так здесь стараются делать все, «как в Мадриде».

Не слышно веселого смеха, нет шума, который стоит обычно в греческих, итальянских и французских кафе. А главное, совершенно нет женщин.

Меня заинтересовало какое-то странное мороженое из разноцветных полос. Я сел за столик и подозвал человека в белом костюме и зеленом шерстяном переднике. Он оказался итальянцем. Я указал ему на соседа, наслаждавшегося полосатым мороженым, и попросил подать такого же и мне.

— Кассада! — воскликнул итальянец. — Си, сеньор, уно моменто^[70]. — И, взмахнув салфеткой, так же как это, бывало, делалось лихими половыми в московских трактирах, исчез в дверях.

Через несколько минут, грациозно извиваясь и высоко подняв на ладони серебряный поднос, он принес мне тарелку с порцией кассады, серебряную ложечку и высокий запотелый стакан с ледяной водой.

Кассада — нечто среднее между мороженым и пломбиром с цукатами — оказалась превкусной штукой и впоследствии поглощалась нами в громадном количестве.

Эту ночь я спал так же сладко и крепко, как первую ночь в Лондоне. Встал сравнительно рано, принял ванну, напился ароматного бразильского кофе со сливками и в девять часов был, как условлено, в конторе Додерос.

Братья Додерос — влиятельная и богатейшая фирма. Однако ни один из братьев не занимается непосредственно своим делом. Один состоит членом аргентинского конгресса, другой живет постоянно в Париже, а третий вот уже второй год путешествует.

Монтевидеоская контора Додерос помещается на одной из лучших улиц.

Меня приняли очень любезно. Прежде всего надо было послать телеграмму в Буэнос-Айрес. Дело в том, что согласно фрахтовому договору «Товарищ» был обязан доставить бывший на нем груз камня в Росарио или «так близко к этому порту, как позволит глубина фарватера и углубление судна, которое должно оставаться все время на свободной воде». Эта обычная формула всех фрахтовых договоров помогла мне немножко сыграть на тщеславии и влиятельности буэнос-айресского братца Додерос.

Моя телеграмма была составлена в следующих выражениях:

«„Товарищ“ благополучно прибыл в Монтевидео, где получил самый радушный прием от местных властей. Экипажу после семидесятисемидневного перехода было бы слишком тяжело и вредно в санитарном отношении не иметь сообщения с берегом. Ввиду изложенного прошу снестись с властями и выяснить вопрос, будет ли экипажу «Товарища» разрешено свободное общение с берегом в Росарио, в противном случае

предпочитаю выгружаться в Монтевидео, куда грузополучатели должны прислать баржи, тем более что глубина фарватера препятствует свободному продвижению корабля.

Капитан Лухманов».

До получения ответа на эту телеграмму я воздержался от переговоров с фирмой Мианович, которая называется Генеральной компанией буксирного пароходства Ла-Платы и ее притоков, тем более что стоимость буксировки от Монтевидео до Росарио была уже ими сообщена Аркосу в Лондон и нам известна. Мы знали и то, что Миановичи хотя и большие «патриоты» и комплектуют свои пароходы только сербами, хорватами и далматинцами, но в делах с ними надо держать ухо востро.

Приехав на судно около полудня, я застал там много гостей.

Я пригласил журналистов в свою каюту. И завязалась долгая, интересная беседа.

В этот вечер я взял на берег двух юнг и одного из учеников.

Вчетвером мы объехали на автомобиле город и окрестности. Побывали на пляже, куда на морские купанья приезжают богатые люди из всех лаплатских городов. Впрочем, и в Монтевидео, несмотря на прекрасный пляж со всеми удобствами и громадным курзалом, морскими эти купанья можно назвать только относительно: нужен сильный восточный ветер, чтобы вода Ла-Платы сделалась хоть немножко соленой. Но ведь наши купанья в Сестрорецке тоже называют морскими, хотя вода Невской губы пресна.

С пляжа мы поехали в парк Капурро и на Прадо. Это красивые места с пышной субтропической

растительностью, с прекрасными аллеями, цветниками, ресторанами и «народными» развлечениями.

Народные развлечения те же, что и везде: карусели, тир, кинематограф, лотереи, «американские колеса», кофейни и пивные, открытые эстрады с фокусниками и танцорами, маленькие озера и прудики с пестро раскрашенными лодками для катанья.

Танцоры исполняют парижские апашские танцы и английскую джигу, родную сестру чечетки.

Но красивей танцев, фокусов и пения был сам парк с разноцветными электрическими лампочками, развешанными в густой листве каучуковых деревьев, тополей и пальм.

Из парка мы отправились на авеню 18 Июля и кончили вечер кассадой и кинематографом. В кинематографе, как и следовало ожидать, вместо фильма из местной жизни мы видели американскую акробатическую ленту с Чарли Чаплином.

На другое утро пришел ответ из Буэнос-Айреса:

«Передайте капитану Лухманову, что «Товарищ» во всех портах Аргентины получит такой же прием, как и в Монтевидео. Обсерватория предсказывает усиление остовых ветров и прибыль воды на перекатах. Уполномочиваете ли вести переговоры с Миановичем о высылке буксира?»

На эту телеграмму мы сейчас же послали ответ:

«Просим сообщить условия Миановича о доставке его буксирами «Товарища» в Росарио».

В тот же день получено было и предложение Миановича. Ссылаясь на вздорожание угля, вызванное английской забастовкой, и на слишком глубокую осадку «Товарища», он запрашивал 1150 фунтов вместо 1000, предварительно обусловленных с конторой Аркос в Лондоне, и предлагал выслать один из самых сильных буксирных пароходов — «Мирадор».

Посоветовавшись с агентами и с милейшим командиром порта Тейлором, я ответил Миановичам, что согласен заплатить 1000 фунтов, если они гарантируют мне благополучную доставку «Товарища» в Росарио.

На другое утро пришел ответ, что «Мирадор» выходит из Буэнос-Айреса вечером 29 декабря.

В Аргентину

Начались приготовления к походу. Вечером, с приливом, мы должны были выйти из гавани и стать на рейде. Впрочем, в этот день мы успели еще проделать шлюпочное ученье и гонку под парусами.

День прошел в хлопотах. Надо было подготовиться прежде всего к аргентинским формальностям. Нас снабдили анкетными листами с такими вопросами, которыми могут сравниться только анкеты, заполняемые иностранцами в Японии. Для этих анкет требовалось приготовить фотографические карточки всех членов экипажа.

Затем надо было сговориться с лоцманом, с буксиром, который должен был вывести нас из гавани, запастись провизией, сделать прощальные визиты.

В шесть часов вечера начали поднимать якоря.

Подшли портовый буксир и катер командира порта.

Тейлор привез мне на прощанье подарок — индийскую долбленую, украшенную резьбой тыкву, серебряную трубочку и коробку «эрба мате».

Мате — парагвайский чай. Он имеет вид серо-зеленого порошка. Его всыпают в тыкву, заваривают и пьют через трубочку. Мате приписывают многие целебные свойства, но вкус его для непривычного человека очень неприятен, а острый запах, равно как и цвет, сильно напоминает персидскую ромашку.

Подарок Тейлора был единственной местной вещью, которую я вывез из прилаплатских республик.

В восемь часов вечера мы отдали якорь на рейде. К рассвету должен был подойти «Мирадор» и потащить нас на толстом стальном канате в Аргентину.

Наступил рассвет, а «Мирадор» не пришел. Вместо него пришла радиограмма от Додерос:

«„Мирадор“ выйдет, как только начнется ожидаемая прибыль воды. Телеграфируйте, когда пройдете канал Мартина Гарсия».

Целый день прошел в составлении анкет для Росарио. Шутка ли! Надо было не только каждого человека измерить, взвесить на весах, написать всю его биографию, биографию родителей и прародителей (в анкете есть вопрос: какие фамилии носили ваша мать и бабушка до замужества и где они родились?), но в добавление к фотографии каждого еще и описать портрет: длину носа, ширину рта, цвет волос, глаз, кожи. И все это надо было сделать на испанском языке. Затем к каждой анкете требовалось приложить отпечатки всех десяти пальцев.

К вечеру подошел «Мирадор» — большой, сильный, красивый и очень чистый буксирный катер.

Закрепили буксир, подняли якорь и двинулись по морскому каналу в сторону Буэнос-Айреса.

Утром подошли к поворотному плавучему маяку на банке Чико и к плавучей лоцманской станции, с которой должен был к нам приехать новый лоцман для реки Параны.

Однако ни на призывные свистки «Мирадора», ни на наш сигнал, ни на радио никто не отозвался. Пришлось стать на якорь.

Часов в десять утра подошел катер с лоцманской станции, взял нашего лаплатского лоцмана. Капитан катера сказал, что все лоцманы разобраны, на станции нет ни одного свободного и очередной лоцман приедет к нам только вечером.

Уже было совсем темно, когда тот же катер привез к нам маленького, круглого, очень подвижного брюнета в

черном костюме, червой соломенной шляпе, с бриллиантом в галстук и с двумя новенькими кожаными чемоданами. Это оказался лоцман для Параны, итальянец, сеньор Карузо.

Ему отвели каюту третьего помощника, который временно поселился вместе с четвертым.

Сеньор Карузо заявил, что до рассвета сниматься не стоит, так как самое трудное место — канал Мартина Гарсия — нужно проходить обязательно днем.

Наступила ночь на 1 января 1927 года.

У нас готовились к встрече Нового года. Решили встретить Новый год все вместе и пригласить сербов и хорватов с «Мирадора».

Мы сразу же подружились и ухитрились довольно свободно объясняться, хотя, правда, это была смесь русского, церковнославянского, итальянского и испанского языков с добавлением английских слов в особо затруднительных случаях. Впрочем, молодым морякам, в особенности если они весело настроены, не надо много слов для того, чтобы поговорить по душам.

— Камарадо!

— Камарадо!

И ударят друг друга по плечу и разразятся хохотом. Потом угостят друг друга папиросами или сигарами. Потом начнут каждый показывать свое судно.

— Боно?

— Боно!

И опять хлопнут друг друга и опять захохочут.

Помещение учеников и команды приняло праздничный вид. Борта и койки были завешаны флагами, столы покрыты скатертями и уставлены пирогами, большими кусками жареного мяса, закусками из саутгемптонских запасов и свежими фруктами. Была и мадера, по бутылке на четырех человек.

«Мирадор» ошвартовался борт о борт. Все помылись, почистились, приоделись и после седьмой

склянки сели за ужин.

Было весело, шумно, сербы чувствовали себя прекрасно.

За несколько минут до полуночи наш струнный оркестр собрался за занавеской из флагов, и с последним ударом восьмой склянки грянул «Интернационал». Все встали.

После «Интернационала» начались дружеские тосты.

Праздник кончился вечером самодеятельности, в котором приняли участие и гости.

Один из механиков «Мирадора» оказался виртуозом игры на гитаре и сыграл несколько прелестных хорватских народных песен.

Разошлись после двух часов, а в шесть начали сниматься с якоря.

Ветер посвежел. Мы поставили в помощь буксиру марсели.

Мы все еще шли, почти не видя берегов. Слева сзади чуть-чуть маячил Буэнос-Айрес, и спереди справа скорее чувствовался, чем виднелся, низкий берег. Однако обставленный баканами фарватер был неширок и час от часу становился извилистее.

Сеньор Карузо, должно быть, никогда не водил парусных кораблей и, стоя на баке, танцевал, махал руками и бесился, когда уже бороздивший килем дно «Товарищ» не сразу слушался положенного на борт руля.

Мы скоро перестали ожидать команд Карузо и, подходя к бакану, означавшему поворот в ту или другую сторону, сами заблаговременно переключивали руль. Таким образом, к моменту, когда Карузо начинал махать руками, руль был уже положен в нужную сторону.

Все шло гладко почти до самого вечера. Но вот в одном узком и мелком месте «Товарищ», несмотря на

положенный право на борт руль, медленно пошел влево. Карузо начал кричать, махать руками вправо и рулевым «Товарища» и «Мирадору». «Мирадор» тянул вправо изо всех сил, став почти перпендикулярно к «Товарищу». Толстый проволочный буксир натянулся как струна и лопнул. И «Товарищ» неудержимо покатился влево, в сторону песчаной банки.

Карузо схватился за голову и полным отчаянья и ужаса голосом простонал:

— О, террибеле моменто!

— Из «Гугенотов» запел, — сострил кто-то на баке.

Завели новый буксир, попробовали оттащить «Товарища» за нос, за корму. Но все было тщетно. Корабль прижало всем левым бортом к песчаной банке.

«Мирадор» вызвал на помощь по радио второй буксир.

Наутро пришел «Обсервадор».

Оба парохода впряглись в «Товарища». Страшно было смотреть, как вытягивались стальные толщиной в руку буксиры и как точно приседали и вдавливались в воду пароходы. Но остовый ветер дошел уже до силы шторма, вода прибывала, и в два часа дня мы тронулись с места под крики всех команд.

Дорого взяли Миановичи за буксировку, но, наверно, они не ожидали, что им придется пустить в работу два самых больших буксирных парохода.

В четыре часа мы прошли узкий канал между островком Мартин Гарсия и отмелью.

Здесь мы расстались с «Мирадором». Дальше нас повел «Обсервадор».

К вечеру мы вошли в реку Парану.

Парана — неширокая, но глубокая река с сильным течением и бурной пенистой водой. Перекатов нет, и банок немного.

Берега ее невысоки, но обрывисты и сплошь заросли лесом. Кое-где виднеются домики фермеров, пристани,

лодки. Встречаются речные и морские пароходы, идущие из Санта-Фе и Росарио. В общем, уныло, однообразно.

В десять часов вечера стали на якорь и простояли до рассвета. С рассветом тронулись дальше..

Теперь сеньор Карузо совершенно успокоился и весело болтал за нашими завтраками и обедами.

5 января после захода солнца мы увидели огоньки Росарио, а часов в десять вечера в виду города отдали якорь.

В девятом часу утра показались идущие к кораблю два катера: один побольше, на котором было много народу, другой поменьше, очевидно с властями.

По международным правилам, как судно, пришедшее из-за границы, здоровье экипажа которого еще не проверено медицинскими властями, мы подняли на фок-мачте желтый карантинный флаг.

С большого катера люди махали платками и шляпами. Это были репортеры аргентинских, уругвайских, парагвайских и бразильских газет.

Однако они не могли пристать к борту до тех пор, пока наше судно не осмотрено властями и не спущен зловещий желтый флаг.

Со служебного катера высадились власти во главе с супрефектом морской полиции, молодым франтоватым аргентинцем в военно-морской форме, и его адъютантом.

На этот раз осмотр прошел не так быстро, как в предыдущих портах.

По очереди вызывали в кают-компанию всех членов экипажа и сличали их наружность с описанием в анкетах и фотографиями.

Все обошлось благополучно.

Затем всю команду выстроили во фронт. Доктора начали щупать у каждого пульс и осматривать язык.

Наконец медицинский осмотр был окончен, карантинный флаг спущен, и репортеры бросились приступом на корабль. Защелкали фотоаппараты, засверкали серебряные и золотые «вечные» перья.

Мне пришлось сниматься и одному, и с супрефектом сеньором Бенавидецем, и с репортерами, и в группах с учениками. Требовали интервью, выпрашивали автографы без конца.

Очень растрогал нас один старый эмигрант из русских евреев, живущий уже лет сорок в Аргентине. Он поднес кают-компанию на красном шелковом флаге хлеб-соль.

На флаге были вышиты тонкими серебристыми нитями серп и молот и надпись по-испански и по-русски: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!»

Многие привезли цветы, и наша маленькая кают-компания приняла нарядный вид.

Супрефект и его помощник завтракали на судне. Помощник, он же и адъютант, оказался англичанином, жуликом высшей марки и фашистом.

Видя нас в форме с галунами, он, очевидно, решил, что наши товарищеские отношения с учениками и командой только притворство, необходимое, по его мнению, в условиях службы на советском судне.

После завтрака он отвел меня и моего старшего помощника в сторону и прошептал, сверкая глазами:

— Я понимаю, господа, что ваше положение на корабле очень трудно, поэтому, прошу вас, не стесняйтесь и верьте, что вы найдете во мне друга. Если у вас между командой... ну, там что-нибудь такое... вы понимаете меня?.. вы только шепните мне, а я уж сумею научить их понимать настоящую морскую дисциплину...

Я ответил ему холодно:

— У нас на судне такая дисциплина, такая настоящая дисциплина, которую я желал бы видеть на

всяком другом корабле.

Было трудно удержаться, чтобы не выбросить этого развязного фашиста за борт.

Перевод «Товарища» от якорного места к пристани, где он должен был начать выгрузку привезенного камня, был назначен в два часа дня. К этому времени к борту подошел небольшой буксирный пароход.

Подняли якорь и двинулись под буксиром вверх по реке.

Вдоль набережной стояли пароходы под разными флагами, среди которых было много греческих. Мы проходили мимо грандиозных зданий и пристаней нового ригорифико (холодильника). Его постройка обошлась в несколько десятков миллионов. Это гордость Росарио. Но, как все гордости прилаплатских республик, так и эта выстроена на деньги иностранных капиталистов, полновластно владеющих этими богатейшими странами.

Показались городские здания, церкви.

Вот между кормой бельгийского и носом английского пароходов назначенный нам причал — пустое место с большой черной цифрой 15 на гранитной облицовке набережной.

Но что это? По всей пристани цепью расставлены портовые полицейские, за ними гарцуют на лошадях конные жандармы в белых касках с широкими полотняными назатыльниками.

Это аргентинские власти встречают первое советское судно, допущенное в их воды...

Не успели мы ошвартоваться и подать сходни, как на судно прилетел некий субъект и бросился прямо ко мне:

— Вы знаете?.. Нет! Вы не знаете, вам не видно из-за амбаров... портовая решетка ломится от напора публики. Полиция едва сдерживает. Если их всех пустить на судно, то произойдет свалка и многих могут

задавить... Можно сказать, что капитан приказал никого не пускать на судно?

— Нет, зачем же, — спокойно ответил я, — я очень рад видеть аргентинских друзей, и ничего не имею против того, чтобы пускать посменно на судно от двухсот до трехсот человек. А уж как сделать, чтобы все было в порядке, это ваше дело...

Фашист посмотрел на меня, передвинул фуражку со лба на затылок и кинулся снова на берег.

Скоро из-за амбаров показались бегущие люди. Это были первые посетители, впущенные в ворота порта.

Через несколько минут палуба «Товарища» представляла море соломенных шляп.

Я сложил в маленький чемоданчик смену белья, несколько самых необходимых вещей, документы, нужные для конторы Додерос, и по доске, проложенной с вант на пристань, пробрался над головами на берег.

От служащего Додерос, встретившего судно вместе с корреспондентами, я уже знал, что хорошая и не очень дорогая гостиница «Савой» находится в пяти минутах ходьбы от причала, назначенного для «Товарища». Я отправился прямо туда.

Вечером был назначен в этой гостинице товарищеский ужин всех свободных от службы членов кают-компаний.

С пяти часов мальчишки-газетчики на улицах Росарио кричали:

— «Критика секста». Фрагато советико энтроэн Росарио!

— «Ла капитал». Ла барка «Товарищ» эн порто!

— «Демокрация». «Товарищ» эн ностро порто!

Газеты покупались нарасхват и тут же читались на улице. Жадно и внимательно рассматривали наши портреты. Когда позднее наши ребята в белой форме, с советским флажком на фуражках показались на улицах, их встречали овациями.

И вечером, когда мы уселись за большим круглым столом в просторной столовой «Савоя», ресторан ломился от посетителей.

Оркестр играл в нашу честь Чайковского и Рахманинова.

Один из нас, выйдя на улицу, купил большой букет цветов и, подзвав официанта, велел передать его музыкантам. Зал загремел от оваций.

На другое утро, выйдя из отеля, я хотел купить у мальчишки-папиросника коробку спичек. Я был в штатском платье и соломенной шляпе, узнать меня было трудно, однако мальчишка, зорко взглянув мне в лицо большими черными глазами, спросил:

— Команданто «Товарища»?

— Си, — ответил я.

— Но густа монета (не хочу денег). — И мальчик с сияющей улыбкой протянул мне хорошенькую коробочку восковых спичек.

Надо было отплатить любезностью за любезность. Я спросил его имя, купил тут же в киоске газету, вырвал из нее свой портрет и написал: «Al companero Enrique de commandante fragata sovietico „Tovarisch“ Luhmanoff» («Товарищу Энрике от капитана советского корабля „Товарищ“ Лухманова»).

Мальчик был в восторге.

Итак, рейс «Товарища» кончен. Судно благополучно доведено до места назначения, и началась выгрузка.

Из запущенного, кое-как оборудованного, грязного корабля наш «Товарищ» превратился в отличное учебное судно, которое не стыдно показать за границей. Его экипаж прошел хорошую школу, сработался, натренировался. Командный состав в совершенстве изучил парусное дело, привык к кораблю. Моя миссия кончилась. Я мог спокойно и уверенно сдать судно своему старшему помощнику Эрнесту Ивановичу Фрейману и вернуться домой к своему прямому делу —

управлению Ленинградским морским техникумом. Остались бумажные формальности, вроде составления рейсового донесения, актов о сдаче и приемке корабля.

Трудно было заниматься всем этим при страшной жаре аргентинского лета. В каютах было душно. Днем мы страдали от палящего солнца, ночью — от полчищ moskitov.

Я внимательно следил в эти дни за аргентинской прессой. И могу сказать, что в общем к «Товарищу» и его экипажу все газеты и журналы отнеслись более или менее сочувственно.

Большинство репортеров поразили следующие два факта: общая кухня и одинаковый стол для комсостава и команды; строгая дисциплина при исполнении служебных обязанностей и совершенно простые, товарищеские отношения вне службы. Аргентинцы не понимали, например, как могут офицер и даже командир ходить вместе с «простыми матросами» по городу, дружески разговаривать, смеяться и даже присаживаться вместе за столики открытых кафе и пить лимонад или есть мороженое.

12 января я закончил все формальности по сдаче корабля и выехал в Буэнос-Айрес, чтобы там сесть на отходящий в Европу пассажирский пароход.

Весь свободный экипаж проводил меня до самого вокзала. Мы тепло, хорошо попрощались.

Поезд прибыл в Буэнос-Айрес около полуночи, и не успел я сойти на перрон, как меня подхватил кто-то под руку. Это оказался помощник редактора «Критики». Корреспондент из Росарио телеграфировал ему о моем отъезде, и он встретил меня... с «кодаком».

В Буэнос-Айресе у меня было много дела: надо было похлопотать об обратном грузе для «Товарища», условиться о вводе корабля в док для очистки подводной части, запастись консульскими визами на

въезд в разные государства Европы, купить билет на пароход, уходящий в Европу.

Все это заняло целую неделю. Билет я достал на английский рефрижераторно-пассажи́рский пароход компании «Нельсон» «Хайланд-Лок». Он отходил из Буэнос-Айреса в Лондон 20 января.

За неделю я более или менее ознакомился с Буэнос-Айресом, который называют южноамериканским Парижем. Однако жизнь течет здесь монотонно и вяло.

Главным развлечением жителей является кальсадо.

Представьте себе длинную и широкую набережную, к которой прилегают сады и парки. Много электрического света, много музыки, и хорошей музыки. Но в парках одни только «народные» развлечения, о которых я уже говорил. А буржуа от девяти до одиннадцати вечера катаются по набережной в автомобилях. Этим автомобилям, блистающим лаком и сверкающих полированным металлом, тысячи. Они тянутся в три ряда в одну и в три ряда в другую сторону, описывая длинную петлю вдоль набережной. Их так много, что они едва двигаются, почти уткнувшись друг в друга. Между автомобилями, красуясь на кровных конях, гарцуют жандармы и направляют движение. В автомобилях — оливковые доны с сигарами в зубах, разодетые сеньоры и сеньориты с веерами и коробками конфет.

Днем на улицах вы почти не увидите иностранцев. Они сидят в это время в конторах, банках, магазинах. Вся деловая жизнь, весь капитал этого города с трехмиллионным населением находится в их руках. Оливковые же доны и сеньоры с орхидеями в петлицах получают аренды и ренты и не любят заниматься делами, даже торговлей. Они наслаждаются жизнью. Они часами чистят себе сапоги в специально устроенных для этой цели салонах с музыкой,

прохлаждаются в ресторанах и кафе, ездят на кальясо и смотрятся во все зеркала.

Зеркал в этом удивительном городе необыкновенное количество; даже деревья, которыми обсажено Майское авеню — главная улица города; — окружены против кафе зеркальными ширмами. Очень характерна улица, носящая название Флорида. Это «базар житейской суеты». Роскошные магазины и пассажи ломаются от дорогих и не нужных обыкновенному человеку вещей. В часы между тремя и семью пополудни Флорида так запружена покупателями и зеваками, что по ней закрывается движение экипажей.

Здесь есть опера, где ложи стоят до пятисот рублей на наши деньги. Зато в этом театре поют все европейские знаменитости.

А как же живут рабочие в Буэнос-Айресе?

Я видел, как они живут. В центре города их никогда не видно, окраины — их место. Семьи из шести-восьми человек часто ютятся в лачугах, наскоро сколоченных из упаковочных ящиков и обрезков жести. Грязь невыносимая, бедность, голод, страх перед жестокостью полицейских наполняют их жизнь. Не знаю, как живут рабочие на плантациях; говорят, что там они имеют хоть жилища и пищу, но во всем остальном являются крепостными в руках помещиков и их управляющих.

20 января в шесть часов вечера пароход «Хайланд-Лок» отдал швартовы и, развернувшись, тронулся на Монтевидео, а оттуда в Лондон.

18 февраля я был вновь в действительно туманной на этот раз столице Англии.

Непроницаемый туман продержал нас на якоре в устье Темзы двое суток. Пассажиры бесились, приставали к капитану с глупыми вопросами. Капитан

за обедом в салоне первого класса задал только один вопрос:

— Вы слышали свистки и колокола других судов вокруг нас? Как вы думаете, сколько приблизительно судов увидели бы мы, если б туман сразу рассеялся?

Кто сказал — двадцать, кто — тридцать, а одна дама ахнула — сто. Все засмеялись. Но капитан ответил:

— Не меньше четырехсот, — и углубился в тарелку с супом.

Действительно, когда на другой день туман исчез, мы увидели, в какой каше из больших и маленьких пароходов, барж, шаланд и рыбачьих траллеров стоял наш «Хайланд-Лок».

Дувр, Остенде, Брюссель, Берлин, Варшава промелькнули за двое суток... Потом Москва, доклад, и вот я опять дома, в милом, родном Ленинграде, который оставил девять месяцев назад.

Когда-то вернется «Товарищ»?!

«Позиция неизвестна»

«Товарищ» вышел из Буэнос-Айреса с грузом в Ленинград 20 апреля.

1 мая в газетах появилось поздравление экипажа «Товарища», посланное по радио из южного Атлантического океана.

25 мая новое радио сообщило о переходе «Товарищем» экватора в долготе 27°42' к западу от Гринвича.

С тех пор долго ничего не было известно о «Товарище».

Мой телефон все чаще и чаще начал позванивать. Ко мне, как к старому моряку и бывшему капитану «Товарища», обращались за справками об экипаже корабля родственники и друзья.

— Где же «Товарищ»? Ведь у него есть радио. Отчего он не дает о себе знать? Что вы думаете о его положении? Вы читали в газетах, какой ураган пронесся над Нью-Йорком, Гамбургом, Крымом?..

Я как мог успокаивал всех. Но в конце концов тревога начала зарождаться и у меня.

Я послал телеграмму в Аркос, в Лондон, с просьбой уведомить о местонахождении «Товарища». Ответ пришел в тот же день: «Позиция неизвестна, радио ответа нет».

Я, конечно, знал, что это еще ничего не доказывает. Что такое радиоантенна на большом парусном корабле? Паутина из тонких проволок, укрепленная на верхушках брам-стенг на высоте пятидесяти метров над водой. В шторм корабль может легко потерять не только антенну, но и сами брам-стенги со всеми верхними реями и такелажем. Но от такой поломки до гибели корабля еще далеко. Наконец, на «Товарище» один

радиотелеграфист, да и тот очень болезненный человек. Он мог тяжело захворать, даже умереть, и тогда вся сложная радиоустановка корабля осталась бы мертвой.

Однако на душе у меня было тяжело. Неужели «Товарищ» погиб в океане? Неужели погибли товарищи, с которыми я сжился, сроднился за полгода тяжелого океанского плавания, товарищи, лица которых до сих пор стоят у меня перед глазами, а голоса звенят в ушах?.. Неужели капитан Фрейман, мой бывший старший помощник, прекрасный моряк, спокойный, рассудительный человек с крепкими нервами, сделал какую-нибудь грубую ошибку, погубившую корабль?.. Нет, это невозможно!..

Эти мысли я гнал от себя, объясняя молчание «Товарища» недоразумением или случайностью, и старался успокоить всех, кто обращался ко мне за справками о корабле.

Я послал в Аркос вторую телеграмму с просьбой уведомить меня, как только будут какие-нибудь известия о «Товарище». В ответ пришло письмо Аркоса. Он уведомлял, что имеет основание беспокоиться за судьбу «Товарища». На четыре радио, посланные с четырех различных пунктов берегов Атлантического океана, ответа не получено,

Весь июнь прошел в неизвестности о судьбе «Товарища».

Вдруг 4 июля я получил телеграмму Аркоса:

«„Товарищ“ прошел Плимут».

Я испытал то чувство, которое пережил когда-то, в дни моей молодости, на маленькой парусной шхуне, попавшей в ураган. Шесть дней нас заливало волнами.

Шесть дней мы не могли нести ни одного паруса, шесть дней мы хотя и работали, пили, ели, спали, но что-то тяжелое, тоскливое жило в нашем подсознании. И вот на седьмую ночь неожиданно веселый голос вахтенного крикнул в двери кубрика: «Пошел все наверх, паруса ставить!» Мы выскочили на палубу. Увидели луну, проглянувшую между разорванными тучами; вместо ужасного рева, который стоял день и ночь в наших ушах, услышали легкий шум ветра — и почувствовали, что тяжесть сердца исчезла, рассеялась.

Я не знал, в каком порту остановится «Товарищ». Очевидно, не знал этого и Аркос, не знал и сам капитан Фрейман. Не было сомнения, что «Товарищ» получил хороший попутный ветер и спешит им воспользоваться, чтобы проскочить трудный и опасный для парусных кораблей Английский канал. Несомненно было и то, что кораблю необходимо было зайти в один из иностранных попутных портов для пополнения запасов пресной воды, провизии и одежды. Но куда он пойдет? Куда донесет его попутный вестовый ветер? Я послал приветственную телеграмму в Лондон в Аркос с просьбой передать ее в тот порт, куда пойдет «Товарищ».

6 июля пришла телеграмма из Дувра, маленького английского порта при выходе из Па-де-Кале:

«Благодарим. Надеемся на скорое свидание.
Все товарищи приветствуют.

Фрейман».

Итак, «Товарищу», для того чтобы закончить свое исключительное плавание, оставалось сделать всего 1350 миль. Я говорю — всего, потому что 1350 миль

являются действительно пустяком после переходов Мурманск — Росарио, Росарио — Дувр.

Через несколько дней я получил целую пачку писем от комсостава и учеников с «Товарища». По этим письмам я узнал, как корабль совершил свое обратное плавание.

После выгрузки в Росарио «Товарищ» перешел в столицу Аргентины Буэнос-Айрес для погрузки квебрахового дерева на Ленинград. 20 апреля снялся из Буэнос-Айреса. 16 мая пересек тропик Козерога и сразу получил свежий попутный ветер, не оставлявший его до самых берегов Европы.

Через девять дней после тропика Козерога «Товарищ» уже перешел через экватор, совершенно не почувствовав на этот раз страшной для парусных кораблей штилевой полосы. 3 июня он перешел через тропик Рака и 4 июля влетел с крепким попутным ветром в Английский канал. На другой день ветер начал постепенно стихать. Утром 6 июля, едва двигаясь под обессиленными парусами, «Товарищ» добрался до выхода из канала и отдал якорь на Дуврском рейде, сделав, считая в оба конца, около двадцати тысяч морских миль без единой серьезной аварии.

«Товарищ» — первый советский парусный корабль, совершивший такое плавание.

Наши военные парусники старого времени хаживали из Кронштадта на Дальний Восток и совершали даже кругосветные путешествия, но торговых парусных кораблей дальнего плавания у нас со времени Российско-американской компании не было.

26 июля «Товарищ» уже прошел все Северное море, Скагеррак, Каттегат, Зунд и вошел в Балтику.

В Ленинграде решено было устроить «Товарищу» торжественную встречу.

Мне было поручено следить за его плаванием и вовремя предупредить организации, желавшие его

чувствовать. Начиная со 2 августа я стал ежедневно получать радиogramмы с «Товарища» с указанием его полуденной точки.

Все шло хорошо до входа в Финский залив.

5 августа под островом Нарген, против входа в Ревельскую (Таллинскую) бухту, вестовый ветер стих и задул легкий противный норд-ост. «Товарищ» начал бесплодно лавировать между островами Нарген и Родшер. За 5, 6, 7 и 8 августа корабль не продвинулся вперед ни на одну милю. 9-го прошел наконец Экгольм, 10-го дополз до Соммерса.

В ночь с 11 на 12 августа его догнал шедший из Лондона в Ленинград советский пароход и взял на буксир до Кронштадта.

В два часа пополудни «Товарищ» прибыл в Кронштадт и отдал якорь на рейде. Из Ленинграда были высланы за ним два буксирных парохода: один должен был тащить его по узкому морскому каналу, другой — помогать разворачиваться в тесных местах.

Встречает Родина

Прибытие «Товарища» в Ленинградский торговый порт ожидалось вечером, официальная встреча назначена была на другой день в одиннадцать часов утра. Часов в шесть вечера мне позвонил по телефону заведующий плавучими средствами порта.

— Хотите выйти со мной в море навстречу «Товарищу»?

— Конечно, хочу! Где ваш катер? Как на него попасть?

— Катер будет в восемь часов у пристани против Горного института, приходите.

— Буду обязательно!

Августовское солнце склоняется к горизонту.

Моторный катер пенит бурную воду морского канала и летит навстречу заходящему солнцу.

Временами по темнеющему небу пробегают тучки. Моросит дождь. Прохладно.

«Товарища» еще не видно. Начинает темнеть.

Вдруг из-за поворота канала ясно вырисовываются на лилово-багровом горизонте знакомые высокие мачты с длинными реями и густая паутина снастей.

Впереди дымят два буксира. Трудно им, бедным, тащить большой нагруженный корабль. Издалека слышно, как пыхтят машины.

Все ближе и ближе «Товарищ»... Не отрываясь смотрю на его рангоут.

Неужели я оставил корабль семь месяцев назад?.. Не верится... Кажется, я еще вчера был на его палубе...

Мы равняемся. В северных сумерках еще хорошо видны все детали.

По юту двигается взад и вперед дородная фигура капитана Фреймана. У высокого штурвала — третий

помощник Черепенников.

— Поздравляю товарищей с благополучным возвращением в СССР! — кричу я с катера.

— Ура! Ура! — раздается в ответ.

Меня узнали. Мне машут шапками, платками, кричат...

Наш катер делает поворот, режет корму «Товарища», уменьшает ход и идет вдоль его правого борта на расстоянии нескольких метров.

— Подходите к борту! Дмитрий Афанасьевич, милости просим на судно! — несется с «Товарища».

— Есть!

Катер перекладывает руль, прижимается к борту «Товарища», с которого свешивается штормтрап, я взбираюсь на палубу и попадаю в толпу учеников и команды.

Горячие рукопожатия, отрывочные восклицания...

— Ну, смотрите, Дмитрий Афанасьевич, — сказал мне старший помощник Саенко, — как вы, довольны кораблем?

Я оглянулся вокруг: на белой краске бортов, рубок и шлюпок ни одного пятнышка. Старая палуба оттерта песком и камнем и по чистоте не уступит хорошо выскобленному кухонному столу домовитой хозяйки. Даже в сумраке вечера горит медь. Снасти вытянуты. Реи безукоризненно выровнены. Паруса укатаны и закреплены. Я прошел по палубам, заглянул в помещения, лазарет, красный уголок — все сияет морской чистотой.

В красном уголке целая коллекция подарков от рабочих организаций южноамериканских республик: барельеф из Монтевидео с аллегорической фигурой труда, бюст Ленина, сделанный итальянскими рабочими в Росарио, металлические венки, вымпел от рабочих Дувра...

Я крепко пожал руку и обнял Саенко. Я старый капитан и знаю, что чистота и порядок на судне — свидетельство острого морского глаза и неутомимой энергии старшего помощника.

Скоро буксиры дотащили «Товарища» до Железной стенки в порту, и он начал швартоваться к берегу.

Подали сходни. Тепло простившись с товарищами по «Товарищу», я поехал домой и на другой день в восемь часов утра был уже снова на судне.

Утром, при солнечном свете, «Товарищ» выглядел еще чище, еще щеголеватее. И все это достигнуто было не побоями, не матерной руганью, не суровыми наказаниями, как это бывало в царском флоте, а товарищеской трудовой дисциплиной, спайкой всех — и молодых и старых моряков, составляющих экипаж корабля.

Не надо забывать, что старые парусные военные фрегаты, сиявшие безукоризненной чистотой, имели более четырехсот человек экипажа, работавшего чуть ли не двадцать четыре часа в сутки. Экипаж же «Товарища» состоял всего из восьмидесяти трех человек и работал на три вахты, то есть по восемь часов в день.

С одиннадцати часов утра начали собираться представители организаций, чествовавших «Товарища».

Ровно в полдень корабельный колокол пробил восемь склянок — условный звон, и с мостика раздалась команда:

— Ученики и команда, во фронт, на шканцы, на правую!..

Стройно вытянулись две шеренги одетых по форме молодых моряков во главе со своими вахтенными начальниками. Остальная судовая администрация и депутаты собрались на легком, изящном мостике, перекинутом с борта на борт у второй грот-мачты. Этот мостик — дело рук корабельного плотника и экипажа

«Товарища». Его не было раньше. Он был сделан в море своими руками.

— Внимание!

Представитель Ленинградского губкома и губисполкома приветствует экипаж корабля от имени командировавших его партийных и советских организаций. Речь его покрывается криками «ура» и звуками «Интернационала».

Он передал капитану корабля Фрейману громадный шелковый кормовой флаг — подарок Ленинградского Совета.

Через минуту новый флаг был приготовлен к подъему.

— Кормовой флаг сменить!

И под звуки «Интернационала» новый флаг, дорогой подарок, мягко шелестя, пополз кверху под высокий гафель крюйс-салинга корабля. А старый, заслуженный флаг «Товарища», выдавший порты Англии, Мадейры, Уругвая и Аргентины, начал медленно скользить вниз, уступая свое почетное место.

После речей и приветствий было проведено показательное парусное учение.

— Команда и ученики, в рабочее платье переодеться! — загремел голос Саенко.

Через несколько минут экипаж «Товарища», скрывшийся было в люке кубрика, снова на палубе в синих вязаных фуфайках с вышитой на груди красной надписью: Р.У.С. «Товарищ» Н.К.П.С.

— Паруса на фок-мачте ставить! Первая вахта, к вантам!

Команда раздается за командой. Быстро взбегают наверх по вантам первая вахта и разбегаются вдоль по реям.

Две другие вахты остаются внизу, у снастей.

Двадцатиметровые трехтонные марса-реи корабля взлетают вверх, как палочки. Снасти тянутся бегом по

палубе.

В десять минут паруса «Товарища» натянуты.

— На фока-брасы, на правую! Пошел брасы! — И вся стена парусов красиво переворачивается с левого борта на правый.

Опять следуют команды. Реи спускаются, паруса подтягиваются тяжелыми фестонами.

— Первая и третья вахты, паруса крепить!

Опять бегут люди наверх и рассыпаются по реям. Через несколько минут все паруса красиво скатаны и закреплены.

В три часа праздник окончен.

Ни многословных речей, ни угощений с шампанским, ни пьяных тостов, ни льстивых восхвалений начальству. Простой и скромный праздник.

«Товарищ» сделал большое, сложное и полезное дело. Он практически подготовил для советского торгового флота пятьдесят испытанных, закаленных в борьбе с океаном, привыкших ко всяким опасностям и всякому климату судоводителей. Он дал блестящий комсостав для наших будущих учебных судов, без которых невозможно воспитать необходимых нам морских командиров. Он установил тесную братскую связь между народами Республики Советов и трудящимися далекими южноамериканскими стран. Фотографии и кипы иностранных газет, привезенные «Товарищем», наглядно показывают, сколько тысяч людей перебивало на его палубе и какой популярностью пользовался корабль во всех портах, куда он гордо вносил под своим гафелем большой алый флаг с серпом, молотом и пятиконечной звездой.

Нелегко далось это четырнадцатимесячное плавание его экипажу. Условия жизни на парусном корабле без современного оборудования невыносимо тяжелы. Не надо забывать, что на «Товарище» не было ни парового отопления на случай холодных дней, ни

вентиляции для смягчения тропической духоты и жары. Не было рефрижератора, ледника, электрического освещения. Не было бани или ванн для купанья команды. Не было опреснителя...

До ремонта в Саутгемптоне не было ни лазарета, ни красного уголка, ни даже хороших спасательных шлюпок...

— Вы были в Аргентине? Расскажите, это, должно быть, страшно интересно! — постоянно говорят нам.

Да, мы были в Аргентине. Мы работали при страшной жаре. Мы пили теплую воду из корабельных цистерн. Мы спали на палубе, где нас заедали москиты, так как в помещениях без вентиляции и с раскаленными керосиновыми лампами невозможно было спать. Иногда после работ мы съезжали на берег. Мы ходили по великолепным улицам среди разряженной толпы, мимо ресторанов, где гремела музыка. Мы смотрели в залитые электричеством гигантские витрины, за которыми были выставлены драгоценные вещи, и думали о тружениках-моряхах, вынужденных ловчиться, чтобы купить в богатейшем городе пару рабочих башмаков на те несколько монет, которые звенят в карманах их форменных полотняных брюк.

Много было пережито вместе. Полярные штормы, тихий, ласковый норд-остовый пассат, ловля акул и дорад.. Штили, грозы, ливни и бешеные шквалы. Буксировка через мели Ла-Платы. Теплая питьевая вода. Вечная солонина. Консервы, галеты, нестерпимая жара, налетающие памперосы... Да разве все перечесть!..

* * *

В этой книге собраны описания моих плаваний от службы «малым» на стотонной азовской шхуне «Святой Николай» до командования стальным четырехмачтовым барком «Товарищ» в 5000 тонн в океанском плавании, и на нем я обрываю мои воспоминания.

Мы — моряки, выйдя из порта в море, скоро забываем и береговые удовольствия и береговые огорчения.

Но залитый ласковым солнцем океан, но небо, сверкающее чужими созвездиями, но страшные грозы, когда воздух до того насыщен электричеством, что сыплются искры с железных снастей корабля, и волны, злобно сверкающие пеной, никогда не изглаживаются из нашей памяти. Они вечно тянут нас к себе, тянут до тех пор, пока не зашьют нас в старую парусину с тяжелой чугуновой балластиной на конце, не положат на доску и не пустят при хорошем размахе корабля под ветер из открытого полупортика в море, которому мы беззаветно отдали все, что имели, до жизни включительно.

Соленый ветер, которым я дышал столько лет, помог мне вложить истинно морской дух в сотни моих бывших учеников.

Парусные плавания уходят в область преданий, но те, кто прошел их, те, чьи легкие пропитались соленым ветром, их никогда не забудут.

Я заканчиваю эту книгу строками, посвященными мною былым плаваниям, морскому ветру и парусам:

Поет пассат, как флейта, в такелаже.
Гудит, как контрабас, в надутых парусах.
И облаков янтарные плюмажи
Мелькают на луне и тают в небесах.

Чуть-чуть кренясь, скользит, как привиденье,

Красавец клипер, залитый луной.
И взрезанных пучин сварливое шипенье,
Смирясь, сливается с ночью тишиной.

Вертится лаг, считая жадно мили.
Под скрытой в тьме рукой скрипит слегка
штурвал.
Чу!.. Мелодично склянки прозвонили,
И голос с бака что-то прокричал...

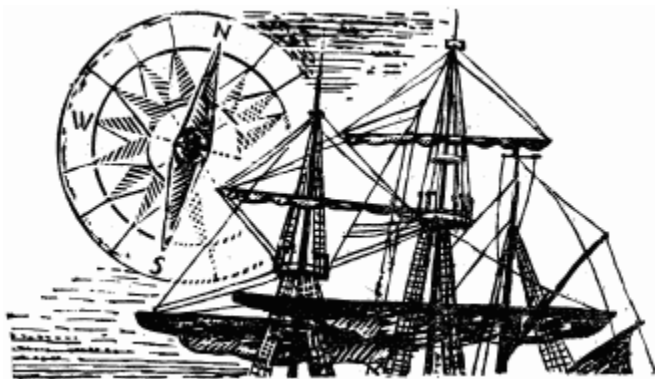
Но это сон... Волны веселой пену
Давным-давно не режут клипера,
И парусам давно несут на смену
Дым тысяч труб соленые ветра.

Но отчего ж, забывшись сном в каюте,
Под шум поршней и мерный стук винта,
Я вижу вновь себя среди снастей, на юте,
И к милым парусам несет меня мечта!



Маленькая морская энциклопедия

1. Элементарные сведения из корабельной архитектуры



Судном называется сооружение, приспособленное к перевозке по воде грузов и людей. В зависимости от района плавания различают морские суда дальнего, или океанского, плавания, морские суда прибрежного, или каботажного, плавания, озерные и речные суда.

По материалу постройки суда бывают деревянные, стальные, смешанные (железо и дерево) и железобетонные.

По роду службы они делятся на военные, почтово-пассажирские, грузовые, промысловые и служебные, как, например, ледоколы, буксиры, суда для обслуживания маяков и т.п. Грузовые суда делятся на суда, предназначенные для перевозки различных, так называемых генеральных, грузов, и суда специальные: лесовозы, зерновозы, рудовозы, угольщики, наливные суда (танкеры), перевозящие в своих трюмах нефтепродукты.

По роду двигателя суда делят на парусные, паровые (пароходы), моторные (теплоходы), гребные (лодки и шлюпки) и несамоходные (баржи), которые передвигаются при помощи буксирных пароходов и теплоходов.

В зависимости от службы, для которой предназначается судно, и материала, из которого строится судно, постройка производится различными способами, но главные части всегда носят одинаковые названия.

Основанием деревянного судна является брус, а стального или железного — толстый длинный лист, который называется килем. Киль оканчивается спереди и сзади вертикальными деревянными или железными брусьями, которые составляют переднюю и заднюю грани судна и называются: передний — форштевень, или стэм, а задний — ахтерштевень, или старнпост.

На киль между штевнями устанавливаются изготовленные по форме судна рамы, или ребра, которые называются шпангоутами, и к ним приделывается обшивка — деревянная из толстых досок или металлическая из стальных листов.

Сверх шпангоутов кладется продольный брус, называемый кильсоном. Шпангоуты связываются между собой балками, идущими поперек судна, которые называются бимсами. На бимсы настилаются палубы, делящие судно как бы на этажи; отсюда деления судов на однопалубные, двухпалубные и т.д. В старом военном флоте палубы назывались деками, а корабли по числу палуб, на которых устанавливались пушки, — двухдечными и трехдечными.

2. Вооружение судов

Парусные суда по типу своей оснастки, или, как моряки говорят, по своему вооружению, подразумевая под словом «вооружение» не пушки, а мачты и снасти, делятся на суда с косым, прямым и смешанным вооружением, а по числу мачт — на одно-, двух-, трех- и четырехмачтовые суда. Очень редко встречаются пятимачтовые суда.

Косым вооружением называется такая оснастка, когда все или большинство парусов одной своей стороной прикреплены к мачтам или снастям, которые укрепляют мачты в надлежащем положении. При прямом вооружении главные паруса привязываются к реям — бревнам, подвешенным к мачтам за середину. Таким образом, при различных маневрах с парусами косые паруса вращаются вокруг одной из своих сторон, а прямые — как бы вокруг вертикальной оси, проходящей через середину паруса.

Мачты обычно состоят по высоте из нескольких отдельных частей, или колен, и собственно мачтами называются только нижние колена; вторые колена называются стеньгами, третьи — брам-стенгами, четвертые — бом-брам-стенгами, и, наконец, самая верхушка мачты, на которой поднимается флаг, называется флагштоком.

Морская практика прежних времен знала только три мачты: передняя называлась фок-мачтой, средняя, самая высокая, — грот-мачтой и задняя, самая маленькая, — бизань-мачтой.

В шестидесятых годах прошлого столетия, когда большие суда стали строить для увеличения быстроты хода сравнительно уже, но значительно длиннее прежних судов, расстояние между мачтами стало

слишком увеличиваться, что вынудило ставить в середине судна добавочную вторую, а иногда и третью большую мачту, которые и получили название второй и третьей грот-мачт.

Мачты больших судов должны выдерживать громадные напряжения, и поэтому их прочно укрепляют канатами. На морском языке все канаты от 1 до 5 дюймов (от 2,5 до 13 сантиметров) в окружности называются тросами, тоньше 2,5 сантиметра — линиями, а толще 5 дюймов (13 сантиметров) — перлинами и кабельтовыми. Если веревка толще 13 сантиметров скручена обыкновенным образом, то она называется перлином, а если каждая ее прядь представляет собой отдельно скрученную веревку — то кабельтовою.

Лини, тросы, перлины и кабельтовы выделяются из обыкновенной или манильской пеньки, кокосовых волокон, хлопчатобумажной пряжи и стальной оцинкованной проволоки. Мачты укрепляются с боков и сзади вантами, а спереди штагами; стеньги, брам-стеньги и бом-брам-стеньги укрепляются сзади и с боков фордунами, или, как их иногда называют, бакштагами, а спереди — тоже штагами.

Кроме перечисленных мачт и их частей почти на каждом парусном судне бывает еще одна наклонная мачта, торчащая вперед с носа корабля. Эта мачта называется бушпритом, второе ее колено — утлегарем, третье — бом-утлегарем. Бушприт прочно скрепляется с корпусом судна и укрепляется идущими от его конца к форштевню цепями или толстыми железными прутьями, называемыми ватер-штагами. С боков он удерживается ватер-бакштагами, утлегарь укрепляется утлегарь-штагом и утлегарь-бакштагами, бом-утлегарь — бом-утлегарь-штагом и бом-утлегарь-бакштагами. Чтобы надежнее укрепить утлегарь и бом-утлегарь, их штаги идут не непосредственно к форштевню, а к укрепленной под бушпритом дубовой или железной

распорке, называемой мартын-гиком. Мартын-гик в свою очередь притягивается назад и в стороны к бортам судна мартын-гик-бакштагами.

Реи, которые не должны подниматься и спускаться, а остаются постоянно на одном месте, соединяются с мачтами и стеньгами особыми поворотными кронштейнами и подвешиваются короткими кусками цепей, называемыми боргами. Подвижные реи поднимаются и спускаются драйрепами и фалами. Концы реи называются ноками. Ноки реи поддерживаются топенантами. В горизонтальном направлении реи ворочаются брасами. Прямые паруса пришнуровываются верхней стороной к укрепленным на реях железным прутьям — леерам. Когда прямой парус надо поставить, то есть растянуть, то он притягивается за нижние углы к нокам нижележащего рея снастями, называемыми шкотами.

Самые нижние паруса притягиваются прямо к бортам корабля шкотами и галсами. Убираются прямые паруса путем подтягивания к реям, как шторы на окнах. Снасти, подтягивающие низ паруса, называются бык-горденями, бока — нак-горденями, а нижние углы — гитовами. Косые паруса ставятся (растягиваются) фалами и шкотами, убираются гитовами и спускаются вниз ниралами. Однако убрать паруса мало; для того чтобы их не растрепало ветром, их надо закрепить. Для этой цели под реями подвешиваются прочные веревки, называемые пертами. Матросы становятся на перты ногами, грудью ложатся на реи, а руками закатывают парус, вроде того как солдаты скатывают шинели, и привязывают его к реям шлейками, или сезнями.

К судам с косым вооружением принадлежат; одномачтовые — шлюп и тендер, двухмачтовые — йол, кеч и шхуна.

Шхуны могут быть трех-, четырех-, пятимачтовыми и более. Двухмачтовое судно с прямыми парусами на

обеих мачтах называется бригом.

Трехмачтовые и четырехмачтовые суда с прямым вооружением, если все их мачты носят прямые паруса, называются кораблями; если же задняя мачта сухая, то есть без рей и имеет только косые паруса, то такие суда называются барками.

Слово «барк» не следует смешивать со словом «барка». Барк — это большое морское парусное судно, а барка — речное, мелкосидящее судно примитивной постройки, без парусов и машины, которое может только сплавляться вниз по течению или ходить под буксиром. Трехмачтовые корабли иногда называют фрегатами. К судам со смешанным вооружением относятся шхуно-бриги, или бригантины, — двухмачтовые суда, у которых передняя мачта носит прямое, а задняя — косое вооружение, и шхуно-барки, или баркентины, — трехмачтовые и четырехмачтовые суда, у которых передняя мачта носит прямые, а все остальные — только косые паруса.

В русском морском языке слово «корабль» часто применяется ко всякому большому судну, независимо от его вооружения, вместо слова «судно». Так, например, говорят: «Капитан ушел с корабля», «Мы увидели шедший навстречу корабль», «Где стоит ваш корабль?», вовсе не подразумевая при этом трех- или четырехмачтовое судно с прямым вооружением.

3. Понятие об управлении парусным кораблем

Если встать на палубе корабля лицом к носу, то с правой стороны будет правый борт корабля, а с левой — левый. Если, стоя на верхней палубе, повернуться лицом к ветру, то тот борт, который будет перед глазами и на который дует ветер, будет называться наветренным, а противоположный ему — подветренным. Направление, по которому корабль идет, называется его курсом. Если при данном курсе ветер совершенно попутный кораблю и дует прямо в корму, то говорят, что корабль идет на фордевинд. Если ветер попутный, но дует немного справа или слева, то такое направление ветра называется бакштаг. Если ветер дует перпендикулярно курсу, то корабль идет в галфвинд, или вполветра. Когда ветер будет дуть немного с носа, то корабль будет идти бейдевинд. Если ветер вообще дует в правый борт корабля, каково бы ни было его направление, то говорят, что корабль идет правым галсом, а если ветер дует в левый борт — то левым галсом. Наконец, если ветер дует прямо навстречу, то говорят: ветер дует в лоб.

Быстрее всего парусные корабли ходят в бакштаг. При ходе на фордевинд задние паруса всегда отнимают часть ветра от передних, и судно идет несколько медленнее, кроме того, подталкиваемое прямо сзади, судно рыскает, то есть неожиданно бросается из стороны в сторону, и рулевому надо быть очень внимательным. В галфвинд суда хороших форм ходят не хуже, чем в бакштаг, но уже, кроме поступательного движения вперед, имеют некоторый снос вбок, под ветер — дрейф. Дрейфом называется угол между

кажущимся курсом судна, по которому правят, и фактическим курсом, по которому оно идет.

В бейдевинд хорошие суда с прямым вооружением могут лежать до 5,5 румба от линии ветра, а с косым — до 4 румбов. При этом, конечно, дрейф судна увеличивается, и чем судно полнее и плоскодоннее, тем больше бывает дрейф. Румбом называется $\frac{1}{32}$ часть окружности, то есть $11^{\circ}15'$ дуги. Главные румбы по русскому компасу будут: N (норд) — север, O (ост) — восток, W (вест) — запад, S (зюйд) — юг, NO (норд-ост) — северо-восток, SO (зюйд-ост) — юго-восток, SW (зюйд-вест) — юго-запад, NW (норд-вест) — северо-запад. Если расположить паруса так, что одни будут работать вперед, а другие назад, то судно потеряет движение вперед и его будет только медленно сносить ветром вбок; такое положение судна называется лежанием в дрейфе. В дрейф кладут парусное судно тогда, когда его надо быстро и ненадолго остановить, например, при падении человека за борт и необходимости спустить на воду одну из корабельных шлюпок или принять на ходу шлюпку с другого корабля или с берега.

Менять курс корабля так, чтобы ветер становился менее попутным, называется приводить, менять курс так, чтобы ветер становился более попутным, — спускаться, или уваливаться. Если корабль неожиданно бросается носом к ветру, говорят: корабль (или рулевой) рыскнул, а если бросился под ветер — увалился. Если кораблю нужно продвигаться вперед против ветра, то он держит бейдевинд то одним, то другим галсом и таким образом, идя зигзагами, понемногу продвигается вперед. Это называется лавировать.

Чем ближе лежит судно к линии ветра и чем меньше его дрейф, тем успешнее оно лавирует. Острые и глубокие суда лавируют лучше тупых и мелких.

Переход судна с одного галса на другой называется поворотом. Если судно приводит и пересекает линию ветра, то такой поворот называется оверштаг, а если спускается, переходит линию ветра, а затем снова приводит, поднимаясь до бейдевинда другого галса, то поворот называется через фордевинд.

4. Понятие о судовождении

Когда судно отойдет от берегов и потеряет из виду маяки и другие отличительные знаки, устанавливаемые на морских побережьях и на воде близ входов в порты для того, чтобы по ним могли ориентироваться мореплаватели, то оно руководствуется в своем пути морскими картами и компасом. Морские карты чертят в крупном масштабе, на них показаны все подробности и нанесены глубины моря. Капитан чертит, или, по-морскому, прокладывает, предстоящий путь корабля на карте карандашом.

Само собой разумеется, что в зависимости от конфигурации лежащих на пути корабля берегов, островов, отмелей, подводных камней и т.п. этот путь не может выражаться прямой линией и представляет собой ряд отдельных курсов между различными точками на морской карте.

Курс, нанесенный на карту, называется истинным курсом. Для того чтобы идти этим курсом по компасу, надо учесть склонение компаса, то есть отклонение магнитной стрелки компаса от истинного меридиана к востоку или западу под влиянием земного магнетизма, и девиацию, то есть отклонение стрелки под влиянием железа, имеющегося на судне. Склонение компаса, различное в различных местах земного шара, показано на морских картах, а девиацию надо уметь вычислить, определить для каждого курса или уничтожить при помощи кусков намагниченного железа, укрепляемых вокруг судового компаса. Курс корабля с учетом склонения называется магнитным, а с учетом склонения и девиации — компасным. Склонение и девиация, вместе взятые, называются общей поправкой курса (компаса).

Чем дальше уходит судно от берегов, чем чаще меняет свой курс, например, если ему приходится идти лавировкой и делать частые повороты, тем, конечно, с меньшей уверенностью можно определить путем так называемого счисления или прокладки всех курсов корабля на карте его место. Увеличению ошибок очень сильно способствуют морские течения и ветры, сбивающие судно с курса, по которому оно правит, и мешающие точно определить пройденное им по каждому курсу расстояние.

Часто бывает, что судно считает себя в одном месте на карте, а, проверив себя по открывшемуся маяку или берегу или одним из астрономических способов, о которых будет сказано ниже, оказывается в другом, иногда на десяток-другой миль впереди, сзади или в стороне от предполагавшейся так называемой счислимой точки. Между тем судно только тогда может идти с уверенностью в безопасности своего пути, когда оно каждую минуту точно знает свое место на карте. Неоценимые услуги оказывает в этом отношении морякам лот — инструмент для определения глубины моря и доставания со дна образчиков грунта.

Простой лот состоит из свинцовой гири пирамидальной или конической формы, привязанной к линю, размеченному путем так называемых марок на метры. В дне лота устроена ямка; в нее вмазывают сало, растертое с мелом, к которому пристаёт образчик грунта. Для того чтобы лотом измерить более или менее значительную глубину, надо почти остановить ход судна, то есть пароходу застопорить машину, а парусному судну лечь в дрейф. Это, конечно, вызывает большую потерю времени, но теперь имеются механические лоты и эхолоты, которыми можно измерять глубины моря на ходу корабля.

Сличая полученные глубины и образчики грунта с теми, которые помечены в данном месте на карте,

можно проверить свое место или, во всяком случае, если они не сходятся, знать, что предполагаемое место корабля неверно, и плыть дальше осторожно.

Скорость судна и пройденное им расстояние определяются инструментом, называемым лагом. Лаги тоже бывают простые и механические.

Когда судно плавает вблизи берегов и проходит приметные и обозначенные на карте предметы, например маяки, башни, церкви, выдающиеся в море оконечности мысов и т.п., то можно точно определить его место, заметив одновременно по компасу направление, или пеленги, двух или трех предметов, исправив их общей поправкой на данный курс корабля и проведя карандашом на карте линии в обратном направлении от этих предметов. Пересечение этих линий даст точное место корабля на карте. Это называется определением по пеленгам.

В открытом море определяют место корабля астрономическими способами. Их много, но мы объясним здесь суть простейших.

Небесные светила в своем вечном движении описывают дуги. Дуги и пути, описываемые главнейшими светилами, вычислены астрономами. Возьмем солнце. Нам кажется, что до полудня оно непрерывно поднимается, после полудня начинает снижаться. Если в момент полудня измерить особым угломерным инструментом, называемым секстаном, угол между глазом наблюдения, горизонтом и солнцем, то по величине этого угла можно определить широту места, так как у полюсов этот угол будет гораздо острее, чем у экватора, где солнце в полдень стоит почти прямо над головой.

На всяком морском судне имеются особые, чрезвычайно точные часы, называемые хронометром. Хронометр поставлен всегда по времени какого-нибудь определенного места, например города Гринвича в

Англии, в котором имеется знаменитая обсерватория и меридиан которого принято считать на морских картах нулевым и от него вести счет.

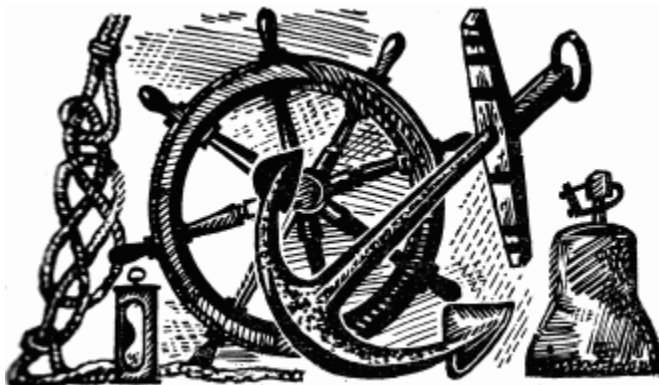
Мы знаем, что если от меридиана какого-нибудь места ехать на восток, навстречу движению солнца, то время будет увеличиваться, а если ехать на запад, то уменьшаться. Например, в тот момент, когда в Ленинграде полдень, во Владивостоке будет уже 6 ч. 47 м. вечера, а в Нью-Йорке всего только 5 ч. 04 м. утра того же дня.

Поэтому если путем наблюдения над движением каких-либо светил точно определить время какого-нибудь момента на корабле и одновременно заметить время этого момента по хронометру, то разница во времени покажет нам и разницу по долготе между меридианом Гринвича, то есть долготу места.

Место корабля, определенное астрономическим способом и нанесенное на карту, называется его обсервованным пунктом (обсервация — наблюдение). Если счисление или прокладка по карте велись безошибочно, показания лага и общая поправка на курс, которым шел корабль, верны, то по разнице между счислимым и обсервованным пунктами корабля можно определить силу и направление морского течения, которое на него действовало.



Комментарии



Дмитрий Афанасьевич Лухманов считал, что для его произведений важное значение имеет комментарий. Им написана «Маленькая морская энциклопедия», помещенная в данном сборнике.

Ниже в алфавитном порядке приводятся морские термины, некоторые географические названия и пояснения слов, имен и понятий, с которыми читатель знакомится, читая книгу «Жизнь моряка».

Абордаж — подход враждебных судов вплотную для рукопашного боя.

Авария — повреждение судна.

Аврал — работа по срочному вызову всего личного состава корабля, когда одна вахта не может справиться с выполнением задания.

Азорские острова — архипелаг вулканического происхождения в Атлантическом океане у северо-западных берегов Африки.

Анкерок — бочонок в одно, два, три ведра и больше; употребляется для хранения воды, вина, уксуса.

Антициклон — область повышенного давления в атмосфере, с максимумом в центре. Характеризуется малооблачной и сухой погодой со слабыми ветрами.

Ахтерлюк — кормовой люк.

Ахтерштевень — вертикальный брус, образующий кормовую оконечность киля судна. К ахтерштевню подвешивается руль.

Бак — носовая часть палубы корабля от форштевня до фок-мачты. *Полубак* — возвышенная надстройка, занимающая часть бака.

Бакан, или *буй*, — большой поплавок, иногда с колоколом, иногда с фонарем, стоящий на якоре для обозначения опасного (мелкого) места.

Баковый — вахтенный матрос, выполняющий работу на баке.

Бакштаг — 1) курс корабля под тупым углом к линии направления ветра; 2) снасти, держащие с боков и сзади стеньги, брам-стеньги и бом-брам-стеньги.

Балл — число, обозначающее силу ветра или волны по шкале. По принятой у нас шкале Бофорта сила ветра обозначается от 0 (полный штиль) до 12 (ураган) баллов, а волны — от 0 до 9.

Банка — 1) мель среди глубокого места; 2) скамейка, сиденье на шлюпке.

Батавия — прежнее название столицы Индонезии Джакарты.

Бар — мелководье, гряда поперек реки от наносного песка и ила.

Барк — судно с прямым вооружением на передних мачтах и с косым на задней мачте.

Баркентина, или *шхуна-барк*, — судно с тремя и большим числом мачт, из которых фок-мачта имеет прямое вооружение, а все остальные — косые.

Бегучий такелаж — такелаж, обеспечивающий маневры с парусами и рангоутом. Для облегчения тяги пропущен через блоки.

Бейдевинд — курс корабля под острым углом к ветру.

Бейфут — обойма, прижимающая рей к мачте или стенге.

Бензель — обвязка из тонкого линя для скрепления двух тросов вместе.

Бизань-мачта — задняя мачта всех судов, имеющих три, четыре и более мачт.

Бимсы — поперечные брусья, связывающие борта судна и служащие балками для настила палубы.

Бискайский залив — залив Атлантического океана у западных берегов Европы, между материком и Пиренейским полуостровом. Часты штормы. Впадают крупные реки Лаура и Гаронна. Основные порты: Брест, Сен-Назер, Рошфор (Франция), Сан-Себастьян, Бильбао, Сантандер (Испания).

Битенг — деревянная или чугунная тумба, служащая для крепления толстых снастей, буксиров, иногда якорных канатов (цепей).

Битенг-краспица — поперечный брус на битенге или паре битенгов.

Блок — приспособление с вертящимся колесиком-шкивом внутри, через который пропускают трос для тяги.

Блокшив — старое судно, поставленное на якорь и служащее плавучим складом, пристанью или казармой.

Боканцы, или *шлюпбалки*, — железные стойки особого устройства и формы, расположенные на судне и служащие для подъема и спуска шлюпок.

Бом-брамсели — четвертые снизу паруса на судне с прямым вооружением.

Бора — местный, сильный (до 40—80 м/с) холодный ветер на Адриатическом побережье Югославии, на Черноморском побережье в районе Новороссийска. Обычно бывает зимой.

Бостон — город и порт на северо-востоке США, расположен при впадении реки Чарлз в Массачусетский залив Атлантического океана.

Боцман — руководитель палубной команды судового экипажа, заведует всеми работами на палубе и содержанием судна в чистоте.

Брамсель — третий снизу парус на судне с прямым вооружением.

Брасы — снасти, служащие для вращения рей в горизонтальном направлении. *Брасопить* — ворочать реи при помощи брасов.

Брашпиль — механизм с горизонтальным расположением барабанов, служит для подъема и спуска якорей и швартовных операций.

Бриг — двухмачтовое судно с прямыми парусами на обеих мачтах.

Бригантина, или *шхуна-бриг*, — двухмачтовое судно с прямыми парусами на фок-мачте и косыми на грот-мачте.

Бугель — кольцо из плоского металла на рангоуте.

Буй — см. *бакан*.

Бук — небольшой поплавок, показывающий место якоря, когда он отдан.

Бухта — 1) небольшой залив; 2) трос, свернутый кругами. Бухта троса, изготовленная на заводе, имеет длину 200 метров, или 100 саженьей.

Бушприт — наклонная мачта на носу судна.

Бык-гордень — одна из снастей для уборки парусов.

Вал — отдельная крупная волна, в шторм достигает высоты 9 и более метров.

Валек — утолщенная часть весла, оно делится на ручку, валек, веретено и лопасть.

Валкость — недостаточная остойчивость, склонность судна от малейших причин наклоняться набок; валкость считается плохим и даже опасным свойством судна.

Ванты — тросы, укрепляющие мачты, стены, брам-стены с боков.

Ватервейс — деревянный брус или металлический лист, соединяющий палубу с бортами судна.

Ватерлиния — черта, по которую судно углубляется в воду. Предельное, разрешаемое законом каждому судну углубление ограничивается грузовой ватерлинией.

Ватерштаг — толстые металлические прутья или цепи, притягивающие бушприт к форштевню.

Вахта — дежурство на корабле.

Верп — небольшой якорь.

Верфь — место, где строят суда, судостроительный завод.

Вест-Индия — общее название островов Атлантического океана между материками Северной и Южной Америки. В нее входят острова Багамские, Б. Антильские и М. Антильские (относятся к Северной Америке). В Вест-Индии расположено социалистическое государство Куба, а также Гренада, Гаити, Доминиканская Республика, Тринидад, Тобаго, Ямайка, Барбадос. Острова обнаружены в поисках Индии Х. Колумбом (1492—1502). Ошибочно считались частью Азии (Ост-Индия), позже стали именоваться Вест-Индия.

Веха — шест с поплавком, поставленный на якоре или на камне. На верхнем конце крепится или подобие метлы из толстых прутьев, или цветной флаг. Вехами обставляются мели и другие препятствия на пути кораблей, например затонувшие суда.

Виго — город, порт на Атлантическом побережье Испании, центр лова и обработки рыбы; судостроительная, автомобильная промышленность.

Водоизмещение — объем воды, вытесняемый судном. Вес этого объема равен весу корабля.

Водорез — наружная кромка форштевня ниже ватерлинии.

Вооружение — оснастка судна, совокупность рангоута, такелажа и парусов.

Впередсмотрящий — дежурный матрос на носу корабля, наблюдающий за горизонтом и немедленно сообщаящий обо всем, что он увидит, вахтенному помощнику капитана.

Выбленки — тонкие веревки, навязанные поперек вант и образующие вместе с вантами как бы веревочную лестницу для восхода на мачты и реи.

Вымбовки — длинные бруски из твердого дерева, служащие для вращения ручных шпилей (воротов). Вымбовка имеет вид палки около двух метров длиной и диаметром на одном конце около 10 см, а на другом — около 6 см.

Вымпел — длинный узкий флаг.

Гавань — пространство воды, огражденное природой или искусственными сооружениями от морских волн и служащее для стоянки судов.

Гак — металлический крюк.

Гакоборт — борт, ограждающий корму корабля.

Галс — 1) снасть, притягивающая с наветра нижние углы прямых парусов. 2) если ветер дует справа, то говорят: судно идет правым галсом, если слева — левым галсом.

Галфвинд или *полветра*, — направление ветра, перпендикулярное курсу судна.

Гальюн — уборная на судне.

Гандшпуг — увеличенная вымбовка, служащая рычагом при работе с большими тяжестями.

Гафель — наклонное дерево, прикрепленное одним конусом к мачте и служащее для крепления или растягивания верхней шкоторины (стороны) косых парусов, имеющих форму неправильной трапеции.

Гибралтар — территория на юге Пиренейского полуострова, у Гибралтарского пролива, включая скалу и песчаный перешеек, причленяющий ее к полуострову. Военно-морская и военно-воздушная база

Великобритании. Транзитный порт, бункеровка судов, доки, склады, нефтехранилища.

Гик — бревно для прикрепления или растягивания нижней шкоторины (стороны) косых парусов.

Гитовы — снасти, служащие для подтягивания кверху нижних углов паруса при уборке.

Гнать к ветру — держать бейдевинд круто, т.е. очень близко к линии ветра.

Гольфстрим — теплое течение северной части Атлантического океана. Берет начало во Флоридском проливе и продолжается до Нью-Фаундлендской банки. Система теплых течений, образуемых Гольфстримом, оказывает большое влияние на климат Европы, обуславливает незамерзаемость Норвежского моря, юго-западной части Баренцева моря и северо-восточной части Гренландского моря у берегов Шпицбергена. Благодаря влиянию Гольфстрима Мурманск является незамерзающим портом СССР.

Гордень — снасть, проходящая через один одношкивный блок.

Горн — мыс, крайний южный пункт Южной Америки на острове Горн, к югу от Огненной Земли. Открыт в 1616 г. голландцами Я. Леммером и В. Схаутеном, назван по имени родины Схаутена — города Горн (Хорн).

Гринок — город в Великобритании (в Шотландии) в течении реки Клайд. Судостроительная промышленность.

Грот — нижний парус на грот-мачте.

Грот-люк — средний люк на палубе судна.

Грот-мачта — средняя, самая большая, мачта на корабле.

Грот-трюм — средний судовой трюм.

Гюйс — особый флаг, который поднимается при стоянке на якоре на носу военного корабля 1-го или 2-го ранга.

Двойное дно, или *внутреннее*, имеется на всех военных кораблях и на больших судах торгового флота; служит для предохранения днища от последствий пробоин, увеличивает надежность корпуса. Пространство между внутренним дном и наружным называется междудонным и делится продольными и поперечными перегородками на отсеки, которые бывают порожними или используются для хранения воды, нефти и пр.

Двухдечный корабль — военный корабль старого типа, имевший над водой кроме верхней еще две нижние палубы с пушками.

Дейдвуды — острые места днища в самых оконечностях судна.

Девиация — отклонение стрелок магнитного компаса под действием судового железа.

Дека — палуба.

Держать на створе, идти по створу — идти так, чтобы два или несколько наблюдаемых с судна предметов сливались в одну линию, например видеть мачты и трубу встречного парохода в створе или идти по створу двух маяков.

Дифферент — разница углубления судна в воде между кормой и носом. Дифферент на корму обычно делается для придания судну лучшей поворотливости. Дифферент на нос, наоборот, ухудшает поворотливость и придает судну некрасивый вид. Если судно имеет дифферент на нос, то моряки говорят; «Судно сидит в воде свиньей».

Доброй Надежды мыс — скалистый мыс на юге Африки. Первым из европейцев приплыл к нему Б. Диаш в 1488 г., назвав его Мысом Бурь. Португальский король Жуан II переименовал его в мыс Доброй Надежды (имея в виду надежду достигнуть отсюда Индии).

Док — мокрый док — участок гавани или порта, в котором вода поддерживается на одном уровне. Такие

доки устраиваются в местах, подверженных действию прилива и отлива, для удобства погрузки и выгрузки судов, стоящих у причалов. *Сухие доки* — бассейны, в которые ставятся корабли для ремонта. После ввода судна в такой док вода из него выкачивается, и судно остается на подставках, называемых *стапель-блоками*. Ворота особого устройства, плотно закрывающие входы в доки, именуются *батопортами*. *Плавающий док* — плавающее сооружение, которое притапливается, а затем, после откачки воды из доковых отсеков, поднимается вместе с поставленным на него для ремонта судном.

Дорошевич Влас Михайлович (1864—1922) — русский журналист, театральный критик. В острых фельетонах обличал произвол царских властей.

Драек — продолговатый конус из твердого дерева, употребляемый при такелажных работах.

Драить, надраивать — туго натягивать, в переносном смысле --оттирать, очищать что-нибудь. Например, моряки говорят: «драить медяшку», что значит начищать медные детали до блеска.

Драйреп — цепь или проволочный трос, прикрепленный к рею и проходящий через блок для его подъема. Всякий драйреп кончается обычно таями, называемыми фалами. Например, марса-драйреп и марса-фал вместе составляют приспособление для подъема марса-реи.

Дрейф — отклонение движущегося корабля от намеченного пути под влиянием ветра, течения, сильной волны и напора льда. *Лечь в дрейф* — расположить паруса таким образом, чтобы от действия ветра на один из них судно шло вперед, а от действия его на другие — пятилось назад, вследствие чего судно держится почти на месте.

Дувр — город, порт в Великобритании, в графстве Кент, у пролива Па-де-Кале, связан ж.-д. паромом с

Дюнкерком (Франция).

Дюйм — дюймовая единица длины, равная 2,54 сантиметра.

Есть — слово, заменяющее на флоте ответы: хорошо, слушаю, понял, будет исполнено. Происходит от английского слова Yes (да).

Жвака-галс — кусок цепи той же толщины, что и якорный канат, крепится за обух, вделанный в корпус корабля скобою.

Журналы вахтенный и *машинный* — шнуровая книга, в которой вахтенный помощник капитана на мостике, в рубке, а вахтенный механик в машине записывают все обстоятельства плавания и все происшествия с судном, механизмами и его экипажем в море, возле берега, во время стоянки у причала.

Загребной — ближайший к рулевому гребец, по нему равняются все остальные гребцы шлюпки.

Задраивать — плотно закрывать.

Заедать, заесть в шкиве — говорят про снасть, когда что-нибудь ее зажало и мешает ей свободно тянуться.

Зеленый мыс — мыс на берегу Черного моря в районе Батуми. Здесь находится Батумский ботанический сад, основанный в 1912 г. ботаником-географом А.Н. Красновым.

Зеленого Мыса Острова — архипелаг в Атлантическом океане, приблизительно в 600 км от Зеленого мыса в Африке.

Зондский пролив — пролив между островами Суматра и Ява в Индонезии, в Зондском проливе расположен вулкан Кракатау.

Зюйдвестка — широкополая морская непромокаемая шляпа.

Зыбь, мертвая зыбь — пологое волнение без ветра, иногда может достигать крупных размеров; бывает или после продолжительного ветра, когда море не может сразу успокоиться, или перед ветром, когда по соседству дует сильный ветер и гонит перед собой волну. *Мелкая зыбь*, или *рябь* — малое волнение.

Идти — судно идет, его экипаж, принимающий участие в движении корабля, также идет. Пассажиры, которых везут моряки, едут. Например, пассажир сообщит: «Я еду на пароходе», моряк же скажет: «Я иду на пароходе».

Иллюминатор — круглое окно из толстого литого стекла в металлической раме, вмонтированной в борт корабля.

Иман — город в Приморском крае РСФСР, на реке Иман.

Кабельтов — толстый трос. Так как раньше парусным кораблям без помощи буксирных пароходов часто приходилось перетягиваться с места на место путем завоза на шлюпке верпа с привязанным к нему кабельтовом, то вошло в практику измерять расстояние меньше мили числом кабельтовых. Кабельтов — 100 шестифутовых морских саженей. В одной морской миле 10 кабельтовых.

Каболка — толстая нить, из которой свиваются тросы, которые состоят из прядей, а пряди — из каболок.

Каболочные стропы — пеньковые кольца, которые связаны; ими охватывают груз при подъеме таями.

Каботаж — плавание у своих берегов и между портами своего государства, *Каботажное судно*, *каботажник* — судно, плавающее у своих берегов без захода в заграничные порты.

Кадис — крупный порт на юге Испании, в Андалусии.

Камбуз — судовая кухня.

Камлот — плотная ткань из шерсти (часто с примесью шелка или хлопчатобумажной ткани).

Кампания — плавание, поход, навигация. («Я сделал на этом судне три кампании».)

Канат — канатом назывались самые толстые перлины и кабельтовы, привязывающиеся к якорю до применения для этой цели цепей. До сих пор якорную цепь часто называют цепным канатом или просто якорным канатом.

Карантинный флаг — желтый четырехугольный флаг, поднимается на передней мачте и означает, что на судне все благополучно в санитарном отношении.

Картахена — город и порт на юго-восточном побережье Средиземного моря в Испании.

Кат — кран для подъема якоря.

Катиться под ветер — уклонять нос корабля под ветер.

Каюта — комната на корабле.

Квартердек — приподнятая до линии фальшбортов кормовая палуба.

Квебрахово дерево (квебрахо) — субтропические южноамериканские виды деревьев, имеют твердую, тяжелую древесину, кору и дубильный экстракт.

КВЖД, Китайско-Восточная железная дорога, — теперь называется Китайская Чанчуньская железная дорога — была построена Россией в 1887—1903 гг. Советское правительство в 1952 г. безвозмездно передало правительству Китайской Народной Республики права на КВЖД.

Киль — продольный брус или стальной лист, идущий вдоль судна и служащий основой всей его структуры.

Кильсон — внутренний киль, идущий поверх шпангоутов (ребер) судна.

Кильватер — струя за кормой идущего судна.

Класть руль право или лево на борт — ворочать штурвал, а значит, и руль в правую или левую сторону до отказа.

Клетень, клетневка — предохранительная обивка троса тонкими линиями в тех местах, где он подвергается постоянному трению.

Кливер — один из косых парусов на бушприте.

Клипер — большое, узкое и острое, быстрое на ходу судно.

Клипер-штевень — красиво изогнутый, украшенный золоченой резьбой форштевень.

Клот, клотик — точеная шишка или кружок, надеваемый на вершину мачты или флагштока. Сквозь клотик пропускаются тонкие снасти, называемые сигнальными фалами и служащие для подъема флагов

Клюз — круглое отверстие в борту судна для пропуска перлиней, швартовов или якорных канатов (якорный клюз).

Кнехт — чугунная тумба или деревянная колонка для крепления снастей.

Кноп — узел на конце снасти, не завязанный, а особым образом сплетенный из распущенных прядей.

Княвдигед — верхняя, уширенная часть форштевня на старых кораблях, сильно выступавшая вперед.

Кобе — город, порт в Японии (1,3 млн. жителей), на юге острова Хонсю, на берегу залива Осака.

Кожух — наделка, надстройка для прикрытия чего-нибудь, например кожух дымовой трубы.

Кок — судовой повар.

Коносамент — документ на груз.

Копра — высушенная питательная ткань (эндосперм) плода кокосовой пальмы — кокосового ореха. Используется для получения кокосового масла, производства маргарина и мыла.

Корабль — 1) судно вообще; 2) большое парусное судно, не менее как трехмачтовое, с прямым

вооружением на всех мачтах.

Корма — задняя оконечность судна.

Кортик — нечто вроде четырехгранного кинжала, употреблялся во время абордажных боев кораблей. Впоследствии кортик получил значение отличительного личного оружия морских офицеров.

Кофель-нагель — железный штырь для крепления снастей.

Кофель-планка — дубовая толстая доска с гнездами, укрепленная у борта корабля или мачты для пропуска через нее кофель-нагелей.

Крамбол — кронштейн на носу корабля для подвешивания якоря.

Кранец — обрубок дерева или грубая подушка, набитая мягкой пробкой и оплетенная растительным тросом, свешиваемая за борт для предохранения корпуса судна от трения о причал или о другое судно.

Крейсировать — плавать в определенном море между определенными местами.

Крен — наклон судна набок, измеряется в градусах дуги инструментом, называемым кренометром.

Круче держать — держать ближе к направлению ветра.

Крепить паруса — скатывать, увязывать их на реях, или на бушприте, или около мачт.

Крепить снасть — завернуть или замотать ее вокруг головки кнехта или кофель-нагеля.

Крюсель — марсель на бизань-мачте.

Кубрик — общее жилое помещение для команды.

Курс — направление, по которому идет судно.

Лавировать — двигаться вперед зигзагами против ветра.

Лаг — 1) инструмент для измерения пройденного расстояния и скорости хода; 2) борт корабля. Например,

ошвартоваться лагом (т.е. боком) к пристани, к другому судну, приткнуться всем лагом к отмели.

Ла-Плата — залив Атлантического океана у юго-восточного берега Ю. Америки и морской порт на южном берегу этого залива.

Ла-Манш — французское название пролива (англичане называют его Английским каналом), проходящего между северным берегом Западной Европы и островом Великобритания. Вместе с проливом Па-де-Кале соединяет Северное море с Атлантическим океаном. Главные порты: Портсмут, Саутгемптон, Плимут (Великобритания), Гавр, Шербур (Франция).

Левентик — положение парусов, когда они не надуты и трепещут от дующего им в кромки ветра.

Леер — туго натянутая веревка, проволока или металлический прут, служащие для привязывания парусов (леера на реях) или для защиты людей от падения в воду (бортовой леер).

Ликтрос, или *ликовина* — трос, которым обшит для прочности парус.

Линь — трос меньше 25 миллиметров в окружности.

Лисели — добавочные паруса, ставящиеся по бокам прямых парусов для увеличения их площади.

Лихтер — мелкосидящее вспомогательное судно, служит для подвоза и отвоза груза стоящим на якорях кораблям.

Лопасть — лопатка весла, пароходного гребного винта или колеса, последняя иногда называется *гребком* или *плицей*.

Лот — прибор измеряющий глубины, с его помощью достают образцы грунта со дна моря.

Лоция — часть науки о кораблевождении, руководство для мореплавателей, подробное описание морей и омываемых ими берегов, маяков, знаков, створов и т.д.

Лоцман — моряк-судоводитель, занимающийся проводкой кораблей в определенном районе: в проливе, порту, фиорде, канале.

Люверсы — обшитые отверстия в парусе для пропуска снастей.

Люки — отверстия в палубах: для опускания в трюм грузов — *грузовые люки*; для пропуска света — *световые люки*.

Люстрин — тонкая темная шерстяная или хлопчатобумажная ткань с блеском.

Маврикий — остров в западной части Индийского океана. В настоящее время на этом и ряде мелких островов расположено независимое (с 1968 г.) государство.

Мадейра — группа островов в Атлантическом океане близ северо-западных берегов Африки, а также название реки в Боливии и Бразилии, крупнейшего правого притока реки Амазонки.

Макао (Аомынь) — территория на юго-востоке Китая, включающая полуостров Аомынь, острова Тайпа и Колоане в устье реки Чжуцзян. Главный город — Аомынь (прежде — Макао).

Манила (абака) — манильская пенька, волокно, получаемое из тропического растения абака. Из манилы изготавливают морские канаты, растительные тросы и т.д.

Маневрировать — управлять судном или отрядом кораблей, меняя направление движения и скорость хода.

Манометр — прибор, измеряющий давление пара в котлах.

Мариинская водная система — искусственный водный путь, открытый в начале XIX века, вместо которого сооружен Волго-Балтийский водный путь.

Мариуполь — до 1948 г. название г. Жданова УССР, на берегу Азовского моря.

Марлинь — тонкий лить, скрученный из двух каболок или нитей.

Марс — площадка на месте соединения мачты со стеньгой.

Марсели — вторые снизу прямые паруса.

Мартын-гик — деревянная или железная распорка под бушпритом для проводки такелажа утлегаря и бом-утлегаря.

Мат — ковер, сплетенный из прядей или каболок старого троса.

Машина-компаунд — двухцилиндровая паровая машина двойного действия с параллельным расположением цилиндров: пар, отработав в одном цилиндре, поступает в другой (большего диаметра).

Мачта — вертикально или почти вертикально установленное рангоутное дерево, служит для подъема парусов и тяжестей.

Маяк — 1) башня с особо устроенным фонарем на вершине; 2) *плавучий маяк* — судно, поставленное на мертвых якорях у мели, находящейся далеко от берега. Плавучие маяки имеют характерную окраску, надпись крупными буквами на борту, шары из толстых прутьев и сильные фонари на вершинах мачт.

Мессинский пролив — пролив между Апеннинским полуостровом и островом Сицилия, соединяет Ионическое море с Тирренским морем.

Миля — морская мера длины, равная 1852 метрам.

Модзи — один из крупнейших портов Японии, на острове Кюсю, у пролива Симоносеки.

Молескин — род толстой бумажной ткани, идущей на одежду.

Мостик — приподнятый над бортами судна и защищенный от ветра и волн помост, простирающийся от борта до борта. С мостика управляют судном.

Муссоны — периодические ветры, изменяющие свое направление в зависимости от времени года,

наблюдаются главным образом в тропиках.

Мушкель — массивный деревянный молоток для такелажных работ.

Набор судна — совокупность всех брусьев дерева и полос фасонной стали, составляющих скелет или каркас корабля.

Наветренная сторона, берег, борт — сторона, берег, борт, от которых или со стороны которых дует ветер.

Надраивать — начищать.

Нактоуз — 1) медный колпак со стеклянным окошком и лампами; надевается на ночь и в дурную погоду на компас; 2) деревянный или силуминовый шкаф (тумба), на котором устанавливается компас.

Наполнить паруса — подставить паруса ветру так, чтобы они надулись и судно получило ход.

Найтов — прочная связка двух или нескольких предметов тросом. *Принайтовать* — привязать; *снайтовить* — связать друг с другом.

Нирал — снасть для спуска или стягивания вниз парусов.

Нок — оконечность рея, гафеля или гика.

Обезветрить паруса — повернуть их или судно так, чтобы ветер пришелся в боковую кромку парусов и они заполоскали или стали левентик.

Обстенить паруса — повернуть их или судно так, чтобы ветер ударил в обратную сторону парусов и они прижались к мачтам и стеньгам. При обстененных парусах судно получает задний ход.

Оверштаг — переход с бейдевинда одного галса на бейдевинд другого галса через линию ветра.

Огон — заплетенная на тросе петля.

Одерживать — приказание рулевому замедлить начавшийся поворот судна.

Осадка — углубление корабля, измеряемое в футах или метрических метрах.

Остенде — промышленный город, порт на берегу Северного моря, известный курорт Бельгии, транспортный узел, рыболовецкий центр страны.

Остойчивость — способность судна, получившего крен, быстро выпрямляться. Недостаточная остойчивость, происходящая от слишком высокого положения центра тяжести, делает судно валким и даже опасным, оно может перевернуться. Чрезмерная остойчивость делает качку слишком стремительной, порывистой и расшатывает не только мачты, но и корпус судна.

Отвалить — отойти от пристани или от другого судна.

Отдать — отвязать, открепить ту или иную снасть; *отдать паруса* — распустить их; *отдать якорь* — бросить его в воду.

Отмель — мель, соединенная с берегом.

Па-де-Кале (Дуврский пролив) — пролив между островом Великобритания и материковой частью Европы (Франция). Главные порты — Дувр (Великобритания), Кале и Булонь (Франция).

Паз — щель между досками обшивки или палубы. Паза законопачивают и заливают варом или замазывают замазкой на олифе и масляном лаке.

Палубы — настилы, то же, что полы в домах. Число палуб на судне показывает как бы число этажей. Нормальное расстояние между палубами 2 метра; на пассажирских и новых судах оно доходит до 2,5 и даже до 3 метров.

Панер — момент при подъеме якоря, когда он еще не отделился от грунта, но длина цепи уже равняется глубине моря и якорная цепь стоит вертикально. После

панера, когда якорь отделится от грунта и цепь дрогнет, говорят: «встал якорь».

Пассаты — ветры, дующие с довольно постоянной силой (три-четыре балла), направление их не сохраняется всегда постоянным, но изменяется в тесных, однако, пределах.

Перлинь — трос толще 13 сантиметров в окружности.

Пернамбуко (Ресифи) — город, важнейший порт Бразилии.

Перты и *подперты* — тросы, теперь всегда проволочные, подвешенные под реями, на которые матросы становятся ногами, расходясь по реям для крепления парусов.

Пирс — пристань на сваях, устроенная перпендикулярно к линии берега

Планшир — горизонтально положенная толстая доска твердого дерева, ограничивающая верхний борт судна.

Плашкоут — то же, что и лихтер, но более мелкосидящий.

Подветренная сторона, берег, борт — сторона, берег и борт, противоположные наветренному.

Подзор — свес кормы корабля.

Подшкиперская — помещение для хранения судового имущества.

Полундра — берегись! От голландского слова «фалль ундер» — «падает вниз». Предупредительный окрик.

Помпы — судовые насосы, служащие для разных целей: трюмные помпы, пожарные, санитарные, питательные (для котлов) и т.д.

Порт — 1) место у какого-нибудь города, где сосредоточивается стоянка судов. Порты бывают природные и искусственные; 2) дверь в борту судна:

грузовые, или лазпорты, пушечные порты, мусорные порты; маленькие порты называют *полупортами*.

Посьет — поселок на побережье одноименного залива у западного берега залива Петра Великого в Японском море. Приморский край РСФСР. Назван по имени русского адмирала К.Н. Посьета.

Потесь — весло, заменяющее руль.

Прибой, или *буруны*, — волнение у берега.

Привести — править ближе к линии ветра, править круче.

Прямые паруса — паруса правильной четырехугольной формы или формы правильной трапеции, привязываемые к реям.

Разоружить судно — во время продолжительных стоянок и зимовок на парусных кораблях отвязывают и убирают в трюм все паруса, выдергивают снасти бегучего такелажа, убирают блоки, иногда опускают верхние реи и брам-стенги, — это называется разоружить судно.

Рангоут — собирательное слово для обозначения всех деревянных частей корабля, как-то: мачт, стеньг, брам-стенг, рей, гиков, гафелей, грузовых стрел и т.д.

Рей — поперечное дерево, подвешенное за середину, к которому привязан один из прямых парусов.

Рейд — более или менее закрытое от ветров место перед входом в порт.

Риф — 1) гряда камней или коралловых образований, скрытая под водой или едва из нее выступающая; 2) ряд завязок у паруса для уменьшения его площади во время усиливающегося ветра.

Ростры — место на палубе, где уложен запасный рангоут. На рострах же иногда устанавливаются большие шлюпки.

Рубка — 1) отдельно построенный на палубе домик с плоской крышей; 2) служебное помещение: рулевая

рубка, штурманская рубка.

Румпель — рычаг у руля для управления им.

Румпель-тали — тали, которые закладывают на румпель.

Румб — $\frac{1}{32}$ часть горизонта. Картушка (кружок, прикрепленный к магнитной стрелке или стрелке компаса) разделена на 32 румба и, как всякая окружность, на 360° . Компасные румбы, считая от севера через восток, юг и запад, носят следующие названия: норд (N), норд-тен-ост (NtO), норд-норд-ост (NNO), норд-ост-тен-норд (NOtN), норд-ост (NO), норд-ост-тен-ост (NOtO), ост-норд-ост (ONO), ост-тен норд (OtN), ост (O), ост-тен-зюйд (OtS), ост-зюйд-ост (OSO), зюйд-ост-тен-ост (SOtO), зюйд-ост (SO), зюйд-ост-тен-зюйд (SOtS), зюйд-зюйд-ост (SSO), зюйд-тен-ост (StO), зюйд (S), зюйд-тен-вест (StW) и далее: SSW, SWtS, SW, SWtW, WSW, WtS, вест (W), WtN, WNW, NWtW, NW, NWtN, NNW, NtW, N.

Рупор — металлическая конусообразная труба для усиления голоса. Большой рупор, сделанный из прессованного картона или линолеума называется *мегафоном*.

Руслени — площадки для отвода вант и бакштагов от борта судна.

Рым — прочное железное кольцо, вделанное в палубу, борт или пристань.

Рында — колокол.

Рыскливость — стремление судна бросаться в сторону ветра.

Сажень — старая русская мера длины. С 1835 г. размер ее был определен в 7 англ. футов, что соответствовало 213,36 сантиметра. На флоте применялась шестифутовая сажень, равная 183

сантиметрам; 100 шестифутовых саженой составляли один кабельтов.

Салинг — решетчатая площадка при соединении стены с брам-стеньгой.

Сандерленд — город-графство в Великобритании, порт и промышленный центр на Северном море, в устье реки Уир.

Саутгемптон — город в Великобритании, в графстве Эссекс, в течении реки Темзы.

Свайка — круглый металлический клин, похожий на большое и толстое шило, употребляется при такелажных работах.

Свежий ветер — сильный ровный ветер, не дошедший еще до степени бури.

Святого Рока — самый западный мыс Европы на Пиренейском полуострове в Португалии.

Святой Елены остров — вулканический остров в южной части Атлантического океана. Главный город и порт — Джеймстаун. В 1815 г. на остров был сослан Наполеон I, где он и умер в 1821 г.

Святая София (Айя София) — храм в Стамбуле. Сооружен в 532—537 гг. Ныне музей.

Сезень, или шлейка, — короткая плетенка или кусок троса, служащая для крепления убранных парусов.

Сей-тали — большие тали для подъема тяжестей.

Сидней — крупнейший город и порт, главный экономический центр Австралии, в заливе Порт-Джэксон.

Сингапур — столица Республики Сингапур. До 1963 г, британское владение. В 1963—1965 гг. в составе Малайзии. С 1965 г. — независимое государство, входит в состав Британского содружества.

Склянки — песочные часы. Бить склянки — обозначать время звоном корабельного колокола.

Скула — поворот, крутизна в линиях корпуса судна; днищевая, носовая, кормовая скула.

Спардек — средняя возвышенная надстройка, простирающаяся от борта до борта.

Сплесень — сплетенные вместе два конца троса.

Спускаться — поворачивать судно, увеличивая угол между курсом корабля и направлением ветра.

Стаксель — косой парус, ходящий на кольцах (раксах) по штагу.

Стапель — фундамент, на котором строят судно.

Степс — гнездо, в которое вставляют нижний конец (шпор) мачты.

Строп — отрезок троса, сплетенный концами в круг или в петлю. Стропка — маленький строп.

Сунгари (Сунхуацзян) — река на востоке Азии, правый приток Амура. Длина около двух тысяч километров. На Сунгари расположены китайские города Гирин и Харбин.

Суперкарго — член командного состава, отвечающий за соблюдение правильной и наиболее эффективной перевозки грузов на судне.

Табанить — грести веслами в обратную сторону.

Такелаж — совокупность всех снастей на судне.

Стоячий такелаж — в настоящее время проволочные тросы, крепящие мачты, стеньги, брам- и бом-брам-стеньги, бушприт и утлегарь. *Бегучий такелаж* — состоит из части гибкого стального, части растительного троса и части цепей; он проходит через блоки и служит для подъема и поворачивания рангоутных деревьев, тяжестей, постановки и уборки парусов.

Такелажные работы — изготовление из троса различных изделий, обработка троса для такелажа.

Тали — трос, пропущенный через систему блоков для облегчения тяги. (В физике — полиспасты).

Талреп — род талей или натяжной винт для вытягивания стоячего такелажа или для стягивания

груза.

Тарханкутский полуостров — западная оконечность Крымского полуострова, где установлен маяк *Тарханкут*.

Твиндек — промежуточная трюмная палуба.

Телеграф — механизм для передачи с мостика в машинное отделение команд о скорости хода: «полный вперед», «средний вперед», и т.д.

Тент — навес из парусины, натягиваемый над палубой для защиты людей от дождя и солнца.

Тик — 1) очень крепкое, не поддающееся гниению индийское дерево; 2) полосатая материя.

Тир — род масляного лака.

Толчея — неправильное высокое и короткое волнение.

Топ — верх, вершина вертикального рангоутного дерева, например мачты, стеньги.

Топенант — снасть, поддерживающая ноки рей, гиков и грузовых стрел.

Торресов пролив — пролив между Новой Гвинеей и полуостровом Кейп Йорк на севере Австралии, соединяет Индийский и Тихий океаны. Назван в честь испанского мореплавателя Л. Торреса, открывшего его в 1606 г.

Траверз — положение какого-нибудь знака на берегу или предмета на воде, перпендикулярное к курсу судна.

Трос — веревка. Тросы бывают стальные, растительные (пеньковые, манильские, кокосовые), капроновые. Толщина троса измеряется всегда по окружности.

Трюм — внутреннее помещение корабля, предназначенное для перевозки грузов.

Увальчивость — стремление судна бросаться носом от ветра.

Углубление судна — расстояние в дециметрах или в футах, измеряемое от ватерлинии до нижней кромки киля.

Угольные ямы, бункера — помещения для хранения каменноугольного топлива.

Узел — 1) условная мера скорости, обозначающая морскую милю в час; 2) узел на тросе.

Узун-Ада — бухта в Михайловском заливе на восточном берегу Каспийского моря.

Уключины — металлические приспособления в виде ухватов для упора весел при гребле.

Утлегарь — второе колено бушприта, его продолжение. Продолжение утлегаря называется *бом-утлегарем*.

Фал — снасть в виде специальных талей, служащая для подъема рангоутных деревьев и парусов.

Фальшборт — верхняя часть борта судна, борт выше верхней палубы.

Фальшфейер — картонная трубка, набитая порошком бенгальского огня и снабженная ручкой для держания, служит для производства ночных сигналов.

Фарватер — глубокий проход среди мелей и других подводных опасностей.

Флаг — прямоугольное полотнище, сшитое из легкой шерстяной ткачи — *флагдука* — разных цветов и служащее отличительным знаком. Флаги делятся на сигнальные и национальные, означающие, какому государству принадлежит данное судно, причем национальные флаги разделяются на военные, торговые и лично присвоенные.

Флагшток — верхушка мачты или специальный шест, служащий для подъема флага.

Флор — нижняя часть шпангоута.

Флорес — остров и архипелаг М. Зондских островов в Индонезии, главный город — Энде.

Фок — нижний парус на фок-мачте.

Фок-мачта — передняя мачта корабля.

Фордевинд — попутный ветер, дующий прямо в корму.

Фордуны — то же, что и бакштаги.

Фор-люк — передний грузовой люк.

Форпик — узкое место трюма в самом носу судна.

Такое же место в корме называется *ахтерпик*.

Форсировать парусами — нести большую парусность, чем следовало бы при данной скорости ветра.

Форштевень — передняя грань судна.

Фут — морская мера, равная 0,305 метра.

Футшток — длинная палка, размеченная на футы, служит для измерения малых глубин.

Фучжоу — китайский город, крупный порт близ берега Восточно-Китайского моря, в устье реки Миньцзян.

Ходовой конец — конец снасти, за которую тянут. Обратный, прикрепленный к чему-нибудь конец называется коренным.

Ходок, хороший ходок — быстроходное судно.

Цепной канат, или якорный канат, — цепь, прикрепленная к якорю.

Циклон — область пониженного давления в атмосфере с минимумом в центре. Погода при этом преобладает пасмурная, с сильными ветрами.

Циндао — город, крупный промышленный центр, внешнеторговый порт и курорт в Китае, на берегу Желтого моря. В 1898—1914 гг. Циндао — военноморская база Германии, затем до 1924 г. находился под властью Японии; с 1937 по 1945 г. вновь оккупирован Японией.

Чаква — поселок в Аджарской АССР, на берегу Черного моря.

Чечень — остров в северо-западной части Каспийского моря. От берегов в море тянутся песчаные косы, заросшие тростником. Установлен *Чеченский маяк*.

Чиксы — деревянные или металлические нащечины на мачте под марсами, иногда под салингами.

Чист якорь — сообщение помощника капитана, наблюдающего за подъемом якоря из воды, что якорь вышел на поверхность не запутанным, чистым, судну можно дать ход.

Чифу (Янъань) — город и порт в Китае, на Желтом море, в проливе Шаньдун.

Швартовать, швартоваться — притягивать, прикреплять судно к берегу, к пристани или к другому судну.

Шканцы, или шханцы, — часть палубы между грот- и бизань-мачтами; почетное место на корабле.

Шкафут — часть палубы между фок- и грот-мачтами.

Шквал — сильный порыв ветра.

Шкентель — короткий конец троса с очком на конце.

Шкив — колесико с ложбинкой в блоке или в рангоутном дереве.

Шкипер, или шхипер, — так раньше называли капитана торгового корабля.

Шкот — снасть, притягивающая к борту, палубе или к ноку нижележащего рангоутного дерева нижний угол паруса.

Шпангоут — деревянное или металлическое ребро в наборе судна.

Шпация — расстояние между шпангоутами.

Шпигат — отверстие для стока воды в борту корабля.

Шпиль — вертикальный ворот.

Шпор — нижняя часть вертикального рангоутного дерева.

Штаг — снасть стоячего такелажа, удерживающая рангоутное спереди.

Штерт — короткий кусок линя, служащий для завязки чего-нибудь.

Шток — всякий шест, имеющий специальное назначение, — *флагшток*, *футшток*.

Штормтрап — веревочная лестница с деревянными ступеньками

Штуртрос — трос, соединяющий румпель со штурвалом.

Шхуна — судно с косыми парусами и с не менее чем двумя мачтами.

Эзельгофт — двойное кованое кольцо из полосового металла для соединения вершины мачты со стеньгой, вершины стеньги с брам-стеньгой, бушприта с утлегарем.

Эллинг — место постройки или ремонта судна.

Юзень — тонкий лить, свитый вручную из трех каболок.

Ют — часть палубы от бизань-мачты до конца кормы — *гакоборта*. *Полуют* — короткая, возвышенная часть юта, надстройка, начинающаяся с кормы, но не доходящая до бизань-мачты.

Юферс — род круглого толстого блока с гладкими дырами, называемыми окнами, вместо шкивов. Через юферсы основываются тросовые талрепы.

Якорь — кованый металлический снаряд, служащий для остановки судна путем сцепления его с дном моря. Якоря бывают разных систем. Два якоря, всегда готовые к отдаче и находящиеся на носу корабля, называются

становыми; кроме них есть один-два *запасных*, хранящихся поблизости. Малые якоря, служащие для перетягивания судна с места на место путем завоза, называют *верпами*. Самый тяжелый верп называется *стоп-анкером*.

Якорный канат — цепь, прикрепленная к якорю,

Яффа — город и порт в Израиле, на побережье Средиземного моря, известен с XV в. до н.э.



Библиография основных произведений Д.А. Лухманова

Морские рассказы. Петровск, тип. А.М. Михайлова, 1903.

Руководство по морской практике. СПб., Имп. об-во судоходства. 1908.

На суше и в море (Стихотворения). Мариуполь, тип. бр. Э. и А. Гольдрин, 1911.

О добровольном флоте. Нагасаки, Угаи, 1917.

Тоннаж. Краткое руководство для капитанов судов, морских агентов и других лиц, имеющих дело с фрахтованием и нагрузкой судов. М. Изд-во Добровольного флота, 1923.

Нам нужны не только военные, но и торговые корабли. Л., Изд-во ВМС РККФ, 1926.

Под парусами через океаны. Первое советское заокеанское плавание на парусном судне «Товарищ». Л., Изд-во П.П. Сойкина, 1928.

На палубе (Рассказы и очерки из жизни моряков торгового флота). М. — Л., Гос. изд-во, 1928.

20000 миль под парусами. М., Молодая гвардия, 1931.

Штурман дальнего плавания. М., Молодая гвардия, 1931.

Соленый ветер. М., Молодая гвардия, 1933.

Соленый ветер. М., Детгиз, 1934.

Соленый ветер. М., Детгиз, 1935.

20000 миль под парусами. М. — Л., Детиздат, 1936.

На палубе (Из воспоминаний старого моряка). М., Советский писатель, 1938.

На капитанском мостике. Хабаровск, Дальневосточное гос. изд-во. 1941.

Парусные суда (Краткий исторический очерк). М. — Л., Военмориздат, 1941.

Вооружение парусно-моторных судов. М., Морской транспорт, 1943.

Морская практика для юнг. М., Морской транспорт, 1943.

Памятка по судовому малярному делу. М., Морской транспорт, 1943.

Советы старого капитана молодым морякам. М., Морской транспорт, 1943.

Матрос 1 и 2 класса. М., Морской транспорт, 1945.

Соленый ветер. М., Воениздат, 1946.

Под парусами (Воспоминания капитана). М., Молодая гвардия, 1948.

Соленый ветер. М., Морской транспорт, 1958.

notes

1

Надежда Александровна Лухманова — известная в свое время журналистка и писательница, издавшая впоследствии ряд книг — «20 лет назад», «Сибирские очерки», «Женские силуэты», «Тринадцать рассказов».

Более подробно в статье Г. Николаева «Паруса над океаном: второе пришествие». — Наука и жизнь, № 11, 1979.

3

Величина, характеризующая остойчивость судна, т.е. его способность плавать не опрокидываясь. При малой метацентрической высоте качка судна на волнении будет плавной, а при большой — стремительной (резкой).

4

Русское общество парходства и торговли.

5

Стамбул.

6

Босфор.

7

Штили.

8

Штивать — перекидывать лопатами, уравнивать сыпучий груз.

Впоследствии, после крушения фирмы Вальяно, основатель не менее знаменитой итало-русско-греческой фирмы в Мариуполе — «Звороно и де Полони».

10

Горы Абилла и Монте-Кальпо (переименованные арабами, завоевавшими Испанию, в Джебель-Таир, в европейском произношении — Джибралтар) назывались древними греками Геркулесовыми столбами и считались концом мира.

11

«Держись, парень, не трусь!» (Англ.)

12

Фунт стерлингов (*англ.*).

13

Матрос второго класса (*итал.*).

«Летящее облако» (*англ.*).

15

Матросское название Сан-Франциско.

16

Греческий сыр, вроде брынзы.

17

Условный ответный сигнал, обозначающий, что сигнал с другого судна разобран и понят.

«Американское судно спускается вниз по реке...»
(англ.) — рабочая песня.

Паромы.

«Общество друзей моряков» — одна из церковно-благотворительных организаций.

«Никольс» было мое прозвище.

22

Два фунта десять.

Индо-малайское племя природных моряков-островитян.

Полное образование — полные, округлые, а не заостренные формы судна.

25

Так называли моряков дальнего плавания в отличие от каботажников.

Вот уже одиннадцатый день, как каждый вечер мы прощаемся с Мадейрой, а на утро снова: «С добрым утром, Мадейра» (*итал.*).

27

Вы говорите по-английски? (*Англ.*)

Да, сэр (*англ.*).

Махачкала.

30

Переметные вьючные сумы.

31

Род восточных ковров.

Плетеные корзинки.

Рабочие-грузчики.

Мусульмане-шииты пробривали от лба до затылка широкую полосу — «шемахинскую дорогу» — или выбривали на лбу треугольник, видный из-под сдвинутой на затылок бараньей шапки.

35

Прощайте! (Англ.)

Благодарю вас (*англ.*).

Пехлеви — город в Иране.

Небольшие плоскодонные суда на Каспии для перевозки грузов и пассажиров с берега на морские суда, стоящие на рейде и обратно.

Веровочки.

40

Английское выражение, означающее однотипные суда, построенные по одному чертежу.

41

Отлитые из чугуна планки на борту.

Чугунные литые утолщения.

«Железная дорога», «девятка», или «макао» — азартная карточная игра.

44

Драгоценный целебный корень.

45

Молодые рога оленя, из которых приготавливаются высокоценные лечебные средства.

В буквальном переводе — «красная борода», так китайцы называют разбойников.

Крупный дальневосточный делец, многолетний поставщик и агент царского военного флота, наживший громадное состояние.

Иена — серебряная монета. Курс ее в зависимости от мировой цены на серебро тогда колебался от 90 копеек до 1 рубля 20 копеек. Иена имеет 100 сен, 1 сен — 10 рин.

«Сатанела» — в переводе на русский язык означает «чертовка», «дьяволица».

По-японски — телеграмма.

51

Японская минеральная вода.

Цзюн-цзюн, или ду-дзюн, — губернатор. Даотай — правительственный чиновник в Китае до революции 1911 года.

«Удостоить в тряпье», «удостоить на слом или в переливку» — официальный инвентарный термин того времени.

Китайское просо.

Бункероваться — запастись топливом; бункер — угольная яма.

«Сделано в Германии» (*англ.*).

Громадные опахала из парусины, натянутой на легкие рамы.

Ресторан напротив Казанского собора.

Низший орден в царской России.

Ироническая кличка Николая II, не пожелавшего снять полковничьи погон после смерти отца, так как «некому» было его производить.

61

Министр финансов, впоследствии премьер-министр.

62

Десятивесельный гребной катер.

Индокитай.

По-японски — «да», «так точно».

65

Владивостокская гостиница.

Заседатели в суде.

Оглашение в печати фактов, хотя бы и истинных, могущих повредить «чести, достоинству или доброму имени» того или иного лица или общества.

Общество, созданное в свое время для расширения торговых связей Советского Союза с Англией.

69

Командир порта.

70

Сейчас, сеньор, один момент (*итал.*).