

e x c e p t i s   e x c i p i e n d i s



АНТОН САНЧЕНКО

# БАРКАРОЛИ

Оповідання



Київ • 2008

УДК 821.161.2-32  
ББК 84(4Укр)6-44  
С 18

Серію засновано у 2003 р.

ISBN 978-966-359-254-1  
ISBN 966-8408-87-X(серія)

© А. Санченко, 2008  
© Дизайн, макет.  
«Факт», 2008

*Баркарола [barcarola - італ. від barca — човен] — «пісня венеційських годольєрів» або «пісня на воді» — жанр ліричної п'єси, пісні в характерному розмірі, з «коливальним» рухом мелодії та відтінком меланхолії та мрійливості.*

*Словник іншомовних слів*



# ГЛОБАЛІЗАЦІЯ (Since I Met You Baby)

*Since I met you baby  
My whole life has changed  
Since I met you baby  
My whole life has changed  
And everybody tells me  
That I am not the same*

*I don't need nobody  
To tell my troubles to  
I don't need nobody  
To tell my troubles to  
'Cause since I met you baby  
All I need is you<sup>1</sup>*

*---- Instrumental Interlude ----*

*Звідколи я зустрів тебе, люба  
Усе моє життя,  
Усе життя змінилося  
З того дня, як ми здибались, бейбо,  
Усе моє буття  
Усе буття змінилося  
І кожен ланець твердить мені,  
Що я вже не той*

---

<sup>1</sup> Вірші Ivory Joe Hunter

Увесь рейс з Лімерика до Нового Орлеана відбувся під цю пісеньку БіБі Кінга, і перехід через Атлантику видавався переходом від сороміцьких гельських пісенок до давнього доброго негритянського блюзу. Пляшкою ямайського рому зі старовинним англійським матросом на етикетці я забезпечив себе ще в Ірландії. Касету БіБі Кінга придбав ще в піратській Болгарії<sup>1</sup>. Куба ще й досі була в облозі, то й мусиш пити ямайський ром, а не Габана Клуб. Ром був неочищений, чорний, як цукрова патока, відгонив ацетоном та бив у ноги, як правий півзахисник одеського «Чорноморця». Та чи в тому річ, бейбо? Річ була в тім, що до Одеси мені було ще 9 місяців — народитися знов можна, не те що видудлити цю пляшку рому.

За Ірським морем, яке росіяни називають Ірландським, за Кельтським морем, яке на мапах англійців позначають як Селтік сі<sup>2</sup>, Атлантика вже дихала на повні груди, й повільна океанська брижа неквапно гойдала наш панамакс у баласті.

Панамакс — це такий тип судна певного розміру, який я не наведу, бо можу збрехати. Панамакс — це такий балкер<sup>3</sup>, бейбо, з грецьким власником, оператором в Копенгагені, філіппінською командою та ще й під панамським прапором. Суть у тому, що він найбільший за розміром, який ще пролазить у шлюзи Панамського каналу. Все, що більше, — вимушене мандрувати цим світом, оминаючи канали, навколо мису Доброї Надії чи мису Горн, і так ті судна і звуть — «кейпи».

Та наш панамакс був усім панамаксам макс. Бо робили його тямущі китайці, і після того, як його

---

<sup>1</sup> Аудіопіратській, звісно.

<sup>2</sup> А це все — одне й те ж море, власне.

<sup>3</sup> Судно великого тоннажу для перевезення насипних вантажів, наприклад, руди чи зерна

вже спустили на воду, виявилось, що ми на чотири метри ширші за той самий шлюз. Ось і вешталися ми світом, як кейпи, будучи в душі щирими панамцями. А бункеру<sup>1</sup> та інших запасів все ж мали замало, щоб стати на кейпівські лінії. Нам залишалося лише трампове судноплавство, яке я перекладу як вештання світом. Ох і почухав потилицю той данець у Копенгагені, який керував нашим вештанням. До Лімерика ми привезли боксити з котроїсь із Гвіней, не було часу розібратися, з якої саме. А в гамеріку ми вирушали під зерно порожніми, тобто в баласті.

В такому стані борт нашого панамаксенка здійсмався над водою, як дев'ятиповерхова будівля, ірландському лоцману довелося добряче поподряпатися штормтрапом. Та лоцман — мавпяча професія, що не кажи. Хто на що вчився, баді, хто на що вчився, без образ.

Альт-саксофоном та кларнетом дуділи ми одне одному, прощаючись із помаранчевим лоц-ботом у гирлі ріки Шеннон, поблизу маяка Скаттері.

І було нас на борту щось чоловік із 15, дюжина з яких — чорняві вічно ввічливі філіппки з незворушними посмішками на вустах, п'ятнадцятеро — на великий ящик з кришкою для зберігання одягу, коштовних предметів тощо, а про пляшку рому я вже писав.

Але чи в тому річ, бейбо? Річ була в тому, що через 12 діб виповнялося десять років звідтоді, як ми здибались, бейбо. І я те пам'ятав. І я вже був не той, це підтвердив би кожен філіппок на борту.

Я лагодив радар ген на щоглі, й чхати мені було на цю панамаксову псевдохитавицю. Я курочив «рулетку» й сміявся над станом душі, коли можна поставити склянку на стіл, і вона навіть не стрибне під стелю, чхав я на такий стан речей після років акробатичних етюдів на чорноморських судах, де склянок нема взагалі, самі емальовані кружки. Я дивувався філіппінців

---

<sup>1</sup> Бункер — запаси палива і води.

своєю вірою в непохитність панамакса й своєю звичкою не наливати кави більш ніж на чверть філіжанки й не ставити склянки з ромом на береги столу. І тим, що на щоглі я працював без запобіжного пояса. Вони ніколи не були на вітрильнику, ці діти 1990-го десятиліття з католицької острівної країни з вісімдесятимільйонним населенням. Зі щогли усі філіппінці здавалися дисциплінованими непитущими мурахами без пласкої манірки з ромом в кишені синього комбінезона.

«Найближчим» моїм земляком<sup>1</sup> був чилієць із пустелі Наска. Якщо не рахувати капітана — грека з Халкіді. Та греки з Халкіді — то люди такого гатунку, їм не личить задурно дудлити ром у підлеглих, а пригощати своїм — душить жаба. Ось і креслять кросворди вони, самотні в своїй капітанській каюті увесь шлях від Шеннона до Куби.

Капітан, мабуть, знав, що попередні п'ять років я працював на злих турків на їхніх сандалах<sup>2</sup>. Капітан, мабуть, читав мій експірієнс<sup>3</sup> перед рейсом. Ні та й ні, а потім згадає про турків, яке вони стерво, і подивиться, що я казатиму далі.

— Вони навіть Гомера вважають своїм! І пишуть — Омер з Ізміра!

Що не кажи, а греки все-таки відрізняються від усіх людей у цьому світі. Бо, читаючи Гомерів «Список кораблів», кожен з них знаходить у нім своє місце. Це недосяжно для жодного Мандельштама.

— Отож-бо, — тільки й казав я у відповідь, бо не личить за очі лаяти своїх аркадашів<sup>4</sup>, навіть якщо вони — турки.

---

<sup>1</sup> Насправді Чілі — найвіддаленіша від України країна планети, наші антиподи в первісному значенні цього слова.

<sup>2</sup> кораблях (*тюрк*).

<sup>3</sup> Тут — досвід роботи, резюме.

<sup>4</sup> Товариш, друг (*тюрк*).



— То вас — п'ятдесят мільйонів? Може, ти переплутав, може, — п'ять? — перепитує грек, маючи на увазі вже не турків, а нас, українців. Грек не вірить, бо вся Еллада — лише дев'ять, і чотири з них — у Афінах. Всього лише дев'ять мільйонів — зате галасу! По всьому світу та по всіх тисячоліттях.

— 50 мільйонів — гм, гарний ринок! — повірив нарешті у нашу мовчазну багаточисельність капітан, і вже щось метикує. Бо Греція — то демократія та економія.

Грек є грек. Чилієць — то інша справа. Чилієць — то вже майже земляк. Хоч ми всі земляки — по планеті Земля, та чилійці — то майже ми. Тільки й справи, що в них Піночет, а в нас Кучма. Нікому не відомі, жодний судновий агент у портах світу не впізна наших прапорів без підказки, жоден гамериканець не закиває головою зраділо, пригадуючи курс початкової школи, й нема щодо нас жодного стереотипу. Ні ведмедів на вулицях, ні гармоні, ні горілки з кав'яром. Про Чилі ж усі перепитують лише, як там тепер Піночет.

Це не так вже й погано. Коли кожен зустрічний думатиме про твою країну саме те, що про тебе. Не будь падлюкою на своєму шляху через світи, і Неньку любитимуть і поважатимуть скрізь. Навіть у Чилі.

Я ж збентежив чилійця тим, що знав не лише Піночета, але й Хоакіна Мур'єту. Цілу вахту, чотири години, ходив він, мов лантухом вдарений, а тоді запитав:

— Але чому? Мур'єта? Адже він — усього лиш дрібний розбишака.

І як поясниш йому, бейбо, про глупу циганську ніч, послулих піонерів у піонерському таборі, пляшку Габана Клуб на двох і ще й кіномеханіка, який крутить «Зірку та Смерть...» на приватне замовлення просто на хвилях та хмарах, у літньому піонерському кінотеатрі, хоча я й не «вожатий-вожатий» і не «подам піонера»? Просто так, заблукав. Як мандрівець морів — маю право. На закуску в нас було тільки

насіння, а потім ми купалися в морі. Це ж тоді я зустрів тебе, бейбо, і все моє життя, усе життя пішло посові під хвіст. Як таке пояснити?

*Нас з дитинства в школі вчили  
Що немає краще Чилі  
Як казав поет  
Як казав поет*

Нарешті чилієць сам допетрав, звідкіля я знаю їхніх національних дрібних розбишак. Він щасливий, регоче:

— Тому що — ПАБЛО НЕРУДА!  
— Отож-бо.

Та чи в тому річ, бейбо, якщо одеський радіоцентр уже два місяці посилає мене на хутір за метеликами, зважаючи на мій панамський прапор?

*Мені ніхто не треба  
Поплакаться кому б  
Мені жодного стерва не треба  
Побідкатись кому б  
Бо звідтоді як ми здибались, бейбо,  
Ніхто, ніхто інший і це щира правда, мені не любий*

Над нашим панамаксом, десь серед зірок та планет, нерухомо висіло аж п'ять супутників зв'язку: два Індійських, два Атлантичних і один Пацифіїський. Кожного ранку данець із Копенгагена ганив мене за те, що ми поперлися під Азори, замість іти напрямки на Флориду. Та грек незворушно відповідав, що данці не мають права вчити навігації еллінів. Може, десь через тисячу років.

Я приймав попередження з російського Калінінграда, колишнього Кенігсберга, вітчизни Канта, що під Азорами знов зафіксовано вулканічну активність і підводні виверження, та грек був незворушним,

мабуть, німці, а тим більше — росіяни не мали права навчати греків мореплавству принаймні ще дві тисячі літ. Сателіти зв'язку чи були в розпачі, чи реготали від усього цього листування. Грек не вірив також Англійському Адміралтейству. З тієї ж причини. Я переходив із супутника Схід на сателіт Вест, з берегової наземної станції під Гданськом, під якою «Солідарність» перемогла комунізм, на станцію Фермопіли, під якою полягли цар Леонід та його триста спартанців, а листування тривало.

Та чи в цьому річ, бейбо, якщо всі ці рахунки сплачувала бельгійська радіокомпанія, яка не уклала угоди з одеським радіоцентром та наземною станцією спостереження, й Одеса мене ігнорувала?

І тоді я вийшов на крило містка, бейбо. Ми вже повернули строго на захід, а сонце сідало. Я вийшов на крило капітанського містка покурити італійську цигарку. І побачив не хмари, не холодний дощовий фронт з півдня, відлуння карибського шторму, в який ми вскочили б, якби слухалися данців, а химерні дерева в саду, про який писав щось таке ритор Сковорода. Мабуть, таким був Едем, звідки нас вигнали, бейбо, і чому я сюди повернувся один? Без тебе?

Наче наш чималий панамакс був моторним човном на Дніпрі і плив собі повз якісь чудернацькі дерева колгоспного саду на березі. Під Черкасами чи під Трахтемировим. Сонце вже сіло в ці хмари і стікало серпанками, «дерева» жовтіли, як восени, потім були помаранчеві, потім — червоні, а на споді — вже геть фіолетові чи бузкові, фіалкові, пурпурові — не вистачить слів навіть української мови. Не вистачить пензлів, палітр, фотошопів і кодаків, щоб те змалювати. Я «курив», забувши підпалити цигарку. А потім, коли сонце зненацька вискочило нижче хмар, — все враз стало зеленим. Таке випадає не кожному мореплавцеві. Можна проплавати в морі три життя, та не бачити зелений промій і не взнати, що Бог таки є.

— Дивися, — необачно сказав я грекові, ще подума, що я романтик.

— Та які там ще промені? — грек навіть не відірвався від звіту. Він був справжній моряк.

— Судновласник призначив провести три навчальні тривоги за один лише цей рейс. А коли працювати?

Ось так, без тебе, бейбо, ми дістались Флориди та Куби і пройшли поміж ними.

Я не писатиму про музику революції, що забарилась на середніх хвилях ще з п'ятдесятих років, про цукрову тростину, яку кубинські в'язні рубають мачете замість лісозаготівлі, про кубинців, що пливуть до Флориди навіть у ваганах та ночвах впоперек нашому курсу. Не писатиму навіть про Хемінгуея. Я напишу лиш про те, що згадував той геть не кепський ром, чи рум, чи рон Габана Клуб, який не смердить ацетоном і б'є не в ноги, а в серце. Назавжди. А моя пляшечка з ацетоном вже доходила дна. Будьмо, Фіделю, хоч я завжди більше любив Че Гевару.

Новий Орлеан зустрічав нас пеліканами серед очеретів, крокодилами, дамбами, жовтими водами Міссісіпі, караванами барж із зерном під причалами і схожими на валізи тупомордими буксирами-штовхачами, що штовхали інші, вже порожні, ліхтери поперед себе. Ми припхались до житниці світу. Лоцман-гамериканець зовні навіть нагадував Марка Твена. І все, навіть буксири і пелікани, були схожі на наш Дунай аж до щему.

Пам'ятаєш, бейбо, як ти приїздила зустрічати мене до Ізмаїла? А нас все не заводили в порт, і ти ночувала в диспетчерів, і тебе пригощали дунайськими оселедцями, які саме йшли на нерест, чи то пак терло, через Прорву та Сулину, і всі липовани із Вилкова, Ізмаїла та Рені кидали роботу, навчання, відпочинок, любові, хворощі, заводи, колгоспи, пошту, телефон, телеграф, службу в армії та на флоті, сідали у свої чорні човни, закидали сітки, і мережі, і неводи,

і кімлю, і хватки, і путанки, і волоки, й ловили того оселедця, щоб тебе пригостити. І саме через це нас не заводили в порт, і ти мусила на мене чекати у диспетчерів на канапі? Та марно, бейбо.

Марно я порівнюю цю річку лоцмана Марка Твена з Дунаєм. Таких оселедців на Міссісіпі нема. Самі алігатори. І ти, бейбо, не прилетиш мене зустрічати у цьому порту, як зустрічала будь-де в Чорному морі. О, бейбо, бейбо, бейбо... Чом це не Дунай, не Дністер, не Дніпро і не Дон? І де лише ми не були за ці десять років, щоб нарешті зустрітися? Взимку і влітку, з дітьми чи без, потягами та пароплавами, автобусами та мотоциклами з коляскою, кукурузниками навіть, ти летіла саме в те місце, де мій пароплав мав подати кінці на швартовні тумби, і я ніскільки не здивувався, коли одного разу по приході в Одесу побачив пам'ятник тобі. Ти стояла просто на причалі, бронзова і, як завжди, чарівна, обабіч Морвокзалу й каплички Миколи Чудотворця, і тримала на руках нашу дитину. Та нас зараз ставили під зерно, бейбо, під елеватор в Луїзіані, а не на Морвокзалі. Що поробиш.

Ледь ми подали мотузки на причал, до нас припхалися судові агенти (греки, звісно), стивідори (теж греки), супервайзери, суперкарго, продавці скоропорту (овочів-фруктів), проповідники, які проповідують гарне ставлення до моряків, хай навіть і філіппінців, і про них я вже не писатиму в дужках, що всі вони були греки. Навіть таксист, що підігнав авто під наш борт, теж виявився греком. Еллінів, мабуть, дійсно не треба навчати щодо навігації та обладнок на морі. І пшениця найкращих техаських сортів уже сипалась у нашу комору десятками струменями, просто з барж, які одну за одною ставили нам під борт гамериканці. Так ще й не встигнеш на берег сходити.

А справді, не встигнеш. Уночі якийсь гамериканець, любитель їздити швидко навіть буксиром, навалився на лівий борт панамакса під вилицею і добряче

пошкрябав фарбу. Що іще міг зробити нашому балкеру той буксирчик, на який навіть вахта не звернула б уваги, а звернула б, то мала б гукати: «Агов, унизу»? Та знов почалось листування з Піреєм, із Лондоном, із... Знов запищали сателіти зв'язку, і я мусив їх пасти і сидіти на борту, слухаючи проповідника в антрактах. Грек-стивідор встановив назву того необачного гамериканця, грек-агент... Врешті, ця пригода коштувала нерозважливим гамериканцям сто тисяч грошей на докування й огляд підводного борту панамакса після рейсу. Гамериканці так ніколи й не довідалися, що ми і так мали б ставати в той док через місяць: виходили документи.

Ні, панове сторонні, суходільні, піші та кінні. Ніхто і ніколи, жоден гамериканець, ліберієць чи швед не зіштовхне греків з їхнього родинного бізнесу — судноплавства. Це — їхнє місце під сонцем, і судноплавних магнатів завжди зватимуть Аристотелями чи Демосфенами. Змінюватимуться лише прізвища з Онасиса на Філіпакіса тощо. Мореталасса — то їхня батьківщина і їхнє місце у світі. Знати б іще, де наше місце. Воно ж таки є, бо ми теж у чомусь — кращі. Глобалізація, блін.

Та я був незворушним. Не взнали гамериканці секрет полішинеля і від мене. Лише дідько мене смикнув сказати капітанові, що якби на його місці був капітан-українець, все закінчилося б тим, що гамериканець власноруч фарбував би борт українського судна, а потім вони вдвох висмоктали б пляшку віскі й розійшлися б кращими друзями. Грек не сперечався, але сказав фразу, яку варто було б поставити в кінці цього оповідання.

— Знаєш, Спарку, — сказав грек, і кому мені вірити, як не йому, — судноплавство — то брудна справа.

Так сказав мені старий сивий капітан, схожий на поголеного Посейдона. Та оповідання — триває, як стоянка в Новому Орлеані. Де той проповідник

і той таксист? Я поясню тобі, бейбо, навіщо мені проповідник.

От у того проповідника гарного ставлення до моряків, хай і українців, я придбав телефонну картку зі знижкою: розрахунок телефоністів був на те, що я однак її видзвоню всю до останнього юніта, перш ніж вийду в море. Бо, о бейбо, у ті стародавні часи, про які я пишу, не було ще мобіл, уявляєш? Навіть у гамериканців — самі пейджери. І коли якісь патлаті ай-ті менеджери із Сан-Дієго клеїли якихось дамочок з Род-Айленда за шинквасом у барі «Шалене перехрестя», дамочка раптом здригалася від пицання пейджера, вибачалася: «Перепрошую, маю зателефонувати додому», — і йшла, уяви собі, до телефону на розі вулиці, який я вже давно для себе пригледів і чекав лиш на слушну годину, справжню «хеппі ауер» цього порожнього рейсу з Лімерика. Та то вже пізніше, вже на березі, в самому Новому Орлеані.

Новий Орлеан заснували французи, як і всю Луїзіану. Вулиці в ньому названо і на честь Бурбонів, і на честь Наполеонів: тут революцію примірили з монархією, в Новому Світі це несуттєво. Суттєво — старі двоповерхові будинки у стилі якогось там рококо чи бароко. І віконниці на вікнах, і сієста ополудні, і протимоскітний полог над ліжками у готелях, і все те, що гамериканці звуть старовиною, маючи все, крім історії. Не вивчати ж весь час лише одну Громадянську війну?

І гамериканці бережуть цю «французьку чверть», і пишаються, і приїждять з Міннесоти, штату ховрахів, до французьких кварталів Орлеана фоткатись, витрачати свої талари, дивитися стриптиз чи слухати блюз, чи дивитися блюз і слухати стриптиз, чи співати блюз і показувати стриптиз, бо на Бурбон-стріт кожен гендєлик пропонує стриптиз або блюз, у шаховому порядку, і приправляє все це задорогим та забридким пивом. Ще на тій вулиці є міми з побіленими обличчями, є

художники, але значно менше, ніж на Узвозі, є... Але про нього пізніше. Є ще... Нашим філіппінцям, наприклад, сподобався пірсинг і татуаж, і вони геть усі прокололи собі по вуху й накололи по дракону на передпліччі. І залишилися однаковими й одностайними.

Пересуватися на Бурбон-стріт можна лише пішки або фаетоном. Навіть поліціянти — на конях. І пішки, й четвериком коней — екзотика для гамериканців. Якщо втрапив у «щасливу годину», так називається час, коли мало людей, і лакузи вибігають просто на вулицю й хапають перехожих під руки, волаючи «хеппі ауер», тоді пиво — дві скляночки за ціною одної. Ні, що за жарти, де кухлі? Де пиво? Й оце задля цих мензурок по чотири таляри ми відкривали Гамерику?

Зайшовши до ресторану в «щасливу годину», можна дудлити пиво весь вечір по дві мензурки замість однієї. І слухати блюз весь вечір. Це удавано недбале бігання чорних пальців по чорних та білих клавішах фортепіано, насичений, до мурашок попід шкірою, бас, гітарні рифи й акорди, заколисуючий ритм барабанів і хрипкий баритон піаніста, що виспівує:

*Звідтоді, як ми здибались, бейбо,  
Я щасливий доволі,  
Звідтоді, як побрались ми, бейбо,  
Я ласунчик долі,  
Я збираюсь віддячити тобі, бейбо,  
Так, як гадка дозволить...*

Ні, спочатку ми з друзякою-чилійцем завітали, звісно, до стриптиз-бару. Мали виправдати реноме моряків — пройдисвітів, хуліганів та бабіїв. У стриптизі в гамериканців заведено стукати долонями по сцені, тупотіти ногами від захвату під столами, свистіти, улюлюкати, навіть якщо чорняві цицькати латинські дівчатка, що ритмічно звиваються навколо жердини, кидаючи лахи у зал, зовсім тобі не до



вподоби. Хоча здавалося, чого ще бажати мореплавцеві, що роками голої цицьки не бачить? Але куди їм до наших, бейбо? Хто у світі зрівняється з українськими дівчатами? Я всякого бачив, я знаю.

Хто зрівняється з українськими жіночками в очіпку і з макогоном, попри той макогін? Або зі старенькими бабцями на причілку, які, дочекавшись онуків, кажуть: «Це народився той, хто ще буде мене любити».

Віриш, бейбо, я не знаю жодного моряка, пройдисвіта, хулігана і бабія, хоч грека, хоч німця, хоч турка, який, побувавши у нас, не сумував би за Україною і якоюсь там українкою, яка йому здибалась на шляху із небуття в небуття. А я таки надивився на тих моряків. Значно більше, ніж на венесуельських та мексиканських дівчат.

За такими дівчатами та жінками маємо ворушитися й ми, бо покрадуть. І бути не згіршими за всіх кращих відразу: за греків у морі, за італійців у співі і за росіян на війні. Бо вивезуть усіх через шлюбні агенції, бо українська дружина — це як арабська конячка, бурський діамант, індійський програміст чи німецька машина. Це престижно і модно, цим можна пишатись перед друзями та знайомими. Глобалізація, блін. І куди до вас тим цицькатим латиноамериканкам? Шлюб — то не тільки цицьки.

Але в тих цицькатих латинських дівчат ще заведено після хореографії з роздяганням вештатись залом і підставляти під таляри мережану підв'язку на лівому стегні, яку вони не знімають, навіть коли скинуто вже і фігове листя, бо підв'язка слугує їм за гаманець. І коли в нас закінчився дріб'язок, навіть ювілейні дводоларові купюри, де сфоткались усі їхні президенти гамузом, пустун-чилієць намагався розплатитися з якоюсь стриптизеркою, засунувши їй замість талярів мою місіонерську телефонну картку, яку я все вертів у руках. І я заляк з переляку і висмикнув свою картку, як з компостера. З мене досить! І пішов

слухати блюз поблизу того телефону на розі, пильнуючи годинник, який я зняв з руки та поклав перед собою на стіл, і чилієць мав іти за мною, полишивши напризволяще в стриптизі усю дюжину татуйованих філіппінців. Бо земляк.

І ось там вже, в тому «Крейзі корнері», бейбо, чорний лабух співав про нас із тобою, і про нашу зустріч, і про все подальше, і про те, що ще буде між нами, бо блюз це просто — сум гарної людини... за жінкою. А хто, як не я, сумував за тобою, хоча я й не дуже пристойна людина, бо все ще збираюсь і збираюсь віддячувати тобі, бейбо, так і життя пройде в цьому бурлакуванні.

До ресторану нарешті почали сходитися відвідувачі усіх рас та кольорів шкіри, бо Америка — казан народів, понамішано тут усіх: й індусів, і японців, й італійців, й англосаксів, і... перепрошую, афроамериканців. Ці були товщі за всіх. Я ніде не бачив таких товстих людей, як чорношкірі гамериканці в Новому Орлеані, такими наші сатирики малювали колись тлустих буржуїнів. Ось публіка вже почала напуватись тим уже й не таким бридким після третього (в дужках — шостого, хеппі ауер) келиха пивом, веселішати, пританцьовувати, і лабух перейшов на особистості. Він вітав кожен столик акордом з-під чорних пальців на білих клавішах фортепіано і кожному грав його пісню, і Кентуккі, й Огайо, навіть Міннесоті — теж. Лише на нас із «земляком» він схопив шилом патоки. Чилійцеві він намагався заграти «Політ Кондора».

— Це ж болівійська, — обурювався мій другзяка.

А що було діяти мені? Україна? Ніхто навіть не знав, де це.

Та я знав. Там — де ти. За вісім годин звідціль. І цього було досить. Насправді, нульовий меридіан мав би проходити десь через Київ. Час спливав, вечоріло, а в тебе — світало. Уже можна дзвонити. Десять

років — хвилина в хвилину. Я пригледів не лише таксофон, але й саксофон. На всій Бурбон-стріт був лише один вуличний музикант, і просто щастя, що він виявився саксофоністом і стояв попід «моїм» телефоном.

І я вийшов за двері, і прокрокував відсидженими за цілий вечір ногами через вулицю, ледь на втрапивши під поліційну коняку, і я кинув до футляра саксофоніста візитну картку президента Джексона й замовив йому нашу пісню, і я стер захисну смугу на картці, увів код і набрав наш номер, і підставив саксофоніста під саму трубку, щоб тобі було краще чути, і...

— І яке це стерво дзвонить мені о п'ятій ранку, та ще й дудить у слухавку, як навіжене, — почулося з твоєї сторони дроту.

Мій земляк, мій друзяка й пустун із долини Наска, перевів стрілки мого годинника на годину вперед, поки я пояснював чорношкірому лабухові, як йому дістатися до України.

*Since I met you baby  
I'm a happy man  
Since I met you baby  
I'm a happy man  
I'm gonna try to please you  
In every way I can*

Кода.

# БАРКАРОЛА

## (O sole mio)

Гамериканському літунові подобалося те, що він уособлює Об'єднані Нації. Він зависав над якимсь черговим судном, що підходило до протоки Отранто, й перш за все представлявся на визивному каналі:

— I am a United Nations aircraft! Звідкіля-куди-навіщо?

Вимова гамериканця нагадувала орфоепічні вправи Демосфена. Саме так цей шановний давньогрецький оратор говорив з повним ротом камінців.

— Теплохід «Сурож», прапор — Панама. Прямуємо з Бургаса до Венеції. Вантаж — цинкові злитки, — доповідав наш капітан гамериканською мовою з кардашинським акцентом. При цьому він умудрявся за старою звичкою після кожного слова вставляти «сполучник» «бляха».

— Роджер. I am a United Nations aircraft! «Суродж», прямуйте своїм курсом!

— Шо за Веселий Роджер? — чухав потилицю наш капітан Непийпиво з Кардашинки. — Пірати якісь!

Піратською зовнішністю відрізнявся якраз сам Непийпиво. Червоне, обвітрене обличчя, оторочене сивою шотландською бородою. Дерев'яні кочегарські стукалки на ногах, в яких гарно відчуваєш себе у спеку на розжареній металевій палубі. Тропічні шорти та незмінний шкіряний жилет, в якому у піратів заведено зберігати запасні заряджені пістолі. На голих грудях з-під жилета виглядало сороміцьке татуювання — помилка курсантської молодості Непийпива. Голос

у старого пірата завжди був хрипкий та скрипучий, як після тижня вигуків «На абордаж!»

Непийпиво навмисне поставив мене до керма на своїй вахті, щоб я контролював його англійську вимову й нагадував не вставляти «бляха» і додавати «сер», коли він спілкується з іноземцями.

«Роджер» — це всього-на-всього лише «Вас зрозумів» за міжнародним сигнальним кодом. Але сперечатися з капітаном щодо піратів не хотілося. Ось уже три роки ООН тримало у блокаді сердешну Югославію і вибірково оглядало судна, що входили з Іонічного моря в Адріатику, щоб вони не завезли своїх суднових пацюків до конаючої країни без їхнього дозволу.

Отож «Сурож» на старості корабельних літ ходив під панамським прапором, навіть не змінивши назви й капітана, якого команда за очі дражнила «капудан-пашею». Бо прапор був панамський, а власник судна — вже турецький.

Судновласник з'являвся на борту щоразу, коли «Сурож» проходив Босфор, і привозив із собою цілий ящик цигарок у подарунок команді, щоб ми не дуже прискіпувалися, чому вже третій місяць нам не видають платні. Проблеми якісь були в нашого «містера Ріхи». Тож він намагався задобрити нас дармовими цигарками.

Але щедрий турок навіть не здогадувався про таку страшну амфібію, як кардашинська жаба. Аксакали Кардашинського лиману стверджували, що саме цих жаб за царя Гороха експортували до Франції, до ресторанів у Парижі та Марселі. А нашого капудан-пашу ця зелена валютна жаба душила просто на смерть, коли він бачив цілий картонний ящик цигарок «Лакі Страйк» по два долари за пачку. І отак взяти і віддати те надурно матросам та мотористам? Е, ні! Капудан Непийпиво вирішив робити на хазяйських подарунках гешефт: продавати цигарки команді за гроші.

Але це ще не всі жаби: ціни він встановив такі само, як на березі в магазині. Гроші він хотів грубі.

Та вредні матроси й мотористи, зметикувавши, що їх ошукано, не квапилися до судового гамазею по цигарки: купували їх на березі в Болгарії. Лінія була коротка, дозволеного митницею блоку цигарок на один рейс цілком вистачало. Хоч закашляйтеся своїм «Лакі Страйком», шановний Володимире Петровичу. Ми й «Родопі» покуримо. Такий-от тютюновий страйк оголосили матроси.

На момент радіоконтакту з нами літуна з Об'єднаних Націй у капітанській каюті вже набралось вісім ящиків щасливих страйкарів.

У протоці Отранто було людно. Тобто — пароплавно. Це місце, де Апеннінський чобіт найближче підходить до грецького острова Керкира, нам більше відомого як Корфу, і тому тут завжди снують впоперек курсу яскраво освітлені пасажирські пороми, що везуть пустунів-туристів з італійського Бриндізі до грецького Коринфа, повно рибальських сейнерів та вантажних суден, що прямують до портів Північної Італії з усіх закутків світу.

Цих — найбільше. Коли йдеш до Венеції, Трієста чи Равенни, завжди маєш стільки попутників, що здається, що рухаєшся у каравані, а не в одиночному плаванні. Так само щільно рухаються тобі назустріч судна, що вже завантажили свої трюми в Італії і розвозять по всьому світу труби, прокат, автомобілі, футболістів, манекенниць та інший крам.

Вечоріло. На зустрічних суднах вже запалили ходові вогні. Зелений вогник — з правого борту, червоний — з лівого, білі — над ними, на щоглах. У морі судна зазвичай розходяться «ред ту ред» — лівими бортами. Тож капудан Непийпиво притримувався правого берега. Хвиля була попутна для нас, ледача й неспішна. Навіть баранці піни на ній лінувалися закручуватися. Вітру майже не було, над самим

морем потроху здіймалася імла і ховала найнижчі вогні на суднах. Іноді назустріч нам сунули самі щогли, без бортових вогнів, що потонули в молочному киселі. Це нервувало капітана Непийпива, і він не відходив від локатора, а мене виставив з біноклем на крило містка — пильнувати.

— Праворуч, тридцять, йде на пересічку! — спрямовував він моє пильнування, дивлячись на зелені позначки цілі на екрані радара.

Через деякий час я таки справді бачив через бінокль вогні зустрічного судна в розривах імлі.

— Пором, — доповідав я капітанові. З поромами краще було не задиратися, а відвернути трохи. Пороми завжди поспішають і завжди гадають, що проскочать під твоїм носом, не змінивши курсу.

— Ліворуч, десять! Щось незрозуміле! — знову ставив мені задачу Непийпиво.

— Рибалка з тралом! — доповідав я, вигледівши зелений з білим вогонь на щоглі.

Цих теж треба оминати стороною. Не бачать за своєю риболовлею геть нічого, ще й сітку на твій гвинт намотати можуть.

— Танкер! — доповідав я десять хвилин по тому, вигледівши червоний танкерний круговий вогонь.

Непийпиво вже трохи недобачав, як усі старі моряки, що вигледіли очі на нічних вахтах впродовж сорока років у морі. Тому більше покладався на молоді очі стернового, тобто на мене.

Так, у вісім очей, бо Непийпиво був в окулярах, а з біноклем, підходили ми з Іонічного моря до Отранто вже в суцільному тумані, коли Непийпиво це набридло, і він скомандував.

— Знімай з автокорманича. Підемо під самий берег, там вітерець має бути.

За середземноморськими мірками «Сурож» не був велетом. Дві тисячі сімсот тонн вантажу і всього лише три метри осадки. Непийпиво навіть без необхідності

любив ходити по таких шпарках між острівцями в Егейському та Іонічному морях, які океанські гіганти воліли старанно обходити. Так, надивилися ми райських пейзажів у променях сонця, що заходить, поки Непийпиво керував «Сурожем». Цього разу він вирішив пройти через вузьку протоку між Корфу та албанським берегом, гадаючи, що нічний бриз там напевне розігнав туман.

Корфу. «Віват, Ушаков! Шкода, що не був при цьому хоча б мічманом!» Саме так відреагував був колись граф Суворов-Римницький на звістку про те, що чорноморський вітрильний флот з моря захопив неприступну фортецю на цьому острові. У фортеці тоді сиділи французи. Усіх жаболюбів спочатку взяли в полон, а потім відпустили на батьківщину під чесне слово не воювати з Росією. Такі шляхетні часи були.

Та цього вечора корфяни були цілком миролюбні. Жодне чавунне ядро не просвистіло з берега в бік «Сурожа», коли Непийпиво розвернув його в саму середину вузької протоки. Натомість на яскраво освітленій набережній, на якій і без бінокля вже можна було читати геть усі неонові вивіски готельчиків та ресторанчиків, варто було лише терміново вивчити грецьку, пролунали звуки салютів. Це не був салют націй із тридцяти залпів, як у часи Ушакова вітали іноземні військові фрегати, бо іржавий «Сурож» годі було прийняти за військовий корабель. Ми просто втрапили на якесь острівне свято. Феєрверверки й салюти усіх кольорів веселки спалахували над морем, відображалися в чорнильній воді протоки й розсипалися в чорному небі міріадами падаючих зірочок.

Тим разючіший контраст являв собою правий албанський берег протоки. Темна, циганська ніч без жодного вогника, хоч око виколи, хоч бінокля за борт викинь — все одно нічого не побачиш. І лише коли якась освітлювальна ракета з грецького свята підлітала близько до Албанії — в горах над



узбережжям можна було роздивитися бетонні доти. Вузьку протоку між саявом і святом та країною темних бетонних дотів охороняв пильний сторожовий катер албанців.

Він вискочив з-поза якогось прибережного камінця, теж темний і хижий, і навіщось кинувся навздогін «Сурожу».

— Но-но, ми в грецьких терводах! — голосно сказав Непийпиво й наказав трохи підвернути ще ближче до демократії й світла.

Катер таки наздогнав нас, пішов паралельним курсом, по самому кордону, грудьми, чи то пак — бортом, героїчно захищаючи від нашого вторгнення дорожні албанські води. Щоб у нас не склалося враження про несерйозність їхніх намірів, албанські вояки вже навели на нас свої пукавки й почали за-сліплювати прожектором, висвічуючи назву нашого судна на ходовій рубці.

Непийпиво спокійно, розвальцем, вийшов на праве крило капітанського містка й показав албанським мілітаристам піднятого догори середнього пальця. Знай панамців, ми такі! І це чомусь подіяло. Албанці збавили хід, а потім взагалі вшилися до своєї затемненої країни. У такі вирішальні моменти я любив Непийпива, попри його невдалий гендель на цигарках, і думав, що він один з найкращих капітанів, з якими мені доводилося ходити морями.

— Суродж, Суродж! I am a United Nations aircraft! Чому ви змінили свій курс? — прокинувся знову наш позахмарний гамериканський пастух.

— Бікоз, бляха, ми маємо ВІЛЬНУ практику, бляха, — відповів у слухавку Володимир Петрович Непийпиво, капітан теплохода «Сурож» Божою милістю.

\*\*\*

Рівно о сьомій за судновим часом кожний путящий старпом має оголосити команді підйом по судновій

примусовій трансляції, а кожен путящий радист має відразу ж знайти «Промінь» чи «Маяк» та поставити щось бадьоре й надихаюче. Музичку якусь.

Радистом на цій «шхуні» був я. На стерні я стояв лише вечірню вахту з капітаном. Вранці цю ж вахту стояв боцман. Так наш турецький судновласник, містер Ріха, заощаджував зарплатню одного матроса.

Я знайшов на коротких хвилях дуже доречну добірку пісеньок з популярної екранізації п'єси Карло Гольдоні.

— *О, Венеціє, місто закоханих!..* — линуло тепер з динаміків по всьому судну.

Адже й ми перли свої кохані дві тисячі сімсот тонн цинку до Венеції, міста закоханих.

Екіпаж прокидався, чистив зуби «Поморіном» під пісеньки крутія Труффальдіно і вже цілком бадьоро чимчикував до їдальні, де куховарка з кавовим іменем Галка вже виставила на столи вранішні чай, масло та пліснявий сир рокфор. Наш містер Ріха так не економив на наших шлунках. Сказала Галка: «Рокфор!» — отримуйте свою плісняву.

*Щастя вже зачекалась,  
А його все нема!  
Мені вже двадцять років,  
Я така стара! —*

старанно виспівувала якась сеньйорина по радіо.

Але справа була не в тому, що містер Ріха так любив шлунки своїх матросів. Містер Ріха упавав за Галкою. Він не пропускав жодної нагоди з'явитися на судні в Босфорі, а нагода траплялася чи не щодесьять днів. Він придбав для нашої «принцеси камбуза» кухонний комбайн та посудомийну машину. Виявитися неплатоспроможним щодо Галчиних забаганок у меню було для нашого судновласника гіршим злом, ніж притримати платню всьому

екіпажеві. Наш камбуз потроху перетворювався на виставковий центр морозильних камер, кавоварок, фритюрниць, пателень, каструль, порцеляни та іншого кухонного начиння, а Галка все не викидала білого прапора. Радіоапаратуру б так закупував.

*Люблю т-т-те-бе б-без м-міри-и-и!*

*Клянусь бути вірним*

*То-бі зав-жди-и-и!*

Здавалося, що то верещав наш судновласник, а не актор з радіостудії.

Але Галка вдало водила закоханого турчика за ніс. Іноді, після чергової шаленої камбузної обновки, вона погоджувалася сходити з ним до ресторації на березі Босфору, на заздрість його друзякам, і покататися на авті опівнічним Стамбулом з Азії до Європи та назад, на заздрість нам. Вона жодного разу не відмовила йому, вона пускала йому бісики очима, вона вдавала, що дуже сумує, коли наш пароплав знімався з рейду Гайдар-Паші, а містер Ріха розчулено махав їй носовичком з рейдового катера. Але навряд чи містер Ріха далеко просунувся у своїх залицаннях. Після купівлі для жінки посудомийного агрегата порядний чоловік зобов'язаний з нею одружитися. Не менше.

Ніяка не Венеція, це Стамбул — місто закоханих в українських дівчат басурманів, які просто шаленіють від наших співвітчизниць, і не один з них збанкрутував на красунях з півночі. Як і вся Османська імперія, між іншим.

Проте ми аж ніяк не хотіли банкрутства нашого судновласника і поглядали на Галку скоса. Хто ж нам тоді борги по зарплаті закриє? Принаймні я поглядав скоса. І Галка те відчувала — платила мені навзаєм.

\*\*\*

У турецькому порту Мартаж на Мармуровому морі я випадково ледь не продав Галку за ящик пива.

Я саме стояв біля трапа, помітив, що турецькі докери чомусь шикуються в чергу біля нашого борту, як збоченці біля кварталу червоних ліхтарів у Копенгагені, і зійшов на причал.

Виявилося, що то Галка мимоволі влаштувала турецьким пролетарям безкоштовний стриптиз. Ілюмінатор в її каюті було розчинено навстіж, фіранки розсунуто, і з висоти причалу розпашілим турецьким статевим страждальцем відкривалася картина Тиціана «Спляча Венера». Бо Галка спала голяка під самим лише простирадлом, що збілось уві сні. Втім, дія ще тривала: простирadlo збивалося далі. Галка знадливо потягувалася, ворушила то ногою, то рукою, турецькі докери з останніх сил чекали, коли простирadlo впаде долі зовсім, і штовхалися під ілюмінатором. Турки геть не ходили по картинних галереях і тепер трохи очманіли, зовсім забувши про розвантаження нашого пароплава.

На такий непередбачений простій я вже не міг дивитися навіть з виробничої точки зору. Ще точно мр. Ріха збанкрутує через перестой.

— Ну що ви, цицьок не бачили? — вдавано весело почав я розганяти турків по робочих місцях. Хоча на сьомому місяці рейсу видовище Венери, що спить, не було легким і для мене. Я нахабно порушив Галчину «прайвасі»: просунув руку з причалу через ілюмінатор і старанно затулив фіранки.

— Скільки хочеш за неї? — не вгавав водій вантажного автокрана, вирішивши відтак, що саме я маю право власності на Галку.

Ми спілкувались на портовому жаргоні — страшній мішанині з турецьких, англійських, грецьких та російських слів. Головним правилом тут було

не правильно сказати, а правильно зрозуміти. І я мав необережність сказати заскладну для цієї спрощеної мови фразу.

— Жодна жінка не варта ящика пива «Ефес Пілзен», — сказав я, щоб перевести все на жарт.

Спочатку я навіть думав, що пожартував вдало, бо всі, і водій, розсміялися. Але коли кранівник прибрав вантажну стрілу з-понад нашого трюму, закріпив її по-похідному і вже знімав кран з опорних черевиків, я щось запідозрив і спитав його товаришів-аркадашів:

— Куди він?

— Як куди? За пивом, — також із подивом відповіли аркадаші.

«Misunderstanding», — промайнуло в голові.

— Біра — йок. Наташа<sup>1</sup> — йок, — сказав я твердо. Але турки вирішили, що я просто хочу торгуватися, і підняли ціну на Галку вдвічі.

— Ця жінка не продається, — переконував я турків у тому, в чому сам не був певен, і мав уже три ящики «Пілзену». До кінця цього непорозуміння між народами, мовами та звичаями портів я вже міг завантажити пивом цілий трюм, і почав втрачати непохитність. Бо ж пиво «Ефес Пілзен» варять за особливим рецептом, з додаванням рису, а Галку було зроблено за рецептом звичайним. Трохи руденька, трохи веснянкувата, носик кирпатенький, очі з бісиками. Ну там, брови — стрілки, губки — коралі, зубки — перлинки, як заведено в Чернігові. І чого вони всі через неї так казяться?

---

<sup>1</sup> У Лєскова в «Зачарованому мандрівникові» дається етимологія цього турецького слова. Татари називали всіх руських хлопчиків Кольками, всіх чоловіків Іванами, а всіх наших жінок — Наташами. Та в сучасній Туреччині слово набуло нового значення: жінка легкої поведінки з півночі. Десь так.

Край цьому «страйку» поклав власник причалу, сама поява якого розігнала докерів по місцях.

— Галю, — якомога тактовніше сказав я на вечері. — Коли спиш голяка, затуляй ілюмінатор, будь ласка.

— Збоченець! — припечатала мене Галка, наче я пропонував їй кохатися без презерватива. І ми вже були вороги.

А може, вона і не спала зовсім? І чула всі ті балачки на причалі? Та це вже було неважливо. Ворогиню собі я вже нажив.

\*\*\*

*Що за діла? Що за бедлам?  
Чи вийде в крутія дурного  
Подать обід двом хазяям  
Та ще й не сплутати нічого?*

не вгавали мої кохані старенькі динаміки, поки я спускався з радіорубки до їдальні команди.

Чай на моєму столі був уже ледь теплим, вершкове масло майже шкварчало в мисці, а від сиру залишилась лише пліснява. Та я не обурювався. Я отримував те, на що справді заслуговував.

На обіді історія мала повторитися. Обід дуже невдало для мене збігався із сеансом зв'язку зі Стамбулом, і я завжди запізнювався на нього. І тепер вже звично ловив облизня. Галка взагалі встигла прибрати все зі столу, ще й посуд перемити та висушити в посудомийниці імені містера Ріхи. Я перебився якимись бутербродами та консервами, які встиг поцупити з холодильника команди перед нічною вахтою.

Посваритися з кухаркою посеред рейсу — то майже самогубство для будь-кого, до капітана включно.

Втім, для капітана Непийпива Галка обрала зовсім іншу тактику приборкування. Капітан Непийпиво в батьки їй годився, і це не було фігурою мови —

мав у Кардашинці доньку її років. Трохи молодшу, ще школярку. І Галка вчасно зметувала, що це не фігурально, й почала вдавати із себе десятикласницю. Таке собі дівча з бантиками на останньому дзвонику. Навіть білого фартушка на камбузі надібала і подавала каву та бутерброди на капітанський місток саме в ньому. А як вже щебетала та хихотіла навкруги «Петровича». Цокотуха!

Після її відвідин капітанського містка розчулений пірат Непийпиво ще з півгодини походжав від штурманського стола до пеленгатора, усміхнений та натхненний. Мені ця Галчина тактика була на руку: я підступно користався з цього і встигав видудлити більшу частину кави з кавника і повернути всі бутерброди із шинкою, поки наш капудан-паша оговтається і стане знову хриплоголосим піратом.

У такі хвилини, доки вітерець ще не видув з містка Галчині парфуми, Непийпиво охоче згадував доньку, а я охоче йому підтакував, бо кожен новий його спогад означав для мене зайвий бутерброд.

— Прийшла якось зі школи, класі в шостому. «Тату, вчителька просить тебе виступити перед школярами. Каже, що ти — людина героїчної професії. Адже так?» — «Аякже, дуже героїчної, бляха...» — «І от що, тату, щоб я оцієї твоєї „бляхи“ не чула. Не сором мене перед однокласниками!» — ще й ніжкою тупнула.

— І як же ви?

— А що я? Вдягаю кітеля, кашкета, бляха, йду до школи і думаю, бляха, як за таких додаткових вимог, бляха, взагалі говорити зможу. Але нічого, виступив. Самоконтроль — повний. Начебто нічого зайвого не проскочило. Питаю потім: «Ну як, мала?» — «Тату, ти розповідав цікаво! Але ТАК повільно!»

(Регіт в залі.)

— Знову ти всю каву, балабол, вихлебтав! Іди, скажи Галці, нехай ще принесе.

Ну-ну. «Ти, малий, скажи малому, хай малий малому скаже, хай малий теля прив'яже!» Це я до того, що в той-таки момент ловив на палубі якогось курсанта-практиканта і посилав до камбуза його. За сніданок ми були квити.

І знову. Стук-стук. Цвірінь-цвірінь. Віть-віть-віть, тьох-тьох-тьох, ай-ай-ай, ох-ох-ох! І Непий-пиво вже ладен не змінювати курсу «Сурожа», навіть якщо на нього суне авіаносець, бо Галка саме вийшла засмагати, й на неї тінь від моїх антен може впасти.

От бісова дівка! З кого хочеш мотузку зів'є!

І я неодмінно мав приповзти до Галчиного камбуза на колінах, охлялий, голодний, неголений, з виразкою шлунка й просити вибачення за те, що збоченець, а не отримавши його, або задушити Галку тим білим фартушком, як венеційський мавр Отелло, або викинути її за борт, у хвилину, що набігає, як донський козак Стенька Разін. А потім впасти у розпач, зняти із себе робу, шубовснути в море і собі, попередньо увімкнувши по судновій трансляції «Уно, уно, уно моменто. Уно, уно, уно сантіменто. Уно, уно, уно сакраменто. Сакраменто, сакраменто, сакраменто, сакраменто».

Одним словом, усі мали померти.

Саме такий план страшної помсти мені склала, мабуть, скривджена Галка. І куди мені було подітися з підводного човна? Та я не дарма жив на бульварі Лесі Українки. «Contra spem spero» я знав напам'ять із третього класу. Мене гріла думка про ресторанчики Венеції, її таверни, остерії, тратторії та піцерії, що наближалися до нас із шаленою швидкістю дванадцять вузлів з кожним обертом гвинта.

\*\*\*

До прибуття на борт лоцмана капітан Непий-пиво завжди переодягався в однострій. По повній



формі: кітель, випрасувана сорочка, краватка, защіпка для краватки, золоті погони, капітанський жетон з якорем та секстантом на кишені кітеля, навіть кашкет із «крабом». Це старовинний морський звичай і нечастий випадок, коли моряка можна побачити у формі. В усіх інших випадках моряки вантажного флоту воліють вештатися судном у льняних тропічних шортах або в синіх бавовняних комбінезонах. І якщо ви побачили в кіно капітана, що вирядився, аки павич, а лоцмана на борту нема, сміливо вимагайте повернути вам гроші за квитки. На своєму власному судні кожен судновий тарган і так знає, що на цьому борту саме капітан — перший після Бога. А золото погонів призначається лише для сторонніх — лоцмана чи митника, — щоб і вони з першого погляду розуміли, хто тут перший, і мали справу саме з ним.

Лазурна Венеціанська затока блищала, як смагдовий пудинг, і засліплювала стернового матроса та вахтового штурмана: на стелі стернової рубки скакали один через одного нічогенькі сонячні зайці.

Вітру так-таки й не було, і знерухомлені яхти з обвислими вітрилами дрейфували в очікуванні пообіднього бризу з берега праворуч і ліворуч від нашого курсу. На яхтах нахабно засмагали і відволікали стернового від навігації напівголі й геть голі італійки, швейцарки та австрійки. За морським звичаєм засмагати їм доводилося якраз під національними прапорами. Ми греблися вперед найменшим ходом, очікуючи на лоцмана, який заведе нас у Венеціанську лагуну й поставить судно до вільного причалу. На щоглі майорів червоно-білий лоцманський прапор — «Хотел» за міжнародним зводом сигналів.

Лоцмана має зустрічати на трапі третій помічник. Але на ньому наш містер Ріха теж економив, і його

роль віддали мені. Я старанно повторював свої репліки. Руку лоцманові слід подавати ще до того, як він ступить на палубу, коли він ще стоїть на останньому щаблі шторм-трапа. Чемність чемністю, але насамперед це має запобігти незапланованому купанню «містера пайлота» за бортом. Потім потрібно привітати лоцмана якоюсь міжнародною мовою, сказати «Follow me, будь ласка», провести найкоротшим шляхом на місток через трапи та коридори судна і представити йому капітана Непийпива, величаючи його не «містер», а «мастер».

Усі ці китайські церемонії вже давно розписані до дрібниць, як маски та репліки арлекінів та доміно в комеді дель арте, і хай там що, не можна собі уявити, щоб лоцмана зустрічав Брігелла, а не Труффальдіно.

Наша маленька трупа виголосила усі репліки цієї сцени належним чином. От тільки лоцмана нам підсунули з іншого театру — з оперного. Мабуть, із самої Ла Скали. Кучерявий коротун, якого я висмикнув з-за борту занадто сильно, розраховуючи на людину статури Лучіано Паваротті, почав співати ще на шторм-трапі, прокашлюювався і розспівувався весь шлях до капітанського містка і привітався з нашим капітаном вже справжнім оперним тенором:

— *Бонджо-о-о-о-рно, сеньйор капіт-а-а-а-но!*

І пішла його арія.

— *По-овний впер-е-е-ед!* — виспівував лоцман.

— *Пра-аво на б-о-о-орт! Фігаро тут — Фігаро там!..*

— *Прит-р-и-и-и-муй! Смійся, пая-а-а-а-ц!..*

— *Так тримати! Гей, Одарко, вгомонися!..*

У проміжках між проспіваними англійською командами він встигав затягти якусь відому арію справжньою мовою опери, і стерновий мав старанно дослухатися, де кінчається опера і починається навігація. Втім, і те,

і те — високе старовинне мистецтво з тисячолітньою історією. Не венеціанцєві про це нагадувати.

«Сурож» набрав швидкості і став слухатися стерна, лоцман спрямував його у лагуну. Втім, ніякої Венеціанської лагуни вже давно не існує, її відвоювали у моря заводи й фабрики. Ми рухалися справжнісіньким каналом, а праворуч-ліворуч від нас поставали витвори промислової архітектури. Гігантські домни, коксівні батареї, бессемерівські печі й мартени, прокатні стани, градирні, перегонні колони, трубопроводи, димарі, велетенські цехи та пакгаузи готової продукції. Я не певен щодо конкретики, бо не петраю у виробництві. Але картина була грандіозна.

Центральний канал розгалужувався на «вулички», кожен завод мав власний причал і вантажив свою продукцію просто в трюми пароплавів.

— *Півборту лі-і-і-во! Так тримати!* — вів далі свою навігаційну партію лоцман.

Без його допомоги ми вже давно заблукали б у цьому лабіринті венеціанських каналів, яких не бачать туристи. Підпирали небо дими фабричних труб, зустрічні пароплави гудками сповіщали нас про напрямок свого розвороту. Буксирний пароплав, що мав ставити нас до причалу, вже прилаштувався з нашого правого борту і гнав тупим носом брудну хвилю поперед себе. На причалі вже шикувалися строєм яскраво-жовті автонавантажувачі та боббі-кари, й порталні крани розверталися в нашому напрямку й салютували нашому прибуттю вантажними стрілами під самі небеса.

Я б охоче запросив на борт «Сурожа» усіх наших «зелених», поставив їх вздовж борту і сказав:

— Оце і є промислова міць, джентельмени. Ось чому Адріатика часом схожа на залізницю, бо всі її путі ведуть саме сюди. Ось куди прямують усі ті пароплави, везучи в трюмах сировину, і вирушають звідсіля по всіх морях світу, вивозячи готовий крам. І це —

теж мистецтво, яке італійці опановують із середніх віків.

Ось чому Італію шанують і поважають в усьому світі. І не потрібно для цього ні мільйонних армій, ні ракет з ядерними боеголовками. Футболісти, Формула-1, сезони високої моди, кіно і співаки теж дечого варті, та це вже потім. І то лише завдяки тому, що вже півтисячі років працюють ці мануфактури. Іншого шляху поки нема. Руки геть від Запоріжжя та Дніпродзержинська! Туристи, баркароли й гондольєри — це не альтернатива, а всього лише візитна картка. Не ними живе сучасна Венеція.

Нарешті ми подали на причал швартовні кінці.

Нарешті наш оперний лоцман досхочу наспівався, ще й по радіо та в мегафон, зірвав бурхливі оплески і вже попивав каву за лаштунками.

— *О сеньйорино, ви незрівнянні!* — проспівав він Галці на біс.

Останню фразу своєї партії він сказав речитативом:

— Ласкаво прошу до Венеції, сеньйоре капітане!

\*\*\*

Отже, запросили нас до Венеції ласкаво, та не ласкаво у Венеції прийняли. На борт «Сурожа» прибула «чорна митниця». Не знаєте, що це таке, сеньйори? Це — справжній італійський винахід, скажу я вам.

Справа митника звичайного — приязно посміхатися й штемпелювати паспорти, питаючи про зброю, наркотики, нелегалів і незадекларовану валюту тільки для проформи.

— Нічого немає? Чудово! Ласкаво запрошую, сеньйоре!

Це дозволяє покращувати імідж гостинної країни серед туристів.

Справа митниці чорної — усю ту зброю, наркотики та нелегалів шукати з нишпорками. Якщо буде треба, вони розберуть по гвинтику весь пароплав

і скажуть, що так і було. Їх не можна задобрити пляшкою «Немирова». Вони не збирають телефонних карток з різних портів та монет з різних країн, як митники звичайні. З ними неможливо домовитися, їх годі вблагати. Бо це — чорна митниця.

Чорна митниця ніколи не прибуває на борт просто так. Тут вже справа пахне інтерполом, Джеймсом Бондом та міжнародним трибуналом.

Чорні митники знайшли в моїй каюті, що межувала з радіорубкою, безліч загублених під час останнього нічогенького шторму дрібниць. Електропаяльник, наприклад, вони витягли з вузької щілини між койкою та рундуком. Вони розсекретили мою закладку з 1 000 000 українських карбованців між сторінками «Шельменка-денщика» і мою закладку з 10 000 італійських лір між аркушами «Декамерона» Боккаччо. Вони старанно обнюхали нишпоркою порожню пляшку з-під турецької «Вотки».

Вони шукали нелегалів у всіх службових приміщеннях, які були в моєму завідуванні, і поки я старанно супроводжував одного з них до гірокомпасної, до агрегатної, до трансляційної рубки і навіть до шахти ехолота і шахти лага — найглибших на «Сурожі» колодязів, — одного нелегала їм таки вдалося розшукати. Ним виявився... саме я.

— Ви знаєте, що термін дії вашого посвідчення моряка вичерпано три дні тому? — спитав мене незворушний митник, що весь цей час прискіпливо вивчав судові документи у кают-компанії.

Непийпиво був тут же. І намагався за мене вступитися.

— Сер, мій радіоофіцер перебуває на борту більше, ніж шість місяців. І за цей час судно ні разу не заходило до України. Він не мав фізичної можливості подовжити документи.

— Так, я бачу це по судових паперах, сер. Але нічого не можу вдіяти. До речі, у паперах чомусь не

позначено ваше відвідування албанських територіальних вод.

Так ось хто «стукайло»! Клятий літун з Об'єднаних Націй! І, поки Непийпиво не оговтався, перетравлюючи нищість гамериканського пілота, митник взяв з нього розписку, що він утримуватиме мене на борту весь час стоянки.

— Розпишіться також і ви, сер, що ознайомлені. Штраф у разі порушення — шістсот доларів. Мені шкода, — сказав митник уже мені.

Шкода? (Митник навіть не сказав «дуже».) Та це був повний капець!

Не до кінця ввічливий чорний митник позбавив мене майбутнього, та ще й під час бойкоту кухарки Галки. Це був капець! Бачили б ви Галчин переможний погляд, коли вона принесла митникам «Боржомі».

Чорна митниця, а було їх чоловік із десять, вже потроху збиралася в кают-компанії, так-таки нічого забороненого, крім мене, і не знайшовши. Найчорніший митник уже механічно штемпелював суднові папери. Схоже було, що ми відбулися малою кров'ю: один полонений. І того залишили на борту під чесне слово не брати участі в інтервенції екіпажу «Сурожа» до Венеції. Митники ось-ось мали допити мінералку і вшитися, але найчорнішого митника все ще щось муляло. Він гнав від себе якісь думки, як муху, але вони знову верталися. Це був недобрий знак.

Нарешті він винувато глянув на Непийпива і попросив про таке, про що в порядному морському товаристві навіть думати соромно. Він попросив наостанок оглянути капітанську каюту.

Непийпиво отетерів. Він не зміг вимовити навіть «O tempora, o mores!», перш ніж впустив митників до святой святих «Сурожа». Він був такий не схожий на пірата, що навіть я зрозумів — цигарки! Вісім щирих ящиків «Лакі Страйк», не заактованих як суднові запаси і не опечатаних в судновій провізіонці, як того

вимагали митні правила. І власна капосна команда, що покурювала «Родопі», отак свого капітана підставила! Тут уже не відбудешся шістьмастами доларами штрафу. Адже це — чорна митниця! Оце так гендель!

Коли задоволені уловом митники переможно вантажили на причалі конфісковану цигаркову контрабанду, всі наші капосні матроси, мотористи, механіки, боцман, курсанти-практиканти, електромеханік і навіть — о tempora, о mores! — помічники капітана тактовно пирскали в кулачка, а коли терпіти було вже незмога, відбігали на корму і там реготали на повен голос.

Злий і червоний, як варений лангуст, пірат Непийпиво носився по судну, як севільський бик по арені, і горе було тому тореадорові, що втрапив йому на роги:

— Що таке, старпоне! Судно вже годину з чвертю під причалом, а трюми ще не відкрито!

Наче старпом усі ці годину з чвертю не відбивався пліч-о-пліч з Непийпивом від чорної навали митників, і ми не отримали вільну практику лише п'ять хвилин тому.

До честі Непийпива, жодного хихотуна-матроса не було підвішено до реї і навіть не було залишено без берега. По відкритті трюмів хлопці налаштувались до міста. І я знову пишався Непийпивом, і мені було соромно, що я тяж реготав на кормі.

\*\*\*

Галка була б не Галка, а Галочка чи навіть Галюня, якби не намагалась поколупатися пальцем у моїй роз'ятреній рані. Я стояв біля трапа, вона чекала на хлопців, щоб іти до міста, й «жаліла» мене з усіх ехидних сил.

— Біднесенький! Хочеш, я позичу тобі шістсот доларів? А що, за турпутівку ти б заплатив стільки ж. А можуть ще й не зловити, дивись — на прохідній нікого немає, — дражнила вона мене. — Або давай,

голи бороду, вдягай спідницю й підеш за моїм посвідченням.

Але брехня, що борода не робить філософом. Ще й як робить. Галка потрапила пальцем не в рану, а в небо. Я лише посміювався над її аж надто незграбними намаганнями дошкулити мені.

Чи мріяли ви про щось все життя?

Про вкриті водоростями по східці старовинні будиночки без каналізації? Про щорічні перегони гондол на Гранд Каналі, під час яких венеціанський дождик кидав у море обручку на знак свого одруження з морем? Про маски й перуки, кавалерів зі шпагами і дам з віялами на карнавалах? Про кам'яних левів святого Марка перед собором, живих голубів на його площі і бронзову квадригу коней на соборі, яку венеціанці колись привезли до свого міста з пограбованого хрестоносцями Константинополя? Тоді венеційський дожд, хизуючись, став носити червоні чобітки — привілей візантійських імператорів. Чи читали ви повість Марко Поло про подорож до Китаю уважно, з картою й примітками? З цього вічного міста вирушив він у свою подорож тринадцятилітнім хлопчиком і до цього міста повернувся тридцятилітнім дядьком. Чи хотіли ви побачити Венецію і померти, як Стас Перфецький? Чи вивчали ви ціни на туристичні путівки?..

Що, мріяли, читали, роздивлялися, вивчали? Шістсот — непогана ціна? Тоді ви мене не зрозумієте. Мене це звичайно засмучувало, але не більше, ніж нежить влітку. Старшому, наприклад, випадало зараз здавати вантаж усю стоянку. Третьому механіку — пильнувати стоянковий дизель. Що, і їм теж топитися в брудному каналі? Е, ні. Дзуськи. Хто ж за небіжчиків вахту стоятиме?

Справа була в тім, що я був не глядачем, а робітником сцени на цій виставі. Це я сказав під натягнутим синім шовком позад оперних співаків, зображаючи



вам «море». Це я вже сімнадцять років кидав лопатою вугілля у топки старих іржавих пароплавів, щоб на картині вуличного художника, який малює море у Ялті чи Феодосії, міг з'явитися на горизонті романтичний димок, і вам стало млосно, і ви полізли до гаманця купувати мистецтво.

Зізнаюся ще більше. Я вів цілий перелік чудес світу, на які я не потрапив, бо саме пив пиво у портових пивничках. Афіньський Акрополь. Вхід до нього у будній день коштував би чотири келихи пива. Я не міг дозволити собі такого марнотратства. Єгипетські піраміди. Софія у Стамбулі. Будиночок Антона Павловича в Ялті. Отже ж, і працювали ми на Ялту майже рік, а я так і не знайшов нагоди. Чехову не поталанило зі мною двічі. У Таганрозі я вже твердо вирішив потрапити до його музею будь-що, але треба ж такому трапитися — зустрів однокурсника Доню, з яким років з десять не бачився, одразу ж на прохідній порту. Який тут вже Чехов?

Сусіди по музеях, Айвазовський та Грін у Феодосії. Андерсен у Копенгагені. Колумб на Канарах. Простіть мене, якщо зможете. Бо кожного разу, коли поставав вибір між музеями, культурою, мистецтвом і найближчим до порту ресторанчиком, я завжди обирав останній. Я небезпідставно побоювався, що ладен віддати всю світову літературу, особливо Кафку та Сартра, за гарячу кружку міцного чаю в зимовий шторм у Баренцевому морі.

Морякові треба так мало. Сісти в ресторанчику над берегом моря, розслабитися, розрядити накопичений за рейс статичний заряд у землю, що не хитається під ногами, позалицятись до офіціанток, розпробувати місцевого пива, перекусити місцевими наїдками, якщо пощастить, побитися з докерами чи рибалками з місцевих і вчасно повернутися на власне судно. Якщо вистачає часу, можна ще

взяти в боцмана пензля та фарбу і розписатися на бетоні причалу: «Тут був». І назву судна та рік. Рідною мовою. Адже за нами сюди прийдуть інші.

— Ну, то що тобі принести з Венеції? — не здавалася Галка. — Маску карнавальну хочеш?

Я ніяк не міг зрозуміти, чи це все ще тривали витончені кпини, чи це вже брала гору традиційна українська шляхетність до переможеного ворога. «Що цій дівці від мене треба?» — вертілося в голові. Бо щось таки було треба.

Отже, я не сам напросився, ви чули. Чули також і хлопці-матроси.

— Принеси мені пива з рисом. Так, щоб у складі був рис. Рис італійською — «різо».

Тема пива чомусь виявилася для Галки неприємною. Мабуть, вона таки чула мої торги з турками у Мартажі. Але сумлінно, як молода офіціантка в піцерії, дістала із сумочки записничок і записала «riso». Замовлення було прийнято.

Коли хлопці нарешті зібралися і пішли з Галкою тинятися берегом, італійці вже витягли з трюму першу палету з цинковими злитками. Вивантажити цілком нас мали днів за два.

\*\*\*

У морських угодах та контрактах, тексти яких не змінюються вже століттями і в яких можна зустріти такі архаїчні звороти, якими говорили ще за часів Шекспіра, старанно, пункт за пунктом розписано все.

Хто платить за розбиті при вивантаженні піддони. За скільки годин до очікуваного часу прибуття в порт капітан мусить надіслати першу радіограму судовому агенту. З якого моменту починається відлік сталійного<sup>1</sup> часу. І навіть — чийм коштом сплачується за вугілля для камбузної плити. Плити на флоті не топлять

---

<sup>1</sup> Час, який пароплав знаходиться під вантажними операціями.

вугіллям уже більше років, ніж мені та «Сурожу» разом. Але цей пункт ніхто і не подумав викреслювати з типового контракту. З нього ніколи нічого не викреслювали, а лише доповнювали покоління вантажних помічників та стивідорів. Є в цьому повага до традицій. Саме з цієї причини судна ще й досі називають пароплавами, навіть якщо їх рухає ядерний реактор.

Так ось, в усіх цих типових контрактах, у цих балтаймах, бербоут чартерах та демайсах останній рядок стверджує: «Усе інше — за звичаями порту».

На час мого стояння біля трапа «Сурожа» у Венеції я вивчав звичаї різних портів уже з півтора десятка років і можу вам багато чого розказати про країну і її перспективи в цьому світі лише за тим, як працюють місцеві докери. До речі, одеські та херсонські докери в цьому плані не пастимуть задніх. Принаймні завжди працюють у касках.

Про Італію я скажу лише одне слово:

— Профспілки.

Головна думка, якою заклопотаний італійський докер: «Чи не працюю я в той час, коли усі товариші страйкують?» І він ладен кинути строп із вантажем у повітрі, між бортом судна та берегом, і бігти телефонувати до профспілкового комітету. Стільникові телефони Марконі винайшов саме для того, щоб докери могли зателефонувати до комітету безпосередньо з кабіни вантажного крана.

Страйки в Італії бувають миттєві — попереджувальні. У наших це б і страйком не звалось, вони взагалі так працюють. На годину-дві припинили вивантаження — і це вже страйк. Зате в наших нема кофі-таймів на 15 хвилин щодві години з кавою та колою за рахунок капіталіста.

Бувають ще місцевого винаходу — «італійські страйки». Це коли всі бігають, грюкають, стукають, галасують, але справа вперед не рухається ні на сантиметр.

А ще — справжні, зтяжні битви з ненажерами-капіталістами, хто кого. На тижні й місяці. З локаутами, побиттям штрейкбрехерів та бійками з поліцією та карабінерами. Мрія будь-якого моряка — потрапити в такий зтяжний страйк в Італії саме під причалом, а не на рейді. І тоді — щире щастя!

О, італійські вина! Як по кайфу випити в спеку сухого білого винця вже не з магазину, а просто з діжки якогось господаря у Південній Італії, яку бундючна промислова Північ називає не інакше, як «Африка». О, палкі італійські красуні! Те, що ви носите на пляжах, вже не може називатися одежею! О різотто, паста та справжня італійська піца щовечора врешті-решт!

Ви правильно здогадалися. Щастя — є! Після вивантаження двох трюмів «Сурож» втрапив у страйк. Мені годі сказати, до якого саме типу він відносився, але наша команда другий тиждень щовечора вирушала на берег і вже почувалася у Венеції, як удома. У припортових винарках та остеріях хлопцям навіть відкрили кредит. На березі, якщо вулиці Венеції доречно називати берегом, вже побували геть усі, крім мене та... Непийлива.

Ну, я був законним бранцем на судні, а Непийливо, мабуть, вирішив помститися Венеції за цигарки саме таким чином: не залишити в ній жодного шеляга.

Цікаво, що зараз, прогулявши все зароблене тяжкою працею на злого турка і викуривши усі болгарські запаси, команда, мабуть, охоче припинила б свій тютюновий страйк, бо цигарки в Італії коштували вчетверо дорожче, ніж у Туреччині. Але пізно було пити боржомі, доводилося пускати на дим скажені гроші. Щоденні походи по місту закоханих таки вдарили по кишені екіпажу. Лише я залишався у виграші.

Я навіть неказанно розбагатів. Я встиг відстояти вахту за обох помічників капітана і навіть за третього механіка. І мені тепер не загрожувала така прикрість,

як прихідна вахта у рідному порту. Бо той, на чійй вахті подали кінці на причал, стоїть потім стоянкову вахту всю добу. Морський закон. Хоча який порт тепер був рідним для нас, панамців?

Щодо гастрономічних страждань крутія Труффальдіно, все теж склалося якнайкращим чином. Галка майже кожен день готувала все наперед і на обід, і на вечерю, і залишала ключі від камбуза котромусь із матросів, щоб лише розігрів. Тут мені карта й повалила. У цьому ресторані в мене тепер була дисконтна карта на все, навіть на пудинг — ангельську страву.

І кожного вечора я зустрічав Галку на трапі ж і цікавився, де обіцяне пиво.

А кожного ранку — обов'язково нагадував, щоб не забула. Я теж іще та шкварка. Але пива з рисом у Венеції чомусь не було. Тобто геть не було. Розвідка доповідала, що Галка спеціально проінспектувала поліції з пивом принаймні у двох супермаркетах і навіть намагалася питати в персоналу, але найбільше, чого досягла, — їй запропонували на вибір двадцять три сорти рису.

Спека весь час стояла неможлива. Ні тобі вітерця, ні тобі дощу. А Непийпиво ще й примусив старпома щоранку і на весь день виганяти нас оббивати та фарбувати іржаві борти «Сурожа». І пустуниматроси вже шкрябали нігтями щоглу, замовляючи вітер, і наспівували: *«Йди-йди, дощику, звари старпому борщику»*, — бо в бурю та дощ не фарбують.

Містер Ріха, який на кожному сеансі зв'язку спочатку лаяв італійців і їхні звичаї порту, потім — італійців та Непийпива, а ще згодом — уже самого Непийпива, нарешті втомився лаятися і лише жартував:

— Мастер, ви все ще засмагаєте у Венеції? У вас на борту більше нічого не трапилося? Хвала Аллахові!

І я розумів, навіщо Непийпиво виганяв нас фарбувати судно у спеку неможливу, але пояснити того

найбільшим буркотунам з команди не міг. Я зберігав таємницю радіозв'язку. Так, нелегко дається морякам така романтична засмага. Три шкури злізе на сонці.

Під кінець цього «страйку» охочих вештатися романтичними вуличками було все менше, хлопці вже воліли краще закинути з борту вудку поруч із моєю і смикати собі риб-мутантів з брудних промислових вод лагуни. Настав день, коли на берег вирішила йти сама лише Галка.

Власне, вечір, коли Галка пішла шукати пригод у місті закоханих наодинці, настав уже на другий день стоянки. У перші відвідини вона уважно роздивилася, у чому тепер ходять у Венеції, і коли ввечері вийшла до трапа, у всіх нас відвисли щелепи. Те, що хлопці-матроси, ба навіть другий штурман, їй тепер не кумпанія, було зрозуміло із самої лише сукні, яку вона одягла. У такій не гріх було з'явитися і на Венеціанському бієнале. З урахуванням того, що принаймні годину перед виходом у світ вона провела перед дзеркалом, усі зустрічні мужики мали тепер штабелями валитися просто в канали, навіть ті, що кожного дня бачили її ненафарбованою.

— Чао, хлопчики, — помахала вона нам на прощання, і вже якийсь водій автонавантажувача галантно підвозив її до прохідної на своєму сталевому коні.

Мене не дуже обходило, чи знайшла вона ті пригоди на свою голову, а якщо знайшла, то які. Я знав Галку. Вона вміла вдавати із себе страшенно задоволену, навіть коли обрана тактика приборкання чергового чоловіка несподівано давала не зовсім бажані наслідки, а не те щоб через пригоди якісь хнюпитися. Щодо наслідків: старий пірат Непийпиво і на Галку в вечірній сукні дивився, як на Галку в білому фартушкові, і персонально наказував:

— Галко, щоб о двадцять другій була на борту, як штик.

А це ж тільки життя починається! Але назвалася школяркою — вчи уроки.

\*\*\*

Про те, що *«люди гинуть за метал»*, нам теж відомо з опери. Але оперний Мефістофель не уточнював, чи мав він на увазі також і цинк у злитках.

Щойно Галка вшилася із судна в гордій самотності, страйк італійських докерів припинився так само несподівано, як і розпочався. Докери, мабуть, перемогли, бо взялися за третій та четвертий трюм з таким заповзяттям, що мали б нас вивантажити ще цього світлового дня: черга з пароплавів на рейді вже була чималенька, і докери мали надолужувати згаяне в страйк стаханівськими темпами.

Але небеса мали інші плани щодо цього. Через неповну годину після відновлення вивантаження нарешті вперішив так довго благаний нашими матросами «дощик». Та ще й який! Просто тропічна злива! Вода лилася з небес суцільною стіною, і доки ми, миттєво змоклі до резинок від трусів, закрили кришки, в трюми налилося чимало води. Механікам навіть довелося вмикати осушувальні насоси. Щоб ви уявляли собі, кришка трюму на «Сурожі» важила близько двох тонн, та ще й шкентель, що йшов до лебідки, луснув. Кажу ж, пароплав — ровесник Леонардо да Вінчі.

На те, щоб вручну накотити кришки на трюми по спеціальних рейках, навалившись на них усім гамузом, як бурлаки на Волзі, у нас пішло хвилин із двадцять. Морською мовою це зветься аврал.

І знову я поважав Непийпива. Капітанові рвати пупа на авралі не дозволяє субординація, і це правильно. Ще побачать стивідор та докери, які з першими ж краплями покидали все у трюмі та перебрались

під навіс нашої рубки по лівому борту. Але Непийпиво не став і відсиджуватися під дахом. Увесь аврал він провів на палубі, поряд зі своїми людьми. Ще й знущався над практикантами, на недосвідчених обличчях яких відбивалося занадто багато емоцій:

— Що за обличчя, хлопці? Що, Дмитрику, думаєш: «Куди я потрапив і де мої лахи?» Знайте, на кого вчитеся, салабони! Он на боцмана гляньте. Дош для моряка — це пил! Навалились, не шлангувати! Вище носа!

— Та що з цим цинком станеться, він же не іржавіє, — бухтіли під носа ті з практикантів, які найкраще вчили хімію, але так, щоб Непийпиво не чув або міг вдати, що не почув. Але до кінця авралу вже й ці хіміки реготали над солдафонськими приказками Непийпива, які відрізнялися особливою тупістю.

А от італійський стивідор, мабуть, не вчив хімії зовсім. Він стояв під навісом сухий, але чимось не задоволений і навіщось відразу запросився в каюту до мокрого Непийпива, ледь ми пошабалили.

— Може, сер дозволить мені переодягти шкарпетки, бляха? — не дуже задоволено, але дуже ввічливо відповів Непийпиво. Бачив він наскрізь цього жевжика в білій касці та білому (!) комбінезоні.

Через якийсь час Непийпиво постукав до мене в радіорубку. Радіорубка та каюта радиста на пароплавах зазвичай знаходяться поряд з капітанською каютою та містком, щоб радист завжди був наповхаті.

— Зовсім показалися твої італійці, бляха. Стивідор відмовляється приймати вантаж із «чистими» консаменентами. Каже, що його пошкоджено.

— Цинк? Дошем?

— Та хоч золоті злитки! Вперся, напишу застереження і все!

— Але ж це форс-мажор.

— Отож. Я, бляха, морський протест вже накатав. Артиклі перевіриш?



У письмових англійських текстах Непийпиво вже не вставляв ніяких «сполучників», але пропускав геть усі артиклі або ставив їх занадто багато. Більшу частину життя він проплавав на рибалках, а в них з артиклями завжди проблеми.

— Нам тепер лише без чистих коносаментів ще з порту вийти, і Ріха або сам зіскочить з мосту в Босфор, або мене завезе на своєму лімузині та зіштовхне під три чорти, — спересердя сказав мені Непийпиво більше, ніж мені належало знати. Та радисти і так знають доволі таємниць, бо всі переговори із судна йдуть саме через них.

Я от, бачите, старанно дочекався, поки з усіх таємниць «Сурожа» буде знято гриф «цілком конфіденційно». «Сурож» уже, напевно, пустили на голки. Пароплави стільки не живуть. Непийпиво вже, мабуть, няньчить онуків у своїй Кардашинці. А я після того, як покинув плавати, встиг потрапити в непевне суто жіноче товариство філологів і вже навіть вилаятися не могу без словника.

І якщо я колись зустрінуся-таки з Непийпивом на березі, я сподіваюся, що він вибачить мені те, що я став балакучим, як філолог, а не мовчазним, як радист. І ми пом'янемо «Сурож» незлим тихим словом, як сивочолого заслуженого ветерана, а зовсім не як «гроб», як називають такі старі пароплави інші моряки.

Але стариган «Сурож», мабуть, відчував свою провину щодо попсованих стивідором коносаментів і мав свої розрахунки, як йому виручити улюбленого капітана зі скрути. Коли вже не залишається жодних надій, моряки зазвичай сподіваються лише на судно. На те, що воно не зрадить та витримає все.

Коли дощ ущух, ми знову відкрили трюми, докери повернулися до своїх жовтих рогатих автонавантажувачів, хоча й лаялися так емоційно, по-італійському,

розмахуючи руками за кермом: шини ковзалися по трюму, бо пайоли були мокрі.

І наш старенький «Сурож», як форвард, який розуміє, що поле мокре, а м'яч круглий, і б'є з безнадійного кута по воротах, хитнувся на поодинокій хвилі від пароплава, що проходив повз наш причал, і підставив свій борт просто під ріг жовтого італійського автотранспортувача.

Недарма в італійських правилах дорожнього руху є пункт, що не дозволяє розмовляти з водієм під час руху. Бо водій у той самий час полишає кермо і починає махати руками. Шини ковзнули, водій саме розмахнув руками, борт підставився. І молода сталь прошила стару та іржавеньку наскрізь. Пробоїна була нижче ватерлінії, і в неї відразу фонтаном заструменіла забортна вода.

«Сурож», може, і не забив гол у ворота італійців, але право на пенальті заробив чесно.

Коли Непийпиво доповіли про прикрий інцидент у трюмі, він знову став схожий на старого задоволеного пірата, який знайшов скарб із цинкових злитків на острові Флінта. Здавалося б — караул! — судно тоне під причалом! А він посміхався. Й ось чому.

Тепер настала черга принципового стивідора благодіяти про милість. Це вже був не якийсь помитий дощом цинк.

Непийпиво навіть не став грати аварійну тривогу. Він послав у трюм старшого механіка та боцмана, і вони за лічені хвилини ліквідували «пробоїну». Не розповідати ж було італійцеві, що з такими прикритими інцидентами команда «Сурожа» зіштовхується кожного разу, коли судно ставлять під метал чи металобрухт. Хіба що пробити зовнішній борт — це справді треба було добре постаратися. А на баластних танках боцман та старший механік уже добряче набили руку.

— Ну як там з коносаментами, сер? — поцікавився Непийпиво, сховавши посмішку. Він хвилини із п'ять уже роздивлявся роботу боцмана в трюмі і про щось радився зі стармехом. Латка, проте, залишалася тимчасовою і вимагала ремонту, водолазів або навіть докування.

— З коносаментами жодних проблем, сер, — відповів сполотнілий стивідор. Схоже було на те, що не носити йому більше білої каски й білого комбінезона. І жодні профспілки не допоможуть.

— Але, як ви вже встигли помітити, проблеми залишаються у мене, сер.

Непийпиво ще трохи позабавлявся переляком італійця, а потім одразу помилював.

— Я не складатиму акт, якщо ви після закінчення вивантаження надасте мені зварювальний напівавтомат та зварювальника. Ні, мабуть, обійдеться без водолазів.

— Все, що забажаєте, сер! — зраділий білокомбізонник ладен був гопки скакати. Він вискочив із трюму, як повітряна кулька, але перш ніж залишити судно й бігти замовляти зварювальника, дуже чемно поцікавився у мене: — Пробачте, сер, а з якої ви країни? Я бачу, що прапор панамський, але з якої країни екіпаж?

\*\*\*

Не стану розповідати докладно про те, як нам заварювали борт. Скажу лише, що Непийпиво зі стармехом на око прикинули місце пробоїни, стоячи у трюмі, і без усіляких там розрахунків вирішили, що якщо судно повністю вивантажать, а його ще й накренити, прийнявши воду в баластні танки лише з правого борту, пробоїна підніметься над водою. Так все і вийшло. Навіть приказка відповідна є. «На морське випукле око». Воно, мовляв, помиляється рідше, ніж калькулятор, і батарейок не потребує.

Спав я тієї ночі, як убитий. Без усякого одруження Фігаро день видався справді шалений. Розбудив мене вже старпом по трансляції.

— Судновий час — сьома нуль-нуль. Команді — підйом! Доброго ранку, джентельмени і дама! — старпом у нас був ще той жартівник.

Я неохоче продер очі і побачив якісь три пляшки на столі в каюті. Хтось уночі нахабно порушив «моє прайвасі» і заніс їх до каюти. Спершу я подумав, що то щасливий стивідор віддячує таким чином усім зустрічним українцям. Але пляшки чомусь були з ієрогліфами. Але це було пиво, безсумнівно, пиво. Невідомий добродійник залишив під пляшками записку, щоб не виникло жодних непорозумінь.

«Любчику!» — починалась записка.

— Ого! — подумав я. — Добре, що дружина ніколи не прочитає.

«Любчику! Я була неправа. Але ти таки збоченець. Я знайшла твоє кляте рисове пиво лише вчора ввечері, коли дощ загнав мене до китайського ресторану. Вони возять його пароплавами з Гонконга, уявляєш?

Замов мені, будь ласка, переговори з Черніговом з викликом на пошту. Адреса та ж сама. В мамі сьогодні день народження».

Підпису не було. Але його й не було потрібно.

От же ж бісова дівка! Ні, ця жінка справді не продається! Вона сама купить вас стільки разів, скільки їй того заманеться, а потім продасть і знову купить. Начувайтесь, містер Ріха та інші, ласі до українських красунь!

Моє щастя, що з радистом теж аж ніяк не варто сваритися посеред рейсу, навіть і в часи супутникового зв'язку та стільникових телефонів. Особливо, якщо тобі потрібна така архаїчна послуга, яку й надалі надавали лише я, мій однокурсник Доня, що тепер працював на херсонському радіоцентрі, та «Укрпошта».

У море виводив нас все той самий лоцман-тенор.  
Цього разу він співав таку гарну та старовинну пісню, що я не паплюжитиму її навігацією та перекладом, а наведу в оригіналі:

*Che bella cosa na jurnata 'e sole,  
n'aria serena doppo na tempesta!  
Pe' ll'aria fresca pare gia' na festa  
Che bella cosa na jurnata 'e sole.*

*Refrain:*

*Ma n'atu sole  
cchiu' bello, oi ne'.  
'O sole mio  
sta 'nfronte a te!  
'O sole, 'o sole mio  
sta 'nfronte a te,  
sta 'nfronte a te!*

На зворотному шляху коридорами судна до лоцманського катера кучерявий сяючий коротун тричі перепитав мене дещо, і коли я піднявся назад на місток, у рації вже лунало:

— Сьїмь футїв п'їд кільєм, сеньор капітано! Чась-тьлівого плаванн'я!

А помаранчевий лоц-бот вже стрибав на хвилі й дудів нам на прощання.

Адріатика, вмита дощем, уже не нагадувала блідий смарагдовий пудинг. Вона сяяла, наче тут щойно викинуло за борт весь свій вантаж судно із синьою, і білі баранці над хвилями перекочувалися до самого горизонту. В моїх антенах уже насвистував свіжий вітерець. По небу бігли білесенькі хмарки. «Сурож» трохи похитувало. І я, несподівано для себе, вийшов на крило містка, де мене б ніхто не почув, і заспівав на повні груди, як умів, щойно тричі проспівані лоцманом рядки:

*Ma n'atu sole  
cchiu' bello, oi ne'.  
'O sole mio  
sta 'nfronte a te!  
'O sole, 'o sole mio  
sta 'nfronte a te,  
sta 'nfronte a te!*

*Kuïв, 06.07.2006*

# БІЛА КІШКА, ЧОРНИЙ КІТ (It's time to travel)

*It's time to travel  
It's time to go  
It's time to pack my little darling  
We gonna find another world*

*Oh can't you see  
You belong to me  
It's time to travel  
It's time to go*

*Time to depart  
So hit the road  
Take your tooth brush little darling  
Take your luggage and your hope*

*Oh can't you see  
You belong to me  
It's time to travel  
It's time to go*

*All we need is long vehicle  
to go!*

*It's time for boarding  
So hit the road  
Take your tooth brush little darling  
Take your luggage and your hope  
(Don't forget a hope)*

*Oh can't you see  
We have no time for cup of tea  
It's time to travel  
It's time to go*

*All we need is long vehicle to go...<sup>1</sup>*

Восени стада азовської хамси мандрують на південь зі свого вже зимного моря. У хамси губа не з лопуцька, зимує вона виключно на чорноморських курортах: під Ялтою та під Сочі. Хамса валом валить через вузьку Керченську протоку, як ті кияни через турнікет метро в годину пік, і в рибалок місцевого флоту починаються гарячі жнива — хамсова путина. Вони збираються в Керч з усіх закутків Чорного моря на своїх сейнерах під брудними від кіптявих камбузних плит червоно-жовтими рибальськими вимпелами, і часом у ковші порту за ними вже не видно заборотної води.

Вони тиснуться до причалів пачками по вісімдесят бортів і створюють у ковші рибного порту якийсь Шанхай. Ходять один до одного в гості. Пригощають один одного цуйкою, чачею, ракійкою, мастикою та буряковим самогоном за секретними домашніми рецептами. Горлають пісень, б'ються та миряться і знову горлають. І все це — не сходячи на берег. А вранці повзають навколішки в своїх помаранчевих шторм-робах по виметаних просто на причал кошількових неводах — штопають та латають сітки. І цуцики з різних сейнерів, збившись в зграю, ганяють по цих зелених капронних галявинах і азартно тявкають на чужинців.

Восени отари моряків далекого плавання збираються в Керч після літніх відпусток, відгулів та загулів, і піти в закордонний рейс практично неможливо.

---

<sup>1</sup> Горан Брегович, альбом «Black Cat, White Cat».



— Підеш на місцевий флот? — спитали мене у відділі зв'язку.

— Піду, — знизав я плечима. Наче молодий спеціаліст мав право не погоджуватися, коли його «питає» начальник відділу.

— РС<sup>1</sup> «Петро Кішка». Прийматимеш справи в Херсоні. Щойно з ремонту, а не розвалюха якась. Однокурсник твій на ньому ремонт відсидів. І — з підвищенням тебе. Перший рейс начальником все ж таки.

— Що, справді перший? Це привід, — жартома підморгнув хтось із групових інженерів. Вірніше, це я, молодий салабон, сприймав тоді такі натяки за жарти. А в хлопців і справді щось у горлі деренчало.

Отож, я вийшов з відділу, свято переконаний, що моя кар'єра мчить уперед семимильними кроками: рейс стажером, рейс другим радистом і ось уже — начальник радіостанції! І був прикро вражений, коли перший же знайомиць з бувалих моряків, якого я зустрів під дошкою пошани, зробив круглі очі та зі співчуттям запитав:

— Місцевий флот? За що тебе так, марконі?

Дошка пошани перед відділом кадрів, прикрашена анфасами кращих капітанів та старших механіків, була точкою, в якій сходились усі широти і меридіани. Сходилися під нею і моряки, які років сто не бачилися. Зустрінуться, погомонять, перекурять цю справу — і знову гайда на сто років, один на північ, інший на південь: судна рибної розвідки працювали від моря Ермінгера під Гренландією до моря Космонавтів під Антарктидою. Працювали і на Чорному морі. Проте, потрапити на місцевий флот у гордих альбатросів-мандрівців океанів, виявляється, вважалося покаранням.

По-перше, на місцевому флоті не платили валюту. По-друге, саме туди майнали усіх шибеників, яким «прихлопнули візу», й екіпажі підбиралися з просто

---

<sup>1</sup> Риболовецький сейнер.

феєричних шибайголів. По-третє... А було ще й по-четверте і по-п'яте.

Я викурих під пильним оком кращих капітанів буквально три цигарки і вже знав майже все про того kota, якого щойно придбав у мішку.

— Розумієте, колеги, є пароплави сірі і є пароплави білі...

Одні по півроку шукають рибу в океані, висолопивши язика на плече, а як тільки її знайдуть, злі флагмани промислових районів під Західною Сахарою чи Намібією одразу женуть туди весь флот супертраулерів та плавбаз, не давши розвідникові як слід тією рибою поласувати. А розвідника посиляють далі, куди жоден Макар і справді телят не ганяв.

А інші пароплави — ставлять трал двічі за рейс, і те лише для того, щоб якийсь планктон зібрати. Вони катають морями-океанами наукових туристів з Інституту південних морів чи із самої Москви. Краще, звичайно, з Москви, з універу — москвичам завжди чомусь випало вивчати з аквалангом якісь страшенно екзотичні Сейшельські острови, і порт для отоварювання якийсь геть не завалящий — не Сингапур, так Лас-Пальмас...

— Одним усе, марконі, іншим — якась Мапутівка, де і купити нічого, крім кокосів. І тому так корпуси тих суден і фарбують: трудяг-«розвідників» — у сірий колір, а «науковців» — у білий...

— А який же корпус у «Петра Кішки»?

— Чорний, марконі, чорний.

Але дізнався я дещо і про самого «Кішку». Не про матроса-героя, а про риболовецький сейнер «Петро Кішка»<sup>1</sup> і передісторію його хрестин. У кожного судна

---

<sup>1</sup> В автора були певні сумніви щодо того, чи можна перекладати назву судна. Але позаяк Петро Маркович Кішка народився під Кам'янцем-Подільським, його прізвище вже одного разу підступно переклали військові писарчуки, тож автор лише повертає героя на батьківщину.

в управі було своє прізвисько. Не те, що на борту, а те, що на язиках у моряків. У «Новоукраїнки» — «Хохлушка», у «Середньої коси» — «Драная коза» і таке інше. У «Кішки» таких прізвиськ виявилось аж два. Одне поважне — «Петро». Причому, це звучало саме так навіть російською, все ж таки ми були на Чорному, а не на Білому морі. Інше прізвисько було дошкульне і зневажливе — «Кошак». І команда вся, звичайно ж, — «кошаки». І я відтепер, виходить, — теж.

Раніше ж судно називалося зовсім інакше, РСам рідко випадає честь носити чиєсь ім'я, їх більше на честь нікому не відомих містечок називають чи ще якимось, а то й просто під номерами залишають. Але попередня команда шибайголів під попереднім іменем так уславилася якимись браконьєрськими «подвигами» в Грузії, що судно вирішили, від гріха та грузинської рибінспекції подалі, переіменувати в героя першої облоги Севастополя. Саме в героя, щоб вище начальство не дошукувалося справжніх причин зміни назви. Петра Кішку всякий знає. Він адмірала Корнілова врятував, кинувши англійське ядро, що ось-ось мало розірватися в траншеї, до казана з кашею.

— Молодець, служивий! — похвалив матроса щойно врятований адмірал, зчищаючи кортиком куліш із кашкета та бакенбардів.

— Добреє слово і Кішці приємне! — не за статутом відповів винахідливий матрос.

— Молодці! — ухвалили переіменування в міністерстві. — Як же це ми про матроса Кішку забули?

А нам тепер — ходи морями з прізвиськом «кошаки». І втіха нам була одна: за другої облоги Севастополя уславився своїм подвигом такий собі «червонофлотець Голубець», і вибір йшов між цими двома матросами. Гарні б з нас були «голубці», якби начальство ухвалило друге ім'я.

Одним словом, інформацію до роздумів бували моряки видали мені з надлишком. Хоч плач. Чи лягай апендикс видаляти. А в Херсон нехай посилають іншого. Але моряки не плачуть. Особливо молоді та недосвідчені. Вони ще вважають себе людьми героїчної професії. І в Херсоні побувати їм, щойно з того Херсона випханим у моря, все ж таки кортить. Потяг туди відходив опівночі.

\*\*\*

Поїзд з Керчі прибував о десятій. Але шлях від вокзалу до судноремонтного заводу я опишу в якомусь іншому оповіданні. Зараз краще про те, яким я вперше побачив «Кішку», бо всю дорогу в розбитому вагоні, їдучи нічними таврійськими степами, тільки про те і думав.

Сейнер із чорними бортами стояв під плавучим доком на іншому боці затону. На фоні такої сірої прямокутної глиби він виглядав ледь не малюком. Але він, безсумнівно, був — Пароплав. Я молодий моряк, але вже знав цю морську манеру називати гарні надійні судна одним словом — Пароплав. Це як знак якості, це як назвати когось Зварником в Інституті Патона. «Атлантики» й «тропіки» — Пароплави. Середні траулери київської «Ленкузні» — Пароплави. А ось «супертраулери» штральзундської побудови — казна-що: головний двигун — лише один, і в сорокових широтах корпус вигинає на хвилі, як бамбук. Але РС-300, безсумнівно, був — Пароплав. Я це відчув, тільки-но побачивши здаля його силует.

Обрис «Кішки» був стрімкий, наче він кудись летів, навіть стоячи під доком. Нехарактерний для сейнера загострений ніс був, напевне, позичений у міноносця чи чайного кліпера. Плавний граціозний прогин верхньої палуби — так вигинаються, потягуючись, пантери — сполучав високий бак,

який важко було захлеснути штормовій хвилі, і низький ют, з якого зручно було вибирати трал. Біла надбудова з бортовим номером та круглими ілюмінаторами була ближче до кормової палуби. Над нею приткнулася, наче іграшкова, стернова рубка, і крила капітанського містка були схожі на затишні балкончики на будинку з мезоніном. Балконний вигляд псували хіба що помаранчеві рятівні круги. Жовта висока фок-щогла, що проткнула надбудову одразу за капітанським містком, ошетинила-ся їжаками передавальних та приймальних антен. Жовті ж вантажні стріли попереду та позаду надбудови були прибрані по-похідному. А чорну обтічну фальштрубу над спардеком якийсь роботяга якраз фарбував, відбиваючи на ній рибальську, червону в жовтому канті, смугу.

Ні, людство ще не придумало і не спустило на воду нічого більш вишуканого та прекрасного, ніж РС-300, а в людства було щонайменше двадцять років на роздуми з тої пори, як я вперше побачив «Кішку». Недарма їх на Далекому Сході називали «рисаками», але я про те ще не знав, а просто стояв на причалі й дивився на це диво серед сейнерів і відчував, що я вже наполовину сейнерист у своїй ще не просоленій моряцькій душі. І чорт із тою валютою і штрафною командою шибеників.

«Кішка» завершив свої справи під доком, двічі пихнув сизим димком з недофарбованої фальштруби і плавно покотився затоном у мою сторону, наче демонструючи себе з усіх сторін. Він не гнав поперед себе хвилю, він її різав навпіл, мов ятаганом, і плесо води в затоні навіть не збурилося. Будь-який вікінг на моєму місці вже склав би цілу сагу про те, як чорний дракар ковзає водами похмурого фіорду, і героя на березі по черзі окликають матрос, боцман та шкіпер, а Ейрік Рудий...

— Та прийми ж кінця, так тебе розпротак через коромисло в Миколу Чудотворця і дванадцять апостолів! — гукнули мені вже в мегафон, і я нарешті зрозумів, що матрос та боцман гукали саме мене, а не якогось прибудного вікінга. І я кинув свій багаж ледь не у воду і побіг ловити швартов з високого носа «Кішки».

— Старпоме, судячи з незграбності на швартовці, це наш новий начальник рації, — продовжив той «шкіпер» на весь затон, не виключивши гучну трансляцію.

— Прийміть хлопця й поясніть, що до чого. Щоб назавтра він у мене міг відрізнити шпринг від прижимного кінця краще, ніж фазу від маси!

— Ну, я ще не старпом, — представився мені вусатий тлустуватий та носатий дядько, який щойно тягав ті швартови поруч зі мною, вискочивши на причал, як тарзан, ледь борт сейнера м'яко навалився на великий гумовий кранець на стінці. Але поганий той матрос, який не хоче бути старпомом. Ходімо, марконі. Дам ключі від каюти, обживайся поки. Колеги твого знову нема, валандається десь у «навігаційній камері», як у нього це називається. Справи переймати поки ні в кого.

«Мабуть, не варто зізнаватися, що це мій однокурсник», — вирішив я подумки. І пішов слідом за матросом-кар'єристом до білої надбудови на чорному пароплаві.

«Може, на місцевому флоті так заведено, що ключі від кают у вахтового матроса зберігаються», — вирішив я, бо не стане ж старший помічник капітана тарзаном скакати по гумових кранцях. Утім, ще кілька хвилин тому я також не уявляв, що вже завтра складатиме капітанові іспит зі швартових кінців, попри те, що радист. А як же улюблена приказка усіх радистів «Хто на що учився»?

Це коли зла та втомлена підвахта суне до рибецьку патрати рибу чотири години після восьми годин

на вахті, а ти, радист, стоїш у коридорі весь у білому і поплескуєш приятелів по плечу, примовляючи оте «хто на що учився», бо радисти рибу не шкерять, їм руки берегти за статутом належить.

Невже на місцевому флоті ці найрозумніші розділи статуту теж не діють?

І літній матрос, мабуть, щось відчув з мого розгубленого вигляду, а може, й сам не раз чув ті балачки під дошкою пошани:

— Не сумуй, марконі. Білі пароплави — чорне життя. Чорні пароплави — біле життя, — приказок на флоті і справді до біса, була й на такий випадок.

Я посміхнувся, цієї я ще не знав.

— Григорович, — протягнув мені шершаву долоню мій перший знайомець на «Кішці».

— Марконі, — по-дурному представився я. Ще б позивним сигналом назвався! Тобто Антон... — одразу виправився я, — ...Віталійович, — додав, згадавши, що вже начальник.

А позивний у «Кішки», нанесений чорними літерами на стерновій рубці, теж був оригінальний — LYFT. В ефірі мені загрожувало вже персональне прізвисько «ліфтер».

\*\*\*

Плановий ремонт необхідний не тільки кораблям, а й морякам.

Сімейне життя дало тріщину, дружина десь загубила твоє фото і вже геть забула, як ти виглядаєш, бо ти з рейсів по півроку не вилазиш, і вона ще, гляди, когось стороннього за тебе прийме на тролейбусній зупинці — час морякові сідати в ремонт. Або інший випадок: ти зовсім весь із себе холостяк, одружитися за плавбою по морях ніколи, а роки спливають, скоро вже і на танці «для тих, кому за тридцять» пускати перестануть — час сідати в ремонт. Або розлучитися, нарешті, пройти через усі суди й розпилювання

лобзиком особисто привезеного з Румунії меблевого гарнітура — для цього теж необхідно бути на березі.

Ремонти саме для цього і призначені. Наче і на флоті, але і на березі — коріння пускаєш, як плавуча рослина мангр. Щоб не перевелися мангрові зарості на Землі. Херсон же для таких ремонтів наче й створений, усе при ньому. І дружини, і тролейбусні зупинки, і тьма незаміжніх дівчат, і судді, які знають, як то воно бути моряком. І, наче за замовленнями публіки, ремонтувалися у ньому пароплави з усіх портів, у яких традиційно херсонці ж і працювали, — й Одеса, і Севастополь, і Керч.

Склався навіть прошарок «моряків ремонтного плавання», таких як мій зниклий у «навігаційній камері» однокурсник, який сховався в океан лише одного разу і застряг по ремонтах. А що? Зарплатня наче й не закордонна, зате вдома. Оклади ось-ось мали переглянути і підвищити геть усім. Та ще й котлові та квартирні гроші тобі виплачують, як відрядженому з Керчі. Та й обов'язків не густо, не сам же ремонтуєш, лише слідуєш, щоб роботяги те робили якісно. Чим не життя? Але я пишу про звичайних морських моряків, нехай уже мені колишні хитро-вжучені однокурсники вибачають.

Хоча, розібратися, хто з нас хто, коли на судні одночасно товклося аж два екіпажі, ремонтний та основний, я не міг днів декілька. Особливо довго я не міг визначити, хто ж справжній старпом. Він, безсумнівно, був десь поруч, але ми якось розминалися на не такий уже й великій верхній палубі, я натрапляв лише на старпома ремонтного або на матросів. Я лише зрозумів, що поза очі усі дражнять старпома «Борман».

Справа ускладнювалася тим, що в останні дні перед випиханням з ремонту на ту настелену деревом та просмолену верхню палубу «Кішки» нагнали стільки роботяг, що не вільно було плюнути під ноги,



щоб не влучити у зварника, теслю чи маляра. Судно нагадувало човен діда Мазая, переповнений понад усяку міру зайцями в брезентових зварницьких робах. Або — взятий на абордаж призовий транспорт. Причому десант неголених буканьєрів у коричневих беретах та темних окулярах газорізальників очолював особисто головний інженер. І здавалося, що він розмахує над білою каскою не записничком з прив'язаним до нього олівцем, а прапором, на якому майорить гасло: «За план! За премію!!!».

Але обидва екіпажі та зварювальні буканьєри вшивалися з «Кішки» до принад Херсона відразу по заводському гудку, і на судні залишався лише один вахтовий. Він тобі й матрос, він тобі й моторист, він тобі й вахтовий помічник капітана. Чи гадав я коли-небудь, що мене навчатимуть міняти форсунки в котлі та запускати стоянковий дизель-генератор, щоб поставити і мене на вахту? І чи мріяв про те, що таки навчуся той дизель запускати?

На це, до речі, є інша приказка: «Чим менше пароплав, тим більше моряки». І мають на увазі зовсім не розмір наших кендюхів, а якраз те, що кожен моряк маленького судна вміє робити геть усе, що необхідно, щоб судно не затонуло ні під причалом, ні в морі. Вони (чи вже ми?) краще пристосовані до життя й навігації. І навіть судовий кухар на малих пароплавах вміє стояти на стерні, якщо доведеться. А матрос звичайний — навпаки — вміє куховарити.

Позаяк мені вшиватися було особливо нікуди, бо я киянин, я відразу поселився на судні в каюті, яку ще дофарбовували та дозварювали, і першого ж вечора мене пригощав смаженою картоплею та домашніми наїдками саме вусатий матрос Григорович. Він мені ту приказку (і до приказки) й розказав. Добре ще, що я, попри сумніви, все ж привіз із собою пляшку «Білого лелеки», бо про ритуал якоїсь «прописки

за судном» все ж мав уявлення, хоча статут те й суворозабороняє.

Григорович дав мені ще одну напрочуд корисну пораду.

— Ти телевізором на дозвіллі займись. Що там радары й радіопеленгатори? Про них лише капітан та два штурманы знають. А вся інша братія оцінює працю радиста лише за тим, як телевізор працює. Туреччину ловить — вах, який молодець! Останкіно не бере — за борт його, на корм катранам! Я твого колегу весь ремонт просив антену телевізійну перепаяти, але його хіба допросишся, лише до риболовлі руки доходили. Спінінгіст!

Цю пораду я пам'ятав потім на всіх судах, і лад у хазяйстві радиста завжди починав наводити саме з телевізора. І завжди був — вах, який радист! Найкращу ж похвалу своїй праці, не пов'язаній з телебаченням, я почув колись на одному рудовозі ріка-море, на який навідався в гості через півроку після свого списання із судна. Ми, як водиться, випили за несподівану зустріч в Одесі, хоча статут те й забороняє, і старпом рудовоза сказав:

— Ми помітили, що ти працював, лише коли ти списався і прийшов інший начальник, — похвалив той рудний старпом, а мені захотілося матюкатися.

Матрос Григорович взагалі надавав мені до біса гарних порад щодо радіохазяйства «Петра Кішки». У тому числі щодо гідроакустичної апаратури та радарів. Невже від матросів на місцевому флоті вимагали знати і таке? На чорта їм тоді штурманы та капітан?

До останнього у мене вже були особисті претензії. Справа була навіть не в тому, що він встиг насміятися з мене по гучній трансляції ще до того, як я ступив на борт «Петра Кішки». Над молодими спеціалістами на флоті жартує усяк, кому не ліньки. І молодь швидко до того звикає, не він такий перший. Але капітан Атамас якось не відповідав моїм уявленням

про капітана. Чому, ну скажіть, чому він носив замість «мічманки» — кашкета, розміром з маленький аеродром, — якийсь фетровий капелюх? Такий фасон продовжували носити лише якісь колгоспні бухгалтери у далекій провінції. І ця людина примушує мене вчити, чим шпринг відрізняється від прижимного?

— Та не ображайся ти на нього, марконі, він ще у смак не увійшов, свій власний командний голос не напрацював, — вголос називав справжню причину мого неприйняття капелюхів Григорович. — У старпомах Віталя засидівся, буває. Отак послухаєш його — о, це капітана Непийпива нотки прорізалися. О, а це — Акоюн власною персоною. А на Непийпива ображатися за грубощі — дурниці. Працювати ніколи буде, — заспокоював мене бувалий матрос.

Я чув щось таке і про капітана Непийпива, і про Акоюна. Саме їхні суворі погляди з дошки пошани проводжали мене на чорний пароплав «Кішку». І я бовкнув те, що у всіх бувалих моряків під дошкою пошани вертілося на язиках.

— Не щастить щось Акоюну останнім часом. То акустик у Пальмасі втік із судна і політичного притулку попрохав в іспанців, а то старпом на міляку на Сокотрі його «Драную козу» посадив. Навстоячки заснув на вахті. Це ж треба зуміти. Мабуть, випив. Вони саме з якимось нашим же пароплавом перед тим зустрічалися в морі.

— Акоюнові якраз дуже пощастило, — не погодився Григорович. — Там за три кабельтових ліворуч були камінці, а за півмилі праворуч — кораловий риф. А «Середня коса» вперлася просто поміж ними, носом просто в пісочок. Був на Сокотрі?

Випадково виявилось так, що саме на Сокотрі я вже був.

\*\*\*

О, Сокотро! Якщо я колись складатиму перелік місць на земній кулі, щодо яких я щиро жалкую, що більше ніколи туди не потраплю, ти будеш у ньому під номером один. І навіть добре, що до тебе не літають літаки, не пливуть до твоїх портів круїзні лайнери, бо й портів на тобі жодних нема, а про туристичні автобуси та камази шоферів-дальнобійників і згадувати смішно. Навіть Тура Хейердала місцева адміністрація не пустила на берег, бо вимагала узгоджень з міністерством іноземних справ в Адені, і поки мій норвезький колега-радист отримував ті дозволи по радіо, камишовий «Тигріс» пронесло повз зачарований острів.

Сокотра, група островів (найбільший — о. Сокотра) в Індійському океані на сх. від мису Гвардафуй (Африка). Входить до складу Народної Демократичної Республіки Йемен. Площа 3,6 тис. кв. кілометрів. Складені в основному з кристалічних порід. Висота до 1503 м (на острові Сокотра). Клімат тропічний, сухий. Середні температури січня +21°C, червня +28°C. Опадів — 250—300 мм у рік. Рослинність напівпустинна, на сх. та в горах гаї ксерофільних дерев. Вирощування фінікової пальми. Розведення дрібної рогатої худоби. Рибальство.<sup>1</sup>

Ось так стримано описувала колись Сокотру Велика Радянська Енциклопедія. Все ж таки сучасні географи — люди без уяви та емоцій. Почали б вони здаля. З того, як несподівано протикають небокрай шпичасті гори Сокотри посеред безкрайого синьо-синього Індійського океану. Довгі тижні судно було в полоні повного кола горизонту, його неспішно хитала повільна

---

<sup>1</sup> Велика Радянська Енциклопедія.

океанська брижа, його палубу із самого рання розжарювало безжалісне тропічне сонце, і люди на його борту вже тижні не бачили нічого, крім альбатросів та летючих риб. І ось — земля! Острів прямо по курсу! І моряк генетичною пам'яттю пригадує радісний вигук марсового матроса «Пінти» Родріго Тріано, хоча в його роду не значиться жодного іспанця чи португальця.

Здається, щойно відкритий острів поруч, ось вони скелі. Але до гір тих ще йти десятки годин повним ходом. Так жартує над моряками горизонт та кривизна земної поверхні.

Саме португальці, здається, і відкрили Сокотру для європейців. І добре, що лише для моряків, а не для туристів. Страшно уявити, що станеться з тими пляжами, на які не ступала нога Хейєрдала, і з тими крабами, які гасають по них, як гончаки, чуючи звуки чийхось кроків. Ні, справді, тих крабів не можна наздогнати, їх на тому первісному пляжі з білим кораловим піском більше, ніж бліх на безпритульному котіві, але вони віялом розбігаються вусебіч від вайлуватого мореплавця і забиваються у недосяжні шпарки серед прибережного каміння. Аборигени Сокотри, ті тихо підкрадаються до крабів з води на човнах-довбанках і, як ковбої ласо, накидають на цих рисаків спеціальну сітку на довгому мотузку.

Втім, іноді досить і моряків, щоб спаплюжити Едем. Пам'ятаю, як ми години три видиралися на прибережну вершину над пляжем, обдерли всі руки й ноги, ледь не зірвалися з гребеня, і все лише для того, щоб знайти на самій вершині, на пляшковому дереві, яке енциклопедія називає чомусь ксерофільним, емальовану суднову кружку на гілці та напис кирилицею «Тут був Вася, 1976» на стовбурі.

А кораловий риф Сокотри? У мене й досі є одна з тих гігантських семипалих мушель, які моряки воліли перти до рідних сервантів, попри обмеження «Аерофлоту» на вагу багажу у тридцять кілограмів.

А лангусти й мурени в прибережних розщілинах? А струмки джерельної води між скелями та морем?

І лише п'ять рядків в енциклопедії. І оце задля таких куцих довідок білі пароплави роками катали московську науку Індійським океаном?

Тільки не подумайте, що саме я катав на Сокотру московських географів та аквалангістів. Так склалося. Наш цілком небілий траулер несподівано зняли з промислу і направили перевозити в наших морозильних трюмах провізію на острів. Ми тоді ще водили дружбу з аденськими арабами, а в них якісь проблеми з харчами сталися на Сокотрі. До їхнього причальника за рифами ми з нашою осадкою підійти не змогли, і наш траулер цілий тиждень простояв на якорі на глибинах, поки нас розвантажували баркасами. Тому й поставилися до нас зовсім не так, як до Хейєрдала, і запрошували на ті плантації фінікових пальм, і гірських козлів, яких в енциклопедії названо чомусь дрібною худобою, для нас заганяли, і ватага місцевих максимок супроводжувала нас у наших вештаннях островом усі дні стоянки.

Й ось виходить, Акопян, чи то пак, його заснулий старпом прохід у тому бар'єрному рифові справді знайшов, якщо його «Середня коса» ткнулася носом прямо у пляж, між камінцями ліворуч та рифом праворуч по борту. Дійсно пощастило!

— Ну, пощастило не тільки в цьому. Судно так м'яко виповзло на косу, що ніхто навіть поштовху не почув. Уже механіки помітили, коли в контур охолодження дизеля пісок потрапив і дизель грітися почав. І потім, за той тиждень, що рятувальний буксир з Адена до Сокотри чапав — жодного шторму. Хоча ми й завели усі якорі на шлюпці подалі від берега, щоб корму врозріз прибою тримати, але якби хоч невеличкий шторм трапився, я б з тобою зараз тут не сидів. Жоден буксир вже «Середню косу» не порятував би.

— То ви були там, Григоровичу?

— Ще б пак. Я і є той старпом. Борщевський моє прізвище.

— А Борман?

— Хто це вже розтріпався? Це моє ще училищ-не прізвисько. Боцман мене так ще й досі дразнить? Чи стармех? Бачиш, сиджу вже рік в матросах на ремонті. Хоча диплом штурмана вже місяць назад повернули. Віталя Атамас тримає мені місце старпома, раз я вже весь ремонт на «Кішці» відсидів, але управа щось ніяк не підтверджує мого призначення. Мабуть, ще розмірковують. Не кожен день у них старпоми навстоячки засинають, — вже реготнув Григорович, уявивши собі складність рішення, яке мало прийняти його начальство з відділу мореплавства.

— Насправді стоячи?

— Так, навіть лобом в ілюмінатор не впирався. Став біля автокерманича, сперся і відключився. Вже механік розтуркав. Ти правильно все розказав. Ми з «Хохлушкою» зустрічалися, спорядження всяке та харчі передавали з борту на борт весь день. Я добу не спав на момент вахти. Але я не пив! Так своїм брехунам під дошкою пошани і передаси при нагоді. Був би пив, вже б десь у колонії рукавиці строчив на машинці. А я, бачиш, сиджу з тобою на вахті й теревені правлю. Ну, забрали штурманський диплом на рік, ну, змайнали в матроси, ну, вираховують із зарплати половину на оплату рятувальної операції. Але ж і «Середня коса» цілісінька, і я не за ґратами. Вважаю, що пощастило. І не Акопянові, а особисто мені.

Телеантену я відкрутив з мачти, зтяг до салону і перепаяв наступного ж ранку. Надворі вже морозно було, й олово не плавалося.

\*\*\*

Не знаю, це попередні головорізи так наше керівництво нажахали, чи це мене нажахали горді птахи-говоруни під дошкою пошани, але жодногошибеника і шибайголови в основному екіпажі «Кішки» мною виявлено не було. Навпаки, усім нам перед відбуттям до Херсона кадровики та керівники казали «Ну, з підвищенням тебе».

Другий механік ішов перший рейс другим механіком. Третій механік ішов перший рейс третім механіком. Повар ішов у перший рейс взагалі. Щодо боцмана, я не уточнював, нагоди не було, був він зі старих кадрових матросів, може, десь і боцманював до цього. Щодо другого штурмана, й уточнювати не треба було, на лобі в нього було написано, що перший рейс Другим, і то лише тому, що Третього у «Кішки» в штаті немає. Стармех теж раніше працював другим механіком на великих пароплавах. Про мене ви вже в курсі. Й от, виявляється, капітан Атамас — теж перший рейс у капітанах.

Це вже не штрафний пароплав виходив, а якийсь кар'єристський. Статистику дещо псували артільний матрос та Григорович. Але якщо зважати на те, що артільним матрос Вітя став уперше, а Григорович мав піднятися до старпома теж із матросів, винятку не було жодного.

Ох, ми їм наловимо риби! Це як кинути людину в море, не спитавши, чи вміє вона плавати. Випливе — значить вміє. Керівництво наше виправдовувало лише те, що іншого способу визначити, чи потягне людина начальництво радіостанції на РС-300, ніж призначити її начальником і подивитися, що з того вийде, насправді не існує. І сама людина того не знає, навіть якщо допит влаштувати. Це кожного керівника зокрема — виправдовувало. А от зібрати нас усіх докупити на борту «Кішки» одночасно — це вже був перебір.



Але море саме розбереться, хто його вартий. Джо-зеф Конрад знався на морі і не дарма вигадав девіз «Зроби це або помри».

\*\*\*

Гарно все ж таки, що я пишу не вахтовий журнал. Вахтовий журнал розгортається вздовж непохитної лінії часу, як давньоруський літопис. Навіть якщо нічого не відбулося, в ньому заведено писати «нічого не відбулося», або «сигналів нема», або «стоїмо в попередній позиції» та інші «порожні роки». А от авторів оповідань вільно перескочити на три тижні вперед, та ще й перенестися з Херсона одразу до Поті. А самому трохи посивіти, розкабаніти й порозумнішати заднім розумом. І все лише для того, щоб показати читачеві, що за людина був капітан Атамас і те, що не кашкет робить людину капітаном.

\*\*\*

Штурмани ніколи вам у цьому не зізнаються, але вони всі — максималісти. Кожен з них, подаючи документи до мореплавного училища, мріє стати капітаном. Не менше і не більше. Але вчать не на капітанів, вчать на «судноводіїв». Шлях на капітанський місток триває добрий десяток років, а для кого — і десятки років. Це радистам гарно — бац-бац — і в дамках. Уже начальник радіостанції, радіооператор першого класу, бо класи лише два, і вище першого не скопиш.

Шлях до капітанського жетона і погон із трьома широкими золотими личками починається з матроса другого класу. Це обробник риби в рибцеху або палубний матрос, йому навіть на стерні стояти чи трал ставити ще не дозволяють, це вже матроси першого класу роблять. А далі пішла писати бухгалтерія та кадри. Якщо є знайомий капітан, попросить-но його показати свою трудову книжку. Можна

й паспорт моряка, але штурманська ієрархія в один паспорт не влізе.

Четвертий помічник капітана ПР<sup>1</sup> «Ван Гог». Третій помічник на супертраулері «Зірка Азова». Ще з п'ять пароплавів на цій «веселій» посаді, коли ти в рейсі маєш вносити коректуру до всіх карт по всьому Світовому океану, вести судову канцелярію, друкувати на машинці накази по судну, таскати за собою по порту в портфелі усі документи екіпажу, а уявіть-но собі екіпаж у 120 чоловік, як на тій «Зірці Азова», і в кожного щонайменше — паспорт, диплом та медична книжка, не кажучи вже про інші сертифікати. А, забув! Третій повинен встигати все це робити у вільний від вахти час. Бо вахту він уже стоїть самостійно.

Один мій знайомий «трояк» колись їхав з портфелем з управи на судно і вирішив попити по дорозі пива з діжки. Випив, сів на автобус та й їде до порту. Але щось муляє. Матінка рідна! Портфель з документами біля діжки забув! Добре, що коли він рисаком прибіг на попередню зупинку, алкаші ще не второпали, що власник портфеля вже поїхав собі автобусом. Після цього цей «трояк» за тиждень до рейсу брав пустий портфель і ходив скрізь тільки з ним — портфельний рефлекс розробляв.

Ну, набігав тисячу морських миль з документами по причалах третім — можна тобі вже й другим помічником ставати. Цей на рибалках харчами та вантажем завідує, оскільки вантаж здебільшого — морозжена риба, а вона — теж харчі. Кар'єрне зростання і набирання плавального цензу підкріплюється також зміною дипломів. Штурман малого плавання — капітан малого плавання — штурман далекого плавання — капітан далекого плавання. Другі помічники — вони ж Ревізори — вже, як правило, штурмани далекого плавання. Має Ревізор уже і першого

---

<sup>1</sup> Промисловий рефрежиратор.

підлеглого — артільного матроса, який рубає сокирою туші м'яса, видає на камбуз картоплю й цукор та краде морожену ковбасу з провізійки. При цьому нікого не цікавить, як і де Другий ту ковбасу добув, коли повсюди планове господарство, і ковбаси навіть на базу не завезли.

Старпом має стільки підлеглих, що ними вже не накеруєш без курсів підвищення кваліфікації. Уся штурманська служба, вся палубна команда з боцманом на чолі і вся обслуга: повари, пекарі, буфетниці, прачка, матроси-прибиральники і таке інше. Крім того, він відповідає за «борти» — поточний ремонт та фарбування всього, що знаходиться на верхній палубі, крім механізмів — за них «дід» (стармех) чи електромеханік («кулон») відповідають.

На кожному щаблі службових сходів штурмани «горять», як китайські феєрверки. Той не наніс вчасно зміну характеристик маяка біля порту Вішакхапатнам в Індії, бо судно працювало під Антарктидою, а його взяли та й перекинули під той Вішакхапатнам, але правити карту вже було пізно, і... Той при прийомі вантажу шийки лангуста з одеської експедиції в Аденській затоці «зівнув» два стропи. Строп — це двадцять паків. Пак — це три брикети по одинадцять кілограмів. Кіло шийки лангуста на італійські ліри коштує... — і другого помічника переносять у знаменник. А в цього старпома просто роульс під час траління зірвало ваєром і траловому матросу по нозі добряче вдарило, довелося до госпіталю в Кейптауні здавати (за валюту!). І всі розуміють, що судно стареньке, рік до капіталки залишився, і матрос гав ловив, але перевидаток валюти на когось вищому керівництву списати треба, а позаяк за всі пристрої (не механізми!) на верхній палубі відповідає старпом, а роульс — це пристрій, — уже старпома в знаменник.

Кар'єра справжнього судноводія — це злетити й падіння. Ви вже взяли трудову книжку у свого

знайомця-капітана? Пошукайте в ній сліди цих планомірних злетів і карколомних падінь. При цьому враховуйте, що судно судну не рівня. І старпом на супертраулері (РТМ-С) — це вище, ніж капітан на середньому риболовецькому траулері морозильному (СРТМ). А капітан-директор китобійної бази «Радянська Україна» — це вже номенклатура ЦК Компартії. Якщо ви жодних падінь не знайшли, самі злетити — попросіть свого знайомця-капітана показати вам ворс на долонях і надалі можете його так і називати — «мій чарівний волохань». У людини ворс росте на долонях, якщо в неї рідний дядько — начальник главку «Азчерриба», а тесть — міністр рибного господарства Союзу РСР. Принаймні так вважають моряки.

Але ось ти вже старпом. Уже призвичаївся, притерся, міцно стоїш на палубі і службу свою знаєш. Один крок до вистражданого капітанського містка. Але бачили ми таких швидких, як Настя. Зась! Де на вас, кар'єристів, держава пароплавів набере? А якщо про СРСР вже згадувати — може, просто партійністю не вийшов. У тебе партія в шахи, ферзевий гамбіт, а потрібна — лише комуністична. І роки спливають, діти без тебе виростають, одружаться вже скоро, а ти все ще старпом.

А штурмани всі — максималісти. Вони геть усі в дитинстві капітанами мріяли бути. Не більше, але й не менше. І вони ладні проміняти РТМ-С на РС, Червоне море на Чорне і Порт-Луї на Маврикії на порт Поті в Грузії.

\*\*\*

Про порт Поті моряки колись склали пісню, яка починається зі слів:

*Чорт придумав цеє Поті  
І збудував на болоті.*

Порт Поті взимку — це мряка, сирість та мандарини, а також — штормові попередження чотири дні із семи, вітер до 25 метрів на секунду, тягун у порту на вхідних створах, і якраз під час шторму тобі в порт заскочити не дають. Якщо є бажаючі вийти в таку погоду в море — вийти не дають теж. Це пастка для щурів. Отримав штормове попередження — бігом у порт, до рибного басейну, займай місце біля самого причалу, бо зараз набіжить охочих, на берег сходити через чотири борти доведеться. І починається штормовий відстій.

Втім, «Петру Кішці» та ще одному РСу-розвіднику дозволяли стояти обабіч Морвокзалу за особливі заслуги перед Грузією. Просто під пальмами на набережній та рестораном на другому поверсі. Можна було завалитися усім екіпажем до ресторації, а вахтовому виставити стільця на балкон, щоб кричав усім стороннім: «Мужик, куди преш!»

Здавалося б — радій, радисте. З порту на передачу не працюють, приймай собі циркуляри з Керчі та дивися по телевізору «Того самого Мюнхгаузена», не виходячи з радіорубки.

Це була основна перевага у становищі радиста на РСі. Конструктори, яким потрібно було багато чого втиснути в малий об'єм, двері з радіорубки та з капітанської каюти вивели просто до кают-компанії. Вона ж салон, вона ж їдальня команди. На малих пароплавах часто суміщають те, що на супертраулерах знаходиться в різних кінцях пароплава. Два столи, намертво прикріплені до палуби, диванчики вздовж переборок та принайтовлені до спеціальних скоб на палубі стільці, віконечко на камбуз, двері до умивальника та душевої. Трап на капітанський місток. І все це сходилося в кают-компанії.

Але найцікавішим було, звичайно, те, що з душевої можна було потрапити до машинного відділення та до вбиральні (моряки кажуть — гальюн).

Це вже конструктори нахуліганили, звичайно. Ми-ється, а тут якийсь механік, весь у мазуті, через твою душеву кабінку до дизелів суне. Або з гальюна хтось як вискочить, зайшовши з верхньої палуби. Вбира-лень з двома входами, через які можна потрапити до машини та до кают-компанії, ви в себе на березі точно не бачили.

Але ми на конструкторів не ображалися, а навіть раділи нахабності їхньої думки, коли на верхній палубі гуляла вода під час шторму, а потрапити в туалет все ж треба і бажано не мокрим, як іхтіандр. Душ принаймні можна прикрутити на час проходження брудного механіка. Крантик від штормів був не в наших руках.

Отож варто мені було просто розчинити двері радіорубки і всітися на диванчику, я б бачив телевізор, і мені не потрібно було займати зручні місця один поперед одного, як це водилося в наших механіків, матросів та повара. До речі, усіх наших матросів звали однаково, це вже не інакше, як знову кадровики пожартували. Але вихід із ситуації екіпажем винахідливого «Кішки» було знайдено. Один матрос був Вітя, один Вітька, а один Віктор Іванович. Причому, продовжуючи жарт кадровиків, Віктором Івановичем звали наймолодшого.

Повар у нас був уже інший. Капітан Атамас показав свій власний командний голос, залишивши хлопця на причалі в Керчі, навіть не попередивши відділ кадрів. Зманив іншого поварчука з відстійного судна і вже з моря дав радіограму «Прошу провести заміну». Попередній випусник кулінарного технікуму не тільки не переносив хитавиці, але й страждав якоюсь патологічною нелюбов'ю до їжі, що для кока неприпустимо.

Але мені було не до кіно, не до жартів і не до вечері. Я хотів пройти через умивальник та душеву до гальюна, стати в отвір ногами й спустити воду.

І щоб мене винесло кудись далеко від цього Поті та цього чорного «Кішки». Бо телевизор залишався єдиним приладом з мого завідування, який не згорів у перший же тиждень роботи. Якщо мій ремонтний однокурсник не перевертався уві сні, як пропелер, в далекому вже Херсоні, значить він абсолютно нечутлива й нечуйна людина. «Судно з ремонту, а не розвалюха якась», — пригадував я напучування начальника відділу, але не міг примусити себе посміхнутися навіть гірко.

У перший же тиждень роботи під Поті в мене згоріли: радіолокатор «Міус», радіостанція проміжних хвиль (ПХ) «Чайка», головний передавач «Барк», радіоприймач «Шторм-2», радіопеленгатор «Рибка», лаг електромагнітний «ЕЛ — 8м», гідролокатор «Сарган», радіостанція ультракоротких хвиль (УКХ) «Сейнер», норвезький ехолот «SIMRAD», японський ехолот «FURUNO», траловий кабель-зонд «СКОЛ» і німецький ехолот, назву якого я вже забув.

Ви можете спитати, навіщо на сейнері стільки ехолотів та іншої гідроакустики, от спитайте, а я вам тоді нагадаю, що ми були пошуковим судном, яке мало шукати рибу від Сочі до Батумі і наводити на неї інші судна. Шукати рибу в такому стані, коли на судні працює тільки телевизор, жоден капітан, навіть із дошки пошани, ще не навчився. Не вмів цього і Віталій Атамас. Він сидів у своїй каюті і теж не дивився «Того самого Мюнхгаузена» з Олегом Янковським у головній ролі.

Я ж сидів у радіорубці, обклавшись схемами та технічною документацією, і не знав, за що мені хапатися. Я просидів таким чином вже добу, й очі мені лізли на лоба. Я ось вже втретє перечитував фразу з німецького техопису «Ми бажаєм Вас усеґда повний трал» і не міг збагнути її змісту.

Згадайте, що писав я вам про капітанів та їхні тернисті шляхи на одноіменний місток. Варто було

Віталію Атамасу стратити свій шанс, іншого йому вже ніхто не надав би. Принаймні найближчими роками. Якщо я, молодий салабон, не відремонтую якимось чином усю апаратуру, судно працювати не зможе. Із цієї ситуації у капітана Атамаса було два виходи: вертатись у Керч на ремонт, щойно з ремонту в Херсоні вийшовши, що було для нього в першому ж капітанському рейсі небажаним, або більш безпечний для капітанської п'ятої точки вихід — викликати з Керчі мені заміну і вчинити, як із попереднім поварчуком.

Але капітан Атамас обрав третій шлях. Він вийшов зі своєї каюти, пройшов між кіношниками, відкрив двері радіорубки і зачинив їх за собою.

— Значить так, начальнику...

На цих його словах я стрепенувся, пізніше поясню, чому.

— Начальнику, мені для роботи потрібні: радіолокатор — обов'язково, будь-який з ехолотів або гідролокатор — на вибір, станція ПХ або головний передавач та «Шторм» — на вибір. Почни з радара. Дуже бажано, щоб ти встиг це зробити, перш ніж закінчиться штормвідстій. Але не панікуй, шторми в Поті зтяжні взимку. Щонайменше — ще троє діб. Іди поспи годин шість. Усе інше ремонтуватимеш, як буде час і натхнення.

«Віталія Атамас» поставив на карту всі свої кар'єрні здобутки. І цією картою був молодий салабон, що третій тиждень працював самостійно. Я, звичайно, був ще салага, але це я зрозумів уже тоді, присягаюся. Може, не так виразно.

Ну, в радянському кіно молодий салабон після таких капітанових слів мав би гризти броньовані кабелі зубами і відремонтувати все в одну годину. До речі, капітан Атамас мав би ще щось вставити про партію і комсомол.



— Ти ж комсомолец! Кажу тобі як член партії, — і я вже біжу гризти кабелі зубами, а радар сам собою ремонтується.

А він сказав тільки: «Ти ж начальник рації, іди спати». І виставив пріоритети.

Коли я йшов спати, Мюнхгаузен саме допитувався у коханої, чи хоче вона йому ще щось сказати перед прощанням: він відлітав з гармати на Місяць. Кохана не витримала і зізнавалася, що баронові підмочили порох, щоб він до Місяця не долетів, а шльопнувся поруч і тільки насмішив публіку.

— Панове, чи є у когось із вас ТАКА жінка? — риторично запитував Мюнхгаузен.

І далі п'єса пішла не за сценарієм Григорія Горіна.

— Є. У мене, — спокійно відповів Янковському Григорович.

\*\*\*

Радар я відремонтував уже наступного дня під вечір. Досі пишаюся собою, коли пригадую, як я те зробив. Це Григорович надихнув, чесно кажучи. Там вигорів блок живлення, який у машинному відділенні знаходиться, і вся проблема була в хитрому реле. Я обганяв уже половину Поті в пошуках цієї німецької релюхи, але на сусідніх пароплавах і навіть у навігаційній камері її ні в кого не було. Про те, що за дурною головою і ногам горе, я якось не згадував. І тут Григорович:

— А що твоя релюха має робити?

— В неї три положення, спочатку вона пускає струм на прогрів радара ось по цьому контуру, а потім перемикається і дає високу напругу на радар ось по цьому...

І тут я зрозумів, що все це можна зробити без релюхи взагалі. Це так чудово вийшло.

Щоб увімкнути радар на «Петрі Кішці» відтепер треба було провести такі церемонії. Зателефонувати

до машини і скомандувати: «Радар на товсь<sup>1</sup>, положення один». Механік клав трубку, йшов на інший бік машинного відділення і перемикав пакетний вимикач у положення «один». Вертався до телефону й доповідав «Положення один». Тоді штурман вмикав перемикач безпосередньо на радарі й знову гукав у машину «Радар на пуск, положення два!». Механік знову клав трубку, човгав через усю машину і клацав масивним пакетником на цифру 2. І вже можна було нічого не доповідати, радар оживав і починав вимальовувати на екрані візерунки берегів та зустрічних пароплавів. Хоча мені й дивно, що ніхто при цих процедурах не кричав у мікрофон «Поїхали!».

Я написав інструкцію окремо для штурманів, окремо для механіків і вивісив поблизу радара та блока живлення. Коли через рік я знову у справах потрапив на «Кішку», на якому вже був геть інший екіпаж, я побачив незмінними і свої інструкції, і свій «тимчасовий» пакетник, і навіть побачив знову повністю процедуру «запуску радара на орбіту». Наступники внесли лише одне вдосконалення — подовжили шнур мікрофона, і тепер механік човгав через машину лише один раз. Ось так зароджуються флотські традиції. Вже ніхто не знає, чому воно так сталося. Вже ніхто не пам'ятає, що це було тимчасово, що треба викликати ремонтників. «Тимчасове — найбільш постійне!» — головне гасло моряків. А що замість хитрої релюхи працюють циркачі, то кому яка різниця.

Ви знаєте, до речі, що космонавти на Байконурі ще й досі їздять до своїх кораблів автобусом ЛАЗ і не хочуть жодних мерседесів, бо ЛАЗ — щасливий. Він Гагаріна до історії людства підвозив. Той же принцип. Працює — не чіпай!

Натхнення і часу мені вистачило на вказаний капітаном мінімум апаратури. А азарту, який з'явився

---

<sup>1</sup> Режим готовності, очікування.

замість досвіду, — навіть на максимум. За пару тижнів я зробив це. Останнім я відремонтував німецький ехолот, назву якого забув. «We did it!» — кричать у таких випадках герої голлівудських фільмів. А я не з крикливих. Я просто пригадував Конрадове «Зроби це або помри» і думав, що помирати мені ще зарано.

Ви розумієте, що з того Поті мені вже ультрафіолетово, якого капелюха носить мій капітан? Оце тільки зараз подумалось, може, той капелюх Атамаса теж був щасливим, як гагарінський ЛАЗ?

\*\*\*

Але більше за все в оповіданнях мені подобається те, що ніхто не примушує в них писати «У цьому оповіданні пронумеровано й прошнуровано двадцять три аркуші» і скріплювати те печаткою портового нагляду, щоб ніхто не мав змоги видрати невдалу сторінку і переписати історію «Петра Кішки» так, як йому заманеться. І я, не змигнувши оком, гортаю сторінки на три тижні назад, і «Кішка» щойно відійшов від заводського причалу і лише прямує до Керчі, щоб прийняти на борт тралове спорядження, аварійний інвентар та запаси перед рейсом на Поті.

До речі, усі суднові журнали зберігаються в архівах тридцять років, чого не скажеш про оповідання.

\*\*\*

*Час мандрувати  
Час іти  
Збери-но речі, моя люба,  
На нас чекають всі світи*

*Може, хто й не зна,  
Але ти моя  
Час вирушати  
Час іти*

*Час відправлятись  
Відкинь вагання  
Візьми зубную щітку, люба,  
Візьми багаж та сподівання*

*Час йти на борт  
І час до дії  
Спакуй зубную щітку, люба,  
Спакуй манатки та надію*

*Ти не зітхай  
Уже нема часу на чай  
Час вирушати  
Час іти*

*Нам потрібен лише транспорт  
Щоб рушити...*

Не знаю, що писали в судновому журналі штурмани. Я ж записав таке:

*1605 мск. Вийшли з п. Херсон. Вахту відкрив ШРМ такий-то.*

ШРМ — це радіоскорочення для підпису начальника радіостанції. Радіооператор би підписувався ОП. Що не кажи, а приємно все ж таки вперше виводити в журналі оте ШРМ.

Мені належало прийняти однодобовий та тридобовий прогнози погоди з Одеси та передати до Керчі написану капітаном радіограму про те, що ми вийшли з Херсона і йдемо на Керч. Очікуваний час прибуття (ЕТА) до Керчі 23-го 1700 мск. Моряки дуже забобонні люди. Чи навпаки — реалісти. Вони ніколи не стверджують, що будуть у Керчі через двоє діб. Вони навіть в усному мовленні неодмінно кажуть: «Сподіваємося бути».

Я записав обидва прогнози до журналу обліку вхідних радіограм і відніс на капітанський місток. За

прогнозом виходило, що в нас є двоє відносно спокійних діб зі швидкістю вітру 12—17 м/сек та висотою хвилі 15—20 дм, щоб проскочити в Керч. Ось на третю добу по районах 222 та 333 очікувалося підсилення вітру до штормового, тож ми мали поспішати.

Потім я увімкнув головний передавач і почав викликати Керч. Керч почула мене досить швидко і сповістила, що також має для мене дві радіограми.

НАКАЗОМ НОМЕР 1235/1317 ВІД 21/11/87 МАТРОСА БОРЩЕВСЬКОГО ПЕРЕВЕДЕНО ПОСАДУ СТ ПОМІЧНИКА КАПІТАНА РС ПЕТРО КІШКА КРПК ПІДПИС —

значилося в першому радіо. Це була гарна звістка. Я з повним правом міг підійти до Григоровича і заявити, що з нього могорич.

ЗВ'ЯЗКУ ПЕРЕГЛЯДОМ ШТАТНИХ РОЗКЛАДІВ ПІДВИЩЕННЯМ ПОСАДОВИХ ОКЛАДІВ ПЕРЕВЕСТИ НАЧАЛЬНИКІВ РАДІОСТАНЦІЙ СУДЕН КЛАСУ РС ПОСАДУ РАДІООПЕРАТОРА ОКЛАДОМ 190 КРБ КРПК ПІДПИС

Оцінювати цю звістку я не беруся, як особа зацікавлена. Я дав собі слово не вживати нецензурної лексики навіть у морських оповіданнях. Виходило, що в начальниках я проходив усього тиждень і ось вже знову радіооператор другого класу. Та ще й оклади підвищили всім, крім мене. Тобто мене спочатку понизили до радіооператора, а потім підвищили мені оклад, і він залишився таким само, як був. Де справедливість? Радіооператор — особа матеріально не відповідальна. А на мені вже висіла вся радіоапаратура «Петра Кішки», і те засвідчував приймальний акт у трьох екземплярах.

Але я старанно записав і цю чорну звістку до журналу вхідних і відніс капітанові. Тепер ви розумієте, чому я так стрепенувся, коли Атамас звернувся до мене в Поті «начальнику»?

Так уже знову радіооператором, а не ШРМом я вперше вийшов у Чорне море.

\*\*\*

Берегова публіка знає Чорне море теплим і лагідним. І шторм для неї — лише можливість погойдатися на хвилях. Публіка ця складає пісні *«Найсинішеє в світі, Чорне море моє»*. Моряки ж прекрасно усвідомлюють, що такі назви морям даються неспроста. Якщо якийсь моряк із зневагою відгукнеться про Чорне море, значить, він просто ще салабон, і мушлі на його кормі — косметика.

Хвиля на Чорному морі коротка та стрімка. І різку хитавицю не порівняти з повільним гойданням на довгій океанській хвилі, коли судно встигає плавно спуститися з водяного пагорба і плавно заповзти на наступний. Через деякий час ти вже просто не помічаєш такої плавної хитавиці і безстрашно ставиш тарілку на стіл, навіть не піднявши спеціальних бортиків. На Чорному ж морі працюють самі акробати. Склянок і тарілок на чорноморських пароплавах нема. Самі емальовані миски та кружки. І столи завжди застелено мокрою скатертиною.

Втім, вечеряти нам було особливо нічого. Молодий Ревізор повернувся з бази, облизня піймавши. Того нема, цього не завезли, навіть масла вершкового на сніданок нема, самі хліб, макарони та морська капуста консервована. Ну, і макарони харч, якщо іншого нема. Але молодий поварчук так їх пересолив, що вони застрягали колом у горлянці. А ще поварчук той виявився таким моряком, про яких у характеристиках пишуть «морські якості нижче середніх». Закачувався він.

Люди до хитавиці звикають по-різному. Одному — як з гуся вода, пика лише червоніє й апетит прорізується. Інші зеленіють, як фейхоа, і на їжу дивитися навіть не можуть. Але це ще не привід марати людині характеристику. Зелений-зелений, але якщо пересилиюєш себе і стаєш до роботи, нудота відступає. Матрос Віктор

Іванович міг посеред вахти попросити «потримай-но стерно», вибігти на підвітрене крило містка, смичкнути й повернутися до обов'язків стернового, наче нічого й не сталося.

А от якщо людина залягає пластом у койці і лише стогне або причитає «ой, лишенько, ой, горечко», і жаліє себе, коханого, а не колег, яким доводиться виконувати ще й твою роботу, робити цій людині на морі нічого, дверима вона помилилась.

У мене в характеристиці було написано «морські якості гарні», але мене теж нудило, бо хитавиця РСів була мені незвичною. Ці судна мають надлишкову остійливість. Це значить, що хвиля може валяти судно, але воно, як іван-покиван, щоразу повертатиметься на рівний кіль з немислимих кренів. На Далекому Сході навіть цунамі не могло покласти РСи щоглами на воду й потопити. Їх так, на рівному кілі, на берег і викидало. Тож для судна надлишкова остійливість — це добре. Погано для шлунків моряків. Але ми не пасажери на цьому світі, якось приладнаємось.

А поки що «Петро Кішка» вискочив з вузького горлечка Бузько-Дніпровського лиману і прямував на південь вздовж Тендрівської коси. І маяки супроводжували нас своїми вогнями, вказуючи, що на захід нам повертати поки зась.

— Закріпити все по-штормовому! — віддав команду капітан Атамас. Стосувалося це більше боцмана та матросів. Що мені було кріпити, крім журналів та кулькових ручок? Правда, під стільцем у радіорубці я віз до Керчі вібратор якогось ехолота, але він був такий важелезний, що його годі було зрушити з місця вдвох, не те щоб похитнути хвилию.

За Тендрівськими маяками відкрився Софійський, на вахті старпома я вже міг би побачити Тарханкут, якби не закрив вахту й не пішов до каюти. Каюта радиста на РСях у носових приміщеннях. І койка схожа на гойдалку. Вона підскакує догори,

коли РС виповзає на чергову хвилю, і падає вниз, коли він через ту хвилю перевалює. Кращий спосіб до чогось звикнути — вирішити, що це навіть приємно. Як у гамаку.

Гойда, гойдада. *Сонько-дрімко носить, усім, хто лиш попросить...*

Гойда, гойдада. *Отакий капець малятка, любі хлопчики й дівчатка...*

Давав же собі слово не матюкатися навіть у морських оповіданнях. Але це не я, це Дід Панас. З класики слова не викинеш.

Ми з Чорним морем звикали одне до одного. Негостинне воно взимку — а все ж рідня.

\*\*\*

Коли повертаєшся додому з довгого океанського рейсу своїм ходом і нарешті проходиш Босфор, і береги розбігаються в напрямках Грузії та Болгарії, кожен чорноморський моряк думає: «Ну от і вдома». І не бере до уваги, що до рідного порту ще не менше, ніж півтори доби ходу, якщо це Севастополь. Бо Чорне море — це вже рідний дім. І кожна зустрічна хвиля видається тобі давньою знайомою.

Білий пароплав «Середня коса» пройшов Босфор майже одночасно з виходом «Петра Кішки» з Очакова. Екіпаж та московські науковці вже наamilувалися мостами (брешу, тоді в Босфорі ще був лише один міст між Європою та Азією), фортецями, палацами й мечетями Стамбула. Під мостом усі кидали у воду дрібні монети. Чорноморська моряцька прикмета: щоб візу не прикрили. За кормою цього рейсу Індійським океаном і околицями «Середня коса» залишила декілька тисяч морських миль. Екіпаж уже пакував валізи й готувався до зустрічі з керченською митницею: ховав по секретних закутках зайві джинси, жувачки, запальнички, косметику та інші приємні дрібнички. До дому, вигуків зустрічаючих на причалі



та інших урочистостей залишалося півкроку. Але моряки зовсім недарма не кажуть «будемо в Керчі в п'ятницю». Кажуть «сподіваємося бути».

Одеса щось наплутала з довгостроковим прогнозом. Ми це зрозуміли, ледь пароплав висунув носа з-поза мису Айя на південному узбережжі Криму. Нам так дало по зубах, що встояти на ногах стало проблемою. Загриміли миски та кружки на камбузі. Покотилися салоном непринайтовлені стільці. Чорне море було справді чорним, суворим і не сентиментальним, виправдовуючи свою назву.

Ходова вахта була Борщевського, але капітан Атамас теж був на містку.

— Може, до Севастополя повернутися, переждати штормове? — запропонував варіант старпом.

— І наразитися на севастопольський портовий нагляд? — спитав Атамас.

— Вони там усі відставники, зірочки крізь морфлотівські погони ще й досі просвічують. А нас друга половина аварійного спорядження в Керчі чекає. Застрягнемо на тиждень, не менше, поки з їхніх пазурів вирвемось. А харчів на таку стоянку не вистачить. От же ж Другий. Взяв лише на троє діб. Наче не для нього писано: «Ідеш у море на тиждень, бери харчів на місяць». Ні, давай вже до Ялти краще проскочимо. І до Керчі ближче, і не чіплятиметься ніхто у вантажному порту — на виселках.

Отже, мені було наказано терміново зв'язатися з Ялтою й запросити добро на штормовий відстій, чим я пішов доблесно займатися. Навіть така нескладна справа, як передача радіограми, за мисом Айя перетворилася на акробатику та еквілібристику. І далі я вже ніде не писатиму, що передаючи РДО телеграфним ключем, я при цьому тримався рукою за стіл та інколи балансував на одній ніжці стільця, бо коли еквілібрист вже працює, то на такі дрібниці уваги не звертає.

Я викликав ялтинський радіоцентр на його частотах, а він мене ігнорував. Чи не чув, чи вдавав, що не чує. Ми ж не ялтинської приписки були. Я трохи подумав і підвищив категорію своєї радіограми до «термінової». Ніякої реакції. Я підвищив її до «нагально термінової». Вище вже йшли лише категорії «аварійна», «урядова» та «кінець світу». Теж без реакції. Але нарешті десь під Форосом мені таки відповіли, РДО прийняли, і я став чекати на робочому каналі, поки передадуть відповідь із портового нагляду. Це вже була проста формальність. Але я прочекав її майже до Ластівкового гнізда, коли до ялтинського порту вже в мегафон зручніше гукати.

Портнагляд давав добро. Але я не встиг навіть віднести радіограму на місток, починався циркулярний срок Керчі, коли радіоцентр передає без підтвердження прийому всі термінові радіограми, а радисти із суден уже підтверджують їх пізніше, коли на зв'язок виходять. Кожне судно в морі має виходити на зв'язок принаймні двічі на добу. Навіть якщо радіограм нема. Просто передають свої координати. Називається це QTH<sup>1</sup> здати. У циркулярі ж на 1610 мск першою ж радіограмою для всіх пароплавів нашої управи йшло таке:

АВАРІЙНА=

УСІМ СУДНАМ МОРИ=

1435 МСК ОТРИМАНО АВАРІЙНУ РДО  
СРТМ СЕРЕДНЯ КОСА КРПК СУДНО ДРЕЙ-  
ФУЄ ЦЕНТРАЛЬНІЙ ЧАСТИНІ ЧОРНОГО  
МОРЯ ПОЛОМКОЮ ГОЛОВНОГО ДВИГУНА  
КРПК ВІДРЕМОНТУВАТИ ГД СУДНОВИХ  
УМОВАХ МОЖЛИВОСТІ НЕМАЄ КРПК КООР-  
ДИНАТИ... КРПК УСІМ СУДНАМ ПОБЛИЗУ  
ВКАЗАНОГО РАЙОНУ ТЕРМІНОВО ВИЙТИ

---

<sup>1</sup> QTH — міжнародні коди «Q». Використовуються в радіозв'язку. QTH — позиція судна

ЗВ'ЯЗОК ДОПОВІСТІ ГОТОВНІСТЬ РЯТУ-  
ВАЛЬНОЇ ОПЕРАЦІЇ КРПК  
ЯСНІСТЬ ПІДТВЕРДИТИ =  
ПІДПИС

Так я і приніс на підпис Атамасу одразу дві радіограми. Про те, що ми можемо перестояти шторм в Ялті, й аварійну — про те, що ми мусимо лізти в саму пащеку того шторму. Судно вже підходило до вхідних воріт ялтинського вантажного порту:

— Тебе тільки за смертю посилати, — пожартував Григорович. Він ще не знав, що я приніс не лише добро на вхід у порт, поки Атамас не дав йому прочитати друге радіо.

— Ми начебто вже не в морі, а в порту, — озвучив Григорович можливі варіанти. Радіо ми не підтверджували. До рятувальної операції ми не готові. У нас ні харчів, ні рятувального спорядження на борту. Портнагляд нам дав добро лише на разовий перехід до Керчі. РСом у такий шторм буксирувати СРТМ з його вітрильністю — марна справа. Управі нічого не заважає відправити в море співрозмірний пароплав, який хоч на хвилю з «Козою» на буксирі вигрібати зможе. Ну, прийдуть вони на чотири години пізніше.

Григорович, мабуть, вирішив полегшити Атамасу вибір і взяв на себе найбруднішу роль шукача виправдань. Але робив це якось непевно, роль йому самому дуже не подобалася.

— Чотири години, — повторив Атамас. — Сьогодні п'ятниця, робочий день закінчено. Поки зберуть із домівок екіпаж якогось судна і наладнаються до виходу в море, пройде всі вісім.

Атамас помовчав.

— І потім, це ж «Середня коса», Григоровичу... — несподівано підморгнув він своєму старпомові.

Мені так і кортить написати, що Григорович одразу вигукнув стерновому:

— Півборту право! — наче тільки й чекав на останні слова капітана. Бо це було б виграшним для оповідання й вірно б передавало експресивність моменту.

Але сумління та гарна морська практика примушує мене, щоб Григорович, як воно було насправді, буденно підійшов до примусової трансляції, кашлянув і сказав:

— Слухати в низах. Усім за щось триматися, йдемо на розворот!

І після цього теж буденно і навіть затихо скомандував.

— Стерно право п'ятнадцять.

— Стерно право п'ятнадцять, — повторив команду стерновий матрос Віктор Іванович, як було заведено. І не питайте мене, ким, коли і з якого приводу було заведено. Я підозрюю, що вже років триста тому. Стерновий повторив наказ, розвернув стерно на 15 градусів, і коли стрілка на приладі стала належним чином, доповів:

— Є, стерно право п'ятнадцять!

— Тримайтеся, — нагадав нам Григорович.

І нас так поклато хвилею, яку ми прийняли усім бортом, що якби під нами був не гарний рисак «Петро Кішка» з його надлишковою остійливістю, рятувальники знадобилися б уже нам. Але «Кішка» відіграв, випрямився і побіг уже з попутною хвилею, приймаючи її з корми.

— Що це було? — спитав у мене поварчук, вискочивши з камбуза з отетерілими очима, коли я скотився трапом до салону.

— Йдемо до «Середньої коси».

— До Тузли? — перепитав поварчук. Бо Середня коса, — це інша назва острова Тузла.

— Ні до СРТМа. Він заглох посеред моря.

— Господи, куди я потрапив і де мої речі? — вивалося в поварчука.

— В рундуку речі, як у всіх, — подумки відповів я. — Зібратись — тільки підперезатись.

— Ого! Ну ви даєте! — вискочив з машинного відділення третій механік за училищним прізвиськом Гном. Він вчився колись майже одночасно зі мною, тільки в четвертій роті і на курс молодше. Механік був дрібненький, в завеликій робі та в брудному ковпачку з помпончиком. Я подумав, що це училищне прізвисько, мабуть, теж прилипне до малого й мандруватиме з ним морями, як Борман прилипло до Борщевського. Очі Гнома горіли від щирого захвату. Мабуть, вперше бачив у своєму підземеллі такий крен, коли вже однаково, по підлозі чи по стіні тобі далі бігти, бо крен — 45 градусів.

— Ну, почекати трохи можна було? — вже як Пилип з конопель вискакував з душової артільної матрос Вітя. Ви ж пам'ятаєте, що на «Кішці» через душову можна було потрапити будь-куди. — Попереджати ж треба вчасно! Сиджу над очком, штани спущені. І тут «Триматися в низах! Йдемо на розворот!». А штани чим тримати?

— Розбився! Бутильок зі спиртом технічним розбився! — вискакував усе з тих же конопель старший механік. — Ну, старпоме! Я тобі це пригадаю!

Григорович саме спускався по трапу з рульової рубки.

— Куди йдемо? — стали його питати всі.

— «Середня коса» обламалася. Треба трохи підсобити колегам.

І стармех відразу вибачив Григоровичу цілу сулію «шила», як називають технічний спирт на флоті. Для такої людини, як наш стармех, це був справжній, а не показний героїзм:

— Ну, Бормане, покажи цим жевжикам.

І всі, хто був у кают-компанії, а зібрався тут майже весь екіпаж, крім вахти, одноставно схвально зареготали. Не було з нами лише поварчука. Втік ойкати

та жаліти себе до каюти. А марно. Судно йшло тепер за хвилю, хитавиця зменшилася, і ми могли б останній раз поїсти гарячої страви «макарони по-флотськи, тільки без м'яса» перед тим гармидером, що почався за кілька годин.

\*\*\*

Одеса, помилившись із довгостроковим прогнозом, тепер виправилася і впевнено пророкувала нам кінець світу в найближчу добу. Північно-східний вітер 18—23 метри на секунду, пориви до 25 метрів і висоту хвилі 30—35 дециметрів. Ви вмієте переводити дециметри в метри і метри на секундну в кілометри на годину? На нас зі швидкістю 90 кілометрів на годину мчав зимовий ураган і гнав поперед себе отари триметрових пінних баранів. І все на наші нові ворота.

Добре, що ми встигли до «Середньої коси» ще до того, як шторм підсилювався до урагану, і змогли «взяти її за ніздрю». Так кажуть, коли беруть пароплав на буксир, пропускаючи його через носові клюзи. З нашої палуби «Середня коса» здавалася білим лобастим китом поряд з маленьким, але моторним чорним вельботом китобоїв.

*Веселіше, молодці! Підналяжемо, агов!  
Загарпунив кита наш гарпунник Петров!*

Знерухомленого «кита» розвертало лагом до хвилі і нещадно валяло з борту на борт. Ми повинні були розвертати його носом на хвилю й утримувати так. Бо сподіватись, що наші триста кінських сил спроможуться на щось більше, не доводилося.

Тільки от гарпунили вони нас, а не навпаки: у нас не було линемета, який вистрілює на декілька десятків метрів тонким капроновим шнуром, — він чекав на нас у Керчі на складі. Але і цей легкий

капроновий провідник ми змогли підхопити лише з третьої спроби. За провідником ми вибрали на борт поліпропіленовий міцний кінець, а вже по ньому нам на борт передали сталевий трос. Чого-чого, а сталевих тросів на будь-якому рибалці завжди із запасом: у справу йде ваєр, який зазвичай тягає трали.

— Буксир кріпити старпомові та боцманові особисто! — наказав Атамас.

— На юті нікому не вештатись ні під яким соусом! — наказав він по трансляції, коли ми дали хід і стали розвертати «Козу» на вітер.

Лише Гном у своєму брудному ковпачку сидів у розкритих дверях машинного відділення і слідкував за буксиром. За його вахту нагода втягнути голову в плечі під бридкий струнний звук розірваної сталі видавалася двічі: штурмани ніяк не могли підібрати правильну довжину буксира, щоб «Коза» та «Кошак» виповзали на гребені хвиль одночасно. Коли «Кішка» вже падав у безодню між двома хвилями, «Коза» лише заповзала на горб попередньої. Буксир смикався, сіпав нас за корму, шльопав по хвилі і через деякий час вбивався з гітарним звуком «високе до». Кода.

І знову потрібно було забігати на вітер і спускатися до «Кози» кормою вперед, маневруючи машиною. І знову старпом та боцман підкорювали звите у трос підступне залізо в самих рукавицях, які строчили на машинках інші старпоми, яким пощастило менше, ніж Борщевському. Добре, що ці експерименти теж закінчилися вчасно. Довжину буксира на решті підібрали.

Ми мали свою вигоду з цих спускань за вітром, коли Атамас ризикував підставити корму «Кішки» під форштевень «Кози», так близько він щоразу підходив, перш ніж перевести ручку машинного телеграфа на «Повний вперед». Кожного разу нам

встигали перекинути на борт мішок хліба. Хліб був ще гарячий і запашний. Якийсь безбашенний пекар примудрявся пекти його в цьому гармидері посеред штормового Чорного моря.

Коли я приніс на місток одеське пророцтво про ураган, ми тягли «Козу» вже півдобі: Атамас дуже гарно думав про управу, вони не спромоглися підготувати рятувальне судно не тільки за вісім, а й за двадцять годин. Хоча переписка в ефірі тривала жвава, нам обіцяли підмогу, але терміни тієї підмоги з різних причин переносили все далі і далі.

Чорне море посивіло. Воно вже не закручувало баранців на хвилях, воно зривало ту піну з гребенів і гнало поперед хвиль, як заметіль. Не варто було виходити на верхню палубу навіть із парасолею та в мокроступах. Від бризок, може, й прикриєшся, але відлетиш, як Мері Поппінс<sup>1</sup>. Полонена фальшбортами, вода вирувала у ватервейсах і виривалася назовні через штормові шпигати пінними водоспадами, поки «Кішка» здирався на хвилю. Але нові фонтани холодної води обрушувалися на палубу вже наступної миті, коли «Кішка» перевалював гребінь і летів у прірву. На крилі містка вітер забивав легені і перехоплював у горлянці всі звуки, які не могли вирватись назовні і блукали десь у животі.

— 32 метри на секунду! — отетеріло доповідав другий штурман, заскочивши з крила назад у рубку з анемометром, схожим на дитячий гелікоптер на держачкові, що продовжував за інерцією сказано крутитися у руці.

---

<sup>1</sup> Цікаво, що в усіх флотах світу парасолі морякам заборонені за формою, і тільки гамериканці через двісті років існування свого флоту чомусь обурилися такою несправедливістю та судилися з Пентагоном і суд виграли. Якщо побачите на вулиці моряка під парасолькою, знайте, що це гамериканець.



— 115 кілометрів на годину! — переведу я для читача.

На березі вітер такої сили зриває дахи з будівель, вивертає з корінням столітні дерева та рве лінії електропередач, як ведмідь павутинки. У портах хвилі вискакують на причал і намагаються віднести в море маневрові тепловози, перевертають бетонні надовби хвилеломів, як пушинки, зривають з якорів і викидають на берег судна, що не встигли запустити машини чи просто не змогли вигребти на вітер. Єдине, що залишається суднові, заскоченому таким вітром у морі, — штормувати, гребтися на хвилю, тримаючи ніс врозріз водяним валам.

І суть старовинного Конрадового девізу «Зроби це або помри!» була зрозумілою, як ніколи. Чорне море дозволяло нам жити лиш доти, доки ми боролися із хвилею та вітром, поки молотить, аж заходить, наш головний двигун у машинному відділенні, а рука стернового править врозріз хвилі. Ми билися за двох, за себе і за того хлопця на буксирі, ми знемагали у цій бійці з ураганом, нам не вистачало сили, але здаватися ми аж ніяк не збиралися. Боротися й жити треба до кінця. Морю було однаково, який рейс робило наше судно і кожен з екіпажу. Йому ультрамариново, новачки перед ним чи морські вовки, і чи якісно ремонтували судно в заводі. Воно з кожного питає за найвищим ґатунком. І горе тому, хто не готувався до іспиту.

Ніхто вже не ходив до носових приміщень. Підвахта спала покотом просто в салоні, спритники встигали захопити диванчики, хитруни встигали розтуркати спритників, ніби їм на вахту, і захопіти, перш ніж обурені спритники допетрають, що їх ошукано.

Диванчик у радіорубці був закоротким для мене. Я міг лежати на ньому, лише зігнувшись в літеру «г» з дашком і підставивши стільця, який і слугував

за дашок. При цьому одною ногою я притримував той клятий вібратор, який досі не подавав ознак життя за будь-якої хитавиці, а зараз ожив і став ковзати палубою. Аварійна частота була увімкненою весь час, я провалився в якийсь дивний стан свідомості, коли чи то спиш з відкритими очима, чи то пильнуєш навіть уві сні. У ті години я вперше з подивом помітив за собою властивість прокидатися на звук свого позивного LYFT, яким би глибоким сном я не спав. Керівництво вимагало доповідати про наші справи чи не щогодини.

— Та які там справи? — посміхався Атамас. — Діло — табак. Цигарки вийшли, картоплі нема, їмо саму морську капусту та хліб, дякувати «Косі». Так що незрозуміло навіть, хто кого рятує.

Він стояв на капітанському містку поруч із червоним, як піонерський галстук, Другим, якому вже хоч за борт стрибай від сорому, і, мабуть, проводив профілактичне навчання другого помічника капітана на тему «Ідеш у море на тиждень — бери харчів на місяць», і ураган йому в цьому не заважав, а допомагав. До речі, я не можу сказати, скільки вже капітан Атамас знаходився на тому місткові, бо щоразу, коли я приносив на місток радіограму з управи чи прогноз, він був там.

Другий хотів хоча б чимось компенсувати свій прорахунок, і таку нагоду Чорне море йому надало майже відразу.

— Йес! — вигукнув він від штурманського столу, коли наніс чергову обсервовану точку на карту. Ціла вервечка таких точок тяглася в сторону турецького берега, хоча греблися ми до Криму.

— Йес! Два вузли! — це означало, що ми вже долаємо хвилі і рухаємось вперед зі сказеною швидкістю три з половиною кілометри на годину.

Ураган був на спаді. Барометр це підтверджував. Одеський однодобовий прогноз мав би підтвердити

теж. Ще ніколи стільки людей одразу не чекало прямо під дверима моєї радіорубки на якусь буденну радіограму, яку кожен радист на Чорному морі приймає двічі на добу і яку навіть підтверджувати не потрібно.

— Ну що там, марконі? — повернулися всі до мене, коли я вийшов зі свіжим прогнозом, щоб віднести його на місток.

Таємниця радіозв'язку забороняє зачитувати службові радіограми усім охочим, та ще й перш ніж їх прочитає капітан. Але вона не забороняє флотських приказок:

— А погода так і шепоче, позич, але випий, — сказав я і пройшов на капітанський місток.

На місткові були старпом, стерновий Віктор Іванович і незмінний Атамас.

— По 333-му району 6—12 метрів на секунду, — оголосив я наш вирок.

На горизонті вже кіптявив небо СРТМ «Залізний потік» на прізвисько «Залізяка», який ішов нам на допомогу з Керчі.

— Справу зроблено, — із задоволенням підбив сухий залишок Атамас.

— «Кішка» — «Косі», — викликали нас по «Сейнеру».

— Говорить капітан Акоюн. Матрос Борщевський на борту?

— Нема, — відповів передовику з дошки пошани капітан Атамас.

— А мені здалося без бінокля, що то він буксир у вас заводив.

— На борту — старпом Борщевський. Запросити?

— Гм... Так, звичайно.

— Біля апарата Борщевський...

— Дякую... старпоме, — неквапно, наче пробує кожне слово на смак, сказав капітан Акоюн з білого пароплава.

— Відійдемо вбік? На наш канал, — запропонував Борщевський.

Коли моряки кажуть так, це значить, що вони хочуть перейти на робочий канал, номер якого відомий тільки їм двом, щоб побалакати без десятків цікавих вух, що прослуховують канал визивний. Відійдемо вбік і ми. Бо підслуховувати чийсь телефонні переговори, може, й цікаво, але чинять так тільки молоді радіооператори, які ще не знають, що чим менше чужих таємниць знатимеш, тим кращий апетит.

Якби бухгалтерія чула цю розмову двох моряків, можливо, вона закрила б за нашим старпомом борг за рятувальну операцію під Сокотрою, провівши взаємозалік. Але бухгалтерії було не до того, вона обраховувала надприбутки управи від хитрого фінта вухами з пониженням начальників радіостанцій суден типу РС-300 до радіооператорів.

\*\*\*

А я от думаю. Чому забобони такі односторонні? Чому якщо дорогу перебіг чорний кіт — то це недобрий знак, а коли біла кішка — то ніякий, а зовсім не навпаки — гарний? А якщо чорна кішка перебігає дорогу у Чорному морі? Чи дасть це плюс у результаті? Що сказав би з цього приводу Конфуцій? Ну, якби він був бухгалтером у чорних нарукавниках і сидів у чорній кімнаті, в якій жодної кішки нема? Чи зарахував би він одну рятувальну операцію за другу, щоб наш старпом не сплачував половину зарплатні наступних вісім років?

Мабуть, що ні. Але коли я складатиму перелік пароплавів, щодо яких щиро жалкую, що більше ніколи не пройдуся по їхній крутій палубі й не полізу на щоглу ремонтувати їхні антени, «Петро Кішка» йтиме в ньому під номером першим. Я напевне знаю, що більше ніколи не буду таким молодим і щасливим. І я не знаю, це ми обираємо собі пароплави, чи це вони нас собі обирають.

7.08.2006

# ГЕНЕРАЛИ ПІЩАНИХ КАР'ЄРІВ (Suíte dos pescadores)

*Світлій пам'яті свого тестя Миколи Семеновича — безпритульної дитини війни, матроса крейсера «Молотов», кочегара багатьох дніпровських пароплавів, пристрасного рибалки та незрівнянного оповідача сотень річкових байок та анекдотів, і його поколінню.*

На Одеській площі в Херсоні зустрічаються річка та море. Ліворуч — ворота морського порту та морвокзал. Праворуч — ворота річпорту та вокзал річковий. Залізничні колії йдуть просто через площу. І коли маневрові тепловози тягнуть вантажні потяги з порту до порту, весь інший рух на площі тимчасово припиняється. Тролейбуси, таксери й пішоходи терпляче чекають, поки вагони з зерном чи міндобривами переберуться з річки до моря чи у зворотному напрямкові.

Якраз посередині між морським та річковим вокзалами знаходиться дебаркадер портового нагляду, в якому належить «брати відхід» перед виходом у море. Поруч — митниця та прикордонна застава. Від дебаркадера ж щогодини відходить то на верхній, то на нижній рейди катер «Асканія» з капітаном Сузаною.

На нижньому рейді відстоюються під жовтим карантинним прапором усі судна-прибульці з Греції, Туреччини, Болгарії та інших гамерик. На верхньому

рейді, навпроти бібліотеки імені Олеся Гончара, зазвичай стають на якір судна класу ріка-море, які створені спеціально для того, щоб не припиняти рух тролейбусів Одеською площею, і йдуть із Запоріжжя чи Комсомольська-на-Дніпрі транзитом на Італію чи Румунію.

Цим суднам дозволяють затримуватися в Херсоні не більше доби, а справ у судна, що завтра має виходити у море, завжди до біса. Але з урахуванням того, що і продуктова база, і валютний магазин для моряків «Альбатрос», і готель моряків теж поруч, усі ті справи можна вирішити, не ступивши ні кроку за межі Одеської площі.

Й ось коли все вже начебто зроблено, а до рейдового катера ще залишається якась година, бо Сузана якраз відійшла не на той рейд, саме час морякові розслабитися. І на те на площі дуже мудро розташовано аж три пивні бари.

Один з них, як зрозуміло вже з назви «Анна Кареніна», розташовано просто біля залізничної колії. Бар цей — найближчий до рибокомбінату та екіпажів<sup>1</sup> мореплавного училища рибної промисловості. У ньому завжди найкраща риба і повно курсантів у дні стипендії.

Закусувати пиво рибою — звичай, може, й варварський, спробуйте-но принести тараню до паба десь в Англії чи в тій же Туреччині, де до пива лише фундук та інші горішки, але й варвари іноді мають рацію.

Працював якось із упертим механіком з Ростова. Ногу механік мав 48 розміру, кулака — приблизно такого ж, і був хлібосольним, як усі росіяни напідпитку. Він не розумів, чому всі турки у барі витріщаються на його донську воблу, й починав турків тією

---

<sup>1</sup> Тут — будівля гуртожитку або казарма моряків на березі.

рибою пригощати. З огляду на розмір щедрого кулака механіка, турки відмовитися боялися й, проказавши належні молитви, як перед стратою через отруєння, воблу таки куштували.

— А тепер пивця! — командував механік. — Тамам<sup>1</sup>? А ти кривилося, як середа на п'ятницю.

І через деякий час уже весь паб, включаючи бармена, чавкав варварською стравою, аж за вухами лящало, й обтирав масні пальці просто об заштопані скатертини.

У пивбарі «Анна Кареніна» з цієї ж причини жодної скатертини на столах ніколи не було. Колись і я протягом трьох років відвідував «Кареніну» настільки часто, наскільки мені дозволяла підвищена курсантська стипендія у 12 крб. 50 коп., і обтирав пальці об вирвані з конспектів з електрорадіонавігації аркуші. І та електрорадіонавігація мстилася мені потім усе життя: ледь щось у мене «згорало» на пароплаві, виявлялося, що саме цю сторінку конспекта я вирвав у «Кареніній».

Другий пивбар був на іншому боці площі, біля воріт морського порту. Це була нічим не примітна типова «стекляшка» (ну не «скельце» ж, справді!) — «Вітерок № 17». Іноді було навіть добре, що вона була така скляна і прозора. Причали порту через ворота було видно навіть із середини закладу.

— Ну, то ще не відійшов там наш пароплав, боцмане? От і добре. Чекають, волосані. Давайте ще по келишку, — казав кухар Сашко. І ми замовляли ще по келишку.

Боцман Владленович був уже літнім моряком, коли сивина в бороду, а біс у ребро. На наш пароплав він потрапив внаслідок романтичного кохання. Ну, трапляється таке іноді з моряками його віку, коли стара дружина видається їм недостатньо романтичною особою, яка думає вже лише про бони та валютний

---

<sup>1</sup> Добре (*тюрк*).

магазин «Альбатрос», а не про сині далі та серпанки над хвилями, по яких носить її одіссея. І тоді моряки репродуктивного віку збирають свою єдину валізу, зубну щітку, диплом і бінокль, і кардинально змінюють своє життя. Владленович змінив життя настільки кардинально, що з Одеси потрапив до Києва, а з капітана, хай і малого плавання, перетворився на боцмана, бо не мав необхідного річкового диплома. Але у майбутнє, проте, дивився з оптимізмом: вступив до річкового училища, щоб надолужити прогалини в своїй освіті, хоча за віком йому вже годилося в училищі тому викладати. Адже судноводій пароплава ріка-море мусить мати обидва дипломи: і річковий, і морський, — незважаючи на те, що ці два види судноводіння вимагають від людини цілком протилежних якостей.

— Ти знаєш, що таке шурубра<sup>1</sup>? — питав мене новоспечений боцман. — От і я не знав. Тепер знаю. У річковиків якась власна мова, не така, як на морських пароплавах.

Мої морські пароплави вкрай нечасто заходили до херсонського морського порту. Правду сказати — жодного разу. Тож я не встиг полюбити цей «Вітерець». А може, на мої вподобання вплинуло те, що фартушок у барменші був зі специфічно херсонської тканини — непокроєних синіх з трьома білими смугами курсантських комірців-гюйсів. І одна біла смужка була за Гангут, друга — за Чесму, а третя — за Синоп, за три найвидатніших перемоги вітрильного флоту. А вона в них — пиво розбавляє. До того ж, розбавляла та клава пиво аж надто безбожно, додаючи пральний порошок для піни.

Однак, скло прозоре в обидві сторони, і мій рідний капітан Мартинсон, щойно вийшовши з портового

---

<sup>1</sup> Щітка на довгому держаку, якою дрять палубу та борти судна.



нагляду, одразу бачив не тільки що, але й з ким я п'ю. І вже одного разу вичитував мене:

— Чому ти випиваєш з боцманом та поваром? Ти ж — командний склад.

Відповісти рідному капітанові, що стільки, як командний склад на «Славутичі-13», я ніколи не вип'ю, я не міг. Боротьба з пияцтвом уже почалася у загальнодержавному масштабі, і командний склад славного судна став скидатися на декабристів з Південного товариства змовників. А я весь час плутав умовний стук у двері та взагалі — в якій каюті сьогодні читають «Руську Правду», і капітан від мене того б не вивідав і під тортурами. Як у таких умовах з тим командним складом випивати?

Взагалі, відрізнялася не тільки мова — річкові традиції випивки значно відрізнялися від морських. Якщо моряк воліє надудлитися й побитися переважно не на борту власного судна, у якому-небудь портовому ганделику, головне — на судно вчасно приповзти або хоча б впасти обличчям до порту, то річковики, як люди економні й самогонні, віддавали перевагу власним каютам. Крім того, моряк має змогу напитися три дні на півроку, бо митниця пропускає за кордон лише дві пляшки горілки. Тож якими б алкогольними подвигами не похвалялися вам знайомі моряки, знайте, що це просто хвастощі — більш непитущих людей у перерахунку на рік на березі годі знайти, одних свят у календарі он скільки. Чому ж наші моряки цим намагаються похвалитися, а не зізнаються сором'язливо, колупаючи пальцем переборку, як заморські анонімні алкоголіки, — це вже питання не для мариністів, а для славістів.

Річковики ж мали доступ до горілчаних джерел та оселедцевих берегів у будь-якому порту, а їх на Дніпрі чимало. Самих лише баз флоту налічувалось чотири, не враховуючи забрудненої Прип'яті, в якій базувалися колись усі дніпровські контейнеровози.

Навіть оселедці є свої — дніпровські. Ще той делікатес, про який знають лише особи втаємничені, наприклад — колишні рибалки. Якщо ви в Херсоні з набережної побачите риболовецький сейнер, що, з якогось дива, йде не до моря, а до Каховки, знайте, що він пішов на зимувальні ями оселедця. І досить. Далі — тиша. Я й так уже вибовкав забагато рибних місць у своїх творах, Кергелен хоча б взяти чи Фолклендські острови.

Українська ж горілка здавна цінується навіть у Росії, бо в нас нафти нема, щоб бодяжити, доводиться гнати зі щирого зерна. І жодної митниці, щоб потрапити на борт судна, спиртне те не проходить. Звичайно, в такому разі і напиться, і почубитися краще на борту власного судна. Втім, людина повинна собі в певний момент сказати «баста», щоб не спитися нанівець. Багато з моряків, що потрапляли на річкові судна із ситуації тотального спиртового дефіциту в морі, горіли на цьому. Отож мені краще було і не розпочинати перебудови й продовжувати дотримуватися суворих морських традицій.

Таких послідовних традиціоналістів на судні нараховувалося аж троє. Боцман Владленович з Одеси, повар Сашко, що раніше ходив на китобоях з Одеси ж, і я — колишній керченський рибалка. Був ще старпом Анатолійович, але він був непослідовним, підключався до нашої гоп-компанії лише час від часу.

Ми воліли попиту пивця на Одеській площі, ніж никатися по каютах. Ми навіть професійне свято справляли інше. Не День працівника морського і річкового флоту, як усі, а День рибалки. І хоча боцман Владленович більшу частину життя пропрацював на пасажирських лайнерах, у тому числі сумнозвісному «Нахімові», та наукових суднах, він чомусь прибився до нас із Сашком.

— Я три місяці працював у рибінспекції, хлопці. Зараховано?

— Зараховано, — погоджувались ми із Сашком. Хоча більших «друзів рибалки», ніж рибінспекторське судно, годі собі уявити. Але воно принаймні з того ж міністерства.

Якби я вчасно прочитав «Білого бушлата» Германа Мелвілла, я б знав, що іноді своє рибальське чи китобійне походження краще приховати, як приховав те Мелвілл, потрапивши в Гонолулу на палубу військового фрегата «Юнайтед Стейтс». Бо рибалок та китобойів військові та торгові моряки чомусь недолюблюють. Але Мелвілл ще терпляче чекав на мене на полицях букіністичної крамниці на Подолі, а тут була зовсім інша бінарна опозиція. Річковики традиційно недолюблювали геть усіх моряків: і рибалок, і торговців, і вояк. І нам залишалося лише єднатися, як пригноблених яєшній меншині «тупокінечників» на палубі «Славутича-13» і за столиком пивбару «Вітерець», забувши про колишні контри. Покривати нас міг лише таємний тупокінечник-старпом, що заочно вчився в Одеському вищому мореходному училищі. Але ж ви знаєте, що Париж вартий меси. І саме по нас у першу чергу вдарила ота боротьба з пияцтвом. «Вітерець» перестав відповідати вимогам нового часу.

Отож такими концентричними колами, як самонавідна торпеда, ми нарешті переходимо до третього пивбару, який має народну назву «Підводний човен». Якийсь херсонський архітектор-оригінал і справді збудував його схожим на рубку підводного човна 613 проекту в надводному положенні. Та ще й вікна повставляв круглі, неначе ілюмінатори. З тих гігантських, як у «Наутілуса» капітана Немо, вікон було гарно видно саме дебаркадер рейдових катерів. І що суттєво, борти «Підводний човен» мав геть непрозорі, як справжній корабель глибин. Тож наші капітани, яким теж уже набридло дудлити заборонений партією нектар наодинці в своїх капітанських каютах, занурювалися футів на 300 саме

тут. А позаяк сюди сходилися капітани чи не всіх суден, які стояли цього дня на верхньому рейді, часом це нагадувало просто якісь засідання Клубу дніпровських капітанів.

Коли не зайдеш — усі тут. І Гіренкявічус на призвіско Гірей, що першим вивів самохідку 559 проекту на іспити у відкрите море і, як австралійський серфінгіст, півмісяця шукав чотириметрову хвилю, щоб довести, що самохідка — теж морське судно і може ходити на Дунай без супроводу буксира-рятувальника. І Шестунаускас, капітан першого «Дніпровця», який першим (тавтологія, а що поробиш?) з дніпровських капітанів пройшов Залізні Ворота на Дунаї, і встановив, що і за ними є життя. І Ярмакас з п'ятнадцятого «Славутича», який колись мене дуже вразив у затоні на Жуковому острові під Києвом.

Отож уявіть, біжимо ми з хлопцями на вечірній автобус уздовж причальної стінки і носів вмерзлих у лід самоходок та площаків. Попереду хихотять якісь бортпровідниці з білих пасажирських пароплавів, а якраз між нами і цими фіфочками поважно йде Ярмакас — огрядний, вусатий, у форменій чорній шинелі із золотими капітанськими нашивками на обшлагах, у форменій смушковій шапці, яка на військовому флоті дозволена не менш ніж капітанам першого рангу. І раптом цей парадний капітан виймає з кишені рогатку й окатиш та як засадить з неї, звиняйте, в корму тій фіфочці, що праворуч. У нас і щелепи повисли. А Ярмакас ховає рогатку в кишеню і так само поважно проходить повз бортпровідниць, які з фіфочок миттєво перетворюються на фурій, бо думають, що то, звісно, ми, молоді лоботряси, розстрілюємо пасажирський флот з рогаток. І на автобус ми, таким чином, не встигаємо. Може, й на краще. А якби це перетворення на фурій відбулося вже після весілля?

Пізніше я довідався, що Ярмакас — пристрасний мисливець. Усе своє дніпрове капітанське життя він

возив із собою рушницю і шмаляв дуплетом по качках просто з капітанського містка. Одного разу стріляв навіть по пароплаву, який хотів обігнати його «Миргород» і бути першим на Дніпродзержинському шлюзі. Коли йому дали «Славутич-15» і направили на Дунай, митники пропускати його зброю через кордон відмовились. І Ярмакас зробив рогатку і відводив мисливську душу на ліхтарях у шлюзах: стріляв по них тими ж залізомарганцевими окатишами з Комсомольська, які віз до Румунії. Йому тепер позаздрив би кожен мисливець, жоден з них ніколи не мав під рукою аж 3600 тонн набоїв.

Тож коли не зайдеш до цього «Підводного човна» — усі в зборі. Засідання розпочинається. Усі куми, усі герої, усі з 559-х, що возили були всі попередні навігації пісок з Києва до Запоріжжя, а інші — вже інший пісок — із Запоріжжя до Києва. А в серпні — кавуни з Херсона. Потім для них відкрили Дунай, примусили закінчити курси червоних моряків та отримати найнижчі морські дипломи і випхали у Чорне море на все тих самих річкових суднах, наче щоб насміятися з Морського Регістру.

Мій колега з одинадцятого «Славутича» колись влучно назвав їх генералами піщаних кар'єрів. Досить популярний фільм був за новелою Жоржі Амаду з піснею, яку мав знати кожен поважуючий себе дворовий гітарист.

*Я начал жизнь в трущобах городских  
И добрых слов я не слышал.  
Когда ласкали вы детей своих,  
Я есть просил, я замерзал.*

*Вы, увидав меня, не прячьте взгляд,  
Ведь я ни в чем, ни в чем не виноват.*

*За что вы бросили меня, за что?  
Где мой очаг, где мой ночлег.*

*Не признаете вы мое родство,  
А я ваш брат, я человек.*

*Вы вечно молитесь своим богам,  
И ваши боги все прощают вам.*

Існувала навіть певна змова радистів, які замість «Прощання слов'янки» крутили по трансляції саме «Генералів...», й іноді я підозрював, що у змові бере участь також бармен «Підводного човна», який теж час від часу крутив цю річ на магнітофоні, але чомусь португальською мовою.

### *Marche dos pescadores*

*Minha jangada vai sair pro mar  
Vou trabalhar, Meu bem querer  
Se Deus quiser quando eu voltar do mar  
Um peixe bom, Eu vou trazer*

*Meus companheiros também vão voltar  
E a Deus do céu vamos agradecer*

За браком португальського перекладача доводилося вірити, що магнітофон у барі співав приблизно те ж саме. Зате яке гарне слово бразильці для генералів видумали — «піскадори». Наче саме на наших генералів у барі дивилися.

Добре, що мого Мартинсона генерали вважали молодим та нахабним вискочнем, який перевіз ще недостатньо високу кучугуру піску, лише з піраміду Джосера, аж ніяк не Хеопса, яка тільки і робить з річковика справжнього майстра дванадцятого да-ну. Але мені все одно треба було робити маневр «кругом-арш-лівою-лівою», бо замість Мартинсона засідає мій улюблений старший механік Ізидорович, ще та ябеда, який мене кілька раз закладав вредному

Мартинсону у геть безпечних ситуаціях, коли колег закладають не з примусу, а задля чистого мистецтва.

Отож, ставши річковиком, я залишився без пивбара взагалі, бо Мартинсон не пив чи вдало вдавав, що не п'є, а часи були суворі, рубалися під корінь елітні виноградники, потрапити і собі під меч войовничих тверезників було простіше простого. І я мав пити пиво похапцем із жовтої діжки під річковим вокзалом, пильнуючи катер Сузани, яка мала везти наших старих до полишених на верхньому рейді на змінних капітанів гарячих бойових коней. Коні саме сьорбали солярку з борту портових танкерців, заправляючись перед дальньою доріжкою так само ретельно, як і їхні генерали. Коні взагалі, як відомо з класики, не винні.

Ох, що за коники це були! Взяти хоча б «Славутичі». Тільки б мені не вжити ненароком слова «баржа», бо мій Мартинсон на таке ображався і навіть наказав відкрити з кают-компанії срібну дошку, на якій київський суднобудівний завод написав, що Мартинсон приймає з новобудови «теплохід-площадку», або ж на річковому слензі — «площак».

Уявіть собі річкову плоскодонну бар... тобто самохідку, яку ви могли бачити у Києві чи Каневі, збільшену принаймні втричі. Вона була завеликою для річки. Та і для моря також. На головній палубі цього монстра можна було грати в хокей чи мініфутбол, ні на метр не скоротивши ігрового майданчика. Варто мені було пригадати роки своєї роботи на маленьких чорноморських рибалках, як на цих палубах у мене починався страх відкритих просторів, як у гуцула в херсонських степах. Добре, що уявний хокейний майданчик було огорожено двометровим парканом. І називалося це «бункер», куди радистові лазити особливої потреби не було.

Трюмів у цих бар... тобто чудес кораблебудування не було. Те, що річковики називали трюмами, на інших пароплавах називали баластними танками: вони

приймали в них воду, коли були без вантажу. Вантаж — руду, окатиші, боксити чи вугілля — «Славутичі» возили у бункері на головній палубі і цим відрізнялися від усіх відомих морякам суден, крім деяких екстремальних лісовозів на Далекому Сході. Якщо у баласті «Славутич» таки нагадував пароплав з високим бортом, лише ніс у нього задирався так високо, що його іноді важко було розвернути на вітер, то у повному вантажі він нагадував лише підводний човен або праску.

*Праска річкою пливе із міста Чугуєва  
Ну і хай собі пливе, залізняка... чортова*

Добре ще, що чугуєвський підводний човен той був у надводному положенні. Висота надводного борту в грузу складала щось сантиметрів тридцять, і навіть невеличка дніпрова хвилячка часом гуляла по «лавах», як називався простір між бортом і двометровим парканом бункера. Навіть потрапити на високий ніс — напівбак, що таки трохи здіймався над водою, за найменшого шторму було проблемою. І далекоглядні київські конструктори передбачили для цього спеціальний коридор під бункером, у якому можна було знімати фільми жажів, як у якійсь закинутій штольні чи забої. Усе, навіть тисячі тонн руди над головою, відповідало шахтарським реаліям та середньовічному епосу про гномів, гоблінів і тролів. І головним тролем доводилось бути боцману Владленовичу, коли він бігав до якірного пристрою на носі.

Але справжній фільм жажів починався, коли ти заходив до цього коридору в морі і своїми очима бачив, що судно зви-ВА-єть-СЯ-на-ХВИ-лях-ЯК-змія. Ні, не дарма, ой не дарма Регістр попервах погодився випускати «Славутичі» лише до Усть-Дунайська і під страхом смертної кари заборонив їм борознити 555 район Чорного моря (під Новоросійськом). До речі, я пригадав, коли «Славутич» і по телевізору показували. Один з них не так давно розламало хвилею



навіпл десь під Констанцею. Може, й ви той сюжет у новинах бачили? Оце і був «Славутич». Точніше, лише кормова його частина...

\*\*\*

— О, Сузана швартується до дебаркадера. І справді, час по конях, хлопці.

— А на коня?

Не хвилюйтесь, це була лише перша частина засідання Клубу. На коня буде трохи згодом. Митників та прикордонників геть усі керманичі, наче змовившись про перегони на Кубок окатиша, запрошували на за чверть північ, і знімалися з верхнього рейду, як капітани на перегонах чайних кліперів, — майже одночасно.

Треба дещо сказати про саму процедуру пізнього проходження митниці та прикордонників на рейді. Обов'язковим атрибутом цієї процедури був накритий стіл у кают-компанії з бутербродами, салатами, мінералкою і... горілкою. Треба ж було генералам кудись списувати представницькі гроші. Отож вони привласнювали інвалютні карбованці, виділені саме для таких потреб, і виставляли на столи звичайну гастрономівську горілку, яку кров з носа повинен був закупити на березі старпом. У часи двокілометрових черг за спиртним митниця на наших бортах просто мліла і відпочивала душею. І без вибриків ставила час відходу за п'ять хвилин північ, навіть якщо трохи засиділася на гостинному пароплаві.

Це був мудрий генеральський розрахунок — щоб валютна доба вже пішла в залік, а ходова доба ще й не розпочиналася. Пояснюю. За кожну добу після закриття кордону вже платили валютою, а не дерев'яними. І якщо судно відходило п'ятнадцятого, ця доба вже йшла у бухгалтерську відомість. А для диспетчерів у Києві ми були в рейсі всього п'ять хвилин.

Перший етап перегонів окатишевих кліперів тривав недовго — до Широкого Плеса одразу за Гідропарком.

Там геть усі генерали записували до суднових журналів, що видимість впала до нуля, над Дніпром туман, і лізти у Рвач на вихід у лиман просто неможливо, хай *ніч була місячна, зоряна, ясна — видно, хоч голки збирай. Вийди кохання...* Ні, це вже зайве. Здається, єдиною жінкою на наших бортах була радистка Люба на одному зі «Славутичів». Але про жінок-радистів теж іншим разом.

Усі пароплави благополучно ставали на якорі борт до борту, і засідання Клубу продовжувалося вже в розширеному складі, із залученням старших механіків та змінних капітанів, до самого ранку. Оскільки митникам із собою виносити не давали, а пляшок розкоркувати намагались якнайбільше, самих лише представницьких уже було досить, щоб як слід сказати один одному «на коня» перед виходом у рейс.

Непитущий вискочень Мартинсон одного разу ледь не поплутав генералам усі карти: він зібрався з ходу проскочити Рвач уночі, оскільки про те, що туман покрив геть усі комиші й ходові знаки на берегах, ніхто його не попередив. Ледь не погоню за ним споряджали, щоб загнати і наш тринадцятий «Славутич» до щільного генеральського строю. А що ж ти думало, треба відвідувати засідання Клубу, якщо ти вже весь із себе капітан.

Хай там як, але дуже швидко я перезнайомився з усіма начальниками радіостанцій з братніх пароплавів, що працювали на цій же лінії, бо решта екіпажів, хай і не удостоєна бути допущеними на засідання Клубу, теж не витрачала часу марно. Так я вперше довідався про деякі свої стратегічні помилки у поводженні радиста з річковиками і пообіцяв колегам за можливості їх виправляти. Кожен начальник радіостанції на будь-якому пароплаві був «тупокінечником» за визначенням, бо в річкових училищах на радистів не вчили. А правильно вихований річковий старший механік чи змінний капітан — то плід невтомної праці десятків педагогів-радистів. Не годиться здавати колезі

розбещених штурманів. І морські рецепти тут не завжди проходили.

Треба, мабуть, сказати декілька слів і про змінних капітанів чи капітанів-дублерів. Бо бувають вони лише на річкових пароплавах та в Арктиці. На відміну від старпома, змінний капітан несе всю повноту відповідальності на своїй вахті, тобто якщо, не приведи Господи, щось на його вахті з пароплавом трапиться, відповідатиме і в разі потреби сидітиме вже не на міліні, а на нарах у Нарофомінську він, а не основний капітан. Це дозволяло звичайним капітанам спати не так нервово і навіть залишитися в Херсоні чи й злітати туди-назад до Києва, поки судно йде Дніпром до Комсомольська й вертається до Херсона вже завантажене.

Наш змінний капітан був веселим і трохи хитрим рудим дядьком, трохи вже лисуватим, високочолим, але в його статурі все ще було видно колишнього штангіста.

Річковики взагалі краще берегли й шанували свій плавсклад, ніж усілякі морські управи та пароплаводства, в яких була дика й невідворотна «плинність кадрів». У часи піщаних кар'єрів річковикам неофіційно дозволяли працювати змінами, половина екіпажу на борту, половина копає картоплю вдома. Також половиною екіпажу неофіційно дозволялося мотнутися до Києва, якщо судно довго працювало на якійсь лінії без заходу до своєї бази, як-от ми: Комсомольськ — Галац, а приписані до Києва.

Та і про міліну я сказав лише для красного слівця. Річкова судноплавна інспекція вважала аварійним випадком лише такий, коли судно самотійно не знялося з мілини через вісім годин після посадки. Тож у ситуаціях, коли морський капітан уже роздумував, а чи не застрелитися йому з великої чорної ракетниці чи з гарпунної гармати, річковик міг сказати:

— Усім спати. Вранці розберемося, куди вискочили, — і потім таки розібратися та знятися з мілини самостійно. Навіть приказка відповідна існувала: «Упремося — розберемося». І ще: «Не сци, до берега близько». Вони іноді навіть спеціально втикали судно носом у берег, щоб заночувати. Ну, не «Славутич», звичайно. Три з половиною метри осадки для річки було забагато. Але 559-ті — на раз. Як тут мені не пригадати свого колишнього капітана Атамаса, коли в заводі йому пропонували оригінально провести швартовні випробування головного двигуна — впертися носом у берег і гребти гвинтами потрібні 24 години. «Ви що, смерті моєї хочете?» — обурився тоді Атамас. Не знав і не визнавав він таких приказок, бо був щирим моряком. А для річковика це звичний маневр.

Щоправда, іноді цей буддійський спокій генералів підводив. У Чорному морі припливів якраз нема. А на річці, виявляється, вони були: всьому виною греблі й шлюзи і свавілля їхніх диспетчерів, яке жодними таблицями припливів не опишеш.

Останній колісний буксир на Дніпрі — «Трудівник» — колись ішов з Києва до Канева і прогавив вночі поворотний буй під Українкою. А оскільки осадка в тих старовинних орачів Дніпра, яких будували ще до всіляких рукотворних морів, була всього лише метр з копійками, то коли буксир виліз носом просто на якийсь берег, ніхто не панікував, як заполошний моряк, і не намагався знятися до самого ранку. І світанок застав «Трудівника» серед кущів у... сотні метрів від води. Бо цієї ночі Київська ГЕС саме скидала воду з певних виробничих причин, а вранці скидати перестала. Навколо судна походжали незворушні корови й здивований пас-тух, а знімали його потім з берега, викликавши земснаряд і промивши канал до самого борту.

Але навіть такі анекдотичні випадки річкове керівництво зі столичного ГУРФу сприймало якось людяніше, чи що. Робочий момент. Без цього флот

не був би флотом і залишився б геть без анекдотів. Єдине, що врешті-решт загрожувало таким капітанам-невдахам — якесь дошкульне призвісько на всьому Дніпрі, коли кожен бакенщик казатиме: «Це той, що „Трудівника“ у коров'ячий хлів поставив».

Мій рідний Мартинсон, наприклад, був «той, що у Чорнобилі пробився і під причалом затонув». Саме генерали, коли гахнув Чорнобиль, перли самоходками увесь той пісок, який потім з вертольотів сипали у розжарену пашеку реактора, і ті щебінь та бетон, якими потім змурували саркофаг. Пісок у Чорнобиль возили чомусь у металевих ящиках, і саме об такий затоплений металевий ящик наш Мартинсон розпанахав борт машинного відділення на всю довжину.

Генерали згадували чорнобильську епопею якось буденно, без належного до себе пієтету і дико реготали над якимось розумним мотористом, який пропонував герметизувати зовнішній контур, задраїти всі двері й дотримуватися всіх настанов на випадок ядерної війни. Моторист, мабуть, був з моряків, нас такому старанно щороку навчали, але домігся він лише того, що заробив прізвисько «свинцеві труси». Не вчили такому генералів, виявляється. Це нам з боцманом розказував принагідно старпом Анатолійович на своїй вахті. Або й сам Мартинсон, якщо якийсь ліричний гедзь його крізь незмінну ковбойську картату сорочку вкусить.

Мартинсон без форми й погонів взагалі більше нагадував круглолицього рум'янощогок вредного ковбойського бригадира, якого доярка щойно напоїла незбираним молочком з-під скаженої корівки. Такий собі колобок-людоджер першого рангу у черевиках на високих підборах, через любов до яких довелося радар «Печора-2» піднімати над палубою на спеціально доварених кронштейнах ще в заводі. Тож коли Мартинсон підходив до локатора у капцях чи сандалях, а траплялося й таке, йому тепер доводилося

підніматися навшпиньки, щоб зазирнути у радар через тубус.

— А я тому мотористові і кажу: «Ви одягніть свинцеві труси, якщо так турбує, а двері до рубки не чіпайте, тримайте наопашки», — згадував Мартинсон.

Чого в нього було не відняти, він до всіх звертався на Ви, а до командного складу ще й на ім'я по батькові. Але краще б він нас матюкав, як Гірей. Той перелається, всипле всім по перше число, і знову людина як людина. А Мартинсон обізвав тебе на Ви і примусить пояснювальну записку написати. Записку покладе в папочку. Папочку занесе в каюту і закриє в сейфі. Подейкували, що він зберігав там «закладні записки» ще з попереднього свого пароплава. Про всяк випадок. Цікаво, скільки «закладних» він склав у папку в рейсах на Чорнобиль? Класний би був документ епохи для музею.

Можливо, в хімічному захисті та протигазях у таку літню спеку, яка почалася від самого вибуху, і справді не висиділи б, але річковики потім залюбки обносили яблуні у покинутих садках, ловили у Прип'яті рибу сітками і взагалі поводитися у Зоні вкрай невимушено, ще не підозрюючи про ті невігойні болячки на все життя, яких наживають таким надлишковим «героїзмом». Утім, і героїзму без лапок їм вистачило. У базі флоту на Жуковому острові вже не перший рік бовваніли сумними пам'ятниками Чорнобилю два 559-х, які хапонули стільки радіації, що вже не підлягали жодному дезактивуванню і навіть у переплавку їх відправити було вже не можна.

Але Жуків острів — це вже зимівля, вмерзши у кригу до весни. Взимку ж усіх капітанів та їхні екіпажі виганяли у відпустки на час припинення навігації. Усіх разом. Й екіпажі на Дніпрі тому трималися постійні навіть не роками, а десятиліттями. Це вже не мотористи й стернові були, а якісь молодші родичі капітанської родини. Якісь небожі

й пасинки. А що майже всі капітани були кумами, можете й не сумніватися.

Отаких, в цілому схвальних, якостей потребувало від людини річкове судноплавство. З морем же було зовсім інше.

\*\*\*

Про річковиків на морі можна було знімати комедії, як про трансильванців на Дикому Заході. Хоча й моря того було лише на чотирнадцять годин ходу від Очакова до Усть-Дунайська, але скільки сюжетів!

Пригадується історія з одним другим механіком, який потрапив на ріку-море якраз із того «Трудівника», що таскав баржі вже здебільшого по Десні. Стурбований механік весь свій перший рейс чіплявся до всіх зі старим анекдотом.

— Ось, дивися, синку. Оце — море, оце — пісок.

— Папа, де море?

— Де море? — як синок-телепень, питав у всіх той механік від самої України, куди ми привезли вугілля.

Подивіться на карту Дніпра і його водосховищ та шлюзів (КККДЗК: Київське, Канівське, Кременчуцьке, Дніпродзержинське, Запорізьке, Каховське), і зрозумієте, що до Херсона той жарт нам усім уже ну геть набрид, і механіка того не вбили за старий анекдот лише тому, що радистам не видають гайкових ключів на 45. І ось коли ввечері судно «закрило кордон» і пішло в море, вахта механіка саме скінчилася, і він пішов спати. Кажу ж, Мартинсон майже ніколи не спинався на ночівлю на Широкому Плесі — вислужувався і палив генералам усю легенду для диспетчерів у Києві на вулиці Нижній Вал.

Ні, все одно щось не сходиться. Чому ж той механік не заступив знову на вахту через дванадцять годин? Бо не спати він пішов, а «вивчати автоматику» в каюті стармеха Ізидоровича: геній конструкторської думки вивів усі прилади з машинного відділення просто

до каюти стармеха, щоб той міг тримати руку на пульсі дизелів, не спускаючись до машинного відділення.

— Ну, без півлітри тут не розберешся, — пояснив Ізидорович головний принцип роботи будь-якої автоматики і виставив на стіл сулію з технічним спиртом, якого було значно більше за необхідну для вивчення автоматики кількість.

— Будемо тебе оморячувати, — пояснив він цю розбіжність із півлітрою.

— Це вже море? — спитав в Ізидоровича щасливий механік.

Ізидорович, уже геть оморячений дядько років сорока із хвостиком, підкручував чапаєвські вуса, обсмикував незмінну тільняшку, одягав навіщось капелюх фасону «останній бухгалтер прерій», підходив до лобового ілюмінатора, мружив очі в темряву і заспокоював підлеглого:

— Ні, це ще лиман.

— Де море? — тут же питав другий механік.

— Ну, тоді по єдіной, — пропонував Ізидорович.

Наш стармех прославився на все Дніпро однією фразою на медкомісії.

— Покажіть язика, — нерозважливо попрохав лікар, жажнувся побаченому і вигукнув: — Та ви ж алкоголік! — лікарі якось вміють визначати за кольором язика, скільки людина випила напередодні.

— Як алкоголік? Я ж старший механік! — у свою чергу обурився Ізидорович.

Аби той лікар знав дещо зі славних пригод Ізидоровича в одному з дніпровських портів, він би заглядав у розкритий рот механіка куди обрежніше. Ізидорович сам залюбки розповідав цю історію, наче про когось зі своїх мотористів, але з такими подробицями, які міг знати лише безпосередній учасник пригоди. Наприклад, що затримав його у нетверезому стані не сержант, а старший лейтенант, і замість послухати його і відпустити, бо він старший... гм,



моторист, і судно без нього не рушить з порту, відвів його до відділку. А позаяк той ліричний герой не заспокоювався, а продовжував галасувати і погрожував міліціантам карами небесними за повний зрив плану перевезень піску до Аравійської пустелі, міліціанти втомилися його слухати і перевели у порожню клітку для собак, поряд з вівчарками та гончаками.

І ось коли сусідній собака просунув писок між ґратами і намагався того ліричного моториста чи присоромити своєю собачою мовою, чи й навіть підступно цапнути, полонений водник вкусив друга людини в свою чергу, ще й так вдало, що вмить відгриз Дружкові носа.

Міліціанти одразу випустили його з калапучі, навіть не стали протокол складати. Бо ж тільки склади такий протокол, і з тебе реготатиме все МВС, а про чергове звання можна відразу забути. Міліціанти навіть підвезли ліричного моториста Ізидоровича до порту на «бобику», щоб він дорогою вже точно нікого не покусав. Але на судно він все одно спізнився, пішли на Київ без нього. Річковики до такого відносилися просто: наздоженеш «кометою» чи «метеором» і підсядеш на шлюзі. Це вже й була зайва подробиця, для байки про удаваного моториста абсолютно непотрібна. Бо якщо судно вже пішло, а протоколу не складали, то від кого ж Ізидорович тоді довідався б про сумну долю вівчарки?

А від кого, як ви думаєте, ми всі довідалися про сказане в кабінеті лікаря? Такі фрази й учинки починають жити своїм власним життям, ледь їх сказано або вчинено. Щойно ляпнув у кабінеті, йдеш причалом, а з тебе вже весь флот регоче. Ніякої циганської пошти. Сам фігурант усім і розкаже здуру, на лікаря жалітися почне колегам.

Отож Ізидорович був старшим механіком, що, з його точки зору, алкоголізм повністю виключало. І за якимось парадоксом річкової бухгалтерії на нього

виписували весь спирт на судні, включаючи радіотехнічний. Коли я лише прийшов на судно, я ще не знав, що він не алкоголік, а старший механік, і наївно сподівався отримувати від нього той спирт щотижня, коли виникатиме радіотехнічна потреба. Бо жоден алкоголік стільки спирту не вихлебче. Але ж він був старший механік.

А ще Ізидорович виявився радіолюбителем і раціоналізатором. Коли він побачив, що з усієї радіоапаратури найбільше аква віти споживає гірокомпас «Амур-2», він втратив спокій. Цілий літр, як сльоза, гідролізного спирту на підтримувальну рідину, в якій плаває якась там гіросфера.

— Антоне, гіросфера тоне!

— Брешеш, Павле, то вона плавле!

Цілий літр? Та ви що, радисти, показилися? Та ще й бодяжити ЙОГО із бридким гліцерином та геть отруйною бурою, що зовсім виводило алкоголь з категорії харчосмакових добавок. Ізидорович тут же попрохав у мене техопис спиртожерного агрегата на ніч і вже наступного ранку з архімедівським вигуком, щойно вискочивши, як відомо з підручника фізики, з душу, стукав до мене у двері радіорубки.

— Так спирт же потрібен, лише щоб підтримувальна рідина при низьких температурах не замерзала! Давай дистилатом його замінімо!

Наче радисти не знають цього без допитливих стармехів. Але й найнахабніші з марконі, готуючи «літню» суміш, привласнювали лише півлітри спіритус віні, а не весь, як того хотів новоспечений архімед.

— Спокійно. Не тільки для замерзання. Щільність спирту складає  $800 \text{ кг/м}^3$ , щільність води —  $1000 \text{ кг/м}^3$ . При кімнатній температурі. Гіросфера просто спливе під саму кришку і пошкодиться. Закон Архімеда: «Тіло, впертеє туди, випирає не туди із силою випертої води». Питання є?

І поки Ізидорович не оговтався, я видер у нього свої законні дві пляшки технічного спирту і на його очах безжалісно вилив у гірокомпас. Це був останній спирт, який я отримав на радіотехнічні потреби у цю навігацію. Бо те, чого ніколи не зробить один алкоголік, вони залюбки подужають спільними зусиллями. Ось на цю широту річкової натури я точно не розраховував. Ви думаєте, Південне товариство змовників споживало щось інше, ніж «шило»? Ось і зараз чийм спиртом, ви думаєте, «оморячував» Ізидорович свого другого механіка, зачинившись у каюті, поки я не пригадав йому ще закон Кулона, закон Ома або, страшно навіть вимовити, — закон Кірхгофа?

— Де море? — час від часу питав другий механік.

— Ну, по єдіной, — відповідав Ізидорович.

Так вони й вивчали автоматику, аж до остаточного її випробування. Бо автоматику можна вважати остаточно випробуваною, лише коли обидва механіки вже лежать лицем у салаті чи оселедцях, а дизелі самі — автоматично — везуть пароплав та 3600 тонн окатишів повз Очаків, Кінбурнську косу і далі, морем-морем, до Усть-Дунайська. До того ж, мотористи на вахту виходять справно, вони не командний склад. А автокерманичем завідує електромеханік — людина абсолютно непитуща.

Коли механіки автопробудилися, судно вже йшло Дунаєм повз Вилкове. Чорні фелюги липован випливали просто з вуличок цієї української Венеції і йшли на лови дунайського оселедця. Це знову була річка, хоча вже інша.

— Де море? — неабияк здивувався так і не оморачений другий механік.

Ізидоровичу ця пригода коштувала титулу володаря всіх спиртів «Славутича-13»: обурений капітан Мартинсон конфіскував усі залишки і замкнув їх у своїй каюті. Ще й «закладну» примусив Ізидоровича власноруч написати.

Клянуса, я не доклав до того жодних зусиль.

\*\*\*

У кабінеті диспетчерів у багатоповерхівці на вулиці Нижній Вал висить на стіні гігантська карта Середземного моря та околиць, включаючи море Чорне та Азовське, а також карти Дніпра аж до російського Смоленська та Дунаю аж до австрійського Лінца. Неначе в якійсь настільній грі, до карти прикріплено кораблики, усяк під своїм іменем, і коли глянеш на неї, одразу видно, що кораблик «Влас Чубар» зараз підходить до грецького Коринфського каналу, а кораблик «Дніпровець-4» проходить тоді ще югославський Вуковар на Дунаї.

За правилами гри кораблики пересувають двічі на добу, коли радисти всіх суден здають на радіоцентр у Вишгороді свої координати, курс та швидкість. Називається це диспозиція, і, зібравши її з усіх суден, радіоцентр тут-таки і передає її диспетчерам циркуляром на всі судна, щоб капітани також уявляли, де знаходяться їхні колеги і партнери по грі, бо справжні гравці — саме вони, а зовсім не диспетчери, як може здатися на перший погляд. Хоча в мене язик не повернеться назвати диспетчерів безсторонніми суддями. Втім, це характерно для будь-якої гри, навіть футболу. Те, що суддя за когось таємно вболіває, є таким самим елементом гри, як дощ, вітер чи мокре поле.

Найбільше іграшкових корабликів скупчилося на Дунаї біля румунського Галаца. Це стоять у черзі на вивантаження київські та запорозькі «Славутичі», що возять окатиші з гірничозбагачувального комбінату в Комсомольську під Полтавою до металургійного комбінату в Галаці. Зараз вони очікують, поки від причалів комбіната прибереться китайський балкер, що привіз окатиші з Піднебесної. Але такі сторонні фактори на карті не позначено, в них уся непередбачуваність і азарт гри. Ці «Славутичі» цілком задоволені

своєю долею і вже нікуди не поспішають, бо скільки б не вивантажували китайського панамакса, валюта їм капатиме за кожну добу стоянки.

Декілька корабликів знаходяться на різних позначках на Дунаї. Відстані на річках міряють від гирла в кілометрах. Так і треба передавати позицію: «Дунай, 20-й кілометр». Із самого початку я був ще не досить знайомий з правилами цієї сочинки і передавав позицію судна, просто виглянувши в ілюмінатор на ходові знаки на березі, що, як верстові стовпи на поштових трактах, відміряли відстань від Прорви і мали на собі відповідні цифри. Ніякого блефу. Але виявилося, що я неабияк псував гру Мартинсону, за що врешті-решт отримував на горіхи. Причому прямо Мартинсон мені нічого не казав, а прискіпувався до якоїсь сторонньої дрібниці і примушував писати чергову «закладну». Спасибі колезі з одинадцятого «Славутича», просвітив, що до чого.

На цьому етапі перегонів «Славутичі» грають у піддавки, намагаючись розтягнути шлях до Галаца якнайдовше. Хороший рейс — це той, у якому кожен оберт гвинта дорівнює одному долару. І передавати до Києва справжню позицію було просто зрадою рідного капітана і валютного добробуту всього екіпажу. Навіть коли я став попередньо приставати до штурманів зі своїм «Ну дай-те ж мені позицію», дивилися на мене, як на якогось засланця ворогів і конкурентів, якого навіщось посадили на борт. Те ж саме робили й інші капітани. І не треба було дивуватися, якщо обганяєш пароплав, який за диспозицією був у п'ятдесяти кілометрах позаду.

Ще один кораблик-«Славутич» стоїть на карті на позначці «порт Ізмаїл». Це — невдаха, який, ніби в біатлоні після промаху по мішені, нарізає штрафний круг. Бо від українського Ізмаїла до румунського Галацу лише кількадесят кілометрів Дунаєм. Але весь цей шлях від Комсомольська невдаха пройшов у каботажі, з незакритим кордоном і без валюти. З нього

зараз саме перевантажують його тисячі тонн окатишів чи руди на дунайські ліхтери, які поведе Дунаєм угору вже буксир дунайського пароплавства. Швидше за все аж на Австрію поштовхає. Єдина відрада, що в ізмаїльських докерів бригадний підряд, і вони повністю вивантажують «Славутич» усього за шість годин, у той час як румуни роблять це не менше ніж за двоє діб. Ні про які стояння на якорі вночі і штормові попередження у Чорному морі в цьому невалютному рейсі не йдеться. Зараз невдаха вивантажить бункер і прожогом кинеться через море до Очакова, щоб його не припахали ще везти якийсь попутній вантаж до Білгорода-Дністровського чи Затоки.

На цих позначках на карті теж іноді можна побачити один-два кораблики. Затока ще нічого. Вона до розвідного залізничного моста, і гравець вибуває з гри ненадовго. Білгород-Дністровський — в глибині лиману, і доводиться чекати на розводку моста, яка буває двічі на добу і триває лише 15 хвилин. Спізнився на «вікно», як це називалося, чекай наступної доби. Це як клітинка «Пропустити хід» у гри.

Ще кораблик-другий саме мандрує морем у тому чи іншому напрямкові між Очаковом та Усть-Дунайськом. Про подробиці цих мандрів я розповім трохи згодом.

За Очаковом на судно в баласті, що мерщій біжить за своїми інвалютними карбованцями до Комсомольська, чатує ще два обломи: порти Миколаїв та Дніпро-Бузький. Завдання радиста в цьому випадку полягає в тому, щоб якось примудритися вийти на зв'язок з Києвом пізніше, ніж судно пройде ці порти, щоб завертати назад було пізно, але й щоб терміни проходження радіограм не порушити (4 години 15 хвилин — максимум). Бо диспетчери можуть завернути до рудного порту в Миколаєві або й просто поставити під борт якогось грузинського балкера, що саме привіз боксити з Гвінеї у Дніпро-Бузький. Утім, це все

буде попутний вантаж на Запоріжжя, не такий уже й болісний варіант. У певних випадках гравцеві-капітанові навіть потрібно потрапити в Миколаїв, щоб пропустити вперед конкурентів з тактичних міркувань. Це як заміна гуми у Формулі-1, піт-стоп. Конкурент, який нічого ще не підозрює, обходить тебе на шостому коліні лиманського каналу і в результаті потрапляє якраз під невалютний вантаж на Ізмаїл.

Якщо від Херсона до Галаца перегони нагадують піддавки, то від Херсона до Запоріжжя, Дніпропетровська й Комсомольська, вже з відкритим кордоном і забралом, — справжній Тур де Франс, коли з дизелів уже йде дим, плавляться підшипники і входять у чинність старовинні, ще «піщані» правила: «Перший на шлюзі — перший під вантаж», — і таке інше. До Комсомольська залишається подолати три водосховища, три шлюзи і головне — розвідний міст у Дніпропетровську.

Я вже писав, що «Славутичі» — завеликі для річки. Навіть із заваленими шоглами та антенами, в баласті вони у той міст без розводки часом не проходять. Залежить від рівня води, яку спускає ГЕС. І тому вони терпляче чекають на якорях щодобового розведення й проводки. Ось тут і є нагода наздогнати якогось шумахера, обійти його на етапі до Дніпродзержинського шлюзу. Навіть трохи раніше, до так званих Дніпродзержинських воріт — пробитого в колишніх порогах вузького каналу, обганяти в якому вже не варто, бо ризикуєш викинути судно на каміння.

Ну, існують ще деякі варіації від каверзних диспетчерів: пісок з Біленької, щебінь з Комсомольська, вугілля на якусь ТЕЦ, але це вже дрібниці. Запорозькі «Славутичі» воліють якийсь час перестояти в рідному порту, вигадуючи для цього всілякі причини, і кияни їх на цьому безсромно обходять. Можна ще потрапити на так звану «вертушку» (Комсомольськ — порт Леніна в Запоріжжі) під той же окатиш. Справа в тому,

що повністю завантажити «Славутич» у Комсомольську не можна через прохідні глибини, його вантажать частково, а довантажують до марки в порту над Дніпрогесом. І комусь той окатиш для довантаження теж треба підвозити. Ось одне судно з «пелотону» і висмикують на ці короткі рейси між двома дніпровськими портами.

Старт цій грі дають, ледь на Дніпрі скресне крига, а фініш — аж восени. І жодної перерви між етапами. І через деякий час людині всі ці порти, вивантаження, довантаження, закриття і відкриття кордонів, мости, шлюзи, канали, лоцмани, буї й маяки вже здаються повторюваною фразою пісні із заяложеної платівки.

*Minha jangada vai sair pro mar...*

*Minha jangada vai sair pro mar...*

*Minha jangada vai sair pro mar...*

*Minha jangada vai sair pro mar...*

Було це вже тиждень тому. Чи місяць тому? Чи годину тому? Вертушка, суцільна вертушка. Виявляється, це може виснажувати не менше, ніж тривалі океанські рейси, коли береги бачиш двічі за півроку.

І далі моє оповідання втрачає географічну тяглисть. Усе, що я намагатимусь описати, сталося на якомусь виткові по цій сталій, як в електрона Нільса Бора, орбіті. І майже нема різниці, де саме те трапилось.

\*\*\*

Річкове судноводіння справді вимагає від штурмана інших рис. Перш за все — виключної зорової пам'яті. Річковіку варто лише на хвилю поглянути на берег чи висвітити вночі номер буя ліхтарем, щоб він визначився з положенням свого судна у часі та просторі.

Якщо вірити старпомові Анатолійовичу, досягалося це дещо ексцентричними засобами, ще в училищі.



Була в них курсова — накреслити все русло Дніпра, всі його шлюзи, фарватери та буї від гирла аж до витоків. І майбутні річковики, висолопивши від старанності язика, ночами креслили те перед екзаменом у екіпажі на Набережно-Луговій. Але каверзний викладач із першого ж погляду знаходив у схемах фарватерів якусь грубу помилку, обводив те червоною ручкою, рвав ватман навпіл і примушував перероблювати, бо не допустить до іспитів.

Вдруге хлопці язика вже не висолоплювали, бо стиха матюкалися. І потрібно було рвати мапу? Підтерли б де треба, так ні ж... Але й за другої спроби більшість із них очікувало розчарування. Ватмани знову шматувалися навпіл. Третій раз перемалювали весь Дніпро та притоки вже абияк, матюкаючись уже вголос, але зовсім несподівано отримували п'ять балів і розпис у заліковці.

І лише на випускному, коли хлопці вже вибачали своїм колишнім знущальникам усі гріхи, й ладні були рюмсати у їхні кітелі перед розлукою, викладач той зізнався, що метою було примусити кожного з них тричі старанно вималювати всі береги та фарватери священної ріки всіх українців, щоб запам'ятали вони те на все життя. І зовсім не грало ролі, якої якості були перші та другі ватмани.

З роками на ту мапу накладалися неначе сфотографовані пам'яттю картинки. Навіть окремі дерева по берегах Дніпра вже були для них давніми знайомцями на цих сотні разів пройдених стежках. Цей черешневий сад за сорок хвилин повного ходу від Каховського шлюзу. Оцей Трипільський поворот за дві години від нафтобази. А он у тій білій хаті на кручі живе колишній капітан, треба б йому подудіти завчасно, щоб устиг дочалапати з причілку й подивитися з-під руки на своє колишнє судно, яке його ще не забуло.

І що вони мали тепер робити у морі?

Бо море — це як нескінченна повінь, як вічний твір без жодної цензури напротивагу вичитаній цензором статті про черговий з'їзд партії, яку без змін передрукували всі газети аж до районних, потім ніхто не прочитав і навіть цензор забув наступного дня.

Вічне, кожного разу все те саме, але вже інше. Плинне, непостійне й одноманітне. Хвиля за хвилею, вал за валом. Що тут «сфотографуєш», навіщо? За що зачепитися оку? Де ж ті буї? Де береги? І річковики підсвідомо тулилися до берега, збивалися на манівці там, де можна було махнути городами навпростець, старанно знаходили єдиного буя на всьому відрізу від Очакова до Усть-Дунайська — Одеську зону розділу руху на підходах до порту — і старанно прокладали курс до буя і від нього, наражаючись на необхідність доповідати одеському диспетчерові, крутитися в зоні розділу, як на площі з круговим рухом і т. д, і т. і. Цей єдиний можливий для себе курс вони наводили на карті кульковою ручкою і пересувалися лише по ньому, як залізничники, забувши про ще 359 градусів картушки компаса.

Моряк напевно знає лише вихідний та кінцевий пункти своєї подорожі. Йому не може бути відомо наперед, що ось тут задме варненський вітерець і судно знесе від попередньо прокладеного курсу, якщо не прийняти на вітер. Ось тут доведеться збочити, щоб приймати хвилю не бортом, а носом, тут доведеться обходити район військових навчань, а на великих океанських просторах іноді взагалі краще піти по дузі великого круга, ніж напрямки. У морі найкоротша відстань між двома точками — зовсім не пряма, як це не дивно для вихованого шкільними аксіомами розуму. Таким чином, до наміченої мети подорожі можуть вести десятки шляхів, і всі вони вірні, якщо судно пододало шлях із точки А в точку Б у потрібний час і без суттєвих втрат.

Річка — це незмінний на всі часи канон. Море — це джаз. Музикантові ж не просто одразу навчитися імпровізувати, та ще й грати в гармонії з усім оркестром світобудови, до навігаційних зірок включно, як того вимагає судноводіння морське.

Тож зараз я вже не схильний так голосно реготати над річковим капітаном, що перевертав мапу догори ногами, коли судно йшло на південь, як те іноді робив Мартинсон. Але це зараз. А тоді я ще не знав, що на середньовічних мапах південь якраз згори і знаходився, і це врешті-решт нічого не вирішує. Турецькі штурмани он навіть у ХІХ столітті ще не вміли правильно визначати довготу місця і зі Стамбула на Крим, наприклад, ходили вздовж Анатолійського берега до Синопа, а потім рухались по меридіану. І що з того? Нам досі є чому повчитися у турецьких моряків, аби лиш нам бажання вчитися, як у того боцмана Владленовича.

Вік живи — вік учися. Це має стати основним гаслом нашого плінного, як море, сучасного світу без буїв і знайомих з минулого берегових прикмет.

\*\*\*

Боцман Владленович теж припустився своїх стратегічних помилок у поводженні з річковиками. Власне, лише однієї помилки, але відразу, у першому ж рейсі на Усть-Дунайськ.

Він і сам не міг зрозуміти, навіщо він, піднявшись на місток після Очакова, не лише доповів, що якорі закріплено по-похідному, але й затримався в стерновій рубці, хоча в ній уже знаходилося принаймні три судноводії — капітан, змінний капітан та третій помічник, — і присутність четвертого, хай і з дипломом морського капітана, була аж ніяк не обов'язковою.

Але і зрозуміти Владленовича можна. Ось пройдемо останнє коліно лиманського каналу, доволі підступний вигин майже під 90 градусів. Залишилась по лівому борту вузька, як кинджал, Кінбурнська

коса, яку вже іноді перескакують найзаповзятіші пінні хвилі. Чути гуркіт прибою. І море вже приймає судно в обійми. Заходила рівномірно палуба під ногами. Зашипіла біла піна під вилицями судна. Вода вже гуляє по лавах. Враз обдало забутим йодистим запахом хвиль і свіжого вітру, і яскраво-синій горизонт розпахнувся, як ворота у власну молодість. І ноги самі собою несуть старого моряка на капітанський місток, щоб горизонт став ще ширшим, а даль ще неозоріша.

На місткові ж саме визначалися за локатором. А оскільки робили це аж втрюх, то йшло в них це діло через пень-колоду. То змінний капітан не міг знайти в радарі Санжейку, то Третій невірно видавав пеленг на Великий Фонтан, а паралельна лінійка й транспортир летіли на хитавиці геть зі штурманського столу з-під руки Мартинсона, який все ще звивав до того, що це не річка.

Владленович спочатку подав транспортер, ненароком заглянувши у карту, потім підказав, який сигнал подає радіолокаційний відбивач на маякові в Санжейці. Потім якось само собою погнав Третього на ліве крило до пеленгатора. Третій побіг. Взяв пеленг на Тендру. Змінний поступився місцем біля радара. А оскільки визначатися й брати пеленги треба швидко, Мартинсон якось непомітно виявився відстороненим від штурманської карти. І всі троє дипломованих судноводіїв уже стояли статистами і лише споглядали, як їхній боцман ганяє між радаром і штурманським столом і одним звичним рухом кидає розчерки пеленгів з таких рідних одеситові маяків. У точці, де пеленги пересікаються, і є шукане місце судна. Але погляди всіх трьох судноводіїв уже пересіклися на Владленовичі.

Першим зрозумів, що відбувається щось не те, Мартинсон. Він переглянувся зі своїм змінним капітаном, глянув на все ще зігнутого над штурманським столом Владленовича, крикнув, залився

рум'янцем уже по самі вуха і противним голосом запитав:

— Владленовичу, а як там у нас із фарбуванням квартердека? (Не питайте мене, навіщо київські конструктори викопали це архаїчне слово із сивої вітрильної давнини, але кормова частина палуби на «Славутичах» звалася чомусь саме квартердеком<sup>1</sup>.)

— Сьогодні маємо закінчити, — ще нічого не підозрюючи, відповів боцман.

— Сьогодні? Що ви з матросами вчотирьох вчора робили? Та я такий шмат один без валика, із самим лише пензлем, за три години пофарбую, — тут-таки підіграв Мартинсонові змінний капітан.

Третій помічник був вихованим молодим хлопцем і не сказав нічого, але став подалі від Владленовича. Про всяк випадок.

І почалося. Щодня. Щоночі. Щоранку. Щовечора. Боцмане, боцману, боцманом, на боцмані.

— Хлопці, я ніколи так тяжко не працював, а я ж був матросом на таких пароплавах, що ой. На тому ж «Нахімові». Штрафний пароплав пасажирського флоту, Кримсько-Колимська лінія. Але і там якось легше було, — раз по раз жалівся нашої гоп-компанії «тупокі-нечників» Владленович на наших пивних посиденьках у білгород-дністровському ресторані «Галера», у миколаївському пивбарі «Кальмар» чи... та яка різниця де? Адже пресинг не припинявся по всій орбіті від Галаца до Комсомольська і назад. Хіба що в баласті «трюми» фарбувати не можна, бо в них саме, от нескладуха, воду приймають. Але Мартинсон ще щось вигадував.

Тим самим Мартинсон вліз у парафію старпома, чим Анатолійовича трохи образив, і власноруч ходив у наглядачах за боцманом та матросами. І вічно його

---

<sup>1</sup> Кормова частина палуби фрегата, піднята над рівнем головної палуби.

щось не влаштувало. Ні, таким злопам'ятним бути не можна навіть непитушому.

Це тільки здається, що на щойно збудованому судні боцманові та матросам нема роботи. Може, на щойно збудованому у Фінляндії і нема, а на судах радянської побудови всю першу навігацію екіпаж тільки те й робить, що переробляє, перефарбовує, переварює, перестругує, перепилює те, за що робітники заводу вже отримали премію. А Мартинсон ще й великодушно прийняв пароплав з непофарбованими трюмами (чи то пак, баластними танками, як сказали б моряки). Думка його, може, й була слушною, бо судно випихали з заводу перед Новим роком, під загрозою була вже згадана премія. Ой, нафарбували б ті маляри. І Мартинсон домовився, що візьме фарбою. А пофарбувати якісно, на віки, розраховував силами власної команди. З боцманом на чолі, само собою.

- *Боцмане...*

- *Боцмане...*

- *Боцмане...*

- *Фі-га-ро...*

Уже з іншої заяложеної платівки лунало в усіх закутках пароплава.

Я ж тоді здебільшого думав про свої стратегічні помилки і помалу виховував наших штурманів у морі, якщо мав час і натхнення.

Штурмани, звичайно, можуть образитися на мене за ці маленькі радистські хитрощі, але як інакше? Сказав третьому помічникові раз: «Не треба електрочайник до радара підключати». Сказав вдруге. На третій раз мовчки прямуєш до агрегатки й викручуєш з блоку живлення запобіжники. І чекаєш. Прибіжать, куди подінуться. Радар не працює, визначитись неможливо, через чотири години підходимо до Прорви, караул.

Й ось тут все залежить лише від витримки та акторських здібностей начальника рації. Ні в якому разі не можна жаліти кращого кореша — третього помічника й скорочувати його навчання до мінімуму. Треба взяти всі викрутки, тестери, осцилограф, якщо є, розкласти просто на місткові сувої електросхем і старанно повзати по них на колінах, викручувати блоки з локатора, втикати щупом тестера то в одну, то в іншу точку схеми, аж поки на місток не підніметься Мартинсон і не спитає незадоволено-тривожно:

— У чому справа? Що з радаром?

— А що ж з ним може ще статися, якщо від нього чайники заживлювати? Шукаємо.

— Євгене Олексійовичу... — як завжди з імені по батькові почне Мартинсон свою тираду, і лише Богові відомо, чим він її закінчить.

Ні в якому разі не слід здаватися вже на цьому етапові навчань. Потрібно продовжувати комедію. Хіба хочеш? Мусиш. Потрібно, щоб на місткові з тих чи інших причин побували всі штурмани і зарубили собі на носі: чайник та радар — дві речі несумісні. А ось тоді можна вже збирати все до купи, йти до агрегатної і повертати запобіжники на місце. І нехай знайдеться той третій штурман, який хоча б ще раз увімкне чайник до розетки, яка призначена лише для паяльника, або пропустить мимо вух якесь інше прохання начальника радіостанції стосовно електронавігаційних приладів.

Підступно? Так, та що поробиш. Я певен, що таким самим чи схожим чином виховували нетямущих радистів і штурмани. Чи то я цього разу був тямущим радистом, чи то річковики ще просто не виробили своїх улюблених прийомчиків, щоб і собі дресирувати радистів. Але я жодного схожого на трюк номера пригадати не можу. Хоча...

Мені іноді влаштовували вже справжні аврали. І хто? Старший механік Ізидорович. У нього була

неподоланна звичка клацати тумблерами на пультах, електрощитках та апаратурі. Підніметься у стернову рубку, наклацається і піде собі. Я спочатку навіть думав, що він навмисне мені радар спалив. Увімкнув підігрів антени за тридцятиградусної спеки. Конструктори розраховували на мороз, за вищих температур підігрів не потрібен. І я вже насправді повзав по схемах, курочив радар та ще й гасав потім по навігаційних камерах усього Дніпра в пошуках хитрого оптичного блока (ну навіщо було так складно, панове конструктори?), в якому від перегріву тріснула призма та дзеркальце. Найближчі хитрі блоки ФРП виробляли аж у Болгарії. А Ізидорович просто навіщось натиснув кнопку «Підігрів» і пішов з біноклем на крило роздивлятися дам у купальниках на дніпро-дзержинському пляжі.

— Та не пускайте ви механіка на місток, — просив я старпома та третього помічника.

— Хочете, транспарант лобзиком випиляю «Механіки, що ви тут забули»?

— Ех, молодь-молодь... — мрійливо журив мене в ефірі старший колега з одинадцятого «Славутича». — Я в себе цю кнопку відключив у перший же день на борту.

Мої підозри щодо навмисності механічного клацання зникли лише тоді, коли Ізидорович влаштував на пароплаві справжню пожежну тривогу. Так само клацнув підігрівом лобових ілюмінаторів і пішов собі, бо нічого не відбулося, не задзеленчало, не задуло й не зашкварчало. А й не могло. Бо це був нагрівач на обдув скла на ілюмінаторах, який у процесі «тюнінгу» пароплава після заводської збірки вже наглухо зашили панелями під горіх та ще й заткнули якоюсь синтетичною ганчіркою. Саме ця ганчірка і почала тліти. А оскільки тліла вона в системі вентиляції інтенсивно і була особливо смердючою, через якийсь час їдкий дим валив уже в усіх приміщеннях судна, аж до камбуза включно.



— А в тебе радіорубка горить, — обрадував мене Ізидорович, оскільки найбільше диму валило саме з-під моїх зачинених дверей. От хотілося йому, щоб у мене все згоріло, хотілося.

Але варто мені було втягнути носом той бридкий синтетичний дух, як я впевнено заспокоївся. Запах паленої ізоляції зовсім не такий, він приємний і запашний, я від нього ташуся, як від диму «отечества». Так і виявилось. Дим у радіорубку валив з вентиляційної системи. Аварійна партія з вогнегасниками, сокирами та ломами, очолена особисто старпомом, стадом слонів помчала через радіорубку на місток зривати обшивку з переборок.

— Де цей чортів... Я кажу, де цей Олександр Ізидорович? — не зрадив своїй звичці матюкатися навіть на ім'я по батькові Мартинсон. — Щоб я жодного механіка на місткові ні вдень, ні вночі, ні в сутінках... Щоб...

І таке цікаве насичене пригодами життя тривало у кожного з нашої гоп-компанії. Й у старпома, й у повара, й у мене. Єдина радість — розвалитися в якомусь ресторанчику біля порту в Ізмаїлі чи в Рені, надудлитися пивом чи молдавським вином по саму марку, відпочити від цього мандрівного цирку, що все кружляв, і кружляв, і кружляв по своїй гастрольній орбіті. Ми навіть не зразу помітили, що Владленович більше на наші посиденьки не ходить. Сидить на борту, як сич.

— Він уже і на вечерю не завжди ходить, — підлив олії у вогонь повар Сашко.

— Запахе Мартинсон боцмана, — сказав я.

Старпом Анатолійович поки відмовчувався, лише низав незадоволено плечима. «А що я можу?»

— А все тому, що непитуший, — продовжив повар Сашко.

— Людина, яка не випиває, — або хвора, або велика падлюка, — пригадав я народну мудрість.

— Або придурюється, — хмикнув Анатолійович.

— Та випивав він раніше, я питав у колег. Це його курс партії нанівець спаскудив. Ти знаєш, як він хотів назвати наш «Славутич», коли запропонували нещасливий номер пропустити? «19 Партконференція»! Добре, що змінний його переконав, що краще вже під 13 номером, але щоб тип судна відразу зрозумілий був. Скажеш диспетчерові по УКХ: «Славутич», — він одразу і розуміє, що до чого.

— Слушно-слухно, — мугикнув я.

І ми обидва зі старпомом розреготалися.

— Та розкажіть же, що до чого, — ледь не образився на нас повар, який нічого не зрозумів. Щоб не образився на мене і читач, я таки переповім цю історію і вам, а не лише поварові, хоча вона вже й зайва для цього оповідання, яке і так уже перетворилося на якесь збіговисько анекдотів. Але що маю робити? Море — це прозорий смуток, річка — це регіт. Гомеричний. Котляревський.

\*\*\*

Капітан одного із запорізьких «Славутичів» на прізвище Хоменко саме проходив отого буя в зоні розділу руху під Одесою, без якого річковики ну ніяк не могли потрапити на Дунай, коли його по УКХ станції викликав одеський диспетчер порту:

— Капітан Хоменко, відповідайте диспетчерові.

Капітан трохи здивувався, що одесити вже вивчили його прізвище, знизав плечима, але слухавку взяв.

— На прийомі капітан Хоменко.

— Ви пальне вже прийняли з танкера?

— Прийняли ще вчора, — відповів капітан. Учора вони дійсно забункерувалися на верхньому рейді в Херсоні.

— Скільки тонн пального прийняли? До Сінгапура вистачить?

— Спитаю зараз у механіка, — відповів капітан Хоменко. Хоча його б уже мало насторожити, чого

це його «Славутич» Одеса направляє на Південно-Східну Азію через шість морів та один океан. Він викликав механіка і незворушно доповів диспетчерові: — Механік каже, що не вистачить, доведеться по дорозі бункеруватися в Порт-Саїді.

— Прийнято, — поставив собі галочку диспетчер.

— Скільки контейнерів ви вже завантажили?

— Так цеє. Я поки ще не з контейнерами, в мене окатиш на Ізмаїл.

— Так ви ще не вивантажились? — закреслив щойно поставлену галочку диспетчер.

Цікаво, що лише ці двоє ще не здогадувалися, що відбувається, і продовжували неабияк дивувати один одного своїми репліками на визивному каналі, а весь ефір уже реготав, рипів, скиглив, плакав і скавучав голосами вимушено присутніх при розмові штурманів та капітанів.

— З яким судном я говорю? «Капітан Хоменко», це ви? — запідозрив нарешті щось диспетчер.

— «Славутич-7», капітан Хоменко на дроті.

А на дроті вже був не він, а цирк. Ну хто ж міг насправді знати, що коли один з капітанів Хоменків уже перевтілювався у контейнеровіз, другий капітан Хоменко саме проходитьиме повз нього на «Славутичі»? Лапки та інші розділові знаки через телефонію не проходять.

Й от скажіть мені, люди добрі, що б сталося з тим одеським диспетчером, коли б він, замість простого і зрозумілого «Славутич-7», отримав у відповідь на своє: «З ким я говорю?» — «З дев'ятнадцятою партконференцією»?

\*\*\*

Але повернімося до нашого столика у Білгород-Дністровському, чи Запоріжжі, чи... яка різниця? Знаю точно тільки, що не у Комсомольську, бо там був єдиний ресторан на все місто, і якими б звивистими

фарватерами, якими б мікрогрупами не вирушали моряки із судна, однак усі зустрічалися за сусідніми столиками, і командний склад, навіть Ізидорович, старанно робив вигляд, що не помічає нижніх чинів. Між тим, усамітненість — запорука будь-якої змови. А йшлося саме про змову.

— Їдьте до Києва і все, — зайшовся вже трохи клюкнутий повар Сашко. — Їдьте і запитайте, ким я був на пасажирі «Євген Вучетич» цілу навігацію.

— Ну і ким же? — не вловили поки що ми зі старпомом розгону його думки.

— Барменом у барі. На синій палубі, — пояснив Сашко. — І за цілу навігацію я не зустрів жодної людини, а в Києві під річковим вокзалом до нас вчашали навіть геть непитущі футболісти, яка б відмовилась від віскаря «Джонні Волкер». Івана Яремчука знаєте? Ну, правий хавбек «Динамо». Вже як супротивився, але коли побачив цю етикетку, махнув рукою. Була-не була...

— Слухай, до чого тут футболісти? — все ще не розуміли ми.

— Для боцмана, колишнього колеги-рибалки... чи то пак, рибінспектора, тьху, мені пляшки «Джонні Волкера» не шкода. Зараз же іду до «Альбатроса» і купую за бони!

Мабуть, ми все ж таки сиділи в Херсоні, якщо вже про «Альбатрос» зайшлося. Але я все ще не розумів. Старпом виявився більш метикованим.

— Ага. Я тобі дам, а ти виставиш перед митницею на стіл. Скажеш, що горілки на базі не було, і старпом наказав таку ставити...

І вони вдвох задоволено зареготали. І вже я відчував себе ображеним, бо нічого не тямив.

— Слухай, ну от що, по-твоєму, вчинить наш рідний Мартинсон, коли побачить перед митницею на столі в кают-компанії пляшку віскаря «Джонні Волкер»? — запитав мене Сашко.

— Тільки не віскі, — підправив старпом. — «Волкера» він ще чого доброго у Київ до диспетчерів поведе. «Амарето». Старе добре «Амарето». Маю пляшку.

Ось так і склалася ця змова. Ось так і був порятований боцман Владленович. Бо лови Мартинсона на «Амарето» завершилися повним успіхом. Ще б пак, знай як з рибалками, спецами по наживці, зв'язуватися. Тріумфуючи, ми навіть забували, що правильного живця нанизав якраз старпом, який колишнім рибалкою аж ніяк не був.

Мартинсон не тільки поцупив ту пляшку зі столу і замінив її горілкою зі своїх запасів, але й «розв'язав», порушив надиханий улюбленою партією сухий закон, спокусившись на «Амарето». І пішов у піке. Він уже не міг зупинитися. Він замкнувся в своїй каюті із дзеркалом і не виходив на місток навіть у шлюзах. Сашко носив йому їсти на таці, як у п'ятизіроковому готелі, але позаяк спальня була окремо від кабінета, здогадувався про те, що наш рідний капітан ще живий, лише по недоїдках, які залишались на тарілках замість страв.

Чесно кажучи, такий шалений «успіх» нас навіть дещо приголомшив. Ми розраховували на значно менший ефект. Людина, яка увійшла в такий штопор, може, і не перестала бути великою падлюкою, але їй вже було якось не до боцмана. Чи є у правила про падлюк зворотна дія? Тобто людина, яка випиває, ні в якому разі не хвора і не падлюка? Не певен.

Що цікаво, пароплав продовжував, як супутник, крутитися на своїй орбіті. Швартовки, навантаження, довантаження, шлюзування — все йшло своїм ходом, бо капітан ходову вахту якраз не стояв, для цього були змінний та два помічники. Рейси трапилися на Ізмаїл та Рені, без закриття кордону, тож не потрібно було також виходити на зустріч із комісією митників у Херсоні та Галаці.

Боцман Владленович очухався, повеселішав і навіть став вимагати у Сашка добавки на обіді. І взагалі став схожий на людину, бо старпом принаймні не стояв над душею із секундоміром — коли зробиш, тоді зробиш. Проте, потім виявилось, що причиною його гарного настрою було не тільки це.

А ми, причому це «ми» вже було всеохоплюючим, до мотористів та практиканта з училища включно, вже неабияк нервувалися з відсутності Мартинсона. Особливо змінний капітан та старпом. Ну скільки можна пити ту амарету та горілку, ну скільки поцупленої після митниці горілки могло бути в каюті капітана? Скільки ще нам ходити по штрафних колах на Ізмаїл, чому міг зарадити лише основний капітан, аж ніяк не змінний?

— Спирт, — пригадав я. — Гідролізний. Він його у стармеха конфіскував.

— Поки все не видудлить, не припинить, — махнув рукою змінний капітан. — Я його знаю. Скільки там літрів залишалося? Ого. Неси з пожежного щита сокиру, будемо каюту відкривати.

Судно стояло під вивантаженням гвінейських бокситів у порту Леніна, що якраз над Запорізьким однокамерним шлюзом, між іншим, найбільшим шлюзом Європи. Коли заходиш у нього знизу, небо бачиш у вузькій щілині в тридцяти восьми метрах над головою. В порту Леніна до екіпажу завжди приходили на борт якісь гості. Тож я не здивувався, коли побачив на крилі містка незнайомця з блідим обличчям, впалими щоками й задумливим поглядом. Я поспішав до сокири, наче мене закликав Герцен, не до незнайомців мені було. Але щось примусило мене оглянутись і впізнати картату ковбойську сорочку. Боже правий, це був Мартинсон. Я не впізнав свого капітана, якого бачив кожного дня чи не з десятків разів протягом ось уже чотирьох місяців.

Воно й не дивно. Питомий Мартинсон був рум'янощоким колобком, а зараз щоки його потікли вниз, обличчя осунулося, схудло — викапаний чахлик невмирущий. Знайомий незнайомець плюнув між бортом та причалом і непевною ходою увійшов до рубки.

«Сокирам відбій, вибачайте, Герцене», — вирішив я.

Коли через деякий час я нарешті насмілюся заглянути до рубки, бо здогадувався, що можу там побачити, змінний капітан якраз закінчував фразу:

— Ми тут зібралися гроші зароблять чи горобцям дулі тикать? Ти думаєш, жар-птицю за хвіст упіймав, усе тобі дозволено? Я з диспетчерами виходив на зв'язок по селектору. Перший — на Галац, другий — на вертушку, третій — знову на Ізмаїл, — сказав змінний і поставив Мартинсона на палубу, бо весь цей час тримав його за ремня на витягнутих руках перед собою, попри те, що Мартинсон пручався і дригав ногами. Так, не німечним дядьком був наш змінний. З ним було б добре дуби вернути та гори крутити. Втім, виявилось, що й алканавтів до тьми приводити з ним теж було непогано.

— Хто попереду? — кволо спитав Мартинсон. — Диспозицію сьогодні приймали?

Я приніс із радіорубки диспозицію на 12.00.

— Гірей у баласті перед мостом у Дніпропетровську та Ярмакас із рудою під вивантаженням у Дніпродзержинську, — вичитав змінний наших найближчих конкурентів на цьому етапі.

Геть не кепсько. Самі генерали. Знову на Ізмаїл?

— Води... — кволо попрохав Мартинсон, і я вже побіг був за графином, коли він змінив замовлення.

— Кави... — вже не так кволо попрохав він, але знову передумав:

— Смоли гарячої. Через скільки часу нас вивантажать?

— Закінчать десь через годину. Потім ще зачистка бункера.

— Петре Володимировичу, яка в червону армію зачистка? Самі зачистимо на переході до Дніпра. Боцмана до мене...

Це вже був наш капітан Мартинсон, такий знайомий, передбачуваний, вредний, жадібний і рідний.

— Обидва «Славутича» попереду без радистів. У Київ поїхали. Якщо це може мати значення, — сказав я.

— Звідки знаєш? — перепитав змінний.

— Знаю точно, — відповів я, не конкретизуючи.

Це і був мій генеральний прорахунок у спілкуванні з річковиками. Я не здогадався вимкнути гірокомпас у Херсоні першого ж разу, як робили всі мої колеги, щоб із чистим сумлінням поїхати до Києва, бо радист на Дніпрі насправді не потрібний — чудовий УКХ зв'язок з Києвом через селектор з будь-якого порту. Тримав мене на борту лише спиртожерний гірокомпас, який за такої спеки гудів ревуном і кидати якого напризволяще було не можна. У наших же штурманів тепер уже увійшло у моду ставити на автокорманич, щоб пройти триста метрів річкою від буя до буя, і зарадити цьому було пізно.

— Може мати значення, — зрадів змінний. — Вони диспозицію не приймають і не знатимуть, де ми.

Ми включалися у гонку за рейс на Галац не з кращої позиції. Але мали в рукаві туза козирної масті. Козирем сьогодні була раптовість.

Зачищати бункер під мітлу змінний вигнав геть усіх по авралу, ледь судно відійшло від причалу, і впоралися ми з цим ще до аміакопроводу. Ну, це теж картинка з того ватмана, який сидить уже і в моїй голові: срібляста труба на розтяжках, схожих на пішохідний міст на Труханів остров, перекинута через Дніпро на такій височині, щоб під нею могли проходити пароплави, не завалюючи щогли. Якраз на півдорозі



від Запоріжжя до Дніпропетровського моста, перед яким чекав на розводку Гіренкявічус.

Після цього аміакопроводу знову з'явився на місткові Мартинсон. Уже старанно поголений і зачесаний, навіщось у форменому кітелі. А оскільки рукави були вже нові, не ковбойські, він витяг з них ще одного туза, знову козирного.

Скільки б не надривались наші дизелі, яким би сизим димом не диміли наші фальштруби, як би швидко не оберталися наші гвинти, як би не дрижчала від вібрації наша корма, пересуваючи тарілки по столах в кают-компанії, Гірей був першим на черзі для проводки в розведений міст. Так, зараз ми відігравали чотири години ходу, але в міст іти мали все одно другими, і наш козир — раптовість — уже переставав грати, наче в Гірея був джокер на руках. Тому Мартинсон і вирішив одразу світити й другого козирного туза.

— Боцмана та старпома до мене. Андрію Анатолійовичу, пошліть когось закрити шандори<sup>1</sup>, Владленовичу, готуйте всі пожежні рукави. Приймаємо воду в бункер.

— Він хоче йти в міст без розводки, — пояснив мені Анатолійович. Завалюй свої антени та щогли на фіг.

Річкові пароплави саме цим і відрізняються від морських. Геть усе, що виступає над дахом рубки, антена радара, щогли, навіть головний магнітний компас, у них завалюється, щоб пароплав міг проходити в низькі мости. Щоправда, не такі низькі, як залізничний міст у Дніпрі. Поки я возився зі своєю частиною, на пеленгаторний місток піднявся і змінний та став прикручувати до огороження три дротинки. Дротинки були різної довжини.

— Навіщо це? — здивувався я.

---

<sup>1</sup> Отвори в бункері, через які виходить вода, коли баржа приймає наливний пісок із земснаряду.

— Побачиш, — хитро засміявся змінний. Сміявся він, як виявилось, не дарма. Я таки справді побачив. Трохи пізніше.

Поки я з усім упорався і виглянув з крила містка вперед, бункер перед рубкою вже нагадував басейн, а не гвінейський пляж. Боцман та матроси закріпили пожежні рукави, вода струменіла в бункер і виливалася з нещільностей у шандорах, як в задачці про басейн та труби, але вливалось, безсумнівно, більше, ніж виливалось. Через якусь годину в цьому басейні вже можна було б здавати норми ГТО. Осадка пароплава, таким чином, мала зрости, а висота найвищої його точки над водою зменшитися. Найвищою точкою і були тепер оті дротиники довжиною 15, 10 та 5 сантиметрів.

За бортом уже неслися околиці Дніпропетровська, всі штурмани вишикувалися на правому крилі містка з біноклями. Мабуть, був якийсь вирішальний, але незрозумілий мені момент.

«От не доведе їх до добра автокерманич на річці, геть усі на крило вискочили», — подумав я.

Біноклів було менше, ніж штурманів, і їх передавали один одному, але дивились усі в одну точку.

— Футшток, — пояснив старпом. — Він визначає рівень води у ріці, і чи проходимо ми в проліт моста.

— І проходимо?

— Як тобі сказати...

Нерозведений розвідний міст уже показався вгору по течії. Вже навіть було видно такий само, як у нас, «Славутич» Гіренкявічуса на якорі трохи ближче до правого берега та «Дніпровець» Шестунаускаса поруч із ним. Ну, добре ще, хоч цей не з наших перегонів. Кавуни на Київ везе. «Дніпровці» саме для цих кавунних перевезень і купували колись, але зараз вони вже сприймалися екіпажами, як щорічна обтяжлива повинність. Панщина.

Обидва генерали стояли на містках і про щось перемовлялися, коли наш Мартинсон при повному параді,

навіть у кашкеті навіщось, вийшов на крило містка і взявся за ручки дистанційного пульта керування машиною. Він навіть не глянув на генералів, коли проходив повз їхню якірну стоянку.

Якщо до цього генерали могли розмовляти про якихось своїх хрещеників, то від цієї миті, я певен, говорили вже тільки на професійні теми. Я вже і без бінокля бачив, як Гірей примружився, кинув погляд на наш «Славутич», перевів його на другий проліт мосту,

на нашу ватерлінію — на міст,

знову на ватерлінію — знову на міст,

і похитав головою, заперечуючи. А Шестунаускас, який проробляв приблизно такі самі маніпуляції, виставивши перед собою на довжину руки, як художник, піднятого догори великого пальця задля масштабу, навпаки, помахав Гірею вже вказівним пальцем і закивав схвально. Гірей продовжував хитати заперечно. Шестунаускас — схвально. Схоже було, що на нас щойно побилися об заклад.

Міст невідворотно насувався на нас, вирувала хвиля навколо могутніх гранітних биків, показуючи силу течії, металеве мереживо прольотів насувалося все ближче, і вже було видно заклепки на його могутніх балках. Від них уже відбивалася луна, і ми чули спереду рохкання наших же дизелів. Міст розростався, закривав собою небо й сонце, вже не було нічого, крім мосту і нашого задраного догори носа, що вже втягувався у проліт. Господи, який же він низький! Ми не пройдемо, нізащо не пройдемо!

— Пройдемо! — вголос заперечив моїм панічним думкам Мартинсон і перевів обидві ручки керування дизелями вперед до останньої позначки.

Кажуть, що коли судно отак газує, гвинти вигрібають воду з-під корпусу, і виникає так звана швидкісна просадка, судно глибше занурюється у воду на якісь там п'ять чи десять сантиметрів. Не знаю, не міряв.

Міст навис над всім, що було до того, і всім, що буде після. Він зжер наше небо, він летів назустріч зі звуком поїзда, що проноситься повз платформу, і підсвідомо хотілося втягнути голову в плечі, щоб не зачепитися нею за його риштування. Миттєва тінь покрила пароплав, запанувала запоморочлива тиша, хоча я певен, що дизелі продовжували скажено рохкати,

i...

i...

i...

ми вискочили з іншої сторони до сонця, життя, жінок, шампанського, Монте-Карло, мундіалів, Формули-1, омарів у ресторанах і окатишів на причалах. До кучугур, дюн, барханів окатишів у Комсомольську. І вези їх, куди серце просить, хоч у Сингапур, хоч у Монте-Карло, хоч у Галац. Ізмаїл відпадав. Друге місце в цих перегонах мало належати нам по праву.

Але друге місце — це, як ви пам'ятаєте, була вертушка, а ще не Галац. Попереду залишався Ярмакас у Дніпродзержинську.

Коли я виліз на пеленгаторного містка повертати в робочу позицію антену радара, там уже стояв боцман Владленович і чухав потилицю, забувши, навіщо його сюди послано.

— Дивися, — вказав він мені на ті три дротинки.

Дві з них було зігнуто. Це свідчило про те, що ми проскочили міст із запасом лише у п'ять сантиметрів.

— Все. Йду до механіка позичати капелюха, — сказав я.

— Навіщо? — не зрозумів Владленович.

— Щоб зняти перед Мартинсоном. Не ображайтеся, Владленовичу, але жоден морський капітан цього не повторить. Ніколи.

Цю мою фразу почув також і змінний капітан, що саме піднявся на пеленгаторний місток дивитися на ті ж дротиники:

— А коли мостом йде вантажний потяг, він просідає на двадцять сантиметрів, — пояснив він для повноти картини.

\*\*\*

Що тільки не робить з людьми автоматика. Особливо з письменниками. У часи мого тестя Миколи Семеновича передати напруженість гонки на випередження авторові було простіше простого. Автор просто спускався слідом за моїм тестем до кочегарки, хапав кочегарську лопату і махав нею у вічній спеці кочегарки, кидаючи вугілля у пащеку топки. Чим інтенсивніше махав лопатою автор, чим більше поту котилося по його чолу й спині, тим інтенсивніше вирувала вода у котлах, швидше ходили поршні у велетенських циліндрах, розкручуючи маховики, і теж жива істота — машиніст — інтенсивніше бігав з відерком мастила та квачем навколо парової машини та вручну змащував усе, що замазки тої потребувало. І коли пароплав збільшував хід, це теж було видно по обертах гігантських гребних коліс, занурених у воду лише на третину, і чутно по тому, як часто шльопають по воді пліци<sup>1</sup>. Усе було наочно і зрозуміло, хоч зараз у кадр.

А що має робити автор сучасний? Ні, ми з вами, звичайно, спустимося зараз у машину, попри те, що на вході до цього суднового пекла висить такий само, як над капітанським містком, транспарант, але вже з написом «Радисти, що вам тут робити?».

Є що робити, саме внутрішню трансляцію в машині вибило. Затуляйте вуха і готуйтеся спілкуватися з механіками на мигах. Бо скільки не кричи у цьому гуркоті, скільки не нахиляйся майже до вуха Ізидровича, все ніхто тебе не почує. Ходять ходуном поршні над двома головними дизелями, стукають клапани, стискаються та розпрямляються якісь пружини,

---

<sup>1</sup> Лопаті гребного колеса.

обертаються якісь вали, і все судно ловить дрижаки та вібрає від того обертання.

Ізидорович, усе у тій самій незмінній тільняшці та брезентових штанах, якраз щось кричить на саме вухо другому механіку:

— ЗДОРОВ, ГЛУХА!

— КУПИЛА ПІТУХА!

— ГА?

— ЩО?

— ГЛУХИХ ПОВЕЗЛИ!

Механік нарешті розуміє і всього лише йде до пульта і натискає якусь кнопчку. На гуркіт дизелів накладається якийсь новий звук. Запрацював насос. З найглибших надр машинного відділення, із самого пекла, з коридору гребних валів, вилазить вахтовий моторист у шумозапобіжних навушниках і щось кричить уже на вухо Ізидоровичу. Ізидорович натискає ще одну кнопку. Й ось нарешті шум дизелів перекриває ревун та мигання червоної лампи у плафоні. Це я відремонтував-таки трансляцію. Ізидорович бере танкістський шолом із гарнітурою, прикладає до вуха навушник, кричить щось у мікрофон:

— ПОГРІБ!

— СЛУХАЮ, ШПАКІВНЯ!

Так традиційно дразнять одне одного машинне відділення та місток, найнижче та найвище приміщення судна.

Ізидорович кричить ще щось і йде до трапа. Мабуть, на місток його викликають, тимчасово забувши про всі транспаранти.

Після задухи й диму машини на верхній палубі прохолодно й свіжо. Судно летить повз фантастичний краєвид з лівого борту. Домни, ще домни, фіолетові дими з труб, вагонетки, що вивертають ще розпечений шлам на шламосховищі, бульдозери, що згрібають і трамбують цей шлам. Уночі все це, увесь берег, ще й світитися, як жар, коли його вигрібають із печі.

Але ми проходимо Дніпродзержинський металургійний комбінат ще засвітло, на старпомовій вахті.

Чи вивантажив уже свою руду Ярмакас? Чи вийшов з порту, чи заскочимо ми його зненацька, як Гірея? Зараз, за цим ось поворотом, усе стане зрозумілим. Ні, не проскочимо. За поворотом видно «Славутич» на фарватері метрах у двохстах попереду, а до Дніпродзержинських воріт та шлюзу залишається не так уже й багато. І вже десятки років нема тих кочегарів, на яких можна було б пригримнути, пообіцяти їм прибитого до щогли золотого дублона, вблагати, сказати їм «Хлопці, треба кров з носа», — сама лише автоматика.

З ходу, перш ніж Ярмакасовий старпом нас помітив у кормовий ілюмінатор, ми скоротили відстань метрів до ста, а потім уже і Ярмакас вискочив на крило, пихнуло сажею з білої із синьою смугою конкурентської фальштруби, вони теж напіддали до самого повного. Але відстань продовжувала скорочуватися. Не питайте мене, що грає роль, коли женуться два однотипні пароплави, сістер-шіпи, в яких усе за одним і тим самим проектом. Грати роль може геть усе.

Ярмакасів «Славутич» на півроку молодший за наш. Його спускали на воду влітку, а наш взимку. Хто його зна, що для корпусу судна краще. В нас різні запаси палива та води на борту. В нас пального, мабуть, менше, бо Ярмакас саме приймав пальне у Дніпродзержинську. Ярмакас щойно вийшов з порту, дизелі у нього ще холодні, підвищувати оберти йому можна лише дуже обережно, поступово, а від наших дизелів уже аж пащить. Дно його «Славутича» могло більше обрости мушлями, хоча ми й постійно змінюємо свою забортну воду з морської на прісну та навпаки, та якісь мушлі та водорослі все ж нарастають. У ремонті між двома навігаціями наші мотористи наловили у трюмах уже величезних і абсолютно білих крабів. Якось же вони туди потрапили.

Пригадую, як у ніч перед училищними перегонками з греблі ми витягували на берег свою шлюпку, щоб надраїти її днище зубним порошком. Нам не давали покою лаври десятої роти, училищного чемпіона зі старшого курсу, бо хоча ми й були вже двічі чемпіонами Чорноморського басейну, та лише тому, що десята рота саме була на практиці. В училищних регатах ми не перемагали їх до того жодного разу. Бо коли змагаються рівні за силою команди, перемога залежить від таких дрібниць, як щедро змазані кочети, підігнані індивідуально під кожного гребця весла та упори для ніг і навіть — від ваги стернового.

За цим параметром Мартинсон явно поступався огрядному Ярмакасу, який у двері рубки міг уже проходити лише боком. Обидва вони вже відсторонили від штурвала та ручок машини геть усіх посередників, і стояли на крилах містків, поглядаючи то на супротивника, то на фарватер попереду. Мартинсон навіть пригнувся й присів трохи, неначе літаючий лижник перед стрибком. Нам уже залишалося відіграти лише половину корпусу.

Так само уклакли в різних позах вздовж бортів і обидва екіпажі. Третій помічник Євген Олексійович навіть навіщось упирався плечем в колону-піллерс на крилі містка, наче штовхав уперед своє судно. Усі мовчали, усі напружено спостерігали, як наші пароплави вже вирівнювалися і летіли вперед ніздря в ніздря, кнехт у кнехт<sup>1</sup>, клюз у клюз<sup>2</sup>. Бо ми, якими б ми не були у своєму внутрішньому житті на борту, як би ми не сперечалися, яких би каверз одне одному не влаштовували, на яких тупокінечників та гострокінечників не поділялись би, якою б мовою не матюкались, навіть

---

<sup>1</sup> Чавунна швартовна тумба для закріплення швартовних кінців.

<sup>2</sup> Отвір у борту для пропускання швартовних кінців чи якірного ланцюга.



морди одне одному як би не били, все одно — єдина команда. І момент істини для нас уже настав. Усі розбори польотів, усі образи й скарги потім, усе потім.

Але Ярмакас додав обертів і знову трохи вирвався вперед, на якісь метри. Щойно вибігав на місток його стривожений механік і щось йому кричав і розмахував руками. А фарватер попереду все вужчав і вужчав, і ми сходилися бортами все ближче і ближче, і летіли у Дніпродзержинські ворота, і ніхто з наших капітанів не хотів поступатися.

Дніпродзержинські ворота зовсім не схожі, наприклад, на Залізні Ворота на Дунаї. Там бескиди стискають русло річки залізною рукою, сходячись своїми гранітними кряжами майже впритул, і Дунай вирує у цій тіснині, несучи свої бурні мулисті води до моря. У Дніпродзержинських воротах, власне, все те ж саме. Гранітні кряжі, пороги, течія, але все те сховали під воду будівничі Дніпрогеса ще в 1932 році, і сторонньому спостерігачеві відкривається широченна річка, пляж, гайок на іншому березі. І чому ці дві скажені самохідки зблизилися майже впритул, на постріл з Ярмакасової рогатки, і ніхто не дасть дороги іншому?

Тому що розходитися вже пізно. Ми на повному ході вскочили у ті невидимі «ворота» борт до борту, і ми все ще програвали Ярмакасу п'ять чи десять метрів.

— Стармеха на місток! — кричав старпомові Мартинсон, ще дужче нахилившись уперед.

— Олександрє Ізидоровичу, мати моя жінка, відключай автоматику на хрін! Форсуй, як тільки можна!

— Двадцять хвилин, Жоро, не більше, — попереджав Ізидорович, перш ніж скотитися до свого пекла трапом.

Ось це тільки і залишається сучасному авторові, щоб показати напруженість моменту, йому доводиться автоматику відключати на хрін.

Мартинсон же розпрямився і посміхнувся, лижник стрибнув і вже летів у повітрі у своєму кращому за все життя рекордному стрибкові.

— А що, Ярмакасе? Рушниці сьогодні нема? — радісно гукнув він своєму супротивнику. І мені стало зрозуміло, у кого саме стріляв Ярмакас з містка свого «Миргородо» минулого разу.

Перегони гребних шлюпок проходять зазвичай на двокілометровій дистанції. І десь за сто метрів до фінішної стрічки стерновий зазвичай командує «Фініш!». Але це означає не кінець перегонів, а початок останнього, фінішного ривка. Економити сили вже не треба, всі, скільки там ще залишилось, треба вкласти у цей ривок. І весь екіпаж починає, як недо-різаний, кричати з кожним гребком:

— І-раз!

— І-раз!

— І-раз!

І шлюпка летить уперед скаженими стрибками. Часто усі перегони вирішуються оцим умінням команди фінішувати. Ми фінішувати вміли.

Ми «зробили» Ярмакаса, ми «робили» його, невпинно відвойовуючи сантиметр за сантиметром, вириваючись уперед метр за метром, і нарешті ми випереджали його вже на цілий корпус. І Ярмакас здався, зменшивши оберти і пропустивши нас уперед. Бо обходили ми його з правого борту, і хай там як, опинялися ближче до швартовної стінки перед шлюзом, і мали першими подати швартови на кнехти, що і визначало переможця, як доторк до стінки басейна у плавців.

Старовинне річкове правило «Перший на шлюзі — перший під вантаж» набирало чинності. І першими на шлюзі були ми.

Коли команда гребців фінішує першою, стерновий командує: «Весла на вальок!» І всі гребці підхоплюють весла й задирають їх вертикально догори, вирівнявши лопаті. І холодна цілюща вода тече з лопатей вниз по веслу і по ще гарячих, здертих у кров долонях. Це — мить тріумфу. Всім іншим екіпажам

їхні стернові просто командують «Весла по борту!» і вони втомлено валяться спинами на банки<sup>1</sup>.

Мозолі на долонях і, звиняйте, на задниці, у мене зійшли тільки через десять років після того, як наша рота таки стала чемпіонами училища. Отака вона — гребля, спорт справжніх джентельменів. Спитайте хоч в Оксфорді, хоч у Кембриджі. І попросіть їхніх професорів продемонструвати мозолі.

\*\*\*

Перед Херсоном боцман Владленович запросив усю нашу гоп-компанію до каюти і виставив на стіл пляшку віскаря «Джонні Волкер», хоча ні я, ні старпом, ні... Клятий Сашко, мабуть, усе ж таки вибавка подробиці нашої змови.

— Спасибі, хлопці, — сказав Владленович. — Списуюсь я. Сесія в річковому училищі починається. До Херсона мають надіслати підміну.

І жоден з нас навіть не запитав боцмана, планує він повернутися назад чи буде проситися в кадрах на інший пароплав. Усе було і так зрозуміло.

Моряки відносяться до розставань напрочуд легко:

— Ну, не тримайте зла хлопці, якщо щось не так.

Та й по тому.

Коли і я списувався зі «Славутича», Ізидорович, мій найбільший антагоніст на борту, дістав з рундука і подарував мені нову тільняшку, чим неабияк розчулив. Це зараз у тільняшках уже ходять чомусь геть усі війська, навіть менти, а в ті часи це ще однозначно ідентифікувало саме моряків та річковиків, і тільняшки були в дефіциті.

— І кортить тобі списуватись? — спитав старпом. — Нам не сьогодні-завтра підвищать морський клас і відкриють Егейське море та Адріатику.

— Знаєш, хочеться джазу, — відповів я старпому.

---

<sup>1</sup> Лавка, сидіння у шлюпці.

Але історію ще не закінчено. Моряки легко розстаються, але як ніхто вміють цінувати несподівані зустрічі з друзями будь-де на мапі цього світу.

Я побачив рідний «Славутич» у судноремонтному заводі в Одесі десь через рік. І зайшов на борт, попрохав викликати старпома, ним виявився все ще Анатолійович, і ми, зраділі несподіваній зустрічі, пішли тяпнути, гм, «Амарето» в його каюті.

— Казав же тобі, що клас Регістру нам підвищать? Ось і маємо. Після ремонту ми вже будемо — справжній морський пароплав. Мабуть, з'їдять мене тепер під закусь, морському пароплавові — морських судноводіїв. Сам Мартинсон претендує щонайбільше — на місце третього помічника.

— А капітаном кого ж вам посадять?

— Ну, сам ти вже сидиш, це добре. Але тримайся, про всяк випадок. Уже посадили. Владленовича.

Я уявив капітана Владленовича та третього помічника Мартинсона і зареготав. І тут старпом виголосив оту найкращу похвалу моїй роботі за все життя, від якої мені захотілося матюкнутися. Я вже писав про це в іншому оповіданні, але повторюся, фраза того варта:

— Знаєш, коли замість тебе прийшов інший начальник, ми зрозуміли, що ти ПРАЦЮВАВ.

— Кляті ви «піскадори»! Дякую, аж підскакую.

Щоб помститися, я розповів старпомові деякі подобиці виховання радистами судноводіїв, але старпом ніскільки не образився, а навіть розсміявся.

— А я і так здогадувався. І про вашу радистську змову з «Генералами піщаних кар'єрів» у курсі. Тільки от марно ти наших генералів «піскадорами» називаєш. Ти сам «піскадор» на цьому борту і був.

— Як це? Не зрозумів я.

— Ти б хоч поцікавився, що ти крутив по трансляції чи не кожного дня. Я тут у румуна знайомого, теж старпома, питав у Галаці. «*Pescadores*» португальською — «рибалки».

\*\*\*

ЗІ. Від деяких авторів не так то просто здихатися. Вибачайте, читачу, прошу ще хвилину вашої уваги для післямови.

Коли мені знадобилося знайти для цього оповідання той португальський текст пісні, я досить швидко довідався, що автором «Маршу рибалок» є славетний бразильський музикант Дорівал Кайммі. Але далі я був вимушений просити допомоги друзів, бо *Pescadores* було єдиним португальським словом, яке я знав. Тексти шукали мені усім інтернетом, допомагали мені три росіяни, два білоруси, одна японка, що провела дитинство саме у Бразилії, та один кубинець, що вчився саме в Україні. І спільними зусиллями віднайшли навіть більше, ніж мені було потрібно.

Виявилось, що у Дорівала Кайммі було аж два варіанти цієї пісні. Один — бадьорий марш із барабанами, який я і крутив по трансляції і який я навів у тексті:

*Ідуть у море всі мої човни,  
На працю йдуть. Щаслива путь.  
Дай Боже, ще повернуться вони,  
Багато риби привезуть.*

*Зі мною вернуться всі компанії.  
І Богу дякуватимемо ми.*

Але був ще інший варіант, «Рибальська сюїта», як виявилось, — сумна і щемна. Це було зрозумілим навіть із підстрочника, виконаного тим кубинцем, досить недосконалого перекладу. Ну, це якби ми перекладали з білоруської на англійську. Якщо вірити цьому поліглотові, далі йшлося про гордість рибалки за своє важке діло, рибальські молитви та тугу за товаришами, що назавжди відійшли у море. Й остаточно стало зрозумілим, коли ці вірші переклав один

геть не кепський український поет-перекладач. Закінчувалися вони так:

*Цей плач над морем віднесу у рай,  
Прощай до Суду, брате, прощавай.*

І я згадав, що саме спонукало мене до написання цього тексту.

Вони відходять, їхнє генеральське покоління вже потихеньку відходить. Хто вже покинув капітанський місток заради начальницьких кабінетів, хто вже викладає в Академії водного транспорту, хто просто на пенсії і марно чекає, що задудить, проходячи повз Трипільський поворот, його колишній пароплав.

Бо Дніпро спустів. Власне, нічого страшного не відбулося, геть усі судна просто перегнали на Дунай, бо він — головна артерія Європи, й усі рейси по ньому — валютні. Але як мені тепер не вистачає просто силуету судна, і спробуйте-но при мені назвати його баржею, що проходить повз Поділ і йде у Пішохідний міст. За що боролися, на те й напоролися, як кажуть. «Укррічфлот» і надалі залишається єдиним нерозпроданим українським пароплавством, що вносить у колишнє протистояння флотських «денді» з Одеси та «селюків» з Дніпра гіркі нотки. Просрали ви, «денді», свій флот, а от «селюки» — зберегли.

Хоча й насаджають на нього, за сучасними сумними реаліями, усілякі «рейдери», які навіть називаються так само, як за часи Другої світової називали німецькі крейсери, що налітали на комунікації союзників і топили наші вантажні судна у морі. Але зараз це означає куди прозаїчніше явище: молодики в чорній уніформі, юристи в золотих окулярах, акції, суди й таке інше. Але мені здається, що генерали відіб'ються і від них. Принаймні щиро цього їм зичу.

І хоча всі мої герої, — наполягаю, — вигадані персонажі (і я прошу вибачення, якщо, як з тим капітаном

Хоменком, щось неприємне сприйме на свою адресу якийсь литовський капітан), деяких з них уже нема на цьому світі. Як нема і справжнього натхненника цього оповідання, мого тестя-кочегара, джерела сотень річкових байок, анекдотів та випадків із дніпровського життя, які мені вже ніколи не відтворити і не записати по пам'яті.

І мені залишається лише повторювати ту безпорадну старпомову фразу: «Коли ви пішли, ми помітили, як багато ви для нас зробили». З ними відходить ціла епоха. Не нам безпристрасно судити, якою вона була, бо ми ще безпосередні учасники тих подій. Вони залишили нам таку велику спадщину, яку наші можновладці не можуть поділити аж п'ятнадцять років: шість гребель на Дніпрі, в той час як на Дунаї — лише одна, десятки домен, коксівних батарей, мартенівських печей та прокатних станів, заводи, пароплави, залізниці й ракетносії. І, якщо брати ширше, вони були останнім поколінням, яке пам'ятало, як робити щось власними руками, і жодним чином не відносилися до нашої цивілізації натискачів кнопок.

Наша справа — лише записати дещо для власної пам'яті та нащадків і поставити на честь тих із них, хто вже відійшов у свій останній рейс, платівку із сумною та тужливою «Рибальською сюїтою» бразильського музики Дорівала Кайммі, яка несподівано об'єднала річковиків та рибалок. А чому тут дивуватися — класика.

### *Marcha dos pescadores*

*Minha jangada vai sair pro mar  
Vou trabalhar, Meu bem querer  
Se Deus quiser quando eu voltar do mar  
Um peixe bom, Eu vou trazer*

*Meus companheiros também vão voltar  
E a Deus do céu vamos agradecer*

*Adeus, adeus  
Pescador não se esqueça de mim  
Vou rezar pra ter bom tempo, meu bem  
Pra não ter tempo ruim  
Vou fazer sua caminha macia  
Perfumada de alecrim*

*Pedro, Pedro, Pedro, Pedro  
Nino, Nino Nino, Nino  
Zeca, Zeca, Zeca, Zeca*

*Cadê vocês, homens de Deus?  
Eu bem disse à José, não vá José  
Não vá José  
Meu Deus!  
Com um tempo desses não se vai  
Quem vai pro mar  
Quem vai pro mar  
Não vem*

*É tão triste ver partir alguém que  
a gente quer com tanto amor  
E suportar a agonia de esperar voltar  
Viver olhando o céu e o mar*

*A incerteza, a tortura  
A gente fica só, tão só  
A gente fica só, tão só  
É triste superar*

*Uma incelença entrou no paraíso  
Adeus, irmão, adeus, até o dia de Juízo*



# ЗУСТРІНЕМОСЬ БІЛЯ ФОНТАНА (Maşallah)

А потім заспівали муедзини з мінаретів і з'явилося над морем сонце. Ніхто не виконає наказ так ретельно, як сонце, якщо наказати йому вранці зійти на Сході.

Ми зі старпомом Серьогою вже звикли до цих релігійних співів щоранку: наш пароплав заходив у це турецьке містечко кожного тижня. Співи неслися з усіх мечетей, над давніми мурами фортеці, над вузькими вуличками, в яких важко було розійтися двом віслюкам, над базарами, над чайними, духмяними кав'ярнями, готелями на набережній, над столиками ресторанів, що однією ніжкою звисали над теплою та паруючою, як пунш, водою, над строкатими яликами, що пахли рибою. Містечко було маленьке і компактне. І набережну, й ресторани для туристів суміщало з рибною гаванню.

Як тільки доспівали муедзини, на набережну вискочив місцевий дивак — юний барабанщик п'ятдесяти літ віком. Барабанщик зимою та літом був у самих шортах, весь день бігав вуличками міста і невтомно стукав у свій величезний турецький барабан, щось виспівуючи.

— Добрії люди, прокидайтесь! Злії люди, спать лягайте! — переклав старпом. Він знав декілька тюркських слів, але зазвичай цього не афішував, особливо на базарі.

— А про дурних людей він нічого не співа? — поцікавився я.

— Два ідіоти. Ми могли зібратися на цю риболовлю ще влітку, але героїчно дочекалися грудня. Бр-р, — мене пересмикувало від одного вигляду засмаглого тулуба юного барабанщика. Погода була цілком зимова, волога й холодна, над морем лежала мряка.

— Влітку нас щось не дуже-то запрошували, — заперечував старпом, піднімаючи каптур своєї теплої «алюски». Щасливчик. Я міг лиш натягнути на вуха в'язану шапочку.

Цілодобова чайна для злих людей була на все містечко лише одна — біля фонтана на набережній. Фонтан мав неєвропейську функціональність — у ньому мили ноги. Фонтан був мармуровим, з написом. З напису випливало, що побудовано його на кишенькові гроші загиблих у битві моряків. Дикуни-с. Я намагався спроектувати подібну ситуацію на свою цивілізовану державу і не міг. У кращому випадку в мене був скромний будиночок начальника похоронної команди. В гіршому — все в той же день пропивалося.

Біля побудованого загиблими моряками фонтана ми й чекали на нашого місцевого друга, попиваючи міцний турецький чай зі скляночок, схожих за формою на українські глечики, але малесенькі-малесенькі. Ми випили по три скляночки, коли з'явився Ніко.

— Привіт. Давно чекаєте? — Ніко пристойно говорив англійською. Власне, тому ми і здибались. — Дружина прокинулась, коли виходив, — пояснив він причину затримки.

Мабуть, турецькі жінки теж не схвалювали риболовлі.

\*\*\*

Звали нашого поводири по місцевих нетрях якось більш вишукано, але він називався Ніко, навчений спілкуванням з іншими іноземцями, яких влітку в цьому курортному містечку навіть з надлишком. Влітку

йому було кого покатати на риболовлю, навіть за гроші. Нас же він запросив безкоштовно, але взимку. Навіть пообіцяв, що гроші за рибу ми розділимо порівну.

— І проп'ємо, — доповнив пропозицію старпом.

Ми досьорбали чай і пішли вздовж води, спотикаючись об швартови. Сонце вже відірвалось від видноколу і снідало клубами туману над хвилями. Великі та маленькі сейнери з помаранчевими, червоними та синіми корпусами один за одним йшли на вихід з гавані. На самому кінці молу ще одна місцева знаменитість — капітан порту Хабеш — махав кожному рукою і запам'ятовував, хто сьогодні вийшов у море. Записувати Хабеш не любив чи не вмів. Посада «лиман башкана» належала старійшому рибалці міста. Хабешові було вже років сімдесят, і він пам'ятав, як за часів війни в містечку виходжували наших поранених. До Криму звідси було 160 морських миль, і вивезти сюди поранених із Севастополя було безпечніше, ніж на Кавказ. Хабеш навіть фото нам показував. Ось так. Виявляється, в тій війні нейтралітет Туреччини був дружнім до нас, але хто ж з істориків нам тепер зізнається.

— З нами буде мій напарник, — повідомив Ніко.

— Човен — мій, сітка — його.

Напарник — неголений черевань у рибальській штормівці — був не в захваті. Але помовкував. Човен усе ж таки був не його. Він мовчки кивнув нам, пропускаючи до білого вилизаного до блиску човна і відв'язав мотузку. Ніко запустив двигун, і ялик моторно побіг вздовж хвилелому. Напарник правив навісним стерном, стоячи на кормі. Він правив ногою, сховавши руки до кишень штормівки. Був у цьому якийсь шик і зверхність чи то до нас, чи то до дрібної, але каверзної хвилі в гавані.

Хабеш порахував і нас.

— Бережи вас Аллах! — гукнув він нам турецькою, коли ми виходили з порту в затоку.

— Аякже, — українською відповів старпом.

Місцеві звичаї мені подобалися. Рибалкою тут міг стати кожен власник човника та мережі. Те, що в нас називають браконьерством, у Туреччині вважають риболовлею. Улов можна тут-таки здати до рибної крамниці, яка є в кожному кварталі, і заробити на цьому чесні пахучі рибою ліри. Турецькі рибалки виходили в море засвітло зовсім не тому, що були злими людьми: їм потрібно було здати улов до крамниці раніше, ніж прокинуться домогосподарки.

Шлюпка в Ніко була доглянута. Борти блищали свіжою білою та синьою фарбами. Намальовані на бортах очі. Напис «Машаллах». Такі очі та напис-оберіг турки малюють навіть на бамперах вантажівок. І попервах вони з недовірою ставилися до нашого «сліпого» пароплава кримської лінії, аж поки наш капітан не махнув на все рукою і не наказав вивести оте «З нами Аллах» на нашій білій рубці. Ось тут турки й стали нашими постійними пасажирами, а ми стали поважними людьми у містечку. Нам навіть відкрили кредит у барах та ресторанчиках поблизу порту. І тепер ми чесно могли відповідати на дивакувате турецьке запитання при знайомстві:

— В якому ресторані у тебе стілець? — перш за все питав будь-який турок.

— У Марата, — чесно відповідав старпом.

У турецькому ресторані, чайній чи більярдному клубі зазвичай не побачиш жінки. Зате кожен чоловік кожного вечора ходить грати в нарди, карти, кості чи дивитися футбол у якесь суворо визначене місце. Такі звичаї. У Марата ми з Ніко і познайомилися свого часу. В нього збиралися рибалки й інша портова босота. Тоді в Ніко ще була робота механіка і відкритий у Марата кредит. Зараз у нього просили спершу показати гроші.

За молом шлюпку стало хитати не по-дитячому, однак наш незворушний керманіч навіть не витягнув

рук з кишень, лише ширше розставив ноги. Щоб не відчувати себе зовсім уже пасажиром, ми заходились допомагати Ніко перекладати з місця на місце ящики, буйки, барильце з водою, каністру з паливом, пластмасове відро, щітку на довгому держаку та інше спорядження.

Взагалі-то, в кредит жила більша частина містечка, в якому всі всіх знали, не замикали на ключ крамниць, йдучи обідати, ювелірні магазини були без сигналізації, і було навіть незрозуміло, навіщо в містечку існує в'язниця, поліціянти і яких саме злих людей відправляв вранці спати згаданий юний барабанщик. Це призводило до непорозумінь.

Один наш метикований матрос першого ж дня нашого перебування в містечку дуже вдало знайшов «нічийного» годинника на підлозі в шкіряній крамничці, геть порожній. Ну так, покинута напризволяще шкіряна крамниця без продавця і годинник валяється. Який наш матрос розгубиться? Поліція чекала його прямо біля нашого трапа. Ні, ви пройміться теж. У цьому п'ятдесятитисячному містечку вкрасти, крім зальотного матроса, було нікому.

Досі пам'ятаю нашого першого пасажиром на Ялту. Охайно одягнутий коротун у темному плащі (він збирався на північ) боровся з утричі більшою за нього валізою, перетягуючи її набережною до нашого борту, а потім втопився, покинув її метрах у тридцяти від трапа й поцікавився в мене:

— Скільки часу до відходу? Дві години? — і пасажир тут же розвернувся і пішов до бару Марата пити пиво, забувши про валізу.

На набережній було людно, вештались не тільки молоді мамаші з дітьми, але й підозріла портова босота.

— Пильнуй валізу про всяк випадок, — сказав я матросові. Саме тому, який у подальшому виявився єдиним годинниковим злодієм цього містечка. Знав кому доручити. Ледь ми тоді це прикрі непорозуміння

з годинником владнали в поліції. І знайомство з англomовним Ніко дуже нам у тому допомогло.

Отож у цьому місті таки можна було залишати валізу на вулиці. Дикуні.

Я подивися на пасажирський причал і наш білий пароплавчик під ним. Вахтовий матрос, той самий, позіхаючи, стояв біля трапа й теревенив про щось із нашим кухарем, що вже прокинувся на спів муєдинів. Зручно, будильник не потрібен.

— А у в'язниці зараз макарони, — мрійливо сказав я старпомові. Ми не встигли поснідати, збираємось на риболовлю.

А потім ми майже відразу влетіли в смугу туману, що звивався над самою водою, і зникли з виду навколишнього світу. Тільки голова нашого небалакучого стернового продовжувала стирчати над цим молочним киселем.

Так наш пароплав, нудьгуючий матрос біля трапа, якимсь непомітно стали для місцевих мешканців такою ж невід'ємною частиною краєвиду і звичаїв, як велетенський білий пором зі Стамбула, який прикрашав собою містечко по п'ятницях. До його приходу на набережній та пасажирському причалі збирався натовп аборигенів під руку з дружинами у хустинках та дітлахами на триколісних велосипедах. Набігали на причал звідкілясь продавці кукурудзи, фундука, морозива і навіщо — чистильники чобіт. А й справді, а що як якась столична штучка забажає проїздом почистити черевики в містечку, а чистильника й нема під рукою. Зважаючи на те, що стамбульський пором стояв у містечку хвилин двадцять, саме цього на причалі і не вистачало.

— Який сьогодні день? — спитав я у старпома.

— П'ятниця, — відповів той.

\*\*\*

Рівномірно стукав дизельок. Сонце доїдало туман. Але подекуди він ще клубився між хвилями. Вітер задував з моря. Ми вже звикли до хитавиці невеличкої шлюпки у великій морській затоці і грілися розмовами.

— Гарна у вас набережна, — сказав я Ніко. Вона рясніла готельчиками та ресторанчиками, що виходили просто до води.

— Не шкода було стіни фортеці руйнувати, щоб місце під готелі розчистити? — спитав старпом.

— А це не ми. Це під час того морського бою. Адмірал, як його, забув прізвище, — розповідав Ніко. — Він блокував нашу ескадру в затоці, став на якорі саме отут, де ми зараз, і нікого не випускав з порту, хоча війни не було. Ну, раз війни нема, наші моряки на нього теж не нападали цілий тиждень. А потім до нього підійшла підмога, і він спалив і нашу ескадру, і місто, і стіну фортечну розвалив. Він тоді вперше використав новий винахід — артилерійські бомби, і стіни не встояли. Їх ще Мітридат будував...

— Який Мітридат? — не повірив я.

— Євпатор, — сказав Ніко. В нашому місті знаходиться усипальниця його роду, і він сам похований.

— Стоп. Євпатора поховано в Керчі на горі Мітридат, — заперечив старпом.

— Сам бачив? — спитав Ніко.

— Ну-у...

— Повернемося на берег, покажу тобі його могилу, — впевнено пообіцяв Ніко.

— Щоб ти знав, Мітридат отруївся в Керчі цикутою, щоб не потрапити в полон до римлян, — заперечив старпом.

Вони заходилися сперечатися так заповзятю, наче знайшли спільного родича, але тепер не могли поділити його спадщину.

Береги вже зникли з виду, тільки в далечині, наче вже не на видноколі, а на небі, виднілися гори в снігових шапках.

— І як ми знайдемо ту чортову сітку, — вирішив я повернути сперечальників із сивої давнини.

— Цей хлопець знайде, — заспокоював Ніко, маючи на увазі неголеного напарника.

— Це його сітка, і він знайде її вночі, вдень, у сутінках і в тумані.

На підтвердження його слів «цей хлопець» навіть щось втягнув повітря носом і поклав стерно на борт. Двигун фиркнув і замовк. Ми прибули на місце.

— Розбирай весла, — весело скомандував старпом. Йому не терпілося зігрітися.

Через п'ять хвилин зігрівальної греблі неголений керманіч виловив з-поза борту невеличкий пластиковий буйок, і вони з Ніко заходилися вибирати спочатку тонкий капроновий шнурок, а потім і сітку, старанно, як парашутні стропи, складаючи її на дно човна. Мереживо складалося з двох частин з різними комірками: великими камбальними та маленькими — на дрібну рибку.

— Щось давно не їв я камбали, — розмірився старпом. Він був оптимістом.

— А султанки не хо-хо? Або пікші, — я був, як мені ще тоді здавалося, реалістом.

Перші метри путанки принесли всього пару чахлих рибок невідомої породи. Потім пішла червона шипаста барабуля, вона ж султанка. Ніко оптимістично приготував великий ящик. Він був з партії старпома.

— Скільки метрів сітки? — спитав я.

— Сімсот, — відповів Ніко.

— Нормально, — оцінив старпом, наче був старим бердянським браконьєром, а не штурманом пасажирського пароплава. Схоже було, що він просто перемножував кількість барабульок з перших метрів мережі на сімсот. Виходило дві тисячі сто султанок.



Але «цей хлопець» несподівано вилаявся в самий розпал старпомових підрахунків. І цього разу перекладач нам був не потрібен. Виходить, не тільки Мітридатова спадщина була в нас спільною.

— Путана, — повторив він і вказав рукою вперед, де кричала, метушилася й носилась у небі ціла зграя бакланів та чайок. Баклани каменем падали у воду, склавши крила, як надзвукові винищувачі, ракетами вилітали з-під води, билися один з одним і з чайками, захищаючи впольовану рибу. Це було навіть прикольо, нам усе ще не було зрозуміло, чому лаявся напарник.

— Баклани їдять рибу з нашої сітки, — пояснив Ніко.

— Ось я вас! — закричав старпом. Але що він їх? Відповіддю йому служив єхидний регіт чайок.

Майже вся барабуля, яку тепер приносила путанка, була виклювана по самі гланди, чи то пак — зябра. Обидва напарники лаялись, уже один з одним. Це ми вже здогадалися за їхніми інтонаціями. На нас якраз наповзла чергова смуга туману, така щільна, що корму нашої шлюпки ми майже не бачили.

— Чорта з два таку рибу приймуть до крамниці, — сказав я старпомові похмуро. Вже з півгодини я мріяв лише про той момент, коли ми нарешті закотимося до Марата й зігріємося, в нього в барі пічка є і щось міцніше за чай. Які там уже заробітки?

— Наша справа — гребти, — не вгавав старпом. Він ще вірив, що зловить камбалу, яка перекриє усі наші збитки від бакланів.

Але краще б він промовчав. Тому що в ту ж мить ми почули пароплавний гудок просто над головами. І то не якийсь писклявий гудочок сейнера, а низький, пронизливий аж до сечового міхура бас морського гіганта. Здавалося, навіть весла завібрували в кочетах від цього утробного звуку. Так могла гудіти лише Єрихонська труба або пором на Стамбул.

Ніко кинувся до дизелька, його напарник горлав щось відчайдушне, ми навалились на весла. Я ще ніколи так не гріб, навіть на Кубку Чорного моря. Я вчепився у весло, як графоман в олівець, і не міг зупинитися ні тоді, коли старпом на черговому гребкові піймав лопаттю ляща на хвилі від порома і покотився на пайоли, ні тоді, коли Ніко нарешті запустив дизелька, бо я бачив, як у п'яти метрах за нашою кормою вигулькнула з туману Китайська стіна. Підступна стіна, верхівка якої губилась у хмарах, мандрувала морем і чатувала на нещасних рибалок, яких не вберіг Аллах. Високий білий борт порома був так близько, що було видно патьоки іржі під заклепками, і те, що здивований стюард у дверях над трапом поголений не краще за нашого керманича.

— Вони що, всі по п'ятницях не голяться? А якби дизельок не запустився? — спитав я в старпома, кидаючи нарешті весло. На кормі порома хтось годував хлібом чайок і накидав нам повний ялик хлібних крихт.

— Чайки вже нагодовані, — відмахнувся від чергової порції хліба старпом. — Чого б це дизельок мав не запуститися? Надійна німецька машина. Зульцер-Ман, — прочитав старпом тавро виробника. — А Ніко — все ж механік.

І тут дизельок раптом заглох.

— Путана, — вилаявся неголений напарник, а Ніко зазирнув до бака для пального. Порожньо. Старпом передав йому каністру.

— Просто пального забули долити, — втішав він чи то мене, чи то вже себе.

Каверзний Зульцер-Ман на новій порції пального працювати відмовлявся. Ніко пробував і так і сяк, посадив акумулятора, крутив ручку, але дизельок фиркав, і... і все.

— Водяниста якась солярка, — із сумнівом сказав я старпомові, спробувавши паливо на смак.

— Де пальне брали? — спитав старпом у Ніко.

— На вашому пароплаві, у механіків, — відповідав наш товариш. Справді, ну де ж іще.

— Все ясно, — пошепки сказав я старпомові. — Набодяжили.

Справді, хто ж іще, крім наших співвітчизників, здогадається набодяжити пальне рибалці, що йде у море.

— Повернемося — яйця повідкрочую обценьками, — пообіцяв старпом.

— Ну, наша справа — гребти, — засміявся я. Несподівано до мене повернувся добрий гумор. Я згадав фразу старпома, сказану з іншого приводу:

— Серього, повір мені як спеціалісту, гірше — не буде.

\*\*\*

Сонце сідало у хвили. Містечко було на півострові, і море оточувало його з трьох сторін. Знову співали муедзини з мінаретів.

— Добрі люди, спать лягайте! Злії люди, прокидайтесь! — вистукував невтомний барабанщик.

Більш злої людини, ніж наш старпом, коли ми нарешті ввалилися в бар до Марата, в усьому містечку точно було не знайти.

Догребли. Аякже. Якби не пильний Хабеш, ми б ще й досі греблися в холодній моторошній затоці, підміняючи один одного на веслах.

— Марат, ти завжди поїш нас поганим дешевим віскі, — просто з дверей заявив старпом барменові.

— Не переймайся, Ніко, ми пригощаємо, — сказав я.

— Подати мені найдорожчого віскі, без содової і без льоду! — замовив старпом.

Марат почухав потилицю, зателефонував власникові і дістав із самої вітрини запилену пляшку віскі з чорною етикеткою. Склянка старпома теж не влаштуувала, і Марат замінив її на пивний фужер.

— До країв, — командував старпом.

Усі, хто був у генделику, вже замовкли і мовчки спостерігали, як він схопився за фужер віскі й одним помахом перекинув його у себе. Видудливши все віскі, він заклацав пальцями, шукаючи закуски, і, так і не знайшовши нічого підходящого, зірвав папаху з якогось турка біля шинкваса, занюхав мерлушкою і виписав голомозому власникові шапки смачного щигля.

— Тихо, тихо, випивка за рахунок закладу, — кинувся заспокоювати жертву Марат. — Спокійно, це вигідний клієнт.

— Віскі всім, — встиг замовити старпом, перш ніж я відібрав у нього гроші.

Коли так і не знайшовши ніякої закуски, крім горішків, старпом тихо заснув у кутку, ми з Ніко намостирилися нести його на пароплав. Але бармен і тут не дав нам попікнутися про бойового товариша:

— Я сам, — сказав Марат і закинув старпома на спину.

— У наступний ваш рейс запрошую на полювання, — сказав Ніко.

— Зустрінемося біля фонтана, — погодився я.

— А знаєш, я згадав ім'я того адмірала, — ні сіло ні впало сказав Ніко. — Ну, того, що розвалив кріпосну стіну й спалив бомбами все місто. Нахімофф. Був такий?

«Ну, звісно, хто, крім наших, на таке здатен», — подумалось мені.

# СТО ПЕРШИЙ АНЕКДОТ ПРО БОЦМАНА (Hotel California)

Історія про те, як посварилися Олег Борисович та Володимир Васильович, розпочалася рівно за місяць до того, як трапилась. Тобто починати розповідати її слід за місяць до того як... А може, й трохи раніше.

Отож боцман пасажирського пароплава «Ганімед» Олег Борисович, надалі просто Олег, одразу після митниці вирішив почитати свій паспорт моряка. Ми стояли в ялтинському пасажирському порту кормою до набережної, наші пасажери щойно зійшли на берег і поперли свої рябі торби, лантухи та сумки з колоніальними товарами в напрямку ялтинського ринку, митниця щойно вшилася із судна, і підвахті можна було досипати собі далі. Якщо ж кортить почитати перед сном, паспорт моряка нічим не гірший за книги жахів чи містичні детективи «Коронації слова».

Паспорт моряка насправді може бути цікавим читивом для підготованого читача. З одного боку, в ньому позначено всі пароплави, на яких ходив у море окремо взятий моряк, їхні порти приписки та посада моряка за судновою роллю. Навіть назви цих пароплавів створюють певний колорит. Як тільки не називають ті пароплави: «Південний Хрест», «Протока Атласова», «Мис Желанія», «Вітер». Ну, судячи з назв, це рибалки. Іноді судна певного типу

навмисне називають якимось однаково, наприклад, іменами художників чи композиторів. Прочитає моряк у паспорті «Айвазовський» чи «Композитор Каракараєв» і вже знає, що власник паспорта працював на «художниках»-пасажирах чи на «композиторах»-ролкерах. І здогадується, чого від того знайомця чекати, навіть якщо не бачив жодної картини Айвазовського й не чув жодної ноти Каракараєва. Недарма раніше назву судна морякам писали просто на лобі (тобто на стрічці безкозирки).

З іншого боку, у паспорті зафіксовані спогади про всі порти та країни, які відвідав моряк на тих судах, бо митниці чи прикордонники в усіх портах світу штемпелюють паспорт на спеціально відведених сторінках. Є порти, штемпель яких просто повинен мати у своєму паспорті моряк, щоб зверхньо дивитися на суходільну публіку. В рибалок це Лас-Пальмас. У торгових моряків — Сінгапур. А в яхтсменів чомусь найвищим шиком вважається отримати в паспорт штемпель французького острова Кергелен в антарктичній частині Індійського океану.

Але в паспортах екіпажу «Ганімеда» скоро вже не залишиться місця на жоден Сінгапур, бо сторінки рясніють штампами несподівано української Ялти та теж не споконвічно турецького Трабзона. Ялта—Трабзон. Ялта—Трабзон. Отож Олегу залишалося вивчати лише дати на штампах. Судячи з них, «Ганімед» вирушав на Трабзон раз на тиждень.

Боцман читав своє кримінальне читиво в носовому кубрику на шість койок, у якому мешкали лише він та кухар Володька (він же Володимир Васильович). Трап з кубрика виходив до коридору просто перед кают-компанією, й одному Богу відомо, хто саме проходив тим коридором до бойлера по чай, коли Олег Борисович дочитав свого паспорта до останньої сторінки, на якій ще не просохло червоне чорнило митниці, і вголос матюкнувся:

— Отже ж. Працюєш-працюєш. Боцман на якір! Боцман на швартови! А в людини, може, день народження сьогодні!

Отож невідомо, хто саме почув ту фразу Олега, але хтось з екіпажу таки почув. Мабуть, це був другий помічник Артурчик, у нього завжди був гарний слух та нюх на п'янки.

\*\*\*

Боцман Олег був з людей, які мали знайомих та друзів в усіх портах. І не тільки знайомих. Зайде «Ганімед» до Білгорода-Дністровського, вже портові матроси-швартовники й кранівники вітають його, як якогось родича. А він увечері ще й одягнеться навіщося у форму з погонами другого помічника, яку завжди возив у рундуці, у кашкет з «крабом» і намілюється до міста. На наші запитання, куди та навіщо, відповідає несподівано:

— До сина. До Артема.

Прийдемо до Одеси, знову він у тій формі на трапці. І знову:

— До сина. До Андрія.

— Олегу, та скільки ж у тебе тих синів?

— Четверо, — скаже боцман і почне загинати пальці:

— Артем, Андрій, Тарас...

— Артем, Андрій, Тарас...

— Артем, Андрій, Тарас... тьху ти, Колька.

Імен дітей до паспорта моряка не вписують. Недовго й забути.

Усе це були офіційні сини, Олеговичі, на яких він справно платив аліменти чотирьом колишнім дружинам у різних портах Чорного моря. І схоже, що діти ці були не останні. Бо Олег уже досяг аліментного максимуму, коли більше з чоловіка вже не вираховуватиме жодна зла бухгалтерія, хай він хоч цілу команду чотирнадцятивесельного вельбота ще наструже. Коли

я з гордощами за флот розповідав про свого боцмана знайомим дівчатам-філологиням, вони вимагали з мене його прізвище, щоб часом з ним не одружитися.

— Стережіться брюнетів з вусами у погонах другого помічника, — невизначено відповідав я.

Філологині-філологині, а майбутні аліменти рахують, наче математички. Саме час було замислитися.

Чомусь Олегові було важливо, щоб колишні дружини й сини мали його за другого помічника, а не за боцмана. Хоча ще невідомо, хто на пароплаві більш важлива персона. Он скільки анекдотів про боцманів наскладали, а про других помічників — жодного.

\*\*\*

Перший анекдот про боцмана трапився з Олегом у перший же наш день у Ялті. І він теж був пов'язаний із жінками.

Перше, що має зробити кожен моряк, варто його суднові подати кінці на причал у новому порту, — відмітитися у якомусь припортовому ресторані. А з цим у Ялті жодних проблем нема, швидше навпаки: навіть капітанської зарплатні не вистачить на те, щоб обійти всі ті ресторани, кафешки, бари та інші генделики, що розташовані на набережній один поряд з одним, і випити в кожному хоча б по чарці. Вже до ресторану «Бригантина», про який співав колись Андрій Макаревич, капітан муситиме позичати гроші в старпома. Отож боцман з матросами не намагалися охопити неохопне, а кинули якір у першій же придатній гавані, прямо на даху Морвокзалу у ресторані «Маргейт», з видом на пароплави, нафтобазу та маяк на кінці молу.

Не знаю, що там трапилось далі, бо на «Ганімеді» я стояв незручну для Ялти вахту з восьмої вечора до опівночі, але якось сталося так, що саме Олег познайомився з двома відпочиваючими дамочками (без собачок) і запросив їх за столик, за яким сиділи ще другий помічник Артурчик та матрос Юрчик.



Лабухи вже третій раз поспіль співали на замовлення Олега «Готель Каліфорнія», але поки він ходив замовляти, капосні друзі встигали запросити дамочок до танців, і Олегові залишалося лише підспівувати:

*On a dark desert highway, cool wind in my hair  
Warm smell of colitas, rising up through the air  
Up ahead in the distance, I saw a shimmering light  
My head grew heavy and my sight grew dim  
I had to stop for the night  
There she stood in the doorway;  
I heard the mission bell  
And I was thinking to myself,  
this could be heaven or this could be hell  
Then she lit up a candle and she showed me the way  
There were voices down the corridor,  
I thought I heard them say...*

*Welcome to the hotel california  
Such a lovely place  
Such a lovely face  
Plenty of room at the hotel california  
Any time of year, you can find it here*

Отже, дамочок було всього дві, і вони чомусь обрали собі за кавалерів зовсім не боцмана. Тож коли ресторан зачинився, виявилося, що саме боцманові нема кого проводити крутими вуличками нічної Ялти до якогось там санаторію за канатною дорогою — повз пальми на набережній, стрімку навіть вночі річечку та зарості жасмину. Саме у цих заростях ображений боцман, як виявилося, і влаштував свою засідку і терпляче чекав на повернення колишніх друзів, які, якби були друзями, просто не могли б так вчинити з ним. Не могли б і все. У засідці Олег насвистував все ту ж «Каліфорнію»:

*Вирішив поїхати я з рідного села,  
Бо у нас у клубі розвлєченієв нема.  
Я надів кухвайку, чоботи напер,  
Чмокнув в морду Гальку і у Київ я попер.  
Поробив з півроку на об'єднанні «Азот».  
Став я хлопець городський. Я тепер-тепер не тот.  
Ну а раз в Сайгоні з хлопцями набравсь  
У відділення попався — ну і там робить оставсь.*

*Всі мене бояться, як у формі я.  
Я страшний тепер, я страшний тепер міліціонер.  
Нащо мені тепер Каліфорнія?  
В мене свій готель, де дають постель за один рубель...<sup>1</sup>*

Першим повертався з цієї приємної донжуанської прогулянки матрос Юрчик. Коли його прямий начальник з криком вискочив з кущів, наміряючись зіштовхнути його просто в річечку, Юрчик вирішив, що краще прикинутися пораненим, і впав у жасмин, а боцман, не втримавшись, шубовснув просто в мілку, але швидко річечку. Але це ще був не весь анекдот. З темряви, буває ж таке, вискочив міліцейський «лунохід», що патрулював нічні вулички, і муніципали, допомігши Юрчикові вибратися із чагарника і засліпивши його ліхтарями, перш за все спитали:

— Ти хто?

— Місцевий, — одразу зорієнтувався Юрчик.  
— Вискочила якась потвора з кущів і в річку зіштовхнути хотіла. Он він, бовкається під мостом.

— Зачекай нас тут, — скомандували муніципали, але чекати їх, звісно, ніхто не став. Юрчик прожогом кинувся на пароплав, бо саме згадав, що вже годину як мусить змінити мене на вахті.

Ласунчик долі Артурчик повернувся повз зарості неущокодженим, а боцмана менти повернули на пароплав лише вранці. Але — підвезли аж до трапа своїм

---

<sup>1</sup> Переспів Олега Скрипки.

«луноходом», ще й руку на прощання потиснули. «Ну, бувай, Олежко». Правда, перед цим боцман розраховався з ними за приємну нічну прогулянку трилітровою банкою мастила М10В2, яке, виявляється, підходило і для пароплавів, і для «луноходів». Не дешеві нині прогулянки Місяцем, аж ніяк не дешеві.

Ось так, власне, і з'являлися в Олега знайомі в усіх тих портах, куди заходили його судна. Ну, не найгірша, треба сказати, манера знайомитися. Особливо з ментами. Завжди стане в пригоді.

\*\*\*

З Володимиром Васильовичем, або Володькою, справа була інша. Він прибився до нашого пароплава пізніше, вже в Ялті. Йшов повз пароплави вздовж уже порожньої набережної й читав на кормах порти приписки, а я саме був на вахті. Не здавайте мене капітанові, але біля трапа я сидів у шезлонгу. Ялта — місто спокус і геть ніякої дисципліни.

— Агов, на «Ганімеді», закурить є? — нахабно почав Володька.

— Ні.

— А водички питної? А то так їсти хочеться, що переночувати ніде.

— Ні.

— А води забортної відро?

— Ні.

— Ну, в тебе, як у Конецького, відра води забортної не випросиш, — зареготав Володька і вже почував був приставати до іншого судна, але я його зупинив.

— Заходь. Якщо вештатися по судну не будеш, пушу переночувати до своєї каюти.

Те, що людина читала Віктора Конецького, вже певним чином ту людину характеризувало. То була наша людина, бо поціновувачів творчості цього автора можна знайти на будь-якому судні на будь-якому морі, до дунайських барж, на яких екіпажу — лише

шкіпер та матрос, включно. Хай Володька і виглядав типовим «бичем», власне, він ним і був, бо його три дні тому вигнали з одної севастопольської яхти без грошей і речей, із самими лише документами, але людина, яка цитує Конецького, завжди може розраховувати на вільну койку на судні, це вам не «Василія Тьоркіна» перед вартовим у казармі напам'ять читати.

Коли виявилось, що підгодувати мені голодного Володьку нічим, бо наша grimza-кухарка, замість попіклуватися про нічну вахту, сама попхалася вечеряти до якогось ресторану, виявилось, що Володька за факхом — саме кухар. Він так справно все нашинкував, засмажив та прикрасив зеленню, що жодних сумнівів у тому не залишалося. Знаєте, є в кухарів такий вищий пілотаж — наспівувати, коли кришиш цибулю. Судячи з того, що мугикав Володька все ту ж «Каліфорнію», його смаки збігалися з боцмановими.

*Her mind is tiffany-twisted, she got the mercedes bends  
She got a lot of pretty, pretty boys, that she calls friends  
How they dance in the courtyard, sweet summer sweat.  
Some dance to remember, some dance to forget*

*So I called up the captain,  
please bring me my wine  
He said, we havent had that spirit here since nineteen  
sixty nine  
And still those voices are calling from far away,  
Wake you up in the middle of the night  
Just to hear them say...*

*Welcome to the hotel california  
Such a lovely place  
Such a lovely face  
They livin it up at the hotel california  
What a nice surprise, bring your alibis*

На пахощі нашої таємної вечереї вийшов вахтовий механік зі своєї каюти. Потім, як сновиди, причала-пав старпом. Гримза в усіх уже в печінках сиділа. В морі вона не готувала, бо закачувалася, а на березі — бо в неї знаходилися інші справи. І в результаті стару гримзу таки списали, а Володьку залишили кухарем на «Ганімеді». Треба було пожаліти жіночку. Таки справді ж закачувалася. Траплялися в ті казкові часи такі от дивні комбінації. Колишня бюрократія накрилася мідним тазиком, нової ми ще собі на шию не викохали. А коли відділу кадрів уже (ще) нема, де ж капітанам екіпаж набирати?

— Паспорт моряка на руках у тебе? — тільки й спитав вранці у Володьки наш капітан.

— Зарплатня влаштовує? Ну, то ставай до роботи.

— Яволь, герр гауптман, — відповів Володька німецькою.

Яхта, з якої його списали, була історичною, на ній колись готували німецьких штурманів для підводних човнів та морської авіації. Мабуть, це позначалося на звичках екіпажу навіть через 45 років після війни.

— Ви мене ще згадаєте, — пообіцяла нам стара гримза на прощання, коли джентльмен Володька приніс їй квиток на автобус до нашого порту приписки.

Поселили Володьку в кубрик до боцмана, бо матрос Юрчик саме втік від нього жити до каюти другого помічника. Про всяк випадок. Бо боцман весь час наспівував оту свою «Каліфорнію» й точив на бруську свого боцманського ножа до стану леза для гоління. Такелажним ножом зарізати когось проблематично, але чим чорти не бавляться. А тепер боцман отримав братчика, який цілком поділяв його музичні пристрасті, і вони мугикали кращий кабацький шлягер усіх часів і народів уже на два голоси.

*Якось на бенкеті, а були з кумом «під шафе»,  
Там естрада файна грала, караоке заводне.*

*Я вскочив на стола, в когось вирвав мікрофон  
Та й почав собі волати, немов поранений гібон.*

*Але там були крутії, та й почався кавардак.  
Авлучив хтось мені по пиці, кум єму дістав п'ятак.  
Потім я хотів — той плаче: «Я є відомий продюсер.  
Хоч? — зроблю тебе артистом!» — От і співаю  
я тепер.*

*Всі мене кохають, бо відомий я.  
Ценний баритон лється із вікон... Радіо Шансон.  
Нащо нам тепер Каліфорнія?!  
В нас є свій музон, закликає йон долюбимих зон.*

І взагалі, виявилося, що боцман та кухар дуже вдало одне одного доповнюють. Якщо Олег Борисович був людиною-анекдотом, але траплялося в нього те завжди ненавмисне, Володимир Васильович був хохмачем і жартівником по життю. Коники, які почала викидувати ця парочка, можна було посилати на конкурс жартунів у Габрово.

Хто у ресторані під час циганських танців вискочив на естраду й так став витанцьовувати довкола солістки, що її чоловік-скрипаль покинув скрипку й поліз битися за дружину? Олег Борисович та Володимир Васильович.

Кого мали б забрати до буцегарні за розтрощений стіл, побитий посуд та зламаний смичок, і вже навіть наряд міліції викликали до залу?

Володимира Васильовича та Олега Борисовича.

Кого порятували від ментів самі ж цигани, вивівши з ресторану тилами через кухню?

Все їх же.

Що дивно, після таких фестивалів, швейцар, навіпаки, починав їм вклонятися, а метрдотель спеціально тримав столик до нашого приходу в Ялту. А вже цигани заходилися у своєму «До нас приїхали, до нас

*приїхали Олег Борисич та Володимир Василич дорогі», щоразу, варто їм було зазирнути до зали. О, незбагненна душа рестораторів.*

Хто дав блискуче інтерв'ю молоденькій кореспондентці кримського радіо, яка приїхала у відрядження із Сімферополя з провокаційною метою визначити, як саме ялтинці та відпочивальники ставляться до державної мови, і яку Володимир Васильович невідомо як запросив відвідати ще й наш пароплав? Олег Борисович.

— Оце батько в мене чуваш, мати єврейка, а сам я — дідько його зна, хто такий, — сказав у мікрофон Олег Борисович вишуканою українською, і всі мовні проблеми в Криму було знято.

Бо кожного разу, коли цю передачу крутили по радіо, у слухачів на Олеговому інтерв'ю починалися регіт і гикавка. Олег же не обмежився цією фразою, він почав розбиратися, якої національності в нього сини, а враховуючи те, що дружинами в нього були болгарка, молдованка, гагаузка й українка, в цьому і дідько ногу зламав би, так і не розібравшись. І все це — вишуканою державною мовою, наче на докір тим кримським українцям, які не спромоглися її вивчити, маючи куди менш заплутаний родовід. Повторювали цю передачу на прохання публіки тільки на нашій пам'яті разів з п'ять.

І таке інше, і таке інше. В одне оповідання усіх їхніх приколів не вмістити.

Тож Володька прижився-таки на нашому пароплаві, спасибі Конечькому за таких кадрів. Чого він тільки нам не готував! Та як усе смачно! Та в будь-який час для будь-кого з команди. Тільки от із чаєм у нього щось не виходило. Як не заварить — якийсь дивний присмак і запах. Володька вже і від грузинського та Краснодарського чаю відмовився, знаємо ми, які віники вони в ті чаї кришать. Перейшли на цейлонський листовий, навіть на каркаде з пелюсток ефіопської троянди — все одно

не те. Наче, перепрошую, сечею верблюжою хтось той чай розбавляє. Ну, кажу ж — пороблено. З урахуванням того, що на сніданок на флоті зазвичай лише чай та хліб з маслом, це було проблемою.

Але значно більші проблеми, як виявилось, з'явилися у нашого Артурчика.

\*\*\*

Є на самому півдні Греції спеціальний карантинний мис Мотопан. Якщо моряк у якомусь чорноморському порту нерозважливо проводжав вночі до санаторію якусь геть незнайому дамочку, але до Мотопана обішлося без водотічності, значить пощастило. А ось другому помічникові Артурчикові — якраз не дуже. І хоча пароплав наш ходив лише Чорним морем, через суворо визначений Мотопаном час Артурчик уже ганняв по ялтинських аптеках у пошуках потрібних антибіотиків. При цьому намагався він це зробити таємно.

Але хіба таке приховаєш? Якраз Володька з Олегом до тієї ж аптеки забігли спробувати ще якийсь дивний китайський фіточай із засушеного жасмину, який розгортається у чашці у квітку з маленької кульки. Написав би його назву, але не маю на клавіатурі потрібних ієрогліфів. А аптекарка, як вони те вміють, ще й як загорлає на всю аптеку:

— То ви будете брати свій біцилін?

Просто тобі Віктор Драгунський: «Усе приховане стає неприхованим».

І ось Володька на сніданку вже наспівував студентську пісеньку:

*Якщо до другого пішла наречена,  
Іще невідомо, кому повезло*

А Олег покайно мирився з бідолашним Другим і обіцяв, що особисто проколе йому увесь цикл, бо друга його дружина була медичинською сестрою, і він від неї



багато чому корисному навчився. Наприклад, приказці «лікар сказав, до моргу, значить, до моргу».

А от бузувірський старпом, навпаки, знущався над нещасним Другим, до якого пішла «наречена», і примушував його вносити коректури до карт Егейського моря з тим капосним Мотопаном на самому півдні, хоча було зрозуміло, що в найближчі півроку наш пароплав до Греції аж ніяк не потрапить. Ялта—Трабзон. Трабзон—Ялта. Чотири доби стоянки в обох портах. Та півтори доби ходу. Усе за графіком.

Отож на якомусь виткові цього кружляння на лінії Ялта—Трабзон Олег Борисович і зазирнув до свого паспорта моряка. І вилаявся:

— Так би й затуркали, аби не дата в паспорті! Десяте ж сьогодні, десяте!

\*\*\*

Нам не дано передбачати, як відгукнеться наше слово, необачно вимовлене навіть у геть порожньому кубрикові.

Все ж таки боцмана на «Ганімеді» любили. Й ось весь пароплав раптом закучкувався, зашущукався, змовницьки замовкаючи, коли на горизонті з'являвся боцман. Матрос Юрчик навіщоось просить у старпома ключі від найбільшої пасажирської каюти першого класу. Старпом особисто обходить усіх із шапкою на користь іменинника. Механіків послано безпосередньо до Масандрівських підвалів за «пальним». А Володька цілий день щось смажить, і варить, і випікає, і розливає по тарілках та ставить до холодильника, і шинкує, і змащує майонезом, і... Жодна ялтинська ресторація того вечора не змогла б запропонувати кращого меню, ніж розстарався для кращого кореша кухар Володька. Але т-с-с-с! Сюрприз! Сюрприз!

І ось увечері капітан з лицем змовника викликає боцмана до себе і верзе якісь дурниці про забитий умивальник у першому класі, хоча умивальниками,

якщо розібратися, мусить займатися хтось із механіків, але боцман, не заперечуючи, йде по сантехнічний інструмент та вантуз. Бо він з аборигенів «Ганімеда», сидить на ньому ще з прийомки, раніше за капітана, раніше за будь-кого. Майже усе на цьому борту зроблено його руками або на його очах. І от коли він вмикає світло у тій каюті першого класу, ось тут і настає той сюрприз. Шкода, що з нами не було жодного Айвазовського, щоб наперед замалював той стіл на натюрморт. Кажете, він мариністом був? Та заради такого столу він охоче перейшов би на натюрморти.

Увесь екіпаж «Ганімеда» з капітаном на чолі вже зібрався у тому першому класі. Навіть трап з набережної прибрали, щоб ніхто не турбував. Навіть тих самих циган запросили. *«Олеже-Олеже-Олеже, пий до дна, пий до дна! І засунь, нарешті, кудись того вантуза»*. І почалося. Тости за іменника, тости за батьків новонародженого, тости за дітей новонародженого, тости за дружин новонародженого... Десь між цими тостами розчулений Олег посовав виделкою по тарілці недоїдену антарктичну креветку і сказав:

— А я ж міг би свій же день народження і прогавити. Але вранці заглянув до паспорта, матінка рідна, десяте жовтня!

На цих його словах за столом запанувала несподівана тиша.

— Жовтня чи вересня? — спитав старпом.

Олег подивився на Володьку і зрозумів, що ляпнув щось не те.

— Тю, вересня, звичайно ж вересня.

І бенкет заспокоєно покотився далі.

Лише другий помічник Артурчик, який, як ви вже здогадуєтеся, з певних причин не пив, непомітно вислизнув з каюти, пішов до суднової канцелярії і перевірів дату народження боцмана за судновою роллю<sup>1</sup>. Але нікому

---

<sup>1</sup> Документ, до якого занесено дані про всіх членів команди та пасажирів.

нічого не розказав, щоб не псувати посиденьок, та ще й з циганами. Справа була в тім, що сьогодні дійсно було десяте число, але таки вересень, а не жовтень, коли день народження боцмана мав відбутися насправді.

\*\*\*

Ну, з передісторією нарешті покінчено, а сама історія може трохи почекати.

Тож я краще про Ялту, про місто-казку в долині над морем, до якого вчашали і російські царі, і Рузвельт із Черчіллем та Сталіним, і радянські генсеки, що вже про нас, простих смертних, казати?

Коли ми потрапляємо до Ялти — ми п'яніємо без жодної краплі добірного масандрівського портвейну; ми скачемо індіанцями довкруг пітона вуличного фотографа; ладні здиратися на пальми набережної задля вдалого фото, як мавпи; ми, як діти, верещимо на каруселях; ми стріляємо по зорях корками від шампанського; ми дуріємо, як школярі у казці про свято непослуху. Жінки на набережній Ялти — геть усі красуні. Чоловіки — геть усі герої. Або було мало портвейну. І всі не проти випадкових романтичних знайомств. Так діє на них незрівнянне казкове повітря вічного карнавалу й гульні, коли всі проблеми залишено там, за хребтом Кримських гір, коли не важливо, скільки це коштує, один раз живемо...

Що цікаво, це загульне повітря погано впливає не лише на наших співвітчизників, а навіть на добropорядних турків, які у себе вдома не заглядалися на жодну сторонню спідницю, не пили жодного зайвого келиха пива, і ще безліч «не», щоб люди раптом не сказали про них погано. Але ж ті люди, які знали їх на імена, залишалися за морем. І турки якось невідворотно зривалися з усіх гальм і поринали у вир ялтинського розгулу: вина, жінок, рулетки, картярства — деякі наші пасажери виринали з цього виру лише через місяць. Обібрані до шеляга, голі й босі,

навіть без останньої шкіряної куртки й годинника, з'являлися вони перед нашим трапом і слізно просили повернути їх до благопристойної батьківщини в борг. Наш капітан зазвичай не відмовляв. Ось які фокуси виробляє з людьми ялтинське повітря.

Все то так. Але ж ми не були відпочивальниками в Ялті. Ми тут працювали. Я, наприклад, простояв на трапі увесь найпридатніший для карнавалу час. Але що то були за вахти. Все одно це була казка.

То якісь дамочки бальзаківського віку попросяться сфотографуватись на кораблі, обрегочуть всі вуха й розіп'ють з вахтою пляшку «Бахчисарайського фонтана». Ви знаєте, що корок шампанського, якщо немає стелі, летить вгору на 18 метрів? Я за висотою щогли визначав.

То якісь мандрівні євангелісти притягнуть на набережну цілий фургон апаратури, щоб співати ритм-енд-блюз і навертати нас, безбожників, до Євангелія, а електрики, крім як на нашому пароплаві, звісно, ніде взяти. І ось вахтовий вже несподівано опиняється просто за лаштунками сцени, і низький насичений звук бас-гітари проймає його просто до мурашок під шкірою, вся палуба вібрує у такт барабанам, а дійсно янгольські голоси молоденьких дівчат-хористок відносять його кудись над клотики щогол.

То якісь гулящі моряки із сусіднього судна прийдуть у гості з усім своїм, а варто морякам розтулити пельку, вони одразу знайдуть якихось спільних знайомих по спільних портах та кораблях, які сумлінно занотовано до їхніх паспортів. І такого розкажуть. Одних анекдотів про боцмана штук сто без підказки.

А коли гуляки втихомирюються і набережна поступово пустіє, так приємно розсістися в шезлонгу (ну, і що мені скаже той капітан) і слухати гаркавий шерхіт хвилі на пляжі, дивитися на червоні проблиски маяка на кінці молу, вдихати свіжу прохолоду, яку несе морський вітер і вгадувати далекі звуки опівнічного саксофоніста десь у далині за пальмами. Саксофоніст

оптимістично сподівається на щедрість опівнічних перехожих. А може йому просто по кайфу стояти отак над морем і видувати з вірного саксофона мелодію «Готеля Каліфорнії» на геть пустій набережній.

*Mirrors on the ceiling,  
The pink champagne on ice  
And she said we are all just prisoners here, of our own device  
And in the masters chambers,  
They gathered for the feast  
The stab it with their steely knives,  
But they just cant kill the beast*

*Last thing I remember, I was  
Running for the door  
I had to find the passage back  
To the place I was before  
relax, said the night man,  
We are programmed to receive.  
You can checkout any time you like,  
But you can never leave!*

*Welcome to the hotel california  
Such a lovely place  
Such a lovely face  
Plenty of room at the hotel california  
Any time of year, you can find it here*

Коли зараз я згадую про Ялту, я жалкую лише про одне. Ні, не про будиночок Чехова. Коли це я вже вам встиг розтріпатися, що так і не потрапив до нього? Я більше жалкую про те, що тоді ще не був філологом. Бо лише українські філологи пам'ятають, що саме в Ялті карантинним лікарем в порту довгий час служив Степан Руданський. Він помер під час епідемії, рятуючи місто від пошесті. А його незрівнянні «Співомовки», почасти непристойні, залишились.

Де та грань між пристойністю та непристойністю? І хто судитиме? Київські громадівці, зокрема автор нашого гімну Чубинський, написали на «Співомовки» таку нищівну рецензію, що Руданському довелося друкувати їх у Петербурзі. Важко втриматися на межі пристойності, коли маєш справу з народом, а не професорами. Тож мусиш вибирати — або народне, або пристойне. Особливо, коли переказуєш анекдоти про цигана чи про боцмана.

Але годі. Єдине, про що жалкує моряк, стоячи на вахті в опівнічній яхті, це те, що в усякої вахти, як у всякої казки є кінець. Повернімось же до нашої історії. Будемо вважати, що той місяць уже проминув.

\*\*\*

Попри таку розлогу передісторію, сама історія коротка, як міліцейський протокол.

Коли настав справжній день народження боцмана, душа друзяк все ж таки просила свята. Але відзначити те свято пристойно на пароплаві вони, звісно, вже не могли. Більше того, навіть у ресторані «Маргейт» їх би неправильно зрозуміли цигани. Отож і забилися вони аж у самий кінець набережної, в якусь шашличну, ймовірно корейської кухні, але хто після пальноної горілки на те зважає?

Дамочки в тій шашличній теж були певного гатунку. До них самі причепилися якісь крашені пергідролем розмальовані малолітки з блатною лексикою «шо ти гониш, чувак, в натурі» і в блатних татуюваннях на пальцях. Такі от шляхетні панянки.

— Давай їх помиємо, — запропонував Олегові Борисовичу Володимир Васильович.

На пароплаві одна зі шляхетних панянок заявила, що вона не проти амурів з будь-ким, але в неї є певні проблеми з Гіппократом. А саме трипер. Олег Борисович, згадавши, що він майже медбрат, а від Артурчикова лікування залишалась певна

кількість ампул, пообіцяв її вилікувати, не відходячи від каси.

— Закрию тебе у санчастині на тиждень і буду колоти, — пообіцяв Олег.

І таки тут же закрив її у медізоляторі, а сам побіг домовлятися з Артурчиком за ліки. О другій ночі це було дуже доречно. Як він намірявся провозити свою підопічну через кордон, бо ж ми не стояли б шляхетно під причалом, поки він її вилікує, для історії залишилось невідомим.

Пацієнтка певний час сиділа в санчастині тихо, але потім почала грюкати у двері, і Володимир Васильович її випустив, щоб не побудила весь пароплав. Отож коли Олег Борисович повернувся до кубрика, він побачив, що ця нахабна пика випиває вже з двома особами жіночої статі, а йому знову не залишилось жодної. Бо обидві гості почали на нього наїжджати, не розбираючи виразів, і навіть таким старим морякам, як Олег Борисович та Володимир Васильович, деякі їхні висловлювання виявились геть незнайомими.

— Повільніше, я записую, — тут же пожартував Володимир Васильович, але це ситуації не розрядило.

Геть ображений Олег Борисович викликав зрадника Володимира Васильовича з кубрика до каюткомпанії на суто чоловічу розмову. Знаєте, як у Довлатова: зустрілися, погомоніли. В результаті Олег Борисович ледь не зніс головою того бойлера з окропом для чаю, бо Володимир Васильович був хлопець міцний, і не любив, коли на нього насакають із криками, як на якихось матросів Юрчиків під жасминовими заростями. Постраждав і бойлер, з якого фонтаном заструменіла паруюча вода, і голова боцмана, з якої заструменіла гаряча південна кров.

Цього виявилось досить, щоб друзі схаменулися. І вже Володимир Васильович біг до санчастини за бинтами, власноручно перев'язував пораненого товариша, а Олег Борисович слухняно нахилив голову і вередував:

то туго йому, то слабо. Одним словом, якби не ті капосні баби, друзі вже помирилися би, бо треба було ще перекрити той клятий бойлер, вимакати швабрами воду з палуби кают-компанії і взагалі, виконати безліч дій, що примирюють, якщо робиш їх пліч-о-пліч і зі знанням справи. Тож до кубрика вони повернулися, ледь не обнявшись.

Але Олега Борисовича знову назвали, пробачте, цапом забинтованим, Щорсом недоробленим і таке інше, і він знову образився на Володимира Васильовича і побіг вже геть не тільки з кубрика, а й з пароплава.

Через деякий час під трапом «Ганімеда» загальмував уже знайомий нам «лунохід» з мигалкою, і селеніти у броніках та з пістолетами, не розібравшись, поклали матроса Юрчика обличчям на палубу (а все ж добре, що це вже була не моя вахта!), потім розібрались, і знайшли Володимира Васильовича просто в душевій, в якій він, як і обіцяв ще в шашличній, відмивав обох шляхетних панянок.

— Менти пазорніє, цапи вонючіі! — заверещали з душу шляхетні панянки.

— Опа! — зрадів старший наряду муніципалів.

— Ці малолітки третій місяць у розшуку за три квартирних грабунки і згвалтування солдата строкової служби.

— За що — за що? — перепитав Володимир Васильович.

— Отож. Дякуй ось йому, другові своєму, — підштовхнув вперед не менш збентеженого Олега Борисовича старший наряду.

— Одним словом, хлопці, ви щойно заробили премію за їхнє затримання. І ще й подяку за те, що їх помили.

\*\*\*

Ось так і знов помирилися Олег Борисович та Володимир Васильович. Ось так і могла б завершитися



ця історія про міцну чоловічу дружбу, випробувану Ялтою. Але це ще не кінець. Кінець історії був вранці, коли друзяки заходилися ремонтувати пошкоджений бойлер і витягли з нього... виварені до прозорого стану жіночі труси, розміром з невеличкий парашут. Недарма стара grimза обіцяла нам, що ми ще її згадуватимемо.

# КОМПОЗИТОР МОРЗЕ (de EWVW<sup>1</sup>)

Ніч. Ніч. Ніч. І трохи світанку насамкінець.

Коли ми з Начальником остаточно зрозуміли, що підміну нам уже не надішлють, і мусимо віддуватися за чотирьох радистів удвох, ми просто поділили добу навпіл. Йому дістався день, а мені ніч.

— Вночі спокійніше, ніхто не смикатиме, — підбадьорив мене Начальник. В училищі він був усього на два курси старший за мене і ще ніяковів, що йому доводиться мною командувати.

Ніч падала на хвилі стрімголов, майже без сутінок. Судно бовкалось у тропіках посеред Індійського океану. Весь рейс, усі шість місяців, ще був попереду, наш траулер щойно вийшов з ремонту в Мапуту, куди нас доправили літаками «Аерофлоту», і чалапав собі до Аденської затоки через весь океан. Йти було дванадцять діб десятивузловим ходом або десять діб дванадцятивузловим. Повільна океанська брижа неспішно гойдала пароплав посеред зірок, якими верховодив Південний Хрест.

Тож Начальникові дісталася тропічна спека й убивчий блиск сонця, а мені волога задуха й приємна місячна доріжка на хвилях. Ми поділили наявний час на шість місяців світла і шість місяців темряви, неначе якісь ескімоси. І все насичене суєтою денне суднове життя дісталось Начальникові, а мені — спокій і самотність впродовж усієї ваhti.

---

<sup>1</sup> Мій позивний ЕВЖВ.

Мені дісталися три метеозведення на найближчу радіостанцію світу, Могадішо, Джибуті чи Антананаріву або будь-який інший радіоцентр. Один нічний циркуляр<sup>1</sup> з Києва. Дванадцять «трафік лістів»<sup>2</sup>. І навігаційні попередження о третій тридцять за Москвою. Ось, власне, і все, якщо не рахувати прийому факсимільної газети «Рибалка Півдня», карт погоди по Індійському океану на замовлення капітана та деяких дрібниць. І дванадцять годин пильнування на живих каналах.

Нічний ефір не схожий на денний. Десь в іоносфері переміщуються шари іонізованого повітря D та E, що впливає на розповсюдження радіохвилі, яка безліч разів відбивається від океану та неба, перш ніж досягне київського радіоцентру на вулиці Героїв Революції. Й іноді, працюючи ключем, чуєш у приймачах відлуння своєї ж передачі: радіохвиля обігає довкола Землі та із запізненням у долі секунди квакає у твоїх же власних приймачах та навушниках, збиваючи з пантелику. Наче хтось передражнює твою морзянку булькаючим фальцетом.

На Київ-радіо черга. Він обслуговує сотні три пароплавів у океані, приписаних до Керчі та Одеси, а також є резервним центром для севастопольців. Начальник зміни, лихий рубака на прізвище Кладенко і на прізвисько Клад, лається самими кодами та скороченнями, розганяючи всіх нетерплячих по робочих каналах, сповіщаючи їм номер їхньої черги. Коди ці міжнародні, і їхній автор вклав у них усю міру толерантності й джентельменства, притаманну Міжнародній комісії радіозв'язку. Але наші аси, на кшталт Кладенка,

---

<sup>1</sup> Спеціальний строк, коли термінові радіограми на багато адрес передаються без встановлення радіоконтакту зі станціями, що приймають, і без підтвердження прийому.

<sup>2</sup> Спеціальний строк, коли радіостанція сповіщає, для яких адресатів вона має радіограми на передачу.

примудрилися і їх пристосувати до лайки, іронії, сарказму, флірту й ще багато для чого.

Що там зараз у Києві, чи відцвіли вже каштани? Де ти тепер? Що дивишся по телевізору? І взагалі, як там у тебе справи. Треба б зателефонувати сьогодні.

— QTC 1! — перепитує в мене Кладенко, ставлячи знак оклику замість знака питання. І значить це: «Ну ти задрав. Черга кілометрова, а ти заради однієї паршивої РДО радіоцентр турбуєш. Та налаштуватися довше, ніж приймати».

— WX, — не здаюся я. Тобто в мене якраз те погодні зведення, яке чинне тільки п'ятнадцять хвилин від моменту реєстрації РДО.

Синоптики Землі домовилися один з одним раніше за політиків, раніше за військовиків, раніше за бізнесменів, раніше за релігійних лідерів — раніше за всіх. Домовилися вони і з моряками. Усі судна в морі кожні чотири години кодують стан погоди в своєму районі й передають на будь-який радіоцентр світу. А вже звідти ті зведення надходять до метеоцентрів охочих країн і оброблюються на ЕОМ. «Будь-який радіоцентр земної кулі» — це також і Київ. Чи не так?

— Ну, переходь на 8635 кілогерц, дзижчи там, — змінює гнів на ласку Кладенко, все тими самими кодами. І я розумію, що він опрацює цю нещасну погоду сам, не віддаючи мене в ніжні руки дівчат на робочих каналах, які хоча б не лаються в ефірі, як відставні кавалеристи.

Літера Ж в мові радистів займає непропорційно важливе місце, бо на цій літері підлаштовуються радіоприймачі.

— ЖЖЖ, жжж, жжж де ЕВЖВ, — дзижчу я.

Радисти навіть кирилицею пишуть цю літеру інакше, ніж увесь загал. Як латинське V, для економії.

— GA (Go Ahead). Поливай, — готовий Кладенко.

І я «поливаю» абракадабру погодного зведення знаків сто п'ятдесят на хвилину, більше я ще не можу,

бо я радист молодий, а Кладенко знай підганяє мене кодом **QRQ** (передавайте швидше). Потім просить повторити третю групу після розділового знака і підтверджує прийом кодом **QSL** і підписом **РШРС** Кладенко.

Але Клад був би кладом, якби не додав ще щось від себе на завершення цього сеансу зв'язку.

— Біля апарата дівчина? — перепитує він мене все тими самими трілітерними кодами **Q**.

Я лаюся нечутно, тобто вголос, а не морзянкою. Здрав. Сказав би тобі відкритим текстом, аби не твоя ж вахта через три дні. І я, стиснувши щелепи, бажаю йому всього найкращого кодом **73**, сповіщаю, що на передачу в мене **NIL** (ніц немає), і закриваю сеанс.

Кладенко здатен довести до нервового зриву будь-якого молодого радиста, але він же здатен і просто так, за здорово живеш, прикрити будь-кого, коли порушені усі строки проходження термінових радіограм, списавши їх на погані умови зв'язку тощо.

Ось і зараз він раптом посуває всю чергу заради якогось **UKWB** і починає працювати з ним сам. Черга обурюється, зовсім як у гастрономі на Хрещатику в горілчаному відділі. Бо той **УКВБ** ще й накопичив якось аж вісімдесят радіограм.

— Тихо всім, я сказав! **АЧІО** працює, — лається Кладенко. І черзі доводиться змиритися, бо з антарктичною частиною Індійського океану і взагалі з Антарктикою зв'язок можна встановити лише якись чотири години на добу, та й те не кожен день.

— Гудбай, май лав, гудбай, — зі словами Деміса Русоса вимикаю я Київ.

Той **УКВБ** з Антарктики, напевне, з'їздив перед рейсом на вулицю Героїв Революції (напроти планетарію) особисто й проставився перед Кладом та іншими начальниками змін, щоб сприяли. Тому з радистів, хто відпрацював з Антарктики, посеред суцільних полярних саяв та магнітних бур, вже нічого в цьому

ефірі не страшно. Але прихильність РШРСа йому не завадить.

Я заповнюю вахтовий журнал, випускаючи всі подробиці свого особистого спілкування з Кладом. Важливий результат: я QSP, він QSL і в п'ятнадцять хвилин ми вклалися. Рідна планета може спати спокійно, хіба що почухати потилицю, чого це наш третій помічник передав з тропіків, що спостерігає за метіль зарядами та віхолу, сплутавши шифри, але відкриється те лише вранці, коли вийде на вахту старпом.

На капітанському містку після яскраво освітленої радіорубки темно, хоч в око стрель. Лише блимають та тьмяніють фосфоричним світлом циферблати якихось приладів і сузір'я південного неба у лобових ілюмінаторах. Навпомацки знаходжу металеву попільничку між Персеєм та Андромедою і всідаюся на сидущі поряд з ілюмінатором. Штурмани на вахті не сидять. І ця відкидна сидущка, схожа на сідло біля шинкваса в якомусь ковбойському барі, — максимальний компроміс між навсидячки і навстоячки, користуються нею лише під час великої хитавиці. Але я радист, мені можна й за гарної погоди.

Зараз вахта Третього. Очі звикають до темряви, і я вже розрізняю зелені підсвітлені приладами обличчя Трояка та його стернового матроса. Я вперся просто в середину якоїсь новели, яку стерновий почав розповідати ще до мого брутального вторгнення до Чумацького шляху й сузір'я Трикутника.

— Ну, Нельсоном його вже пізніше назвали. Він рубав зубилом якогось болта на «Зірці Азова», і добрячий шмат того болта відскочив йому прямо в око, а він ще й без запобіжних окулярів був. Здали його до госпіталю у Порт-Елізабеті. Тамтешні дохтурі обіцяли зберегти йому вісімдесят відсотків зору. Але наша жлобська управа пожаліла валюти на його

лікування. Он в Одесі клініка Філатова, кажуть, є. Лікар апартеїдівський, коли довідався, дуже шкодував, пропонував якось усе владнати в кредит, сам до аеропорту підвозив, білі ж люди, дуже йому ока Нельсонового шкода було. А наші ще й квитки аж через Монреаль узяли, бо хоча й довше, але дешевше. В Москві, в Шереметьєві, жодне стерво з міністерства його не зустріло, квитків не замовило, ледь додому долетів, годинника сінгапурського із сімома мелодіями загнав. Туди-сюди, поки з Керчі до Одеси його спорядили, око вже загнилось, одеські коновали лише руками розвели, ми таких операцій не робимо. І видалили око. Видали натомість скляне. Тому й — Нельсон...

Моряки, мабуть, останні люди на Землі, які вміють спілкуватися й жити без телевізора. Вони нікуди не поспішають, вони не вимагають від слухачів сповідей та хмільної відвертості, і щоб все сталося саме у цій серії. Так чи інакше, за цей шестимісячний рейс навіть мовчун встигне розказати про себе все. Якось непомітно, посеред усієї цієї травлі та байок, які зазвичай починаються словом «до речі».

— До речі, — каже Трояк. — Коли англійський флот бомбардував Копенгаген, безпосередній начальник Нельсона, адмірал Паркер, несподівано підняв сигнал до відходу в самий розпал бою. Тоді Нельсон приставив підзорну трубу до свого скляного ока і сказав: «Бачить Бог, я не розрізняю сигналу з флагманського корабля...»

Але мені ніколи остаточно розібратися, чи Горацио Нельсон рубав зубилом болти на «Зірці Азова» до бомбардування Копенгагена, чи вже після, і де була в той час його леді Гамільтон, бо цигарку допалено. На мене чекає циркуляр в 0010 мск.

— До речі, адмірал Нельсон усе життя закачувався, за ним по кораблю завжди ходив спеціально приставлений матрос із відром, — кажу я, лише щоб

вставити і своїх п'ять копійок до цієї розвідки про Нельсонів, і повертаюся до яскравої до болю в очах радіорубки.

Володарі усієї музики на пароплаві — радисти: самі музику майже не слухають, лише з примусу, щоб приємний джаз у судновій трансляції не виявився «сорока п'ятьма хвилинами джазу» на хвилях «Радіо Свобода». Бо тоді амба. Вилізе зі своєї каюти Перший помічник-Помполіт-Помпа й стане шити нещасному радистові ідеологічну диверсію. Але це хай у Начальника голова болить. Суднову трансляцію крутять у його частині світла. Мені ж вистачає музики композитора Морзе.

Ось, послухайте і ви трохи:

Та-ті-та-ті, та-та-ті-та.

Та-ті-та-ті, та-та-ті-та.

Та-ті-ті, ті.

Ті-ті-та, ті-та-та-та, та-та-ті-та, та-та-ті-ті-ті.

Перекладаю для тих, хто забув морзянку або загубив книгу кодів Q.

«Всім, Всім. Я Київ-радіо».

Та-та-ті-та.

Та.

Та-ті-та-ті.

«Маю для передачі радіограми для...»

Ті-ті-ті-ті-та, ті-та-ті-ті, ті-та, ті-ті-та-та-та

Отже, не обійшлося. Груповий позивний моєї управи. Термінова радіограма всім суднам у морі, сто тридцять слів. Знову щось про план і про премії, про травматизм і охорону праці, про тралмайстра Іванова, який потруїв копченою рибою власного



приготування усю керченську митницю, прикордонників та портовий нагляд, у зв'язку з чим ЗАБОРОНИТИ саморобні копильні на всіх пароплавах управління, вжити заходів, провести інструктаж, ясність підтвердити. І таке інше, і таке інше. І завжди на сотні слів.

А слову ціна — п'ять копійок. Ні, чесно. Безкоштовне слово, варто його просюрчати кодом Морзе, одразу стає цінним. Слово вискочило: ай, ой, тіпа, ех, ну, ось, однак, отже, тю, отожд, авжеж, аякже, — п'ять копійок до каси радіоцентру впало.

Ай! — Дзинь!

Ех! — Дзинь!

Тю! — Дзинь!

І так далі. Дзинь-дзинь-дзинь.

А якщо радіо передаєш через закордонну станцію, то дзинькають уже не копійки, а швейцарські сантими. Тут зачухаєш потилицю і станеш лапідарним, лаконічним і навіть афористичним.

— Йося всьо.

— Ой.

Але Київ — наш відомчий радіоцентр і наші керівні графомани — спускають на радіохвилі цілі романи, забувши про гроші. Цікаво, чи написав би Лев Толстой свою «Війну і мир» саме такою, якби за кожне слово йому доводилося платити п'ять копійок?

До речі, був колись у мене доволі смішний випадок з романами. Коли ще був стажером. Стажери ж починають передавати геть усякий друкований текст, який потрапляє їм на очі, бо їм потрібна практика. Не в ефір, звичайно, передають. Вони завбачливо вимикають високу напругу на підсилювачі передавача і пілікають собі електронним ключем досхочу, перетворюючи будь-який текст на симфонії, fugи й сонати Морзе, поки надійде їхня черга на радіоцентрі. Отож і я схопив до рук першу ліпшу книжку й заходився набивати руку:

«Ми повинні були зніматися з якоря завтра опівдні. Але перш ніж це відбулося, на „Артемізію“ чекала невеличка сенсація: на судно з'явився Мак-Інтайр...

Нам кров з носа потрібен був ще один кочегар. Місце біля котла лівого борту було вакантним. Хлопець, що до цього шурував топки, не повернувся в Дурбані з берега. Решта вимушені були розділити його обов'язки між собою, і ця додаткова каторжна праця в пекельній спеці кочегарки була для хлопців просто, як кістка поперек горла.

Я щойно змінився з вахти і стояв поряд із Жоржем біля релінгів, коли новий кочегар прибув на судно.

— Ей ти, пся крев! — пролунав на пірсі гучний голос. — Дорогу королеві ірському. Чи ти не радий його прибуттю?

Це був Мак-Інтайр. Рікша зупився в декількох кроках від трапа. Під'їхати ближче йому заважали тюки з крамом. Портовий інспектор, португалець, наказав рікші, м'язистому негрові-банту, висадити свого пасажира...» І так далі. Я встиг передати сторінки дві.

Я зробив перерву, щоб, як піаніст, потрясти пальцями над інструментом, коли з приймача, налаштованого на середні хвилі, хтось чемно кахикнув:

— ОМ (Old Man), — процвіркотів приймач кодом Морзе. Так звертаються радисти один до одного.

— Давай далі про Мак-Інтайра. Цікаво.

Невже я забув вимкнути високу і передавав усю цю абракадабру про ірського короля в ефір? Та ще й на визивній частоті! А севастопольський радіоконтроль та його добровільні помічники? Готуй штрафний талон, одним словом. Вам не тисне ваш диплом, сер? От блін, і доплачували тим павлікам морозовим всього карбованців тридцять на місяць, а скільки заповзяття.

— Наводки, — підказав мені невідомий колега із середньохвильового приймача. — Я чую тебе без

підсилювача. Наші пароплави десь поряд. Тож давай далі про кочегарів.

У мене відлягло від серця, але передавати далі про пригоди ірського кочегара на півдні Африки я відмовився навідріз.

— Ну, хоч назву книжки скажи, — попросив невідомий ОМік.

— Курт Кламан, «У дикому рейсі».

— Шкода, відчуваю, що цікаво там далі. А ти звідкіля?

— З Керчі.

— А я з Мурманська.

— А вчився де?

— У Херсоні.

— А який рік випуску?

— 86.

— Одинадцята рота?

— Удав, ти? — невідомий ОМік вгадав моє училищне прізвисько.

— Швед, ти? — зрадив я, пригадуючи, хто там з наших потрапив до Мурманська.

— Оце так зустріч посеред глобуса, земляче! Ти на чому сидиш?

— На «Кара-Дазі», — відповів я. Й ось це вже було зовсім зайве.

Мені потім розповідали, що коли роздруківку цієї розмови в ефірі поклали на стіл перед моїм керівником відділу зв'язку в Керчі, увесь відділ охопив істеричний регіт і гикавка. Бо радіоконтроль тільки згадай і не плюнь тричі через ліве плече, він і з'явиться в ефірі, підкравшись непоміченим, запише все на магнітофон для доказів, а роздруківку надішле в управу.

Добре, що диплома й контрольного талона до нього в стажерів ще просто нема, нема чого пробивати. А от добутий кимось том Курта Кламана став відділковим бестселером і зберігався на полиці із закладкою

з тієї роздруковки, поряд з томами видання Адміралтейського Переліку Радіосигналів, хоча і писав Кламан не про радистів, а про кочегарів, тримерів та донкіменів, навіть назви цих спеціальностей уже нічого нікому не говорять. Вони — жертви прогресу.

Кочегари знали все про жар та полум'я. Їм не потрібні були приписи «алегро з вогнем» на полях. Радистам же не потрібен нотний стан, щоб покласти слова на музику. Досить самих лише текстів.

Але зараз не моє соло. Капосний Кладенко вже схопився за свою чи то сопілку, чи то флейту й заходився, як по-писаному, пишати циркулярну радіограму на сто тридцять слів зі швидкістю знаків триста на хвилину. В мене ще вистачає часу одним обертом ручки на приймачі перетворити його сопілку на альт-саксофон. Так краще.

#### ТЕРМІНОВА 24 ПУНКТИ =

Пункти ті — то кораблі в морі. Ще двадцять трое моїх безсонних колег зараз синхронно відсунули вахтові журнали та кулькові ручки й рухом піаністів, що піднімають кришки роялів, відкривають кришки своїх столів, з-під яких на кронштейнах виїжджають вірні друкарські машинки. У мене — вишукана «Еріка» зі зручними сірими клавішами, бо судно побудоване у німецькому Штральзунді. Це як білий рояль «Стейнвей» у куцах для піаніста. Але на цьому аналогії з фортепіано закінчено: друкарська машинка — то ударний інструмент.

Ті-ті-ті, ті-та-ті, та, та-та.

Ті-та-та, та-та-та, ті-та-ті-ті, та-ті-та, та-та-та, ті-та-та... —

видуває на саксі Кладенко, а ми всі двадцять четверо починаємо синхронно вистукувати партію ударних.

Один з нас барабанить під Ісландією. Ловить оселедців.

П'ятеро з нас на сході Центральної Атлантики,  
під Західною Сахарою. Ловлять сардину.

Ще двоє — під Намібією. Ловлять тунця.

Один забрався під Фолкленди. Ловить льодяшку.

Другий — під Кергелен. Ловить кликача.

Ще декілька у південно-східній частині Тихого океану, за тисячі миль від будь-яких берегів. Ловлять скумбрію, що аж стікає нагуляним жиром.

Дехто лише йде на промисел, як ми, ще свіжопофарбований у Мапуту, Луанді, Лас-Пальмасі, Кальяо чи Буенос-Айресі, бо ганяти пароплави додому задля ремонту — дороге задоволення. Дешевше перегнати морем до потрібного континенту плавучий док і ремонтувати пароплави по черзі, змінюючи екіпажі літаками. Дехто вже важко чалапає з океану до порту, весь іржавий, після шести місяців посеред хвиль.

У когось із нас за бортом — мертвий штиль, у когось — жорстокий шторм, хтось смажить в тропіках, а хтось обмерзає кригою. Ми такі розпорошені по поверхні Землі, але ми, безсумнівно, з одного бенду й синхронно, слідом за Кладенком, у сорок вісім рук, вистукуємо по клавішах:

*A quick brown fox jumps over the lazy dog.*

— Дінь, — в один голос кажуть наші машинки, і ми в ту ж мить переводимо каретки. — Вжик!

*A quick brown fox jumps over the lazy dog.*

Дінь-вжик.

*A quick brown fox...* — вистукуємо ми марш друкарських машинок на клавішах.

Російською ця фраза «перекладається» так:

В чаще Юга жил-был цитрус. Да, но фальшивый экземпляр!

А українською:

Жебракують філософи при ганку церкви в Гадячі, ще й шатро їхнє п'яне знаємо.

Кладенко спочатку перекликає нас усіх поіменно, як у Гомеровому «Списку кораблів», від супертраулера

«Зірка Азова» до СРТМа «Семен Волков», і лише після знака розділу переходить до того термінового й нагального, що за цілий день надумали наші берегові керівники передати нашим капітанам та капітанам-директорам, попри ніч та радіоперешкоди нічного ефіру.

Х-р-р, — хриплять динаміки, коли десь на шляху радіохвиль трапляються грози.

— О-фоє-фоє-фоє, — заходитьсся Кладенко, як Козел на саксі.

У сенсі продовження буде.

І, розігрітий, вмиє передає нам ще радіограму на двісті сорок слів, яка багато в чому суперечить тій радіограмі, яку ми щойно прийняли, бо писав її вже інший начальник. Але то не наша справа, хай вранці чухають потилиці капітани, ми можемо лише пореготати і попускати кпини на адресу Суходолу, який ніяк поміж собою не розбереться, яким курсом слід плисти всьому тому Гомеровому флоту, відправленому з Керчі до всіх океанів. Ось через таких мудрагелів, як вони, Одиссей і не міг потрапити до Ітаки понад десять років. Посейдон каже одне, Афінна друге, Зевс третє.

Де ти, моя Пенелопо? Чи спиш уже? Чи все ще ніяк не звикнеш до шуму опівнічних авто на моєму бульварі, ще старому, замощеному бруківкою, а не асфальтованому. (В якому ж це році поверх бруківки поклали асфальт? Та марно. Це вже не той безвусий радист, а бородатий автор оповіданнячок хоче вставити свої п'ять копійок. Нехай сам і пригадає.)

Так Кладенко, я твій земляк і поціновувач, бо, про всяк випадок, записую всі твої соло на студійний чотиришвидкісний магнітофон, ще й по кілька разів прослуховую найулюбленіші місця, перемотуючи плівку на зменшеній швидкості.

Але нарешті всі темні місця цього апокрифа нічного ефіру подолано, я розібрався, що там за «дебрь по болоні». Можу з чистою совістю заносити обидві

РДО до журналу вхідних радіограм, вмикати автоматичний приймач сигналів тривоги на 500 КГц і засмажити другу цигарку.

На містку вже вахта Другого. Місяць за хмарою, і я мушу шукати попільничку знову навпомацки, орієнтуючись на Персей. Але Персей уже перемістився лівіше, попільниця увійшла в сузір'я Візника.

— Як воно, марконі? — питає Другий.

Ми на пароплаві вже тиждень, але я ще жодного разу не бачив Другого, я сплю, коли він стоїть вахту вдень. Він спить, коли я снідаю вранці. А вночі ми спілкуємося, так і не бачивши один одного.

— Замовиш мені розмову з Керчу на двадцять шосте? — питає Другий. — Годину на десяту вечора.

— Без проблем, — відповідаю я. Треба б і собі додому зателефонувати, а то як чоботар без чобіт.

— Видаси мені блок цигарок з крамниці? Тільки не «Ватру», вона в тебе шашелем побита. Не куриш, а на сопілці граєш.

— Без проблем, — відповідає Другий.

Судно наше не було вдома вже чотири роки. Цигарки на нього завозили севастопольським транспортом ще перед ремонтом у Мапутівці, з півроку тому. Й у «Ватрі» завівся якийсь тропічний жучок.

— До речі, — каже стерновий матрос. — У тому рейсі привіз із Мапуту додому африканську маску із сандалового дерева. Повісив на стіну. А в ній якісь личинки були. Терміти чи ще щось. Одним словом, це щось зжерло в квартирі всі меблі за тиждень.

— Маски треба в магазинах купувати, а не на базарі. На справжній масці є печатка мозамбікського міністерства, відповідального за експорт жучків, — сміється Другий.

— І що, личинок у тих масках нема?

— Може, і є, але написано, яку саме комахню ти придбав. У сандаловому дереві жучки не заводяться, то підробка була.

Кораблі здавен — як Ноеві ковчеги, й перевозять між континентами не тільки бажаних пасажирів, а й усіляких колорадських жуків, довгоносиків і тарганів.

Кораблі європейців колись зробили майже неможливим життя на тихоокеанських атолах, завезши до цього раю земного комарів.

Своїх тарганів, рудих прусаків, ми прийняли на борт ще в Калінінграді, де судно було на капітальному ремонті. І зараз спостерігаємо за бурхливим життям уже надцятото покоління, як якісь ентомологи, кузени Бенедиктуси.

Стерновий матрос із вахти Другого за сумісництвом — артільний. Тобто завідує провізійкою. Артільним завжди ставлять стернового з вахти Другого, щоб їм було коли поговорити про тарганів і засоби боротьби з ними. Але в наших уже виробився імунітет на дуст, вони ним закусують, мабуть. І жартуни з екіпажу заходилися вивчати шляхи міграції та місця вигулу тарганів, пофабувавши їх у три кольори за кількістю суднових служб. Механічна служба фарбує своїх тарганів у жовтий колір, судноводійська — у червоний, а радіотехнічна — у білий.

І коли на обіді якийсь нахабний тарган стрибає просто зі стелі до миски з борщем, механіки та судноводії перш за все дивляться на його колір.

— Наш, — з любов'ю каже третій механік, виловлюючи невдачу-парашутиста ложкою, й відпускає його на волю. А вчора він приніс мені білого таргана о другій ночі й обурено заявив:

— Зовсім твої розпустилися! Що їм потрібно в машині?

Механіка згадай, він і з'явиться на містку.

— Доброї ночі, — каже він, протупотівши трапом.

— Марконі, ти йдеш? Народ для неподобства зібрався і просять. Ми тобі залишили пайку з вечері.

Мабуть, так запрошували мандрівного кіномеханіка до містечка Томи в «Останньому світі» Кристофа



Рансмайера. Усі радисти на пароплаві — за сумісництвом кіношники. А про те, що з усіх мистецтв найважливішим справді є кіно, на судні годі сумніватися. Досить тільки послухати, про що в першу чергу домовляються судна, коли мають зустрітися в морі.

Насамперед радисти обмінюються списками фільмів, і поки капітани розмовляють про своє виробниче, гарячково складають плани обміну. Справжню міру популярності фільмів та кіноакторів можна визначити лише за цими курсами обміну фільмів при зустрічах суден.

Крім того, в кожного судна є улюблений актор, і воно колекціонує коробки з улюбленцем, ладне віддати за нього будь-яку ціну. В нас це Борислав Брондуков. У нас є навіть болгарська картина «Пътят към София» з його участю, яку колись виміняли на болгарському траулері під Заїром.

Уся команда дивиться кіно о двадцятій тридцять. Тоді кіно їм крутить начальник радіостанції. Другого сеансу не передбачено, і вахта Третього традиційно пролітає повз єдину культурну розвагу на борту. Але є ще й андеграундний кінематограф. І вони запрошують крутити кіно на фестивалі підпільних фільмів саме мене.

Колихається в такт хитавиці простирадло екрана. Стрекіт кіноапарата «Україна» накладається на гудіння головного двигуна в утробі машинного відділення, а запах нагрітої кіноплівки змішується з пахощами ковбасного фаршу, яким пригощає мене вахта Третього.

Фільми бувають хороші, погані та кіностудії імені Довженка. Але ж наш улюблений Брондуков грає саме на Довженка, і ми ладні дивитися будь-яку муть, аби лиш він був у титрах. Третій помічник та третій механік жваво коментують подробиці на екрані, посьорбуючи чай з емальованих кружок, і нікому шикати на них, ми жодному не заважаємо, нас лише троє

на цьому сеансі в майже безмежній їдальні команди, переборки якої зникають у темряві. Темрява в кутках хитається, коливається й трохи поскрипує в такт хитавиці. Таргани, знахабнівши, ганяють між чайником з міцним чаєм та печивом, відкидаючи на переборку величезні тіні, розмірами з оленя чи з тролейбус.

Й ось, наче в казці, я бачу посеред того довженківського фільму з геть вигаданими колізіями, слабеньким сценарієм та невиразною грою акторів щось настільки справжнє, що хочеться зупинити кадр і прокрутити його знову і знову. Я бачу, як головний герой (не Брондуков) проходить зеленим двором з березами, що вимахали аж під дев'ятий поверх, з каштанами, двома розлогими тополями та плакучими вербами, що перетворили дитячий майданчик на гайок, і впізнаю свій київський двір, у якому пройшло моє дитинство. Безтурботний герой пройшов повз усю ту несамоовиту красу, не звертаючи ніякої уваги, ще й зайшов саме до мого під'їзду, наче був там прописаний. У кіно каштани ще не відцвіли.

О третій тридцять я вже знову в радіорубці. І знову клацаю по клавішах, вистукуючи марш друкарських машинок, але значно повільніше, майже засинаючи. Це вже не живий та нетерплячий Кладенко, це пародія на нього, ремікс — це безпристрасний автомат методично видає в ефір набиті на перфоровані стрічки навігаційні попередження по всьому Світовому океану.

Людство витратило не одне століття на те, щоб нанести на мапи всю планету, і зараз лише відслідковує зміни. Британське Адміралтейство збирає з усього світу доповіді капітанів та гідрографічних служб, щоб щодня звести це в ціле простирадло попереджень і запустити в ефір.

У Гібралтарській протоці працює кабелеукладач, наводячи зв'язки між Європою та Африкою. Дрейф материків буде зупинено, Європу-втікачку таки припинуть до Африки телефонним дротом.

В Англійському каналі тимчасово не діє маяк поблизу французького Кале. Це найаварійніше місце

у світі. Мабуть, половина всього світового тоннажу затонула після зіткнень у Ла-Манші. Маяки там горять ще із середніх віків.

Військові навчання підводних човнів на півдні Італії, в затоці Таранто. Привіт від кращих бойових плавців світу, справжніх людей-амфібій.

У Суецькій затоці знову встановлено нові бурові платформи. Якийсь нафтовий шейх стане багатшим не декілька тисяч барелів.

У Перській затоці дрейфує притоплений корпус танкера, що становить небезпеку для навігації. Хтось так і не дійшов до тієї життєдайної нафти, що рухає світову економіку. У затоці вже восьмий рік триває танкерна війна між Іраном та Іраком.

У затоці Кач під Пакистаном оголошено стрільби кораблів та авіації в районі, обмеженому координатами... Відміняється цей номер тридцятого червня 1600 за Грінвічем.

Під Бомбеєм оголошено запуски ракет у районі радіусом двадцять миль із точки з координатами... та секторі, обмеженому координатами... Відміняється цей номер першого липня. Хіба можуть індійські мілітаристи не відповісти пакистанським колегам належним чином?

Не працює світловий буй на підходах до порту Вішакхапатнам. Коли вже той буй полагождать? Я пишу про нього вже в третьому оповіданні, а віз і нині там. Але ж яка смачна назва порту.

Рулон паперу на моїй «Еріці» розмотується, простирадло навігаційних попереджень уже звивається по палубі навколо стільця, а до кінця ще далеко. Радисти — останні послідовники давніх часів і друкують твори Британського Адміралтейства на сувоях, а не на сторінках та в зошитах.

Якби цар Єгипту Птолемей не був жлобом і надсилав папірус пергамському діадоху в достатній кількості, пергамент ніколи б не було винайдено,

і ми не мали б сучасних книг, поділених на сторінки, тетраді (від тетра, складені вчетверо) та зошити (від зшити). Книжки б досі були у сувоях, як в Александрійській бібліотеці. І ми б читали газети одразу з рулонів туалетного паперу, як у творах Войновича про Москву 2042 року.

А так послідовниками Александрійських бібліотекарів залишаються лише радисти та треті штурмани. Уявляю собі мармизу Третього, коли він завтра побачить цю портянку на штурманському столі. Це ж йому, а не мені вносити коректури до усіх тих карт, номери яких вказано в попередженнях. Хто на що вчився, Трояче, без образ. Але я того не побачу. Я нарешті спатиму. Невже я спатиму?

Нарешті. Кінець попередженням. Я відриваю стрічку від рулону, розписуюся на ній та скручую в сувій. Скільки ж це я приймав її? Більше години. Вже вахта старпома, або «собача вахта» з четвертої до восьмої. Попільниця вже у Близнюках і геть повна недопалків.

— Витруси її, Федю, — бурчить старпом своєму матросові. Він укотре кидає палити і навіть на нюх не терпить курців. Федя дисципліновано витрушує попільничку до сміттевого відра, а я тікаю на крило містка.

Океан перед світанком ще темніший, ніж вночі. Пронесуться під самим бортом таємничі фосфоричні світляки. Місяць уже зайшов, і найяскравіша планета тепер — Венера. Вона в цих широтах величиною з горошину і чомусь блакитна. Зорі, як тисячі маятників, носяться над водою. Зліва правобіч. Справа лівобіч. І лише топові вогні в zenіті власного судна — нерухомі. Все просто, я вже перестав відчувати розмах океанської хитавиці, але вона нікуди не зникла. І сузір'я Малого Пса та Єдинорога проносяться чітким строем над хвилями, неначе ескадрилья бомбовозів та винищувачі супроводу.

Всю палубу вкрито рясною росою, недовго і послизнутися. І я проходжу на шлюпочну палубу з помаранчевими рятівними човнами на шлюпбалках, освітленими зі світильників, що навіть уночі підсвічують наші фальштруби — чорні, із червоною смугою в жовтому канті, що засвідчують нашу приналежність до МРХ СРСР.

Біля фальштруб усі звуки тонуть у рохканні наших дизелів, яке чутно по всьому судну, від якого вібрає весь корпус, і якщо вони зараз заглохнуть, уся неповна сотня моряків на судні підсвідомо прокинеться серед найсолодших снів. Бо в найближчі півроку ці дизелі не мають зупинятися ні на хвилину, це запорука безпеки посеред неозорої водної пустелі і приємна заколисуюча мелодія, під яку щовечора засинають моряки. Але тут вона занадто гучна, не для радистових вух. Я спускаюся ще палубою нижче — на промислову палубу, застелену просмоленими в пазах дошками й освітлену яскравими променями промислових люстр, як сцена мандрівних музикантів. Продовжую свій нічний моціон.

Я вітаюся з рефмеханіком, що також виліз подихати свіжим вранішнім повітрям зі своєї рефмашини, не все ж самим аміаком дихати, і далі ми прогулюємося вздовж палуби й назад уже вдвох, як два Амосови в парку Шевченка.

— Чуєш цвіркунів? — питає рефик. — Чи це в мене галюцинації?

Дійсно, розмірене рохкання машини ближче до корми перекривається руладами цикад, отже, ми ведемо з Мапуту не тільки калінінградських тарганів. І ми стоїмо на самій кормі судна, над похилим сліпом, що спускається просто в Індійський океан, дивимося на кільватерний струмінь, збитий нашими гвинтами, і слухаємо цвіркунів, наче на якомусь хуторі в степу.

— Що там у світі коїться? — питає рефик.

— «Динамо» програло «Стяуа» суперкубок.

— От гади. Я так і знав.

Я певний час переповідаю рефікові те, що вичитав зі щойно прийнятої факсимільної газети «Рибалка Півдня».

Апарат для прийому факсимільних газет заслуговує на окремий опис, бо це єдиний струнний інструмент у нашому диксиленді. Правда, зовні він схожий на шарманку, і струна в ньому лише одна, як у Паганіні. Вона, як молекула ДНК, звивається навколо барабана, і в тому місці, де вона торкається вологого паперу, проскакує іскра і залишає на папері чорний слід. Звук газети в ефірі нагадує стрекотання цілого ставка жаб.

Факсимільна газета повзе з прийомного пристрою рядок за рядком, і поки приймеш її, зазвичай вже встигаєш усю прочитати, літеру за літерою. Я не думаю, що в інших київських газет є така вдячна аудиторія, що вичитує їх ще до того, як їх остаточно надруковано. Газета ця — одна на всіх, і кросвордів у ній нема. Коли вона підсохне, я вивішу її на дошці оголошень біля їдальні команди. А рефік вислуховує від мене ще вологі новини й плітки суходолу, бо в рефрижераторному відділенні, в якому він проводить більшість часу, ніяких новин нема. Лише компресори та аміак.

Інші газети до нас привозитимуть транспортними рефрижераторами десь раз на місяць, цілими пачками, і ми читатимемо їх зі значним запізненням, але строго по числах, не забігаючи вперед ні на день, як не кортітиме довідатися, що ж там з усього цього вийшло, і зазирнути в «завтрашню» газету. А кросворди розгадуватимуть олівцем, щоб можна було стерти гумкою і розгадати ще раз.

Ще тими транспортами надходитимуть листи. Звичайні листи, в яких не треба рахувати слів. Чи вже пишеш ти їх зараз, сонце моє, щоб перший же транспорт не був для мене порожнім? Я написав уже три.

— Щось я забув, — кажу рефікові. — Ні, не з новин. Щось у радіорубці.

Я забув замовити перемовини з Керчю для Другого і подзвонити тобі, моє сонечко. А вже скоро світає, знову перемістяться ті капосні шари D та E, і стійкого зв'язку слід чекати годині аж о десятій, вже у Начальниковій світлій півкулі.

— Київ, Київ — «Кара-Дагу», — волаю я в трубку.

— «Кара-Даг», чую на трієчку, що у вас? — відкликається Київ незрівнянним жіночим контральто, і я одразу пізнаю цей оксамитовий голос. Це Неоніла, жива легенда Одеси, Керчі та Севастополя. Голос, що уособлює для моряків Суходіл.

Забуті пахоші зелені.

Шерхіт вітерцю в листі дерев та в жіночий сукні.

Вмитий поливалками безлюдний нічний Хрещатик, в мокрий асфальт якого, як у люстро, дивляться самозакохані ліхтарі.

Прохолодну темінь Володимирської гірки під квітучими каштанами.

Альтанку над кручею.

Освітлений хрест Володимира.

Темний, але незримо присутній могутній Дніпро під його пам'ятником.

І поодинокі світлячки безсонних вікон у мурашнику Троєщини ген на тому березі, де вже скоро зійде сонце.

Усе це і ще щось невловиме, чого не висловиш жодними словами, містить у собі низький грудний тембр голосу Неоніли, бо що може бути прекраснішим за красивий жіночий голос у геть чоловічому морі.

— «Кара-Даг», де ви знаходитесь? — виспіває Неоніла. — Індійський океан? Порахуйте, «Кара-Даг». Прийом.

І я терпляче рахую до десяти та навпаки, поки вона переключить антени з Атлантичного на Індійський океан та підлаштує приймач.

— ...три, два, один. Київ, як чуєте мене, прийом.

— Чую вас на четвірку. Що у вас? Прийом.

— Замовлення на двадцять шосте, на двадцять другу нуль нуль. Номер у Керчі...

— На двадцять другу все зайнято «Радянською Україною», двадцять перша чи двадцять четверта? Прийом.

«Радянська Україна» — це одеська плавбаза. У неї екіпаж під шістсот чоловік, вісімдесят процентів з яких — жінки. Такі швидко не наговоряться. Не переслухаєш, сидячи в черзі. Господи, скільки чужих таємниць, комедій та трагедій я вислухав, сидячи у цих чергах на телефонному каналі.

— Краще двадцять перша. Прийом.

— «Кара-Даг»! Замовлення на Керч, двадцять шосте, двадцять перша п'ятнадцять, номер 4—75—82, прийнято! Є ще що-небудь? Прийом.

— Є. Один дзвіночок по Києву, зараз. Номер...

І я називаю наш номер професійним тоном телефоніста, для якого теревені в ефірі — то праця. І чую довгі гудки, і ти чомусь не береш трубку.

— Запасний номер... — кажу я. Може, ти в матері?

І знову чую довгі гудки.

— Знімайте замовлення, — все тим самим безпристрасним телефонним голосом кажу Неонілі. Її чути все гірше і гірше з кожною хвилиною, сонце на підході, і їй теж уже мене погано чути.

— «Кара-Даг», пропадаєте, — попереджає Неоніла. — «Кара-Даг», начальник зміни просить вийти в телеграфному режимі на 8635. Для вас є термінова. Щастя вам! — доноситься її оксамитове контральто вже з такої далечини, що не докричатися. Я пропадаю.

На такий голос можна молитися. Під такий голос не соромно плакати. Наші хлопці спеціально їздили до Києва з Керчі, лише б на неї подивитися. А я живу в Києві і ні разу не бачив. І не хочу дивитися, щоб не псувати вражень від її оксамиту, як вчинив колись з Елою Фіцджеральд, побачивши її на плакаті.



«Ну, що там для мене у Клада? Такого термінового, що не почекало б до наступного трафік ліста, який прийматиме вже Начальник?» — міркую я, перемикаючись у телеграфний режим.

— QTC 1 PP (маю для передачі одну приватну радіограму), — «радує» мене Кладенко.

— QTC 1! PP!!! — нарешті знаходжу я привід віддячити Кладенкові його ж монетою, щедро роздаючи знаки оклику в ефірі.

— Оп? — тут-таки перепитує Кладенко, хоче знати прізвище оператора.

Зараз ще проситиме викликати начальника радіостанції і буде довбати мізки ще йому. У мене на таке вже давно заготована відповідь «ШРМ хворий», давай-давай, рубако. І я передаю в ефір своє прізвище.

— Ну, поздоровляю, — несподівано змінює гнів на милість капосний Клад. — GA?

Й ось я вже стою на правому крилі містка, дивлюся, як з'являється над чітким горизонтом помаранчевий серпик сонця. Сонце випірнуло з океану трохи невдало, під чорною й звивистою, як змій, хмарою, над якою ще темне зоряне небо й дотлівають найвідчайдушніші зорі. Зорі гаснуть одна за одною, не витримуючи змагань з променями, що пронизують змія наскрізь. Ось уже видно половину того сонячного апельсина. Ось він уже вигулькнув з води повністю і відірвався від виднокраю, ще вологий після нічного купання. Новий день народився, й пологи пройшли успішно.

А я все стою, палю вже третю цигарку і тримаю в руці щойно власноруч прийняту радіограму.

ВІТАЄМО НАРОДЖЕННЯМ ДОНЬКИ КРПК  
ЗРІСТ 58 ВАГА 3500 ДИТИНА ТА МАМА ЗДОРОВІ =

Виявляється, в цю задушливу тропічну ніч я став чиймось татом.

До дому залишалось ще сто сімдесят три такі ночі.

Ні, вже сто сімдесят дві.

# МАНДАРИНОВИЙ ШЛЯХ (Хай несе мене ріка)

*Вантаж*

Коли в нас випадає перший сніг і до Нового року залишається якийсь місяць, у мене починається дивна сверблячка. Мені кортить послати до лисого дідька щасливе сімейне життя, захоплюючі статистичні звіти і сумлінне конспектування лекцій про дискурс постмодернізму, невиховано, як на майбутнього філолога, сплюнути під ноги, матюкнутися й сісти на корабель, що вирушає у рейс. Не пасажиром і не спостерігачем — хвала Богові, маю ще одну — суто чоловічу — спеціальність, засвідчену сіменсбуком та ще з десятком сертифікатів, що їх повинен мати професійний мореплавець. У першому своєму житті я врешті-решт дослужився до стернового. Мені кортить здихатися суходолу і ступити на суднову палубу саме в цій якості і саме в цей передноворічний час. Все дуже просто — в Грузії починається мандариновий сезон.

Та що я вам розповідаю? Адже ви самі, напевно, не уявляєте собі Нового року без мандаринів. Так само, як без ялинки, шампанського й салату Олів'є. Мандарини в нас бувають марокканські й грузинські. Марокканські — великі помаранчеві, товстошкурі й засолодкі. Грузинські — дрібненькі, жовтенькі й кисленькі. Кожен обирає за смаком. Про марокканські нехай напише якийсь інший автор, а от про грузинські, про той шлях, який їм щороку доводиться здолати, перш ніж потрапити під ваші ялинки, я розповім докладно. Бо всі

чорноморські моряки чекають на той сезон увесь рік, і, як в анекдоті про нашого актора, що відмовився від ролі в Голлівуді, бо в нього саме були новорічні ялинки, відмовляються на цей час від риболовлі, бойових навчань, поглиблення фарватерів та перевезень базарних торгових на Стамбул. Одне слово — Сезон почався.

### *Сезон*

Так повелося здавен, ще з радянських часів. Я навіть пам'ятаю такі старовинні порядки, коли жодного кілограма мандаринів не можна було вивезти за межі Грузинської РСР, доки республіка не виконає план по цитрусових, і доводилося з'їдати придбані в місті кілограми просто на прохідній порту, якщо не вдалося домовитися з портовою вартою. А на кому ж та варта мала б демонструвати свою принциповість, як не на прибулих морячках з України та Росії? Не на своїх же земляках, слухай, так?

Ось за це я грузинів, як не дивно, поважаю. Своїх вони навіть до медвитверезника не брали, а невідворотний у радянські часи план таких закладів теж виконували за рахунок приплуд і пройдисвітів — моряків. А медвитверезник у Поті якраз біля прохідної порту і розташовано. І бігають наші капітани, як шилом вжалені: судну треба в море виходити, а половину команди до медвитверезника ні за що загребли просто з ресторації на морвокзалі — все ж поруч. І сидиш собі у витверезнику тверезий, закусуєш контрабандними мандаринами, поки рідний капітан тебе за рибу чи солярку на волю викупить. Свої ж, грузини, між собою завжди домовляться. Хоч зі своїми моряками, хоч із мандариновими торговцями, яким необхідно було вивезти свій крам на ринки СРСР раніше, ніж буде знято заборону. Мандарин дорогий до Нового року, як ложка до обіду, а яєчко до Великодня. Тож умій крутитися й домовлятися, генацвале, так?

## *Війна*

А потім у Грузії почалася війна. Спочатку громадянська, потім — «міжетнічні конфлікти». Тількино в одному місці перестануть стріляти, в іншому розпочинається. Шлях суходелом було відрізано. Та виявилось, що Сезон важливіший за війну. Пароплави йшли за мандаринами до Поті та Батумі вночі, затемні, без ходових вогнів, повз берегову артилерію та обстріли з гелікоптерів. Бо війна війною, а мандарини до Нового року — за розкладом. Ні свят, ні мандаринові дерева миру не чекають. Одним словом — Сезон розпочався.

Рейс, про який я писатиму, відбувся наприкінці цих воєн, коли воюючі сторони вже втомилися, і не було зрозуміло, це ще війна чи вже мир. Не те щоб у нас все в той час було безхмарно та ясно, але без війни, дякувати Богові, обійшлося. Хіба що безробіття й купони замість грошей. Але що то у порівнянні з громадянською війною чи грудневим штормом?

## *Рейс*

Я сидів собі на лікарняному з гіпсом на лівій клешні, бо в попередньому — «дорослому» — рейсі на турецькому середземноморському сухогрузі дуже «вдало» засунув ліву руку під двотонну кришку трюму в останній день рейсу. Та гроші ще залишалися, гіпс мали зняти лише перед Новим роком, можна було з чистим сумлінням сидіти вдома й друкувати мемуари одним пальцем на машинці чи щодня перевіряти доччиного щоденника, знаходячи в ньому лише відмінні оцінки — жодного азарту. Але щось уже свербіло не тільки під гіпсом, який ніяк не почухати. Сезон почався.

Мандарини вже дозрівали в далекій Грузії, віддаленій від Херсона на шістсот морських миль. Я міряю

від Херсона, бо саме з цього міста на Дніпрі мені і за-  
телефонували. Подзвонив мені кок, по-морському  
це — кухар, Юрасик і без прелюдій запитав:

— То ти в рейс ідеш? Арташезович тримає тобі місце.

Юрасик знав, що я в гіпсі, він сам відвозив мене  
до портового травмпункту в Одесі на портовій карі.  
Капітан Арташезович (це по батькові таке, а не прі-  
звище, він вірменин, а не те, що ви подумали) — теж  
знав. І попри це... Лікарняних, втім, мені жоден злий  
турок не сплачував. Я, власне, засунув руку під криш-  
ку трюму, коли на судно вже прибула змінна коман-  
да, і хто мені тепер пояснить, навіщо я взагалі попер-  
ся закривати той трюм, по-турецькому — камору,  
коли те мав уже робити мій змінник. Отож зайві гро-  
ші мені не завадили б. Піти у справжній «дорослий»  
рейс без лівої руки мені жодна медкомісія не дала б.  
А тут люди самі запрошують... І — Сезон.

— Коли я маю бути на судні? — спитав я в Юра-  
сика.

### *Пароплав*

Була ще одна причина, щоб піти в цей рейс. Па-  
роплав і недбала фраза мого корешка старпома Се-  
рьоги, стати йому капітаном швидше.

Пароплав називався «Вадічка». А мій братчик Се-  
рьога колись недбало кинув за кухлем пива:

— *Хто не працював на «Вадічці», той не херсонець.*

І я те запам'ятав.

«Вадічка» зазвичай стояв на набережній, навпроти  
пам'ятника першому чорноморському фрегату «Слава  
Катерини», поруч із навчальним вітрильником «Това-  
риш», який тоді ще не видарили в нашого мореходного  
училища німці з Бременхафена. Вже це одне має свід-  
чити про винятковість цього судна. Усім іншим, навіть  
білим пасажирським пароплавам, стояти на набереж-  
ній було зась.

«Вадічка» був штральзундським логгером 1953 року побудови. Як би це вам пояснити? Хіба що автомобілісти зрозуміють мене, якщо я порівняю штральзундський логгер з довоєнним «Хорьхом» чи «Опель-Кадетом». Такі пароплави вже розучилися будувати. Крупівська, з переплавлених «тигрів» та «пантер», сталь. Клепані, а не зварні, могутні борти, гідні криголама, а не траулера. Справжні штуртроси, що йшли від полірованого сотнями зашкорублених рук дерев'яного штурвала до стерна й шурхотіли на роульсах на спардеці — жодної гідравліки та автокерманичів. Вилизані до стану паркету хвилями та поколіннями матросів дошки верхньої палуби. Червоне дерево кают та кубриків, а не обридлий малозаймистий пластик сучасних пароплавів з візеруночками «під горіх». Логгери колись ловили оселедців дрифтерними сітями в Північній Атлантиці, і то були перші наші океанські промисли. І про це можна багато чого понаписувати. Й усі пахощі Ньюфаундленду, Ісландії, Гебридських та Фарерських островів ще пашили на цій палубі і через десятки років.

Геть усіх сестер (бо англійці називають однотипні судна саме сестринськими — сістершіпами) нашого «Вадічки» вже переплавили на шпильки та голки ще років двадцять тому. А «Вадічка» якось вцілів під невисипущим оком Регістру торгових суден та портового нагляду і був не музеєм, а робочим судном, ходив то на Болгарію, то на Туреччину, хоча його вже сміливо можна було вважати судном антикварним.

### *Причал*

На набережній, втім, він стояв не через антикварність, а тому, що в його теперішнього судовласника були гарні відносини з управлінням порту. І взагалі гарні відносини з усіма: Херсон місто маленьке,

не розминешся ні з бандитом, ні з санепідемстанцією. Та й бандюкові, й пожежному інспектрові іноді потрібно кудись повести якусь вбивчо прекрасну херсонську дамочку, скажемо так — однокласницю, щоб це був не банальний кабак на вулиці Суворівській, а щось несподіване й романтичне — на набережній, з якої видно нижній рейд з океанськими пароплавами на якорях, чутно крики чайок і пахне далекими шляхами. На судні ж, що стоїть у порту, завжди знайдеться вільна каюта.

Та й іншим херсонцям «Вадічка» ставав у пригоді. Завжди можна було попросити вахту увімкнути по трансляції музику на замовлення й танцювати просто на набережній, між бортом судна та припаркованими автомобілями. Була тоді така мода в херсонців — з'їжджатися ввечері на набережну й танцювати твіст чи медляки під бортом «Вадічки». Отож у проміжках між рейсами, особливо коли тримачтовий барк «Товариш» уже відбув у свій останній рейс на ремонт в Англії, судновласник був не проти романтичних відвідин його судна херсонським бомондом, чи як там одним словом і бандюка, й СБУшника ще назвати? Тож і мав гарні стосунки з багатьма, хоча без завидющих очей звичайно, не обходилося.

Він поставив «Вадічку» працювати «на короткому плечі», на Варну, Бургас чи Батумі, і не один херсонський моряк перебивався на ньому до наступного океанського рейсу, якщо гроші вже вийшли, а виклик на судно з крюїнгової агенції ще не прийшов. Саме через це мій корешок Серьога і сказав ту недбалу фразу «Хто не працював на „Вадичці“, той не херсонець».

### *Херсонці*

Усе то так, але ж я був киянин. Що мені до тої фрази? Але мені неабияк поталанило: в графі «місце

народження» в паспорті я мав Херсон, а не Київ. Це вирішувало безліч проблем, бо відтак я мав повне право рекомендуватися херсонцем, а не пояснювати довго кожному цабе, яким це вітром занесло мене з Печерська на моря. А це неабищо.

Херсонський моряк — це в міру питущий, у міру жадібний, у міру роботящий, у міру сімейний, ще й при цьому — чудовий спец. Я це не для хвастощів кажу, я ж киянин.

Але коли херсонці йдуть до портового ресторанчика пити пиво, вони дійсно п'ють пиво, а не йорж з горілкою, як ростовчани.

Коли одесити кожну хвилину в іноземному порту мріють використати під якийсь гендель і розбігаються з судна по крамницях та автомобільних звалищах, варто митниці надати суднові вільну практику, херсонці залюбки зачищають трюми після металобрухту чи слябів, чим заробляють собі копійечку, а судновласникові економлять карбованця.

Херсонці люблять не довгі океанські рейси на Південно-Східну Азію чи Гамерику, а роботу на середземноморських лініях із заходами в чорноморські порти, щоб частіше бачити сім'ю, хай і заробляючи при цьому на тисячу талярів менше, а клопоту на свою голову маючи більше, бо чим більше портів, тим більше клопоту: паперів, митників та швартовок. Хай так, але сім'я того варта.

Щодо чудових спеців, то саме в Херсоні знаходяться два найстаріших на Чорному морі мореходні училища — торговельного та рибного флоту, і навіть викладання в них вже давно стало справою династій, я вже не кажу про навчання в них з діда-прадіда, цим у Херсоні не здивуєш нікого. Кузня кадрів. На який флот не приприся, все херсонця зустрінеш. І флоти на херсонських кадрів не жалілися ніколи. Це добра слава, панове. Гріх до неї не примазатися, якщо маєш таку нагоду. Херсонець — то звучить гордо.



Знаю це не лише я, але й численні вітчизняні, російські, грецькі, турецькі та кіпрські судновласники та крюїнгові агенції, які набирають екіпажі під свої прапори по всьому світу. Тож видавати себе за херсонця було для мене корисним рішенням. Та я так довго грав у цю гру, що мені вже й самому було важливим, щоб усі навколишні і справді переконувалися, що я нічим від справжнього херсонця не гірший. Те, що я й досі не мав у своєму паспорті моряка прописки за «Вадічкою», руйнувало мою легенду, бо див. вище, що сказав про «Вадічку» та херсонців старпом Серьога. Не зараз казав, зараз він саме сидів у буцегарні на Сицилії за якісь там контри з еміграційною службою Італії, але про це якось іншим разом. Зараз про те, що піти в цей рейс на «Вадічці» мені було просто необхідно навіть без Серьоги у якості компанії. Просто щоб справдити своє реноме справжнього херсонця.

— До Нового року повернемось, — пообіцяв я дружині на своє виправдання. — Це ж мандарини, їх після свят вже нічого везти. Ну, зустрінеш мене з дітьми в Херсоні в разі чого. Відсвяткуємо Новий рік у гостях.

### *Капітан*

Капітан Арташезович, який тримав для мене місце, був таким самим херсонцем, як я. Бо Херсон ще не у Вірменії, як не крути. Але щоб з повним правом носити горде наймення херсонця по всіх морях та океанах, йому довелося пожертвувати значно більшим: йому довелося в Херсоні одружитися.

Справа, звичайно, нехитра, значно складніше, якраз, у Херсоні не одружитися, коли твоє судно стало в капітальний ремонт на заводі Куйбишева. Бо херсонські дівчата та жінки — це щось. Тобто — хтось. Та ще й які хтось! Моряк, що перевальцем ступив на берег після шести місяців винятково чоловічого товариства посеред хвиль та пінгвінів, на вулицях Херсона ризикує

просто звернути собі шию, так йому, сердешному, доводиться крутити головою, проводжаючи поглядом зустрічних красунь, що йдуть на нього просто на своїх двох, без охорони, цілими табунами, ще й хихочуть, цокають каблучками та піддражнюють зустрічного мореплавця. Бермудський трикутник, а не порт. Не один водоплавний холостяк назавжди в ньому залишився.

До того ж, усі ті тисячі курсантів обох мореходних училищ мали традицію не відкладати одруження на потім, щоб не одружитися часом з вищезгаданим пінгвіном, і одружуються одразу після випуску або навіть трохи раніше, щоб встигнути понахвалювати тещині борщі ще до того, як просурмить сурма, заграють Єгерський марш гелікони та корнет-пістони і молодого спеціаліста направлять на судно у Петропавловську-Камчатському споживати борщі флотські. Усі ті тисячі одружених курсантів уже також визнавалися повноцінними херсонцями, бо уявити собі одруженого на херсонській дівчині молодого спеціаліста, що розпробував тещиних борщів, який за першої ж нагоди не чкурне з Авачинської губи назад до Кардашинського лиману й тещиною холодцю, просто неможливо.

### *Пенелопа*

Ось і Арташезович одружився ще в училищі, здоров'я та довголіття його дружині. І за першої ж нагоди, що підвернулася лише через три роки, чкурнув з Петропавловська, що на Камчатці, на херсонський рибний комбінат, що на річці Кошевій. Але доля знущалася над ним не згірш, ніж над Одиссеєм, який вже бачив вогні рідної Ітаки і вже чув, мабуть, пахоші борщу своєї Пенелопи, коли якісь ідіоти й дебіли з матросів розв'язали лантух з вітрами та бурями, й Одиссеєву галеру віднесло ще далі від Ітаки, ніж вона була на початку «Одіссеї». У випадку Арташезовича

таким неподобним матросом, що пожавав бурю, був особисто генеральний секретар ЦК КПРС Микита Сергійович Хрущов, якому закортіло засунути їжака в штані Гамерики й розпочати Карибську кризу.

Арташезовича мобілізували просто з його причалу під мостом через Кошеву, і він довгі вісім років підвищував рівень бойової та штурманської підготовки бригади десантних кораблів Балтійського флоту, яку з нагоди холодної війни перекинули на Чорне море. Термін строкової служби тоді був сім років, але командир корабля навмисне не списав Арташезовича перед виходом на бойову до Середземки, так звик до матроса, що розуміється на навігації краще за штурманських офіцерів, і Арташезович ще цілий зайвий рік провів на точці якірної стоянки між Кіпром та Ізраїлем у повній готовності відразу висадити десант на англійську військову базу в Ларнаці або й відразу до Єрусалима. Куди адмірали накажуть.

З військового флоту Арташезович повернувся з відповідним татуюванням — з синім силуетом БДК (великого десантного корабля) на тлі земної кулі, якорів, та військово-морського прапора — і з нерибальськими звичками у маневрах. Навіть через десятки років він міг довести до істерики капітанів зустрічних суден, коли починав маневрувати, як військовий, і лягав на бойовий курс замість тихо-мирно розходитися із зустрічним пароплавом лівими бортами.

Рідненька Пенелопа таки дочекалася покращення міжнародних стосунків і повернення Арташезовича на вулицю Ілюші Кулика. Не будемо довго зупинятися на подальшому житті цього українсько-вірменського подружжя, хоча я б за таке ставив пам'ятники за життя усіляким Пенелопам, але боюся цих херсонських Пенелоп розбестити: адже вони ще й досі вважають усе це природнім, усі ж так живуть, і по-іншому бути просто не може, а встанови їм пам'ятника — ще задумуються, чи виходити їхнім дочкам заміж

за чергових курсантів під звуки Єгерського маршу, а не маршу Мендельсона.

### *Загибель ескадри*

На момент досягання тих мандаринів, про які я пишу, Арташезович проплавав у морях та океанах уже тридцять із хвостиком років. І кожен з членів екіпажу колись та працював під його командуванням чи в Атлантиці під Західною Сахарою на ловах сардини, чи в Індійському океані під Маврикієм на лангусті, чи ще деінде на морях цього світу.

Коли Арташезович про щось розповідав, він майже завжди мав нагоду сказати: «Ось Голопупенко не дасть збрехати, у 86 році під Кергеленом сезон був не з кращих...» І черговий голопупенко те справді підтверджував, бо саме 86 року ловив з Арташезовичем кликача під французьким островом Кергелен в Антарктичній частині Індійського океану. Ніколи не куштували кликача? То у вас усі гастрономічні фестивалі ще попереду. Негайно йдіть до супермаркету й купіть хоча б рибину, хай зараз той кликач і польський та страшенно дорогий. Зараз вже цю рибу можна скуштувати кожному, а не тільки міністрові рибного господарства: раніше вона тільки на експорт та для міністрів йшла.

Арташезович ходив у море на рибалках до початку дев'яностих, коли вже інший мудрагель, вже не генсек, але теж з їхнього племені, сказав на міністерській нараді, що українському народові потрібні не риба, а сало, і вся наша океанічна риболовля безславлю пукнула. Вся Африка й околиці були засіяні іржавими корпусами наших траулерів та сейнерів, яких не було змоги повернути звідти додому, хай хоч на консервацію та відстій, та хоч на металобрухт, не було змоги навіть команди звідти визволити, почалися арешти суден у портах і суди, а пального

на втечу додому нема, і не дуже то втечеш під пукавками корветів берегової охорони, і їсти екіпажеві вже нема чого, і вода питна навіть закінчується, і малярія всіх косить, і... хай тому мудрагелю теж гикнеться ще за цього життя, бо гикати лише на тому світі буде для нього занадто добре.

Арташезович пережив два таких суди в Лас-Пальмасі й обидва, як не дивно, виграв, повернувши обидва судна додому, де його зустріли без захвату. Арташезович образився і пішов зі своєї риболовної управи на «Вадічку». І на «Вадічці» він вже пропрацював з перервами та підмінами щось років із п'ять. Тож, фактично, з ним устиг попрацювати чи не кожен херсонець, бо див. вище, що казав старпом Сергійко про «Вадічку» та херсонців. Серьогу Арташезович колись несподівано відмовився брати на «Вадічку» другим помічником капітана, сказавши, що вік у Серьоги вже старпомський. І Серьога пішов старпомом на той пароплав, з якого його й забрали до італійської буцегарні. Нелегалів вони везли до Європи, чи щось таке. Арташезович на таке ніколи не погоджувався, хоча і йому якісь аферисти колись пропонували.

### *Таксист*

Таксист усю дорогу слухав якусь херсонську ФМ станцію. Не шансон. І це вже було добре. Мабуть, відчуючи урочистість моменту мого першого побачення із судном вже в новій якості, DJ у радіостудії увімкнув Скрипку:

*Рідне місто, місто Херсон,  
Миліше тебе нема.  
Білі стіни гарних домів,  
Балкони на цих домах.  
А я їду, гукаю тебе  
Гуляти до зорі.*

*І ми  
Самі  
Гуляємо.*

*Місто квітне, наче букет.  
Дарую його тобі.  
Чисті площі, митий проспект,  
В них дивляться ліхтарі.  
А ми вночі, над нами — зірки,  
Нікого скрізь нема.  
І голос твій, і потиск руки,  
І перший поцілунок.  
Серед дерев дихання зібрав,  
Тебе я зупинив.  
Кажу  
Тобі:  
«Я люблю».*

*Були, були, були.  
Були, були, днини.  
Були, були, були.*

*Моє життя, кохання моє,  
Товариш мій — Херсон.  
Спілки, шлюби —  
В твоє ім'я.<sup>1</sup>*

— Отакої, — тільки й мав присвиснути я, розплачуючись із таксистом за дорогу від вокзалу до набережної.

«Вадічки» біля причалу не було.

— Тю, — сказав таксист. — Ти б так зразу й казав, що тобі на «Вадічку». Вони вчора в завод пішли. Сідай назад.

---

<sup>1</sup> Тут і далі вірші Олега Скрипки.

— Люблю Херсон, — нелогічно відповів я таксистові. Він так і не допетрав, за що саме я Херсон люблю, а став викручувати кермо на зворотний шлях. Мені не залишалося нічого кращого, ніж спитати:

— А в якому заводі? Комінтерна?

— Ображаєш — Куйбишева, — засміявся таксист. Завод Комінтерна колись ремонтував торговельні судна, а Куйбишева — рибальські.

Таксер, був нашою людиною, бо знав, що таке контри між рибальським та торговим флотом. У таксеровій обізнаності не було нічого дивного. Кожен другий херсонський мужчина ходив у моря. Або ще й досі ходить. Або ще піде.

— «Тюльку» закінчив? — спитав у мене таксер, коли ми саме проїздили навчальний корпус рибного мореходного училища з антенами радарів на даху. Радари були застарілими. На них би історію радіолокації вивчати. Але таксерове питання вимагало відповіді, а не лекцій з електрорадіонавігації.

— Аякже. Одинадцята рота, — відповів я, облишивши у спокої радари.

— Четверта, — зареготав таксер, бо намічалися вже інші, внутрішньорибальські контри — між судоводіями та механіками. Четверта рота була механічною.

Ви теж помітили, що найгірші контри якраз між майже родичами? Між галичанами та волиняками чи там між одеситами й молдаванами? Про двоохотлітні контри між Херсоном та Миколаєвом я взагалі промовчу. Кожен матч між місцевими футбольними командами завершувався розбитими шибками в навколишніх кварталах незалежно від того, хто виграв цього разу. Хоча ці два міста навіть будувалися за одним генпланом. Спочатку побудували Херсон. А потім, щоб не витрачатися ще раз, Миколаїв. Мабуть, між трамвайниками та тролейбусниками теж існують контри. Перевірити останнє на місці мені не випадало: найближчі трамваї ходили аж у Миколаєві.

— Спокійно, я радист, а не штурман, — посміхнувся я таксерові.

Радисти в протистоянні «рогатих» та «духів» намагалися участі не брати, бо були «дятлами». Втім, якщо доводилося, «дятли» все ж тяжіли до штурманів. Давалося взнаки спільне вивчення радіолокаторів, які штурмани потім ламали, а радисти ремонтували й матюкалися. Це ж який на «Вадічці» мусить бути радар? Теж антикварний?

Таксист уже вилетів на горбатого моста на Карантинний острів, на якому розташовані всі суднобудівні заводи в Херсоні. З мосту гарно видно всі щогли суден навіть у внутрішніх басейнах заводів Куйбишева та Комінтерна. Але горбатим цей міст зроблено не для цього, а щоб під ним могли проходити пароплави, не завалюючи щогли. Колись тут ремонтували китобоїв та середні траулери з Одеси, Севастополя й Керчі. Колись їхав повз цей завод на тролейбусі, і здавалося, що проїжджаєш якийсь ліс зі щогл та антен, так багато суден збиралося в затоні на ремонт. Зараз в усьому заводі я побачив лише дві щогли. Й обидві вони, вчечвидь, належали «Вадічці».

— Бурячкові привіт, — сказав таксер на прощання. — Від Гоші.

### *Гудок*

Те, що я побачив щогли «Вадічки» з мосту, ще нічого не означало. Переді мною виникла не те щоб неочікувана, але неприємна перешкода на прохідній заводу. Старий служака з заводської варті (ВОХР) відмовлявся пропускати мене на територію, бо мене не вписано до суднової ролі. Суднова роль — це документ, до якого вписано усіх членів команди та пасажирів. Щоб мене вписали до суднової ролі, мені потрібно було потрапити на борт «Вадічки» і знайти старпома. Але як мені потрапити на той борт і знайти



того старпома, якщо мене не пускають через прохідну, бо мене не вписано до суднової ролі...

— То зателефонуйте... — пропонував я.

— Телефон не працює, — незворушно бурчав ворошилівський стрілець.

— Ну то пошліть когось, хай викличе старпома до прохідної.

— Кого послати? Ти не бачиш, що я один?

— Речі у вас залишити можна? — спитав я у ворошилівця.

Я вийшов з прохідної, пройшов з півкварталу і зрадів. Дірка в паркані була на місці. Я потоваришував з нею ще зі своєї першої курсантської практики на цьому заводі. Йшли роки, десятиліття, змінювалася дирекція та форми власності, а дірка була невмирущою. На цій прохідній перепусток ні в кого не вимагали.

Ледь я протиснув черево через вічну дірку, загул заводський гудок. Це не сигналізація спрацювала. Гудок закликав пролетарів на обід. Спочатку кволо, кахикаючи, а потім, наладнавшись, зовсім як колись. І я немов відчув себе на п'ятнадцять років молодше. Тільки-от ліз через дірку не в тому напрямку. Бо курсанти-практиканти зазвичай використовували цю дірку між режимним та безконвойним світами для того, щоб втекти з роботи, а не щоб на неї потрапити.

### *Екіпаж*

Отже, екіпаж на «Вадічці» підібрався з бувалих моряків, яким жаба цицьки вже не раз давала, та не дала. Були серед них і мореплавці передпенсійного віку, як-от старший механік Петренко, яким через загинель ескадри, не описану жодним Корнійчуком, вже просто не було куди подітися, крім «Вадічки»: англійської Петренко не знав безнадійно. Старпомом у рейс ішов його ж, страмеха, син — Петренко, що саме розійшовся з дружиною і перебрався мешкати

до батьків. То батько його заодно й на «Вадічку» влаштував: каюти старшого помічника та старшого механіка на «Вадічці» були поруч. Така-от династія.

Старпом та стармех — головні антагоністи в тій трагікомедії, яку італійці звать «віта ді бордо» — життя на борту. Один командує «рогатими» (палубною командою), інший — «духами» (мотористами та механіками). Одному кортить усе вифарбувати й надраїти, іншому — все замазати мастилом і тавотом. Один відповідає за дизелі, інший за борти. І на швартовках страмех з осудом крикає при кожному реверсі — особливо несприятливому для дизелів режимові роботи, — а старпом, як навмисне, перекидає ручку машинного телеграфа з «середнього вперед» на «повний назад» і реверсує, бо вболіває не за дизелі, а за борти.

— Що ж твої механіки в масних черевиках з машини просто по палубі ходять, — лаявся Петренко-старпом.

— А що їм, літати? Ти вже у шльопанці в коридорі доперевзувався, зовсім за двері виставили, — заборонено приплітав подробиці особистого життя опонента Петренко-стармех.

— Просидів би ти під арештом в Африці стільки, як оце я, і тебе теж виставили б, не сподівайся, — махав рукою Петренко-старпом, ображався на батька остаточно й грюкав дверима своєї каюти. Він щойно повернувся з Африки, куди потрапив ще за радянської влади, до нашого дивного незалежного суходольного життя середини дев'яностих, і в'їжджав у це життя з труднощами й нервами.

А були в екіпажі й цілком адаптовані до постескадреного незалежного життя молодики, як-от другий помічник Сашко, який навіть став власником двох автостоянок з охороною на мікрорайонах Острів та Шуменський, але чомусь з радістю готовий був покинути ті джерела свого надприбутку майже

напризволяще і пертися в той рейс на Батумі. Кажу ж — Сезон.

Ну, кухаря Юрика ви вже знаєте, він саме повернувся з Перської затоки з «саплаїв» — так називають судна-постачальники, що возять на бурові вишки усілякі труби та журнали «Плейбой». При цьому, хоча весь час довелося курсувати між іранськими та еміратськими портами, на берег Юрка не випускали дев'ять місяців. Лише портом повештатися, до прохідної. Крім того, Юрко виявився наймолодшим членом екіпажу «Вадічки», а це, я вам скажу, завжди додаткове навантаження: усяк матрос вважає своїм обов'язком брати тебе на кпини.

### *Жінки в Еміратах*

— Там, в Еміратах же, горілки зовсім нема, як же ти дев'ять місяців на «саплаї» тому відсидів? — глузували механіки Ігор та Вітьок. Вони все робили разом, ці Гвинтик зі Шпунтиком. Хіба що вахту окремо стояли. Але один якраз зміняв іншого.

— Чого це нема? — обурювався за дружні Емірати Юрик. — Є, у фрішопі в порту. Сто доларів пляшка.

— А з жінками як в арабів? — встрявав зі своїм артільний матрос Бурячок, якому я мусив передати привіт від таксиста Гоші. — Вони ж усі в паранджах ходять, а невірних дружин біля ганебного стовпа камінням побивають. Важко тобі було там, Юрко, ой важко. Я б не витримав.

— Та, — починає про жінок в Еміратах Юрасик, але початок цієї розповіді ми опускаємо, це в автора увімкнувся внутрішній автоцензор. Тим паче, що самого автора ще й на борту немає, валандається десь по причалах, розшукуючи «Вадічку», і з'явиться він лише на заключній фразі Юрасика: «... а тоді дивлюся на дамоччин кітель, а вона — капітан другого рангу. Ледве втік».

— Виявилось, що авіаносець «Ентерпрайз» саме до порту зайшов, а в Штатах дамочки теж на флоті служать. І просто шаленіють, бо з підлеглими субординація не дозволяє, а де ти непідлеглого візьмеш на авіаносці, якщо ти вже капітанша другого рангу?

— Від дамочки — втік? — не вірить Бурячок.

— А ти зміг би з капітаном другого рангу? — регочуть механіки вже з Бурячка.

Юрик хоч і молодший член команди, але на нього де сядеш, там і злізеш. Завжди стрілки переведе на кого треба. Та ще й — кухар. Сваритися з такою важливою на судні людиною нікому не варто, навіть капітанові. Бо все минеться. Шторми, штилі, літа й зими. І тільки їсти морякові хотітиметься завжди.

Ніколи не свариться з судновими кухарями, любі друзі. Це найперша заповідь бувалого моряка. Я от колись ту заповідь порушив, і... Та про це я вже розповідав. Юрасик зі мною якраз товаришував.

— Марконі приїхав! — голосно сповістив він товариство, ледь я просунув свою бородату фізію до дверей кают-компанії. І відразу ж виставив через віконечко камбуза ще порцію смаженої риби й картоплі. Таки справді чекав на мене. Був понеділок. На флоті — рибний день.

### *Сторонні*

Але сиділи за столом у кают-компанії і сторонні люди. Між нами кажучи — бандюки. Це я не тому кажу, що один з них сидів саме на штатному стільці радиста, а другий — взагалі геволт! — на місці самого Арташезовича. Професія в людей така була.

Чого не буває зі сторонніми через незнання флотських традицій, за якими сидіти на капітанському місці — зась, хай навіть усі інші стільці в кают-компанії потрощило тринадцятиденним тайфуном у Східно-Китайському морі (докладніше див. у Джозефа

Конрада, капітана з Житомирщини). Але цей незабутній прикид, цей бандюцький міфологізований спецодяг, ці малинові піджаки, чорні светрики-водолазки, «лицарські» ланцюги на бичачих шиях, «гайки» на пальцях, волосся йоржиком... Бандюки, мабуть, були з провінції: і в Києві, і в Херсоні мода на малинові піджаки вже пішла в історію буремних дев'яностих.

— А Марконі — це хто? — поцікавився один з бандюків, той що менше, з перебитим боксерським носом.

— Радист, — запевнило появився доброзичливець з команди (як потім виявилось, Бурячок).

— Начальник радіостанції, — поправив я доброзичливця з притиском на «начальник», бо був єдиним начальником на пароплаві, всі інші начальники зазвичай сидять на березі і передають якраз через мене свої напрочуд доречні поради та накази, в яку сторону пароплавою плисти. Підлеглих у мене, до речі, ніколи не було. Вірніше, був один практикант колись, і через нього я... Я був справжній начальник, одним словом.

На слові «начальник» у бандюків щось клацнуло під зачісками йоржиком. Це було слово з їхнього семантичного поля посеред усіх цих незрозумілих «чифів», «дідів», «ревізорів», «кандеїв» і «драконів» та інших прізвиськ моряків на судні, залежно від штатного розкладу. Слово ж «начальник» в їхній бандюцькій професійній підмові перетиналося зі словом «опер» чи казна з чим ще, я ту підмову професійно не вивчав.

— Це ми на твоєму місці сидимо? — здогадався той, що менше. І скомандував тому, що більше: — Андрюхо, вставай, хазяїн прийшов (от з яким словом перетиналося в нього «начальник» у синонімічному ряду).

Але краще б той Андрійко не вставав. Чи бачили ви коли-небудь Омельченка поруч із Кличком? Ну, коли Сан Санич на радощах на ринг вискакував

у Лас-Вегасі чи ще коли? Я далеко не мерської статури, але поряд з тим Андрійком відчув себе шкетом з першого курсу поруч із пам'ятником адміралові Ушакову. Андрійко встав так рвучко, що розстрошив плафон на стелі. Плечем. Тільки друзки розлетілися по тарілках. Пізніше виявилось, що Андрійко штангіст, і вставати повільно без штанги не вміє.

— Та сидить-сидить, — я на боцмановому місці пообідаю, — отетеріло замахав я рукою в гіпсі, а навкруги вже все реготало.

Спочатку обережно гигикнув Бурячок. Потім захрюкав хтось із механіків, потім, уже не стримуючись, зареготала решта, з адміралом Макаровим на портреті олією включно.

Це був гарний дебют на «Вадічці». Саме про такий дебют на легендарному судні я мріяв усі довгі роки своєї флотської кар'єри.

### *Фрахт*

З першого погляду було зрозуміло, що «Вадічку» на цей рейс зафрахтували. Саме ці, кажу це без тіні негативу, бандюки. Ви помічали, як трансформувалася сама назва їхньої кармалюцької професії з часу відродження на початку «перебудови»? Спочатку їх романтично звали заморським словом «рекетири», потім — виробничим словом «бригада», потім вони якось непомітно стали «охороною», а хто не тримав носа за вітром і стати «охороною» не встиг, почав зватися вже з відтінком іронії — «бандюком». Остання їхня назва — «рейдери», але в ті часи про рейдерство ще не чули.

Скажу відразу, що наші бандюки зробили всі можливі помилки молодого фрахтівника. Не буду перераховувати їх, щоб надмірно не збільшувати обсягів цього твору, було їх щось із сто сімнадцять. Це я вам як погорілий фрахтівник кажу, була така

помилка в моїй морській біографії, коштувала вивраних років, але дечому навчила.

Наприклад, такому — ніколи не слід поступати-ся екіпажу, коли йдеться про ремонт. Я, вже як ненажерний начальник радіостанції, а не колишній фрахтівник, накатав цілу поему про ремонт радіообладнання, а фрахтівники чинні все те... старанно сплатили, не скоротивши ремонтного кошторису вдвічі, як того вимагала гарна морська практика.

Вони ходили заводом з пачкою вічнозелених грошей (ще одна помилка, купонами було краще торгуватися, хоча й нулі вже не влазять у калькулятор, і замість портмоне потрібна була торба) і розраховувалися готівкою зі зварниками, з ливарниками, з дизелістами, з судномоделістами, зі столярами, з малярами, з кранівниками, з гуртівниками, з калюжниками, з бендюжниками, з вальцювальниками, з поливальниками, з токарями, з шахтарями та іншими пролетарями. Як пацани чисто конкретні, вони воліли самі домовлятися з роботягами, справедливо не довіряючи екіпажеві, але позаяк обізнані були з цінами на ремонт мерсів, а не пароплавів, краще б вони довіряли нам сторгуватися. Дешевше б стало, навіть зважаючи на гендлярські таланти декого з команди, особливо Бурячка, якому я так і не передав привіт від таксера Гоші.

Стопка грошей ставала все меншою, фрахтівники вже чухали потилиці, а до виходу судна з ремонту все ще було, як до Києва рачки. Ну, Жванецького вони навіть у своїх Черкасах мали б слухати в сауні над Дніпром, якщо вже закортіло сунутися на моря. Як каже класик саме з цього приводу: «Ремонт — це не дія, це стан. Його не можна закінчити, його можна лише припинити». А фрахтівники натомість, як діти, самі питали в старшого механіка: «Що ще треба?» А якому ж старшому механіку Петренку не потрібен другий пароплав, такий само, але в розібраному вигляді — на запчастини?

### *Правило стільців*

Та й сама їхня запланована експортно-імпоротно-бартерна операція не надихала. Це був контракт століття «борошно-мандарини». Вони уклали пакт з якоюсь грузинською сільрадою, що привезуть їм пароплав борошна з України в обмін на пароплав мандаринів з передгір'я Кавказу. Це теж була помилка. Чому не 3,14 пароплавів мандаринів? Або 0,72 пароплавів борошна?

Розраховуватися одне з одним, маючи за одиницю лічби відразу пароплав, вкрай незручно для комерції. Правильну одиницю лічби надавали інші одеські класики, Ільф з Петровим, коли писали «Вантажте апельсини діжками. Брати Карамазови». Але хто з черкаських кармалюків ту одеську класику читає? А от один мій феодосійський знайомець, якраз справжній фрахтівник, перечитував «Дванадцять стільців» та «Золоте теля» щороку, з 1 січня починаючи, щоб не втрачати бізнесової форми.

— Вранці гроші — ввечері стільці. Ввечері гроші — вранці стільці.

— А можна спочатку стільці, а потім гроші?

— Можна, але гроші вперед!

— Вчіться, Кісо. Яка прозорість думки! — хотілося іноді сказати вже нашим фрахтівникам. Але за навчання нам ніхто не платив. Кожен мусить набити свої власні гুলі на цьому великому мандариновому шляху. Інакше для людини Сезон втратить смак.

Як битий сезоном фрахтівник, я знав головний парадокс мандаринового бізнесу. Коли обраховуєш майбутні прибутки в рідному порту, виходить щонайменше «трійний підйом». Коли дістаєшся до Батумі чи Поті, надприбутки вже лише стопроцентові. А коли через усі негаразди доставляєш мандарини до Одеси чи Херсона, думаєш уже лише: «Вернути б своє».



З такими шаленими темпами видатків, на які по-велися наші фрахтівники в судноремонтному заводі, в мене вже тоді зародилися сумніви в тому, що бюджет цього рейсу зійдеться вкінці. Кажучи небухгалтерською мовою — на зарплатню команді грошей уже не вистачить. Бо команді якраз платять у самому кінці рейсу за кожну добу на борту судна. І це найвразливіше її, команди, місце.

Але це був «Вадічка» (див. вище, що казав про «Вадічку» старпом Сергійко). І власної комерції екіпажу ще ніхто не заборонив.

— Нічого, привезу задарма свої власні мандарини. Вони мають покрити все, — так думав чи не кожен з бувалих моряків «Вадічки».

— Треба лише повернутися днів за декілька до Нового року. Часу ще більше ніж досить, — заспокоювали себе давні моряки.

І це теж була чергова Фата Моргана, але ми в цьому собі старанно не зізнавалися. Бо — Сезон.

### *Радіо*

*Тримай зі мною зв'язок!*

*Тримай зі мною зв'язок!*

*Тримай зв'язок зі мною, разом вийдемо в ефір*

*Тримай зі мною зв'язок!*

*Тримай зі мною зв'язок!*

*Приходь до мене вранці, друже, слухати ефір!*

У славетній історії Херсона є невеличка історія і про Радіо. Саме так, з великої літери. Бо це ж тут відбувся перший на Чорному морі і другий у світі радіотелеграфний зв'язок. Як і на Балтиці, встановив його винахідник радіо капітан першого рангу Попов власноручно. Між херсонським портом та лоцманською станцією у Голій Пристані в гирлі Дніпра. І першою переданою кодом Морзе в нашому українському ефірі фразою було: «Херсон, Херсон, я Гола».

Не буду сперечатися з прихильниками Марконі, а не Попова в якості винахідника радіо. Чого не відняти в Марконі — він відразу почав встановлювати свої радіостанції на цивільних пароплавах, а не за секретив їх за мурами Адміралтейства і саме тому виявився хрещеним батьком усіх суднових радистів, яких напівофіційно ще й досі величали марконями.

### *Херсонське Адміралтейство*

Портова радіостанція в Херсоні розташована поблизу Адміралтейства ж — пам'ятки потьомкінської архітектури. Не в сенсі потьомкінських сел, хоча б тому, що Адміралтейство має не тільки фасад, але й інші три стіни і простояло вже двісті років: потужна, солідна будівля якогось там розповсюдженого в імперії помпезного стилю XVIII століття. Власне, радіоцентр не поблизу, а просто в дворі того Адміралтейства, в котре за останні сто років не завітав жоден адмірал. Усі інші будинки цього двору — житлові. І щоб потрапити на радіоцентр доводиться пробиратися між лавочками з пильними бабцями та білизною, що сохне за херсонським звичаєм посеред двору, добре що не на приймальних антенах радіостанції, які натягнуто тут-таки, поряд з мотузками для білизни.

— А що ти думаєш? Намагались і на антенах сушити. Але ж ти знаєш, на антені передавача шашлик підсмажити можна, а не те що простирадло, — заспокоїв мене мій однокурсник Доня, до якого я оце і приперся на радіоцентр.

### *Без франків та сантимів*

Завдаток приніс. Бо в ті цікаві часи «неплатежі» ще було актуальним словом. Судна Чорноморського пароплавства заборгували своїм власним радіостанціям

декілька мільярдів купонокарбованців. Бо як не крути, а кожне передане по радіо слово коштувало п'ять копійок ще радянськими грошима. А скільки то коштувало в купонах і який у слів був індекс інфляції, для мене досі є таємницею. І радистам відтак доводилося налагоджувати зв'язки не тільки в ефірі, але й у матеріальному світі.

Пішов перед рейсом, залишив скількись там мільйонів папірців, по завершенні рейсу розрахувався мандаринами за кожне слово. Ніяких радіокомпаній і рахунків у швейцарських франках та сантимах. Пароплавів та однокурсників у персоналу вистачало якраз на те, щоб радіоцентр і далі підсмажував простирадла передавальними антенами і на ньому відсиджувалися між рейсами під позивним сигналом UNZ аси коротких та середніх хвиль.

### *Нічна вахта*

Позаяк вахта у Доні була нічна, без начальства, я приніс із собою ще слоїк пива та рибу. Носити пиво в бутільках зараз уже теж не водиться. Як швидко змінюються наші звички. Але в ті часи пластикові пляшки ще навіть не викидали на смітник, а зберігали в хазяйстві як рідкісну корисну річ, щоб носити на роботу квас чи компот. І роботи вже ні в кого майже не було, але поки люди думають про пообідній компот у перерву, їх жодна зла сила не здолає.

Кожному кортить іноді поспілкуватися на суто професійні теми, в яких ніхто, крім колег, не петрає, а радист — професія одинаків. Їх виключно по одному на кожному судні. Це не значить, що ми не були знайомі. Ми лише не знайомились наочно, а тільки чули один одного в ефірі. Найбільше число радистів, яке я бачив укупі за останні сім років, було троє. На рейдовому катері якось здибались. А тут був цілий радіоцентр радистів, дарма що нічна вахта. Отаке мале — і вже радист. Це було до дідька приємно.

Пілікала морзянка в стареньких, але колись піжонських німецьких приймачах «EKD 300», які пережили свою країну-виробника. Якийсь пискля-турок з-під Очакова викликав Херсон, щоб передати замовлення на лоцмана по Бузько-Дніпровському лиманському каналу (БДЛК, це скорочення в Херсоні слід пам'ятати, якщо вдаєш із себе тутешнього моряка).

### *Дещо про телеграфію та телеграфістів*

Почерк у турецького оператора був жахливий. Він чомусь працював на віброплексі, як японець чи кореєць (а може, і був ним). Віброплекс — це такий спеціальний телеграфний ключ, до якого прикріплено грузик, і по ньому варто вдарити вказівним пальцем одного разу, щоб він завібрував і видав в ефір цілу пісню цвіркуна з крапок чи тире. Головне його вчасно зловити великим пальцем, коли він уже передав усі потрібні рулади цвіркунової пісні. А з цим у турка були великі проблеми. Позаяк крапки й тире в коді Морзе все ж мають іти в якійсь визначеній послідовності, розбирати цього віртуоза було проблематично. Донін напарник лаявся, а ми відтягували його миколаївським пивцем, щоб не переймався. Турок довів нашого колегу до того, що він вимкнув свого електронного ключа й став ледь не п'ятою давити на «клоподав», єдиний відомий широкому загалу різновид телеграфних ключів, якого повно в усіх кіно про море, але якими вже років з тридцять ніхто не працював, лише в аварійних ситуаціях та за наказом кінооператора.

— Понабирають ліворуких на флот, і працєю тут з ними! — Доніного напарника не попускало навіть з пивом.

І злився він зовсім не через цього некаліграфічного турка. Я саме розповідав про попередній рейс. Про пошесть схожих за змістом радіограм, які я впродовж

всього рейсу приймав ледь не з усіх середземноморських портів. Порти припиняли працювати кодом Морзе. Радисти прощалися один з одним і з ефіром, і певен, що не в одного мене бриніла сльоза, коли ми приймали з Марселя, з Валетти чи з Хайфи ці слова forever, never again та nevermore. Від слів цих уже віяло Едгаром Аланом По.

### *Хвилини радіомовчання*

Потім ми помовчали три хвилини. Замовчав також і турок. Це в нас усіх, включаючи турка, теж було професійне. Усі радіооператори світу отак замовкали в ефірі двічі на годину і слухали аварійну частоту на середніх хвилях, лише щоб із чистою совістю записати до вахтового журналу «сигналів нема». Славнозвісний SOS я за все життя приймав разів із двадцять, і сімнадцять з них — за одну ніч, яку журналісти потім охрестили Варфоломіївською ніччю Перської затоки. І лише одного разу моє судно виявилось поблизу і справді могло допомогти (і допомогло) потерпаючим колегам. Але навіть цей один раз, мабуть, був вартий десятка років пильнування на частоті 500 кілогерц.

— Нічого, ОМіки, буду їздити в одеських трамваях, приставати до дівчат і стверджувати, що я остання людина, яка працювала кодом Морзе на чорноморському басейні, — жартував я.

### *ОМ*

ОМік (ніякий не комік) — це секретне звертання радистів один до одного, яке є скороченням від Old Man — стариган — вже не знаю, з чиеї легкої руки всі радисти світу відгукувались на таке запанібратське звертання поміж своїх. Цікаво, що багато інших радистських скорочень, як-от славнозвісне ІМХО чи менш відоме АСАП, пребралися

в Інтернет і живуть там і досі, навіть не здогадуючись про свій родовід.

Хлопці запосміхалися. Мабуть, теж натрапляли в трамваях на тих жвавих одеських дідків, які ще не проти хоча б позалицятися до дівчат. Кожен з цих життєрадісних стариганів стверджував, що саме він був останнім кочегаром Чорного моря і кинув у топку пароплава останню лопату твердого палива. Поки є прогрес, будуть і його жертви. Та жертви мають сприймати це з гумором.

### *Морзе не вмер*

— Посвідчення матроса першого класу я собі вже зробив. Тепер з чистою совістю можу стояти на стерні, — похвалився я своїми кар'єрними здобутками після десяти з лишнім років начальництва.

— А я вже заочно на штурмана вчуся, — сказав Доня.

— Ну, то візьмеш колись мене в свою вахту стерновим. Команди зможеш віддавати мені морзянкою. Морзе буде жити! — відразу зметиковав я.

— Так можна цілий пароплав з колишніх радістів набрати й оголосити командною мовою на судні код Морзе, — розвинув ідею Донін напарник, який вже опрацював того турка й заповнював вахтовий журнал.

На цій оптимістичній ноті ми допили те миколаївське пиво, я домовився з хлопцями щодо термінів зв'язку і тільки його й бачили. Ми азбуку Морзе поки що не збиралися забувати. Особливо я. Адже мав іти в рейс на антикварному судні, поставити на яке супутникову станцію міг тільки дуже великий оригінал. Станція б та коштувала дорожче за пароплав.

От Блін Клінтон, тільки зараз, через стільки років, спало на думку. Принаймні два оригінали саме вешталися заводом. Це були наші фрахтівники.

А що якби я випередив страмеха Петренка з його за-  
явкою на поршні, клапани, кільця та іншу номен-  
клатуру — другий дизель у розібраному стані? Може,  
була б і на «Вадічці» супутникова станція? Ні, запізн-  
но я приїхав на «Вадічку». Торміз! Ні, тірмоз! Одним  
словом — гальмо, якого, до речі, на жодному паро-  
плаві нема. Добре, хоч візит радарника з навігаційної  
камери перед рейсом здогадався замовити.

### *Радар*

Якщо шановний читач уже занудьгував і лається,  
коли ж ми вже вийдемо в те море за тими мандарина-  
ми, нехай потерпить ще буквально один розділ. Ка-  
мази з борошном з Черкас ще не надійшли. А треба ж  
іще те борошно завантажити, митницю замовити,  
«відхід взяти» в портовому нагляді, бункер (так мо-  
ряки називають пальне та прісну воду) прийняти,  
продукти на весь рейс завезти з Привозу на Бурячко-  
вому «Москвичу» і таке інше, перш ніж незабутній  
капітан Арташезович зможе вийти на капітанський  
місток і скомандувати: «Віддати швартови! Малий  
вперед! Стерно півборту право!»

Але мучити шановного читача всіма цими подроби-  
цями я аж ніяк не збираюся. Хоча вони теж показові,  
бо дають уявлення, скільки ще людей на березі годува-  
ли ці мандаринові рейси. Мені залишилося познайо-  
мити його лише з головним героєм цього мандарново-  
го епосу. Звати його радіолокатор «Донець».

Це і справді був антикварний апарат, такої заслуже-  
ної антени не було навіть на історичному даху рибної  
мореходки. Лампове диво виробництва ростовського  
засекреченого заводу одна тисяча дев'яtsel шістдесят  
восьмого року випуску. Мабуть, ви вже здогадуєтесь,  
що радарником був теж мій однокурсник, я любив  
Херсон зовсім не дарма, і принаймні на щирі увагу  
до свого радара-ветерана я міг розраховувати.

### *Світило-радарник*

Радарник приходить на судно, коли простий начальник радіостанції сам уже не може розібратися, що з «хворим». І він зазвичай поводитьсь як світило-професор у розмові з коновалом-фельдшером.

— Де пацієнт? — питає радарник і дістає з валізи свій власний тестер, паяльник та викрутку, відсуваючи вбік сувої електросхем, по яких вже дві доби лазив на колінах коновал-радист, перш ніж зізнатися капітанові в своїй неспроможності вирізати апендицит через задній прохід автогеном.

Радарник усі ті схеми знає краще, ніж те, в якому класі вчиться син, і, визначивши симптоми хвороби, відразу викусує обценьками якогось конденсатора, навіть не тицьнувши в нього задля пристойності тестером. Якщо капітан при цьому присутній, начальник радіостанції виглядає просто йолопом.

— Ця серія вся бракована пішла, ще з заводу, сімнадцятий аналогічний випадок за останніх два місяці, — пояснює світоч-радарник коновалові-радистові. Але капітан уже з рубки вийшов.

Просто щастя, що мій однокурсник дослужився саме до такого світила-професора. Наче не одну мореходку закінчували. Принаймні обійшлося без цирку перед Арташезовичем.

Але і світила-професори безсилі перед звичайною старістю. Адже це був навіть не напівпровідниковий, а ще ламповий екземпляр. Мій однакашник пропотів над «Донцем» три години, перш ніж пацієнт став подавати ознаки життя, а потім ще з півгодини його налаштовував.

— Лампи геть спрацьовані, а замінити нічим. Такі вже давно не випускають. Я підкрутив живлення на максимум, якийсь час ще протягне. Але не ганяй його марно на високій напрузі. Дідько його зна,



скільки там ще тих електронів на катодах залишилось до остаточного гаплика.

— А ми за цей час до Грузії дійти хоча б встигнемо? — розсміявся я, уявивши як пильнуватиму катоди поелектронно.

До портів Грузії з Херсона йти було троє з хвостиком діб. Але моряки ніколи не кажуть «будемо в Батумі в п'ятницю», кажуть «думаємо бути». Тож доби можна було сміливо перемножувати на якесь поки що невизначене число, більше за одиницю.

Світило-однокашник лише розвів руками. І ми пішли туди, куди й мають піти два однокашники з одинадцятої роти після чесно виконаної справи, коли до відходу одного з них з Херсона на Поті залишаються лічені години.

Ви задоволені, шановний читачу?

### *Відхід*

*Чув я, чи то снилось мені,  
Що існує країна мрій,  
В тій країні росте чарівний гай.  
У гай той може кожен вийти.  
Відчувати таємниці.  
Володіти секретом дивних чар.*

*Хай несе мене ріка  
У фантастичному човні,  
У небо несе,  
Наче у ві сні.*

*Там є своєрідні ходи,  
Що сягають самих глибин,  
Там тварини небесної журби.  
Але я не питаю себе,  
Де на мапі країна ся.  
Та й нехайно рушаю у дальню даль.*

*Нас несе, несе ріка  
У фантастичному човні  
У небо несе, наче у ві сні.*

Даремно Олег Скрипка не питав себе, де на мапі країна Грузія, і не написав чесно, що чарівний гай — мандариновий.

А ось про ріку в нього гарно вийшло. Холодний свинцевий Дніпро котив свої води з Валдайської височини транзитом через Україну у Чорне море. Він ще не замерз від гирла аж до Каховки, зима була тепла, але про купання краще було забути до весни. Навіть чайки воліли не сідати на його зимну воду.

Фантастичний човен «Вадічка» випроваджував з борту останніх проводжаючих, а саме судновласника та одного з фрахтівників, того, що боксер. Андрійко-штангіст мав іти з нами до Грузії на фантастичному човні, а його напарник летів літаком через Москву.

— Я вас прямо на причалі в Поті й зустріну. Все вже схвачено, про все домовлено. В кращому вигляді. Не ображай тут хлопців, Андрюхо, поки мене нема, — настановлював свого громилу добряк-боксер.

— А ти в літаку не приставай до пілотів, щоб покермувати дали, — наставляв громила Андрійко свого боса. Але відчувалося, що йому трохи ніяково.

У мене вертілося ідіотське ненацальницьке запитання до фрахтівного боксера, чому ми йдемо саме на Поті, а не на Батумі, якщо ми йдемо за мандаринами. Проте я був не настільки йолоп, щоб задати його ще тоді. Втім, потім виявилось, що іноді краще бути трохи ідіотом і ставити дурні запитання вчасно. Аби знаття.

Арташезович, який теж мимоволі чув розмову розлучених бандюків, у свою чергу пообіцяв, що Андрійка теж ніхто з його хлопців пальцем не торкне і покермувати «Вадічкою» він йому якраз дасть

спробувати. Але вже у відкритому морі, коли зустрічних суден та буїв не буде.

### *Швартовка*

А потім почалася вистава для тих, що залишалися на причалі. Бо швартовка — то чи не єдиний момент, коли моряки працюють на публіку. Особливо, коли відходиш від набережної, і старовинні гармати фрегата «Слава Катерини» дивляться на тебе своїми двоохотлітніми жерлами. Та й просто публіки, яка прогулювалася набережною, теж вистачало.

У сценарії цієї вистави на публіку значилось таке. Капітан виходить на те крило містка, з якого берег, недбало запалює цигарку і, збиваючи попіл просто на глядачів, починає чеканити в мегафон:

— По місцях стояти — зі швартових зніматися! Баковим на бак, ютовим на ют!

Та яка вам різниця, що те все значить? Просто стійте на набережній, слухайте і дивіться. І знайте, що спектакль грають саме для вас.

Ось носова й кормова партії швартовників, одні під орудою старшого помічника, інші під командою другого помічника капітана, вже розійшлися по місцях на палубі і вмиль виконують усі команди, які недбало, але чітко подає Арташезович між двома затяжками сигарети.

— Трап на борт! Віддати шпринг!

І сходня, наче сама собою, з грюкотом влітає на борт, а повздовжній товстий швартов з петлею-гашею на кінці змією повзе набережною, з хлюскітом та бризками зривається у воду між бортом та причалом і швидко втягується у клюз. Матроси та боцман тут-таки змотують його на в'юшку, щоб не заплутатися в цій хижій манільській зміюці, як Лаокоон з синами.

— Машину на товсь!

І ось вже два-три рази фиркнув стисненим повітрям і заторохкотів-загув головний двигун в утробі машинного відділення, як люлькою, пихнувши в небо сажею та вихлопом через фальштрубу. У кожного дизеля — свій голос і ритм, і гарний механік визначає тип дизеля та виробника лише за тим, як він рохкає на холостих обертах. Для немеханіків рохкання не несе ніякої інформації, лише тим, хто проводить на березі, вже доводиться кричати до тих, що залишаються на борту.

— Ну, чекаємо з подарунками до новорічного столу!

— Дивіться, не зазимуйте в субтропіках! — кричать здебільшого якісь дурниці.

Бо все вже відміряно й відрізано, ми зреклися землі остаточно, а як воно там буде — покаже лише час та Чорне море, залишилось лише дві пуповини, якими до пароплава прив'язано Херсон. Але ось надходить і їхня черга.

— Віддати носовий! Віддати кормовий! Стерно пів-борту право! Малий вперед!

### *Прощальний гудок*

І судно рве останні зв'язки з грішною землею, ніс його котиться вправо, відстань між бортом і причалом збурюється хвилию, а я залишаю вас, шановний читачу, на причалі, бо сам ще маю вскочити на борт, поки не відбило від причалу корму. Бо ви залишаєтесь, а ми відходимо в якісь далекі чи не такі вже й далекі краї. Але ви того не знаєте, так навіть краще. Можна вважати, що ми вирушаємо саме до країни ваших мрій, яка в кожного своя. У Колумба — Японія. У Бендера — Ріо-де-Жанейро. У Лазаренка — Панама. А в мене от — Грузія.

Позаяк у Херсоні усі судна швартуються до причалу лівим бортом, носом проти течії, гудіти на прощання

в нас ведеться вже тоді, коли судно зробить розворот через правий борт посередині Дніпра і ляже на курс до моря.

*Ту-уу-уу-уу! Ту-уу-уу!*

І ще деякий час до проводжаючих доноситься рокання дизеля і шерхїт хвилі, але вони поступово затихають, і чутно вже лише шелестіння вітру в голих деревах та жалісний крик змерзлої чайки.

Фантастичний човен «Вадічка» бере курс на Рвач. А священна ріка усіх українців підхоплює його на свої хвилі та несе через Лукомор'я до найсинішого в світі Чорного моря мого.

### *Корабелі*

«Вадічка» саме проходив повз нижній рейд, на якому на якорях, під жовтими карантинними прапорами, чекали постановки до причалів усі прибульці з Туреччини чи Греції, і повз величні корпуси цехів сто другого суднобудівного заводу та циклопічні плавучі доки, вифарбовані у сірий (на флоті кажуть — шаровий) колір. Кожна літера з виведеного на борту доків наказу «ТИХИЙ ХІД!» була розмірами з «Вадічку». Проте, Арташезович наказав збільшити хід до повного. Ми вже давно нікому не могли нашкодити своєю хвилею.

Ах, які кораблі тут колись спускали на воду у цих доках! Ліхтеровози, бурові судна й балкери, контейнеровози, траулери — усе, крім танкерів. Танкери будували Миколаїв та Керч, бо прохідних глибин морського каналу для цих монстрів не вистачало. Коли я казав про кожного другого херсонського мужчину, який ходить у моря, я мав на увазі те, що кожен перший будував для другого кораблі.

І куди все це поділось? Чому занепало? Зараз херсонці цілими бригадами їздили на закордонні верфі, до польського Гданська чи до турецького Текир-Дага. І було приємно зустріти в галалакаючій Туреччині

цілу бригаду спокійних флегматичних «трубачів» (вони суднові трубопроводи прокладають, а не на дудках грають) чи дизелістів.

### *Сандалобудування й болти Петровського*

Суднобудування у Туреччині було ще те. Зварювання на коліні і плаз, розбитий просто на березі на колодах, а не на стапелях. Я сам бачив, як щойно збудоване судно відразу по спуску на воду перекидається і тоне, бо ніхто й не думав про якийсь там твердий баласт у трюмах. Зовні схоже на корабель? Значить мусить триматися на воді! Втім, міжнародний поділ праці брав своє. Туркам не довіряли нічого, крім корпусів суден. Порожні корпуси потім тягли на буксирі в Норвегію, Фінляндію чи десь інде і вже там встановлювали на них дизелі, прокладали трубопроводи й кабелі та фаршували іншим високотехнологічним начинням.

У порівнянні з турками ми були на століття попереду щодо технологій, адже ми колись будували авіаносці й ліхтеровози з ядерними реакторами. Але турки були на століття попереду щодо організації праці та фінансування.

Турки не тримали при своїх заводах засадних полків «білих комірців» із заводууправління, що зводили нанівець усі наші переваги в технологіях та кваліфікації комірців «синіх». Пиявки управ, куди неможливо було потрапити просто так, а лише за блатом, присмокталися до наших підприємств намертво. Їх не могла вже врятувати ніяка реорганізація, лише банкрутство. Це жорстокий приклад, бо нам це справді боліло, але знайте і ви. Фінальний розклад збанкрутілого чорноморського пароплавства, яке колись було найбільшою судноплавною компанією світу, — три пароплави з шістдесятьма моряками і шестистами чоловік управлінців в управі. Десять начальників

з ложкою на одного моряка з сошкою. І нікого ж не виженеш, бо всі — блатні.

### *Текир-Даг*

У Текир-Дазі не зустрінеш таких гігантських заводів, як сто другий. Увесь берег обсіли, як жаби копанку, маленькі верфі, сто метрів (328,08 футів) по берегу, а вздовж причальних стінок сто другого «Вадічка» ось уже двадцять хвилин йшов повним ходом і краю ще не добіг. Але через сто метрів у Текир-Дазі була вже інша верф. Бо саме там була вільна економічна зона, і кораблебудування до чортиків вигідне, ним кортить займатися всім. Не кожна з цих суднобудівних фірмочок навіть мала козлового крана. Турки обсідають корпус корабля, як мураші, таскають усе на собі, варять на коліні й клепають на лобі, та спускають «сандали» на воду за дідівськими способом — волоком по колодах.

Знаєте, як виглядає турецький токарний цех? Це взагалі не цех. Це маленька майстерня на п'ять станків. За ширмою сидить менеджер або частіше — сам господар. Він закриває усю «білокомірцеву» частину роботи. П'ять до одного, але вже в чисельнику. Всі такі майстерні знаходяться в одному районі міста. І якщо саме в цій майстерні нема відповідного станка, менеджер за руку веде тебе до сусіди. Креслень турецькі токарі читати зовсім не вміють. Хочеш, щоб все було зроблено належним чином — знімай деталь і неси її токареві, щоб він її сам обміряв штангелем. От тоді він — ас. Зробить усе, як під копірку. А над кресленням лише чуває потилицю.

Нічого дивного, в Туреччині лише шестикласна обов'язкова освіта. Бісмарк не дарма казав, що війни виграються вчителями. Що вже про виробничі «війни» казати, на них думати треба. Але чомусь турецькі верфі були завалені роботою, а наші — ось уже півдесятиліття простоювали, іржавіли й розтаскувалися

на металобрухт тими з роботяг, хто не мав талантів до іноземних мов, але мав талант розвідати, де що погано лежить, і здати незамінну шестерню з високопрецезійного верстата вартістю сотні тисяч доларів на металобрухт за тисячу купонів. І ті купони — пробухати. Це ще два чинники того, чому турки вигравали в нас у конкурентній боротьбі. Вони не крали і не бухали. Аллах не схвалював.

### *Кому більше всіх треба?*

Я дивуюся, як до середини дев'яностих ми не розтягли Херсон повністю по болтові заводу Петровського, поки верхи із залученням бандюків чубилися один з одним, кому ж мають належати ці заводи, газети й пароплави. Мабуть, болтів Петровського за радянські часи все ж встигли виточити досить багато, якщо ціле покоління нетверезих роботяг вижило за їхній рахунок. Але серце все ж обливалося кров'ю, коли «Вадічка» проходив повз занедбаний сто другий.

Тю на мене. Чи мені більше за справжніх херсонців треба? Коли потрібно було викупити з англійського полону судно, яке було навіть на гербові міста, — трищогловий барк «Товариш», — на розрахунковий рахунок потерпільців надійшли якісь копійки, які тут-таки з'їла інфляція.

Я ж лише йшов до Грузії по мандарини колишню велич та міць Херсона, величніші за піраміду Хеопса. А перед цим лише вивозив ці вкрадені болти Петровського з металобрухтом до Італії пароплавами, теж кимось украденими. Такі вже часи були. І як найбільших альтруїстів ми шанували саме тих, хто вкрав те, чого він дійсно жадав, і не давав тому занепасти, не давав розтаскати по болтах, по цеглинах, по шиферинах, і крутився, як білка в колесі, щоб та вкрадена любов вижила в бардаку дев'яностих.



До речі. Власник «Вадічки» нікому не зізнавався, але він був одним з небагатьох, хто кошти на порятунок «Товариша» все ж переказував. По-сусідськи.

### *Лукомор'я*

З легкої руки няні Орини Родіонівни, яка розповідала казочки на ніч великому російському поетові Олесю Гарматному, казкове Лукомор'я чомусь розташовують на російській півночі. Між тим, сакральний дуб наших предків, колись оповитий золотим ланцюгом, росте просто посеред Херсона. Ні, не так. То Херсон розбудували навколо цього реліктового дуба. І це найвірніший орієнтир, навіть колишні курсанти домовляються про зустріч у річницю випуску під дубом, а не перед КПП училища. Під таким деревом можна судити народи, але зараз під ним здебільшого призначають побачення.

Втім, іноді кажуть, що саме той казковий дуб ріс зовсім не тут, а трохи південніше, на острові Березань. І саме біля нього начебто наші язичницькі предки приносили були жертви, перш ніж вийти на утлих лодіях у Руське море і йти грабувати Константинополь чи Трапезонд. Але це миколаївці, мабуть, вигадали, бо Березань знаходиться вже в їхній області.

Щодо Луки Моря — то це, безперечно, Бузько-Дніпровський лиман та околиці на кшталт Тендри та Ягорлицького лиману, і ніяких суперечок щодо цього з миколаївцями нема. Далі я цей елегантський вигин берегів називатиму вже на сучасний лад — БДЛК. Ви ж запам'ятали це скорочення?

*Край БДЛК дуб зелений.*

*І якірний ланцюг на нім:*

*Щодня, щоночі лоцман вчений*

*На ланцюгу кружляє тім.*

І далі за текстом. Навіть русалки на місці. Вірніше, русали. Будемо проходити повз них, покажу і розповім, тільки нагадайте.

Втім, вчений лоцман нам був не потрібен, усі наші штурмани склали іспит на безлоцманську проводку по БДЛК. Вони тут усі мілини знали. Ось перша. Жартую-жартую. Прохідна осадка по херсонському морському каналу — вісім метрів (двадцять шість футів). А завантажений борошном по саму ватерлінію «Вадічка» сидів у воді щось метри на три з копійками. Канал обладнано створами та буями, і нам лише потрібно було пильнувати, щоб не вийти за його брівку. Буї та сигари від верхнього рейду і нижче — вже морські, вони відрізняються за формою та кольором від річкових. Вам може бути незрозумілим, яке це має значення, але в кар'єрі моряка це могло мати значення доленосне. Скажімо, якщо моряк набирав плавальний ценз на відповідний диплом у портофлоті, плавання до Голої Пристані йому вже зараховувалося, як морське. А плавання до Каховки — як річкове. Отак, потрапив перевіряти квитки не на ту лінію і пролетів мимо диплому штурмана малого плавання. А ви кажете.

### *Дельта Дніпра*

Дніпро за суднобудівним заводом вужчає. Ні, не так. Дніпро стає навіть ширшим, але розтікається по рукавах, ериках, «конках» та протоках, і судно має маневрувати між Потьомкінськими островами, як сластоміст на трасі. Причому, досить часто незнайомий з тутешніми водами штурман потрапляє у становище витязя на розпутьті: Дніпро зненацька розгалужується на три рукави, котрий обрати? Ліворуч підеш — у Цюрупинськ потрапиш, прямо підеш — на Голу Пристань попадеш, тож нам — праворуч, до Рвача, повз пустельні взимку пляжі Гідропарку. Влітку ж це — найбільш небезпечна ділянка морського каналу. Дістали

ці водні велосипедисти, справді дістали. Тями нема, що, попри всю ширину Дніпра, судно стиснуте каналом, як трамвай рейками, і велосипеда твого об'їхати не може.

Кожне гирло дельти Дніпра має свою власну назву, ІМХО, досить промовисту. От що б ви, на слух, обрали, Рвач чи Прогної? Рвач? Ви мухлюєте, ви знали, знали!

### *Плавні*

Від Гідропарку судно вже йшло між заростями очерету, осоки та комишу по берегах. Це починалися уславлені херсонські плавні. На моторному човні, якому досяжні невеличкі ерики та протоки, в них можна заблукати назавжди. Під час війни тут певний час діяв дивний партизанський загін на бронекатері, який не встиг прорватися в Чорне море і втік від німців у комиші. І ні літаки, ні тим паче пароплави знайти їх у цих очеретах не могли. У них ще й досі водяться дикі кабани, олені, браконьєри, а також чаплі, чорногузи, крякви та інше птаство. Тож партизани не голодували. Але більше всього — комарів.

Найбільш сухі та високі острови забудовано дачами-бунгало херсонців, і вони, попри комарів, охоче переселяються сюди влітку, бо на дачі ходить трамвай. Річковий, звичайно. Жар південних степів над річкою не такий дошкульний. І раків просто під хатою можна ловити. А про рибалку та купання з містків можна й не згадувати. Але зараз дачі були порожні. Тож хвиля від «Вадічки» хвиля марно забризкувала ті містки: на них зараз не засмагала жодна херсонська дамочка.

### *Рибколгосп*

На стерні стояв Бурячок. Вахта була не капітанська, але Арташезович сам вів судно у вузькості, якою

і є Дніпро з морської точки зору від Рвача аж до витоків. Добре, що річкові погляди не збігаються з морськими, бо річкові капітани не мали б змоги покинути капітанський місток аж до Києва. Але в річковиків була інша хвороба. Коли вони потрапляли у море, вони жахалися цієї безбережності й повної відсутності буїв аж до обрію. Пливи собі, куди серце бажає! А куди ж саме? Хоч хтось пальцем тицьни!

Коли я працював з річковиками... Але про це ж я вже згадував. Зараз доречніше про те, як я працював на рибалках, — саме проходили причал рибколгоспу. Як не дивно, саме рибколгоспи, а не гігантські управління океанічної риболовлі виявились найбільш життєздатними морськими підприємствами. А все тому, що в них ще працювали діди, які сходилися до колгоспу всяк зі своєю шаландою та зі своєю сіткою. Тож жодного сейнера наліво ці діди не давали продати, бо своє ж, а не державне. Ти вважаєш інакше? То ти, синок, уже не голова нашого колгоспу! Або віддавай назад мою шаланду, розумник!

Сейнери стояли біля причалів щільно, в два-три борти, й займалися своїми рибальськими справами. Сіль приймали на борт, трали та кошільки (тільки не гаманці, кошільок — це сітка така) латали тощо. Але один з рибалок, не сейнер, а ПТС (приймально-транспортне судно), як виявилось, теж був «мандариновим». Він відійшов від причалу під самим нашим носом, наче займати чергу до грузинських причалів потрібно було ще в Херсоні.

### *ПТС «Вікінг»*

— ПТС, який лізе поперед батька в пекло, відповідайте «Вадічці»! — лайнувся на ультракороткій хвилі Арташезович.

— Аг'ташезович, г'адий чути! Це «Вікінг»! Йдемо на Батумі.

Це гаркавлення неможливо було підробити. Я по-сміхнувся. Арташезович теж пізнав його.

— Це ти, Морячок? Чути теж радий, а твою корму бачити в себе під самим форштевнем — не дуже. Додай обертів! Йдемо на Поті.

— А чому не на Батумі? — відразу ж спитав Морячок.

Фрахтівник Андрійко-штангіст був поряд, але замість зацікавитися тим, чому ми йдемо не на Батумі, він зацікавився таким дивним прізвиськом:

— Морячок, це що, поганяло? Тоді чому? Ви ж усі моряки, і раптом серед вас один — Морячок?

Очевидно, він не міг уявити собі, що в бригаді, де всі бандюки, може бути хтось із поганялом Бандючок. Ну що тут можна було сказати? Те, що той, хто не знав Миколку-Морячка, — не херсонець? Чи, за прикладом Кості-Моряка, за весь Херсон того не казати, а лише про Забалку та Воєнку?

### *Миколка-Морячок*

Миколка був геть не схожий на вікінга. Він був цілком південною людиною. Чорнявий, засмаглий, тонкорисий, як хлопчик, та гарячий, як південний помідор. Якби помідори могли бути непосидючими, я б залюбки написав «непосидючий, як помідор». Його б енергію та в мирних цілях! Вона б турбіни запросто обертала.

Не пам'ятаю вже, з якого це було приводу, але якось ми втрюх (третім був уже згадуваний Серьога) видивлялися на верхньому рейді один «волгодон», це тип судна такий. У Херсоні всі «волгодони» було названо іменами річок, і виглядали ми чомусь «Ір-пінь». Якийсь «волгодон» саме ставав на якір, але назви на такий відстані було не розібрати.

— Це не «Іг'пінь», — впевнено заявив Миколка.

— Чому? — спитав Серьога.

— Бачиш пег'ехідний місток між фальшт'убами?

— Бачу, — далі я вже Миколку не імітуватиму, бо це не ввічливо.

— А на «Ірпіні» його нема. Я сам його зрізав к чортовій матері, коли був там старпомом, — пояснив Миколка.

— Миколко, навіщо? — здивувався я, бо уявив обсяг проведених робіт.

— А на хрін він потрібен?

І я побачив в очах Сергійка такий само щирий захват від того, що комусь вдалося зрізати автогеном цілий місток на судні, та ще й на такій височині над палубою, просто тому, що він «на хрін не потрібен». Ні, така людина, якщо вже поставила перед собою якусь мету, обов'язково її досягне. Мета ж у Миколки була зовсім неоригінальна, як для штурмана. Він хотів бути капітаном. У штурманів це професійне, хоч вони й не люблять у цьому зізнаватися. Бо в училищі вчать не на капітанів, а на судноводіїв.

### *Кар'єра й кадри*

А от з цим у Миколки довго не складалося. Він і на «волгодонах», які ледь не штрафною лінією вважали, бо випускали їх у море тільки до Болгарії, прижився тому, що вважав, що шлях на капітанський місток на них буде коротшим. Але система, ще та, радянсько-кафкіанська, працювала чітко. Прискіпливі кадровики з першого відділу записали, мабуть, до його особової справи щось таке, що, здавалося, назавжди закрило Миколці шлях до капітанства.

Це як стіна, хоч лобом бийся, хоч каску одягай — не проб'єш. Приводи, під якими тобі відмовляють у підвищенні, завжди різні, і людина думає, що самадесь недопрацювала, недовислужилась і недорвала зубами. А причина може бути такою простою і від людини незалежною, що вовком вити хочеться, коли випадково дізнаєшся. Родичі за кордоном, про яких

ніколи не чув і не знав. Привід у міліцію в підлітково-му віці. Національність. Я не тільки про євреїв, вони просто вміють жалітися і складати анекдоти, тому про них це відомо. А от зустрічали ви коли-небудь грека — військового моряка? Не могли б зустріти, не напружуйте пам'ять. Греків просто чомусь не приймали до військово-морських училищ. Не приймали і все. Рационального пояснення цьому немає. Система колись виробила таке правило, і, можливо, воно мало хоч трохи зрозумілий сенс у момент виникнення, несправедливий, але зрозумілий, як-от уславлений пункт про родичів на окупованій території, а потім ніхто зі старих служак-кадровиків просто не розмірковував, а лише сімдесят років ставив галочки в формі. А в людини доля шкереберть летіла.

### *Як починали деякі судноплавні магнати*

Але що я там казав про Миколку і про його наполегливість та непосидючість? З початком казкових дев'яностих перед моряком відкрилося стільки нових можливостей для професійного й кар'єрного зростання на пароплавах, на яких ніхто не питав би в тебе родовід до сьомого коліна, що тільки геть оброслий мохом старпом тим не скористався би. З'явилися нарешті грошовиті люди, які могли дозволити собі купити пароплав, і не один, але вони геть не знали, навіщо він їм потрібен. І Миколка пояснював тим колишнім кооператорам та цеховикам, навіщо потрібен пароплав. А потім ще й — де його можна взяти. Його вимога була прогнозована і лише одна — капітаном на тому пароплаві мусив бути він, диплом йому вже давно дозволяв. Не буду ображати жодного сучасного судноплавного магната і називати прізвища, я їх уже геть позабував. Тим паче, якщо хтось із цих магнатів затримає зарплатню екіпажам, Миколку можуть побити прямо в Середземному морі, а цього мені теж не хочеться.

Оскільки в такій ситуації «вільного польоту» через дуже незначний час опинилася більшість херсонських моряків, навіть не такого авантюриницького, як у Миколки, складу характеру, Миколка став досить відомим серед них і без цієї історії, що увійшла в херсонський морський фольклор. А ось коли про нього почав складатися епос, його вже знав геть кожен херсонський моряк.

### *Епос*

Цю історію я чув від різних оповідачів стільки раз, що її вже можна віднести до усної народної творчості. Фольклор же, як відомо, відрізняється від художньої прози відсутністю автора та варіативністю.

Отож і мені розказували принаймні у п'яти варіантах, причому троє з оповідачів були капітанами і мали свій особистий погляд на судноводіння, а Сергійко, який теж ходив на той берегін на «Оймяконі», був уже старпомом і теж заслужив право на певні ремарки щодо навігації. І з кожною оповіддю збільшувалось число криголамів, які обколювали Миколку.

Власне, не самого Миколку, а його судно «Комсомолец Удмуртії». Сам Миколка якраз міг би зійти на кригу і почалапати собі пішки поміж тросами до найближчої залізниці, що він врешті-решт і вчинив. Тож криголами обколювали все ж не особисто Миколку, а його «чешку». Але про капітанів і пароплави моряки кажуть в одній особі. Не судно сіло на мілину — капітан сів, хоча на його зріст у цьому місці, можливо, було навіть з головою. Про це ще Борис Житков колись писав в оповіданні «Ніколай Ісаїч Пушкін». Як неважко здогадатися, Пушкін у цьому сталому словосполученні — назва пароплава, а Ніколай Ісаїч — ім'я по батькові капітана, чого берегова публіка не розуміла і вважала моряків двієчниками з російської літератури. Але — по порядку.



### *Рвач*

Перепрошую. Схоже на те, що на епохальну оповідь про Миколку читачеві доведеться зачекати ще трохи. Бо до моєї радіорубки, яка одночасно й каюта начальника радіостанції і виходить просто на капітанський місток, уже стукають.

— Агов, пірате Джон-Залізний Гак! Ти як? На стерні зі своїм гіпсом стояти зможеш?

Це Арташезович хоче мене поставити до стерна, а боцмана та Бурячка послати кріпити все на палубі по-штормовому. В мене теж були деякі побоювання щодо гіпсу, бо штурвал на «Вадічці», кажу ж, був справжнім, без гідравліки чи електрики, і троси від нього йшли безпосередньо на сектор стерна. Але виявилось, що стояти я зможу. Все було так чудово врівноважено й розходжено, що троси лише нечутно шурхотіли у роульсах, і штурвал той можна було обертати взагалі без рук. Чим? Ну, в кого що є. Наприклад, гіпсом.

Я залишу двері з радіорубки на місток прочиненими, щоб і ви могли бачити своїми очима Рвач, як його бачить штурман та стерновий матрос, понад носом власного судна, а не так, як бачать його з борту пасажирів.

«Вадічка» саме проходив Широкий Плес — місце морського каналу, на якому зазвичай розминаються зустрічні пароплави, і другий помічник Сашко вже зв'язувався з Кізомис-радіо—18, заповонивши своїми огрядними телесами весь простір навколо архаїчної УКХ станції «Корабель», теж ще лампової. Зустрічних не було, диспетчер дав добро на прохід у Рвач спочатку «Вікінгу», а потім і нам.

Береги Рвача підсипано великими брилами каміння, і фарватер проходить просто під якимись плакучими вербами та кабінками на пляжі піонерського

табору, посеред якого стирчить маяк Касперівського створу. А попереду вже розгортається широкий морський горизонт — неозора водна поверхня ген до обрію, збурена хвилями, білопінна чи, як зараз, спокійна й свинцево-глянцева. Береги розбігаються вбік й губляться за тим горизонтом, зливаючись із безхмарним небом. Але це ще не море, це лиман, оте саме Лукомор'я. Пароплавові ще не вільно тут розвертатись, куди очі дивляться, він мусить рухатися лиманським каналом суворо по створах та буях.

### *Малі Касперівські створи*

Ось ми пройшли Малі Касперівські створи й повернули на Великі Касперівські. Другий помічник Сашко саме користується з того й перевіряє поправку обох магнітних компасів. Бережися усяк зустрічний, бо Сашко, що ганяє від компаса до штурманського столу та назад, — це гірше за монгольську кавалерію в марші на Москву. Це полк бойових індійських слонів, не менше. Ще поворот. На цьому коліні каналу за ліву брівку взагалі не бажано виходити, десь тут, якщо вірити Миколці, знаходиться затонуле судно.

А ось на цьому коліні мій знайомий четвертий штурманець з київського пасажиря «Генерал Ватутін» колись невірно визначився, і трипалубний красень з німецькими туристами на борту на повному ходу вискочив на міляку, на радість туристам. Коли ще рятувальну операцію на сімейне відео зможеш зняти. Зняли й того четвертого помічника. Але вже не на відео. Забрали диплом на рік і відправили матросом на вантажний флот, де ми і познайомились.

Нарешті всі ці мілини та інші підводні перешкоди пройдено, «Вадічка» лягає на прямий курс поміж буями, що, як ліхтарі на проспекті, йдуть до горизонту й маяка, який стовбичить вдалині, вказуючи нам напрямок. Маяк той нагадує хатинку на ніжках, але не

на курячих, а на чаплиних, бо стоїть на одній по коліно у воді просто посеред лиману. Ніяких маневрів не очікується, можна просто триматися за «Вікінгом», який таки не схибить і на манівці не заведе, бо на ньому ж капітаном Миколка-Морячок, який на своїх «волгодо-нах» ходив цим БДЛК тисячі разів.

Виходьте, любий читачу, на місток зі своєї засідки в радіорубці. Станьте якимось так, щоб не дуже кидатися в очі другому штурману, бо сторонніх на місток зазвичай не пускають. Та хоч розклиньтесь між радаром «Донець» та переборкою, вдаючи із себе ехолот. Що, там вже штангіст Андрійко? То ставайте з іншого боку. Нехай послухає й Андрійко. Адже йому теж було цікаво, чому Миколка такий знаменитий.

### *Великий дерибан*

Десь у середині дев'яностих пароплави на Чорному морі закінчилися. При певному сприянні керівництва пароплав досить легко привласнити. Він же не нерухомість, а якраз дуже рухома маєтність. Вигадані чи дійсні претензії, арешт у чужоземному порту і суд з упередженням — і нема в тебе пароплава, наче й не було, якщо твої морські юристи не провадять цілком конкретних зустрічних дій. Але ж і юристу можна заплатити, щоб він тих дій не провадив. У морських контрактах сам чорт ногу зламає, якщо буде чортом суходільним.

За такою нехитрою схемою було розпродано все чорноморське пароплавство в Одесі, а Херсон залишився без учбового барка «Товариш».

### *«Товариш»*

Він був вітрильником побудови ще двадцятих років минулого століття, отриманим з Німеччини у 1945 в якості репарацій з переможеного фашиста.

І перейменували його у «Товариша» на честь іншого ушавленого учбового вітрильника, фашистами ж під час війни й потопленого. Зрозуміло, що застосовувати до такого антикварного судна усі сучасні вимоги Регістру Ллойда було тим самим, що вимагати, щоб Тур Хейєрдал чи Тім Северін встановили на своїх папірусних та шкіряних човнах вертолітні майданчики та вогнебезпечні танкерні шлюпки. Але саме так із «Товаришем» і вчинили, варто йому було зайти на ремонт до Англії.

До історичного судна, яке не раз під командою капітана Ванденка брало перші місця на всесвітніх регатах учбових вітрильників, англійці виставили стільки вимог, що якби Ванденко, який тоді одночасно був і начальником Херсонського мореходного училища, пустив з молотка учбові корпуси та гуртожитки, грошей на належний ремонт все одно не вистачило б. А без цього принципові англійці відмовлялися випустити «Товариша» з порту. Хіба що тут-таки продати його на металобрухт. Аж тут і підвернулися ті німці з Бремена, які до цього сиділи в засідці, але, мабуть, усю ту епопею з полюванням на «Товариша» і затіяли. Вони погодилися викупити знаменитий вітрильник і вкласти гроші в ремонт, але «Товариш» відтепер мав базуватися на Бременхафен і лише подеколи приймати на практику наших херсонських курсантів.

Репарації та контрибуції — невідворотна доля усіх переможених у війні. Я ні на що не натякаю, бо і війни ніякої не було, але цього разу контрибуцію німцям сплатили таки ми.

До речі, варто було французам на вимогу якоїсь швейцарської компанії затримати у своєму Бресті побратима «Товариша» — чотирищогловий барк «Седов», який базувався на Калінінград, Міністерство закордонних справ Росії влаштувало таку психічну атаку французам, що ті відразу забули про якісь швейцарські претензії і судно відпустили. «Седов» свого

часу теж по репараціях від німців отримали, як і сам Калінінград.

А нашому МЗС у ті часи не до моряків якось було. Це було десятиліття без зовнішніх справ, із самими вишиванками, щедрівками та колядками в амбасадах, бо їх розхвтали якісь рухівські письменники. Але треба віддати їм належне, зараз вони принаймні навчилися реагувати хоч якось, коли наш екіпаж захоплять у заручники сомалійські пірати та при інших моряцьких негараздах.

### *Жертвоприношення*

Отож, на «Товариша» було повністю начхати усім, крім Ванденка, який відмовлявся полишити судно в Англії на вірну переплавку на голки, і його екіпажу, якому вже не було чого їсти, і їх підгодовували якісь християнські проповідники.

У такі ж тенета одне за одним потрапляли й одеські судна. В який порт Середземного моря не зайдеш, усе арештованого одесита зустрінеш на рейді чи в порту. Сучасні ролкери та підстаркуваті пасажирські лайнери, сухогрузи, контейнеровози, яким би лише працювати та геть не кепську копійчку заробляти — усе стояло по чужоземних портах і чекало на те, поки сума збитків зрівняється з вартістю судна.

Якщо Одеса повністю залишилась без торгового флоту, Херсон відбувся жертвоприношенням. І жертвовним агнцем і став «Товариш», на якому колись проходив практику кожен другий херсонський курсант.

Причину того, що поклоніння кумирові Дерибану, замінили на жертвоприношення, слід шукати, як не прикро, не в самих херсонцях, а в тому, що на чолі «Укррічфлоту» в Києві сидів такий собі Славов, міцного йому здоров'я і належної оцінки його вчинку нащадками. І його прізвище я ніколи не забуду, і школярам розказуватиму, що певний час жив

з ним в одному будинку, як розказували мені ветерани про Щорса чи про Ковпака.

Славов сказав одну коротку фразу, якої ніхто так і не дочекався від жодного начальника інших пароплавств, з якими Україна увійшла у незалежність:

— Тільки через мій труп.

Й «Укррічфлот», до якого і належали всі херсонські судна ріка-море, залишився єдиною нерозпроданою судноплавною компанією України. Рідне місто Херсон могло спати спокійно: дерибану не буде.

Але як же без дерибану?

### *Усі свої, усі при своїх*

У 90-ті роки в Україні було зареєстровано понад двісті судноплавних компаній. Більше, ніж в усіх інших чорноморських країнах разом узятих. Хоча це і не враховує усіх тих мальтійських та панамських прапорів, під які заганялися прихвизовані пароплави, але принаймні показує той потенціал, який ми мали. І — бажання займатися судноплаством, у якому ми, мабуть, поступалися лише грекам.

Єдине, що вмів моряк, — ходити в море. Єдине, про що мріє капітан, — мати власне судно. Більшість тих арештованих суден ЧМП, як виявилося, переходило від судноплавства, зовсім не до злих греків та італійців, які були тільки підставними особами, а до своїх же ділків.

Найбільш сентиментальні з них навіть вносили до заповіту умову приймати на роботу лише українські екіпажі, хай навіть самі вже переселилися до Монако. Не знаю, чи дотримуватимуться того нащадки, але — поважаю чужі сентименти.

Я людина незаздрісна. І якщо судна не були втрачені так безславно та бездарно, як наш рибальський флот в Африці та околицях, а просто змінювали власника на когось зі своїх, значить, у такий час ми жили, і хто отримував зиск — справа третя.

Прості моряки від того тільки виграли. Бо завжди можна покинути того судновласника, що платить мало, й піти до того, що платить більше, включаючи іноземця. І через якихось п'ять років плавсклад уже отримував цілком пристойні європейські зарплати, хай менші за грецькі, але більші за турецькі та болгарські. Це не була безвихідь часів СРСР, коли шлях нагору був один-єдиний, і всі штовхалися на ньому ліктями, бо судноплавна компанія була, власне, одна.

### *Великі авантюри*

Отож підприємливі одесити на середину дев'яностих уже роздерибанили своє найбільше у світі пароплавство. Але херсонці були не менш підприємливими морськими ділками. Крім того, вони знали дещо, чого не знали одесити, — які вигідні перевезення ріка-море, коли не потрібна перевалка у морських портах та залізниця, і судно вантажиться безпосередньо біля причалів заводу в Запоріжжі чи Дніпропетровську чи елеватора в Каховці. І те, що Славов перекрив їм кисень, пароплави прихопити було ніде, штовхало майбутніх судноплавних магнатів просто на билинні авантюри. Вони шукали пароплавів по всьому Азово-Чорноморському басейні та річках, що в нього впадали, не оминаючи й сусідніх країн, ні Туреччини, ні Росії. Здивовані ростовчани, які думали, що продають свої судна на металобрухт, через деякий час із подивом бачили їх у Ростові, Таганрозі чи Азові навіть під тою самою назвою, але вже під панамським чи, тримайтеся, молдавським прапором.

Річкове судно після певної модифікації і хабара Регістрові можна видати за морське. З обмеженнями у районах плавання Середземною, але — морське. У роботі були просто неймовірні проекти, як-от вкорочення «омських». З річкового пароплава типу «омський» видалялася середня частина з одним трюмом,

потім пароплав знову збирали докупи, і він вже витримував морську хвилю, його на ній не згинало, як папірусну пірогу. На морські судна переобладнувались також СТ та СТК, які в Росії ходили тільки річками. І таке інше.

Пeregін же старих «чешок» із сибірських річок до Херсона я взагалі відношу до таких видатних авантур, як відкриття Дежневим протоки між Азією та Америкою чи завоювання Кортесом Мексики.

### *«Чешки»*

«Чешки» — це серія річкових трюмних сухогрузів, побудованих у Чехії в шістдесяті роки минулого сторіччя. До Сибіру їх тоді гнали, маючи за карту всю пачку цигарок «Біломор»: Дунаєм, Чорним морем, Волго-Донською та Біломоро-Балтійською річковими системами і Північним морським шляхом.

Для мене особливий присмак був у тому, що одним із тих перегонників, які у шістдесяті кидали виклик Льодовитому океану на плоскодонних річних пароплавчиках із майже паперовими бортами, був класик-мариніст Віктор Конецький, зараз його іменем уже названо танкер на Далекому Сході. І я щиро раджу своєму читачеві відкласти мої нотатки прямо на цьому місці і пошукати «Солону кригу» Конецького в перекладі Анатолія Шевченка. Мене довго бентежив сам факт появи цього чудового перекладу українською дуже специфічної морської прози Віктора Вікторовича, але потім я зрозумів, що це було зроблено лише для того, щоб усі два українські мариністи не розхолоджувалися.

### *Йдемо по пачці «Біломора»*

Отож у дев'яності «чешкам» належало пройти майже весь той шлях у зворотному напрямкові. Бо херсонці вже поклали на них око. Справа в тому, що судна



на сибірських річках працюють три-чотири місяці на рік, а інший час — зимують, вмерзнувши у кригу в прісній — підкреслюю це — воді. За таких умов експлуатації вони підійшли до часу, коли їх вже належало списати й продати на металобрухт у відносно пристойному стані. І хтось із херсонських капітанів, що працювали свого часу і на Єнісеї та Лені, те знав. Я навіть підозрюю, хто саме. Мабуть, Горбеша. Він саме повернувся з Ленська після розвалу СРСР, як єврей з єгипетського полону, за першим же покликом неньки. Тоді багато хто з херсонських моряків, зваживши усі «за» і «проти», повертався з Далекого Сходу та Сибіру, хоча і заклику ніякого наша сомнамбулічна держава не виголошувала, але батьківщина в людини одна.

Отож усе склалося докупити. Варто було тому ленському капітанові в належному товаристві тим своїм знанням поділитися, і вже за якийсь час збиралися десять із гаком екіпажів на перегін старих «чешок» Північним морським шляхом та річковою системою Росії до Херсона.

Вибачайте, читачу, за таку розлогу передісторію цього Миколчиного рейсу, включаючи не тільки власне херсонську, але й одеську, але я знаю, що, крім мене, записати цього нікому. Єдиний одеський автор, який теж міг би, чомусь вирішив, що він — фантаст, і пише в перервах між рейсами якусь космооперу.

Отож я нарешті повертаюся до того Миколчиного рейсу, який увійшов до усної народної творчості і зробив Миколку знаменитим на весь Херсон. Ні, за весь Херсон все ж не казатиму, лише за мікрорайони Шуменський та Острів.

### *Миколчин рейс*

Криголам провів караван до чергової ополонки, «чешки» повтикалися носами у лід і зупинилися

на ночівлю. В Арктиці вже розпочиналася осінь, полярний день закінчився, але ночі ще були світлими та короткими.

Головним, відразу за криголамом, досі йшов Горбеша на «Оймяконі». Він чи не єдиний з усіх капітанів мав досвід льодового плавання за криголамом. Бо БДЛК під Херсоном навіть не кожного року замерзає, а навіть коли і замерзає, здебільшого криголамові досить двічі на добу, чи й рідше, пробити в ньому канал до Очакова. А тут було інше.

Миколка на «Комсомольці Удмуртії» йшов десь у хвості каравану й обурювався: канал, пробитий криголамом, встигав затягнутися, і його «Комсомолец» весь час здригався від зіткнення з досить великими крижинами, що виринали з-під брівки каналу.

### *Варіативність*

Далі в розповідях очевидців і починається ота варіативність. Сергійко та інші кажуть, що коли прийшла «Арктика» і стала формувати караван, щоб провести їх через протоку Вількицького, Миколка наче спеціально тримав дизелі прогрітими всю ніч, вискочив поперед «Оймякона», щоб цього разу йти першим одразу за криголамом. Сам Миколка розповідав дещо інакше. Але факт залишається фактом. Коли атомна «Арктика» врубалася в розлоге крижане поле, першим за нею вскочив до каналу саме Миколка.

Й останнім. Бо канал затягнуло раніше, ніж Горбеша встиг до нього підійти: почалося посування криги.

### *Посування*

Неозоре крижане поле зрушило з місця й попрямувало на південь, підминаючи під себе дрібні крижини, вистрілюючи пасмами торосів, зіштовхнувшись зі стамухами — крижинами, що сиділи на міліні —

та підводними камінцями. І права брівка щойно пробитого «Арктикою» каналу за якісь лічені хвилини навалювалася на ліву й казала «хлоп» — «Комсомолец Удмуртії» опинився в мишоловці, йому залишалося лише щодуху гребти через крижану кашу за атомною «Арктикою», скоротивши дистанцію до мінімуму.

Йти одразу за криголамом виявилось не такою вже й вдячною справою: брили розтщеного «Арктикою» льоду виринали тепер просто по курсу, у бурунах від гвинтів криголама. Миколка ризикував пошкодити ними стернові насадки на своїх гвинтах, які спрямовували струмись води у потрібному напрямкові.

Те, що Горбеша досі не жалівся на це по УКХ, означало лише те, що він був звичним до плавання за криголамом і сприймав ці удари, як невідворотне зло. Через деякий час руху через поле «Удмурта» розклинило впоперек каналу, і він втратив хід.

### *Не позаздриш*

Миколка опинився між молотом та ковадлом. Навіть більше — під ковальським пресом, який стискав борти наче й неспішно, але був вагою у декілька десятків тисяч тонн і міг зробити з «Комсомольця» холоднокатану продукцію, якусь розмазану по кризі бляшанку чи складніший профіль — швелер, наприклад. Тоненькі шестиміліметрові борти вже скавчали й тріщали під натиском криги. Але в трюмах поки було сухо — Миколка регулярно посилав заміряти лляло.

«Арктика» розвернулася по широкій дузі й почала Миколку обколювати — бити кригу навколо бортів «Удмурта». Але посування тривало — нова стіна льоду сунула на місце розколотого криголамом, і обколювання не можна було припиняти ні на хвилину. «Арктика» викликала на допомогу атомну ж «Росію».

У цьому місці розповіді теж є певна варіативність. Число криголамів в усній народній творчості

варіювалося від чотирьох до восьми. Саме стільки їх врешті-решт зібралось навколо Миколки, намагаючись витягти його зі щелеп крижаного поля. Я пам'ятаю назви лише ще двох — «Таймиру», який потім спускав водолазів, та «Капітана Драніцина». Останній був дизельним і мілкосидячим, його викликали, коли поле з майже розчавленим Миколкою винесло на малі глибини, й атомники вже нічим не могли зарадити.

### *Криголам «Драніцин»*

«Драніцин» мав дизель-електричну машину потужністю вісімдесят п'ять тисяч кінських сил і ще дещо. Оскільки його якраз і проектували для проведення суден у гирлах сибірських річок, корма його мала спеціальний сліп, у який річкове судно могло встромити свого носа і вже неначе складало суцільний корпус із криголамом. «Драніцин» міг тягнути його на короткому буксирі — «на вусах». Підім'ята під себе криголамом крига шерхотіла вже під корпусом «Комсомольця» і вискакувала аж за кормою.

Отож «Драніцин» взяв Миколку «на вуса» й потяг геть із підступного крижаного поля до чистої води. Миколка продовжував працювати обома машинами на «середній вперед», вносячи свою лепту у просування цього «тягни-штовхая» до води. Старшим у цьому дуєті, звичайно, був криголам. Миколка вже не міг сказати «не хочу — не буду», аби живу.

Через деякий час Миколка доповів на криголам, що клинить праву машину. Потім — ліву. А ще через деякий час машини розклинило, і гвинти знову почали обертатися.

Потім, після водолазного огляду, вже на чистій воді, стало зрозуміло, що саме тоді кригою зрізало обидві стернові насадки, які спочатку опустилися на гвинти і їх заклинило, а потім насадки знесло

кригою, й опустилися вони вже на дно Льодовитого океану. Крім того, коли «Драніцин» випустив ніс «Комсомольця Удмуртії» зі своїх обіймів, у трюмах з'явилася вода — два метри в першому і метр двадцять у другому. Схоже, було пошкоджено навіть водонепроникну переборку між трюмами. Втім, пароплави в Ленську приймали вже завантаженими лісом, і щодо переборки Миколка був не певен.

### *Веселий водолаз*

Водолаз, якого спустили з «Таймиру», коли його витягали з-під Миколчиного борту, ледь не реготав. Справді смішно — пробоїна виявилась довжиною 15 метрів і шириною 80 сантиметрів. Через неї комік-водолаз бачив ребра шпангоутів, а це під водою — дуже смішне явище. Миколка став готуватися висаджувати екіпаж на крижину, неначе якийсь челюскінець.

Добре, що «чешку» було завантажено лісом, і стовбури сибірських дерев додали «Удмуртові» плавучості. Судно лише «стало свинею», глибоко зануливши ніс і майже повністю піднявши над водою гвинти та стерно. Насадок на гвинтах справді не було.

У форпіку «Комсомольця» було тонн із сімдесят прісної води, яку можна було перекачати на корму, щоб диферент вирівнявся і судно принаймні занурило гвинти у воду і стало слухатися стерна, біс уже з тими насадками. Але трубопроводи чи то замерзли, чи то в них утворився повітряний корок, і поки механіки з тим розбиралися, криголами, які назбігалися до протоки Вількицького рятувати Миколку чи не з усього Західного сектору Арктики, швиденько провели весь караван «чешок» через підступне крижане поле, яке нарешті зупинилося, впершись в міліну під берегом.

Зрештою механіки перекатали прісну воду з форпіка, і криголам дав Миколці добро йти своїм ходом

по чистій воді до порту Діксон. Миколка сподівався вивантажити в порту ліс з першого та другого трюмів і принаймні тимчасово заварити пробоїну. Караван у Діксоні не зупинявся й пішов далі, погудівши на прощання «удмуртам».

### *Веселий капітан порту*

Але капітан порту Діксон мав інший погляд на безпеку мореплавства. Якщо на Чорному морі капітани портів нізачо не випускають у море аварійні чи просто невідготовані судна, капітани полярних портів, навпаки, випихають у море все, що хоч якось може самостійно рухатися, щоб судно, чого доброго, не вмерзло в кригу під причалом і не залишилось у порті на зимівлю до наступної навігації, збільшивши кількість ротів на полярній станції і головний біль у ввіреній капітанові порту акваторії.

— Один з усього каравану пробився? Та ще й своїм ходом дійшов? Чудовий результат! — спантеличив Миколку діксонський капітан порту.

— Та в протоці Вількицького щорічно двоє-трое з вашого брата, що й льодового класу не має, форменим чином тоне.

Суворі арктичні моряки мали свої погляди на аварійність та безпеку мореплавства.

### *Наввипередки з Удмуртією*

Так, на пробитому судні, що майже не слухалося стерна, маневруючи машинами, дістався Миколка до Біломоро-Балтійського каналу і вирішив, що якщо вже він у такому стані пройшов половину Арктики, то треба йти далі. Бо ремонт у Херсоні для судновласника був більш прийнятним, ніж десь за полярним колом. І Миколка спускався собі Біломорканалом, Ладогою, Волгою, а потім — Доном,

а крига гналася по п'ятах за судном, що вирвалося з її пащеки в осінній Арктиці. Як тільки Миколка проходив на «Комсомольцеві Удмуртії» повз якусь річку чи притоку, на ній починався льодостав, наче наставала суцільна Удмуртія.

Остаточно наздогнала його крига вже в Ростові-на-Дону, перед розвідним мостом. Це було останнє розведення моста в цю навігацію. В передостаннє розведення Миколка, як не намагався, не зміг вцілити в потрібний прогін моста, так погано «Комсомолец» керувався без насадок, із самим лише стерном.

### ***Капітан-наставник***

Ось тут і прибув на борт капітан-наставник з Херсона. Увесь караван уже був там. Капітан-наставник, може, й був старшим за Миколку і більш досвідченим, але він був тропічним моряком. І коли судно застрягло в молодому льоду, який щойно схопив Таганрозьку затоку, він став вимагати, щоб Миколка дав задній хід і пробивався до близької чистої води, не чекаючи криголамних буксирів з Азова.

— Тільки із записом у судновий журнал, — відповів Миколка. Бо давати задній хід у кризі не можна, бо втратиш іще й стерно. Так і хочеться написати «останнє стерно», але воно й було одне-однісіньке. Миколка був щойно після арктичних університетів і те собі затямив міцно.

Але наставник виявився впертим, запис до суднового журналу вніс власноручно, йому не «посміхалося» зазимувати в Удмуртії посеред Азовського моря до весни. І балер стерна при першому ж реверсі зігнуло кригою на літеру «Г».

— Приймай судно, Валеро, якщо вже так, — сказав Миколка, зібрав речі, зійшов з борту на кригу і пішки почалапав між торосами до Таганрога. А «Комсомолец Удмуртії» зазимував у кризі Азовського моря

аж до весни, бо коли буксири пробили-таки канал до Азова, рухатися самостійно вже не міг. І єдиною втіхою було те, що це таки справді не Діксон.

Коли я думаю, чому саме ця історія набула такого розголосу серед херсонських моряків, то першим чинником вважаю незвичний арктичний антураж, а другим — те, що десять екіпажів, повернувшись із перегону, чотири місяці пояснювали усім спільним знайомим, де вони загубили одинадцятий. За статистикою, всі люди у світі знайомі через п'ятьох осіб. Тобто теоретично між будь-якими двома із шести мільярдів можна вибудувати ланцюжок із п'яти осіб, що особисто знають одне одного. Що вже про моряків казати?

### *Фелюги*

— Зліва по курсу фелюги! — доповідає другий помічник Арташезовичу, який щойно піднявся на місток.

— Може, рибки купимо в них? — піклується про меню Сашко.

І в результаті ми стишуємо хід, порівнявшись із чорними човнами, що навіть взимку виходять у лиман, ставлять сітки у відомих тільки їм рибних місцях, днюють і ночують просто неба у своїх помаранчевих клейончастих штормробах, зігріваючись гарячим чифіром, що кип'ятять тут-таки, на човні, та ще дечим більш міцним. Фелюги ці залишилися у лимані наче спеціально для того, щоб нагадувати сучасним рибалкам, яким тяжким був хліб їхніх пращурів, зокрема козаків. Пункт про безперешкодну ловлю риби в лимані вони включали у тексти всіх своїх угод з турками і татарами. Човни ці не зазнали жодних змін ще з давніх-давен, рухаються під вітрилом або на веслах, хіба що підвісні двигуни на них з'явилися. Але двигун не можна використовувати, коли вибираєш чи виметуєш



сітку, доводиться гребти скоцюрбленими від холоду руками, перебирати мокрі тенета на морозі, виплутувати рибу й кидати її на дно човна.

— Хлопці, риба є? — питає в мегафон Арташезович.

Гребці наче не чують і продовжують гребти. Це запитання не до них. Є риба чи її нема, може вирішувати лише керманич. Червонопикий бригадир задумується на хвилику і схвально киває головою — для «Вадічки» риба є.

— Судак, — кричить він, взявши одну рибину за зябра й піднявши над головою.

— Беремо? — питає в Арташезовича другий помічник. І «Вадічка» стопорить машину, а фелюга підгрібає до борту.

— Поторгуйся там, — наказує Арташезович Другому, відпускаючи його з рубки на палубу.

— Ні, тільки не судак, — виривається в мене, а Арташезович сміється.

— Чому це? — перепитує штангіст Андрійко.

І мені доводиться йому пояснювати, що колись на Азові ми отак домовилися про рибу з одним сейнером. Ми могли розплатитися двома тоннами зекономленого палива, а рибалки пообіцяли віддати нам усе, що принесе щойно поставлений трал. І той клятий трал приніс аж чотири тонни судака. Ми всією командою цілу добу шкерили того судака, відтинаючи голови, ми забили ним усі морозильні камери, яких на сухогрузі не так уже й багато, і в результаті всі наступні місяці їли тільки судак, бо м'ясо просто нікуди було брати. От ви вдванадцятьох за скільки б з'їли чотири тонни риби?

— Не переживай, ми кілограм п'ятдесят усього візьмемо. Андрійкові на один зуб. Треба ж його до Грузії чимось годувати, — кпинив Арташезович.

### *Знов за рибу гроші*

Фелюга вже підійшла під борт. Другий помічник Сашко запекло торгується з бригадиром рибалок. Його хлібом не годуй, дай поторгуватися. Він пройшов школу східних галалакаючих базарів з їхніми «дружба-дружба два динари». Але і бригадир знає свою справу, все життя збувавши рибу наліво у Станіславі чи Кизомисі, куди втаємничені в рибальський бізнес херсонці найжджають на своїх авто, щоб придбати свіжу рибу щойно з лиману. Нарешті спільну мову знайдено, неабияк прислужилася цьому рідка валюта з представницьких запасів капітана. Бо що ті гроші у лимані? Папірці. Вони не варті пари сухих вовняних шкарпеток. А ось горілка, після якої вже не важливо, чи сухі в тебе шкарпетки, — зовсім інша справа.

Пам'ятаю один оригінальний психологічний тест, в якому пропонувалося розмістити в порядку важливості різні речі на рятувальному плоту. Були там такі дивні, на моряцький погляд, штуkenції, як-от балон з гасом, шкарпетка та стодоларова купюра. Я впевнено розмістив гроші на останньому місці, бо море швидко привчає до справжніх цінностей, і на плоту бляшанка консервованої води встократ важливіша, навіть якщо купюра буде тисячедоларовою. Але підступні психологи мали на увазі те, що від купюри можна підпалити гас у балоні, заткнувши його шкарпеткою, коли над місцем катастрофи пролітатиме рятувальний літак. Вони не знали, що для цього на кожному рятувальному плоту є сигнальні ракети, радіолокаційний відбивач, геліограф та маячки, що живляться від сухих електролітичних батарей, які варто вмочити у солону воду, щоб вони десять годин давали струм. Хай їм грець, тим психологам. Той тест я провалив, начебто марно все життя складав правила користування рятувальними плотами щопівроку.

Але в лиманських рибалок була спільна з нами система цінностей, бо ні ощадкас, ні горілчаних магазинів посеред Лукомор'я немає. Поки ми проводили цю бартерну операцію, «Вікінг» добряче відірвався від нас, і далі ми пішли вже знову в одиночному плаванні, й стерновому стало не до балачок.

### *Русали*

Добре, що ви нагадали про них. Зараз змінюся з вахти, передам Бурячкові стерно та курс, і таки розповім. Бачите отой острівець? До революції він називався островом Морської Батарей, і на ньому сталося принаймні дві події, що потрапили до підручників з історії.

Острів цей закриває вхід у Бузько-Дніпровський лиман, якраз навпроти Очакова, і в Кримську війну тут відбулася перша артилерійська дуель між нашою фортецею й англійською броненосною батареєю, яка поклала край епосі вітрильних флотів та дерев'яних кораблів.

По-друге, саме в його казематах сидів у 1905 в очікуванні вироку лейтенант Шмідт. Судили його навіть у місті Очакові, ім'я якого носив його бунтівний крейсер, а стратили на сусідньому острові Березань.

Зараз острів Морської Батарей називають Первомайським, батареї там вже нема, але саме на ньому виховують отих русалів. На ньому знаходиться уславлена, попри засекреченість, школа бойових плавців.

Уславленість секретних об'єктів завжди становила для мене певну загадку. В сусідньому Очакові при згадці про сучасних людей-амфібій хрестяться й плюють через ліве плече. Справа в тому, що диверсантам треба на комусь відпрацьовувати свої диверсії, і під час навчань вони то захоплюють у полон увесь районний відділок міліції, то викрадають якісь транспортні засоби з державних гаражів під

охороною, і ніякі берданки й сіль у набоях їх не зупиняють. «Вадічка» одного разу теж потрапив під їхню руку. Боцман Антонович про це любить розказувати як безпосередній учасник подій.

### *Без паніки*

«Вадічка» саме стояв на якорі під Кінбурнською косою з морського, а не лиманського її боку. Був літній вечір, погода так і шепотіла, команда, повечерявши, вийшла на палубу з гарячими кружками чаю, виставивши їх рядком на планширі, щоб охолоджувалися, а боцман саме приладнався з кимось на кришці трюму грати в нарди. Нарди та шеш-беш — найулюбленіші ігри на флоті. Тому що залежать не тільки від вправності гравця, як шахи чи шашки, але й від везіння. А везіння на флоті цінують, іноді воно морякам вкрай необхідне.

Але варто було боцманові кинути кості, як кружки з чаєм із брязкотом покотилися по палубі, і з-поза борту вискочило якесь страховисько. Вирячені, як у пуголовка, очі, блискуча еластична шкіра, вивернуті назовні зябра, незграбні хвостові плавці, балони й автомат Калашнікова на спині. Страховисько виплюнуло загубник і заговорило людською мовою:

— Без паніки. Судно заміновано.

Більш вдалої фрази для зчинення тієї самої паніки годі було придумати. Усі, хто був на палубі, тієї ж миті кудись побігли з вигуками «полундра», але позаяк на судні не розбіжишся, то панікери лише оббігли судно по правому борту й повернулися до чудовиська-мінувальника по лівому. На цей гармидер вискочив з рубки капітан.

Нальотчик уже зняв ласти й маску і з почуттям виконаної важкої справи всівся біля покинутого гравцями шеш-бешу.

— Та не хвилюйтеся. Це учбове мінування, — пояснив він капітану. — Іспити в нас. Дайте, будь ласка,

дві зелених ракети. Я вас сам і розміную після підтвердження.

— А що, як не підтвердять? — задумався Арташезович, але дві зелених ракети у небо пустив.

І через чверть години до борту підійшов адміралтейський катер з екзаменаційною комісією. Комісія переконалась, що «Вадічку» заміновано за всіма правилами підривної науки, спитала, чи нема рибки, вважаючи «Вадічку» рибалкою, дозволила розмінувати судно, забрала курсанта-відмінника на борт і попрямувала вже до іншого судна на рейді, яке мінував двієчник, бо двома зеленими ракетами із судна не вистрілили. Якби це були не навчання, а справжні мінування, судовласники усього світу в той день недорахувалися б цілого флоту, як англійці в Александрії в 1941 році, коли італійські колеги наших русалів провели свою найуспішнішу за всю війну операцію.

### *Цілком таємно*

Найуспішніші операції випускників острова Первомайського поки що перебувають під грифом таємності, і навіть західні історики лише обережно припускають, що це були саме вони. Наприклад, так і невідомо досі, хто поцупив цілу дизельну субмарину з американської військової бази у Перл-Харборі за часів «холодної війни».

Ми ж, рибалки, бачили їхню роботу в Анголі, де на зовнішньому рейді Луанди всі наші судна мали щопівгодини кидати за борт гранати, неначе під час війни в Александрії, щоб відлякувати намібійських диверсантів. А наші іхтіандри, навпаки, кожен день оглядали днища пароплавів, шукаючи і знешкоджуючи міни.

Колись із цього таки знімуть усі грифи таємності, і хтось та має розповісти і про це. Із самого острова

Первомайського секретність уже зняли і показували його по телебаченню.

### *Море*

Про те, що судно вже в морі, одразу дізнається кожен член екіпажу чи пасажир, де б він не був на кораблі: у каюті, на камбузі, в машинному відділенні чи в кают-компанії. Все дуже просто — судно починає хитати.

У кают-компанії починають ковзати по столу бачки, вихлюпуватися з мисок борщі, хлопати незачинені дверцята буфета і шкварчати в динаміках телевізора радіоперешкоди від роботи радарів та УКХ станцій.

— Це шторм? — заклопотано питає штангіст Андрійко.

— Ні, прогноз сприятливий.

Треба лише підняти на столі спеціальні буртики, занурити у борщ ложку, закрити на ключ усі дверцята й вимкнути телевізор. Моряки — чи не єдині, хто вміє жити і розважатися без цього ящика. Про це я вже зазначав. Щодо інших рухливих речей у каютах існує дві школи, до одної з яких точно належить кожен моряк.

Перша школа — акуратисти в усьому. Вони розкріплюють усі свої речі, принайтовлюють до палуби стільці, прив'язують мотузочками геть усе, що може покотитися чи впасти, і потім пересуваються власною каютою, як гравці в таємних кімнатах Форту Буаярд, серед власноруч поставлених пасток і тенет, невтомно підтягують вузли, що чомусь весь час слабнуть під час хитамиці. І все одно в них іноді вискакують із гнізд на переборці графини та склянки, скачуть на волю зірвані з прив'язі стільці, і корзини зі сміттям вивертаються їм на голову під час сну. Бо закріпити геть усе геть назавжди неможливо.

Інша школа — нехлюї або філософи. Вони живуть під лозунгом «усяка річ сама знайде своє місце». Треба

лише не зважати на тимчасовий гармидер у каюті, коли всі ті речі з гуркотом перекочуються з місця на місце, перш ніж намертво розклинитися в якомусь закуткові між рундуком та столом. І вже жодна хвиля, жоден критичний крен їх із того місця не виштовхне, бо річ своє місце знайшла природним шляхом.

Майже весь екіпаж «Вадічки» з прихованою цікавістю спостерігав, яке місце знайде собі штангіст Андрійко. Бо бути пасажиром — найгірша позиція на вантажному судні. Тут немає пасажирських помічників, які скачуть на одній ніжці, розповідають бородаті анекдоти, співають фальцетом і проводять конкурси «Міс круїз», як на білих пароплавах. Бачив колись документальний фільм одного штатного мандрівника з каналу «Дискавері» про його перехід через Тихий океан на вантажному балкері.

### ***Мандрівник на балкері***

Мандрівникові було нудно, він не знав, що зняти на свою приховану камеру, і прогавив геть усе. Моряки балкера входили в його становище і вигадували якісь неіснуючі традиції, як-от свято Нептуна не на екваторі, а на лінії переміни дат, але нічим не могли зарадити нудоті того фільму, який у цьому аспекті перевершив самого Сартра.

Мандрівник чесно знімав, що бачили очі, але вся напруженість і насиченість суднового життя чомусь залишалася за кадром. Він так і не довідався, хто цього разу виграв у шеш-беш у нескінченному турнірі між боцманом-філіппінцем та другим механіком-греком і який загальний рахунок по партіях. З його фільму жодного разу не було зрозуміло, що ж сьогодні було на обід. Його не цікавило, коли ж боцман та матроси закінчать оббивати іржу на надбудові і приймуться суричити та фарбувати фальшборт. Він не зафіксував, хто саме не вклався у час при навчальній тривозі,

і що два штурмани з трьох не вміли крутити педалі аварійного передавача, коли капітан дав ввідну «начальник рації загинув». А рятувальну шлюпку взагалі розклинило на шлюпбалках, і її вивалювали за борт неможливо довго, три пароплави затоне в реальних обставинах, і хто отримав за це наганяя.

Більше того, його камера жодного разу не зафіксувала повністю розходження з іншими пароплавами від їхньої появи на горизонті, швидкого збільшення у розмірах, маневрах із розходження лівими бортами і до зникнення на кормових курсових кутах. Лише хмари над океаном і сонце в того мандрівника вийшли гарно, але жоден знавець не підказав йому, що їх потрібно знімати щоранку чи щовечора і що розглядання хмар — дійство, сповнене внутрішньої напруги для моряка, а не просте милування дорожнім пейзажем.

### *Сонце й прикмети*

Сонце цього вечора було хороше. Червоне. Бо сказано:

*Звечора сонце червоне сідає,  
Полохатись жоден моряк не має.  
Зранку сонце червоне встає,  
Вдень моряка до нутра дістає.*

І таке інше. Цікаво, що всі ці прикмети, які більшість моряків вважає народними, було заримовано для кращого запам'ятовування капітаном далекого плавання Дмитром Лухмановим, що довгий час командував навчальним вітрильником «Імператриця» на Чорному морі а потім був начальником Ленінградського мореходного училища і капітаном барка «Товариш». Того самого, який потопили у війну. Історики флоту його називають «Товариш-1». (Чи ж буде в нас колись «Товариш-3»?) Але його скоромовки



та приказки вже — безперечно, морський фольклор, бо знає їх усякий моряк, а про авторські права жоден з них не здогадується. Якби за приказки платили по-тиражні, як за виконання пісень по радіо, Лухманов, мабуть, міг би відлити золоті якорі для свого «Товариша».

### *Корисні навички*

Сонце було хороше, на вечерю на «Вадічці» був смажений судак із гречкою, але штангіст Андрійко від дробавки відмовився. Він, власне, і першу порцію не зміг подужати. Таки доконав його судак. Або як кажуть у східних казках: «Ось тут і засміялася смажена риба».

— Не туди, на підвітрений борт, — уже в спину гукнув йому боцман, бо все, навіть блювання за борт, на флоті вимагає певних навичок.

Чи пробували ви коли-небудь просто зачерпнути забортної води відром на ходу судна? І як, грали після цього тривогу «людина за боротом» чи обійшлося? Отож наголошую для нетутешніх. Якщо вже вас море таки дістало до нутра, як у приказці, стругати треба з підвітреного борту. Тоді боцманові не доведеться зачерпувати відром забортної води, а вам — прати свої лахи. Добре ще, що це був уже не малиновий піджак, а турецький спортивний костюм.

Перуть моряки теж досить оригінально, пропускають мотузок через рукави та штанини й кидають за борт на певний час. Потім залишається лише виполоскати в прісній воді. Тьоті Асі та Досі відпочивають. Треба лише вчасно витягнути лахи з цієї пральної машини, бо випере не тільки від бруду, але й від барвників.

Отож штангіст Андрійко таки знайшов певне заняття на борту на певний час, а не заліг пластом у койці за першої ж своєї зустрічі з морем. Це було гарною ознакою. Мабуть, наша людина.

### *Судно в морі*

Життя на борту «Вадічки» увійшло в звичне русло. Екіпаж поділений на три ходових вахти, хто стояв вахту, хто спав, а хто бавився нардами, а «Вадічка» хвацько біг собі знайомим шляхом вздовж Тендрівської коси, перескакуючи з хвилі на хвилю. Радар «Донець» крутив антеною, випромінюючи з катодів ламп непораховані електрони, які в результаті усіх мандрів в електросхемах малювали на зеленому екрані береги аж до Одеської затоки й зустрічні судна, що йшли на Очаків зі Стамбула чи з Варни. Арташезович перевіряв нанесену другим помічником на карті прокладку на Поті. Старпом Петренко-молодший визначався за локатором по пеленгах на маяки. Повернення від африканських маяків до Тендри й Санжейки — це як повернення до першого кохання.

— І що характерно, на шістнадцятому каналі — тиша, — ледь не із захопленням констатував Петренко.

— В Африці всю ніч на визивному каналі то скавучать, то гавкають, то «філіппіна манкіз» усю ніч викликають. Одним словом, суцільне «банана-радіо». І не вимкнеш же — визивний канал. Раптом хтось «мейдей» волатиме.

«Мейдей» — це аварійний сигнал у радіотелефонії, такий собі SOS для неграмотних судновдіїв, яких не навчали морзянці.

— Переходь на карту 32102, — каже старпомові Арташезович.

Це моя улюблена карта. Коли старпом перейде на неї і поставить у потрібному місці хрестик у кружечку (перехід з іншої карти), напише поряд із ним час та назву судна, я проведу вас по цій карті, як провінційний екскурсовод повз миргородську калюжу. Але це трохи згодом.

### *Морські мапи*

Кожне судно возить із собою у штурманському столі весь Світовий океан. Океан старанно перенумеровано, відкориговано дбайливими руками коректорів, прийнято за описом і складено за номерами в чотирьох просторих шухлядах. Шухляд штурманського столу саме чотири за кількістю океанів. У цій ось складено всю Атлантику, в іншій — Індійський океан. А там — Тихий та Льодовитий. Ну, може, й не весь, від району плавання залежить. На «Вадічці» були лише Чорне й Середземне моря. Далі його вже не випускали. Старість не радість.

Що в першу чергу кидається в очі, коли роздивляєшся морські карти, — вони абсолютно байдужі до суходолу. Їх не цікавить нічого поза вузькою береговою смугою. Якщо, приміром, ваша дача не далі ста метрів від пляжу, вона морського картографа ще може зацікавити як примітний з моря об'єкт. Якщо вона буде на сто першому метрі, його погляд пройде повз неї, навіть якщо це пам'ятка архітектури, яку охороняє держава. Його значно більше цікавитиме, який той пляж (галька, пісок), плаский чи урвистий у вас берег і як далеко від берегової лінії проходить десятиметрова ізобата. Берег на морських картах — суцільна жовта пляма з невідомими формами життя, рельєфом, історією, корисними копалинами та державністю. Морського картографа цікавило, цікавить і цікавитиме саме лише море.

Ось тут він старанно намалює усі буї, бакени та віхи, напише поряд їхній колір та характеристики світлових сигналів вночі. Позначить усі місця, де дном прокладено високовольтні кабелі, ще й напругу на кабелі вкаже, щоб жоден старпом Петренко не надумав стати там на якір. Накреслить усі ставні неводи рибалок вздовж берега. Усі затонулі судна з глибинами над

їхніми найвищими точками. Старанно зафарбує блакитним усі мілководдя між берегом і десятиметровою ізобатою. Вказуватиме глибини морського дна регулярно та старанно, через кожні дві милі з точністю до десятків сантиметрів. А скільки ж це поколінь моряків ті глибини на ту карту наносили?

Старанно виходили на точки і кидали лоти — важкі грузики на півстаметрових линиях із кольоровими прапорцями та іншими марками. Тягарці було змащено салом, щоб до них приставали проби ґрунту. Це теж позначено на карті: мул, пісок, галька, скеля. Бо від цього залежить, чи триматиме якір. Позначено навіть райони скупчення водоростей.

Іноді на картах, особливо віддалених морів, трапляються веселі приписки: «За даними фрегата „Бігль“, 1834 рік». Або «експедиція Дюмон-Дюрвіля, 1840». І судноводій знає, кого саме винуватити в тому, що його судно вже третю годину йде там, де на карті позначено жовтий берег. Точність визначень за зорями у ХІХ столітті не порівняєш із сучасним визначенням за навігаційними супутниками. І далекі острови нанесено на карти з похибкою. Але Чорного моря взагалі і карти 32102 зокрема це не стосується.

### *Карта 32102*

Цю карту сходжено й переходжено усіма, хто прямує з Одеси до Криму, на Кавказ чи в Азовське море.

Лівий верхній кут карти займає Тендрівська коса, схожа на гігантський сперматозоїд, який так поспішає вскочити туди, куди сперматозоїдам хочеться, — в БДЛК, що вискочив аж на поля карти. І чорно-біла лінійка розмітки у мінутах та градусах східної широти чемно цього пуголка обминає.

На Тендрі, що плавно вигинається з півночі майже на схід, понатикано аж п'ять маяків: Тендрівський Північний, Тендрівський, Тендрівський Південний,

Білі Кучугури, Тедрівський Залізний. Вночі ця низька піщана коса досить підступна, про що свідчать позначки затонулих під нею суден.

Правий нижній кут карти займає Крим з півостровом Тарханкут та затишною Караджинською бухтою, яка рясніє підводними та надводними каменями під берегом. Вхід до бухти позначено двома маяками: мис Тарханкут та мис Прибійний.

Між Кримом і Тендрою кутом врізається в суходіл широка Каркінітська затока з найбільшим чорноморським островом Джарилгач, курортом Скадовськ, Залізним Портом та Хорлами.

Фіолетовим пунктиром позначено на карті територіальні води. Червоними та зеленими переривчастими лініями — рекомендовані шляхи пароплавів. Червоними квадратами — заборонені для плавання райони. Синіми звивистими лініями — ізобати, або лінії рівних глибин.

Така ось простенька провінційна карта без великих портів і відомих з підручника географічних назв. Хіба можна навчати школярів, що десь є коса Свиняча, Бабин острів та портовий пункт Більшовик? Але і ця карта не може поскаржитися на неувагу всіляких митців. В її межах відбувається перша частина кращого фільму всіх часів і народів Сергія Ейзенштейна. Бо потьомкінців хотіли нагодувати червивим м'ясом саме під Тендрою, де броненосець «Потьомкін» був на артилерійських навчаннях. На цій карті розгортається дія двох оповідань Бориса Житкова («Погибель» та «Джарилгач») і повісті Миколи Трублаїні «Шхуна „Колумб“». Її згадано у «Думі про Самійла Кішку», бо запорожці часто саме за Тендрою притоплювали свої човни до кращих часів і поверталися на Січ пішки, щоб не битися під Очаковом із турецькими галерами.

Саме на ній Олександр Марінеско, будучи старпомом сухогруза скадовської лінії, на свою біду, порятував командування Чорноморського флоту

на заглохлому торпедному катері, і його через тиждень призвали на військовий флот. І занастали людині життя, перевчивши його на підводника, як він не пручався й не валяв дурника в надії, що виженуть назад на цивільні пароплави. І те, що він врешті-решт став найушлавленишим підводником світу було слабкою втіхою. Бо він хотів бути неуславленим капітаном, але торгового судна. І на Чорному морі, а не на Балтиці.

Але для мене ця карта близька ще й тим, що саме на ній, у точці з координатами 46 градусів 5 мінут північної широти, 32 градуси 32 мінuti східної довготи, я зустрів тебе, бейбо. Й усе моє життя, усе життя пішло псові під хвіст. Але про це теж якось іншим разом. Будь ласка, цього разу придбай квитки на Херсон завчасно. Сама знаєш — свята.

Вервечка обсервованих точок на карті тягнеться навскіс від Тендри до Тарханкуту. Ось уже мигають нам обидва його маяки. Скоро старпом знову поставить хрестик у кружечку на карті в правому нижньому її кутку і переходитиме на інший номер.

А ми перейдемо одразу до Грузії.

### *Полонина*

*Гей! Лине біля річки*

*Пісня чоловіча.*

*А дівчина-молодиця*

*Миється у річці.*

*Полонина, полонина,*

*Полонина, а-а!*

*Гей! Хлопець притомився,*

*Їхав довгим шляхом,*

*Де конем, а де бродом,*

*Та пісню співає.*

*Полонина, полонина,  
Полонина, а-а!*

Грузинські села не схожі на українські. Принаймні на ті села, які бачили ми з Шевченком. Щоб лани широкополі, і Дніпро, і кручі. І садок вишневий. Або щоб степ безкрай і висока могила зі скіфськими бабами. І страуси по тому степу гаяють. У Грузії все не так.

Якщо наші села тиснуться до якої не якої річечки, хай навіть навесні вона може розлитися й наробити шкоди, грузинські села вперто пнуться вгору, від води подалі. На пагорби, схили та скелі. Наче грають у «царя гори». І до річки з обійстя спускатися хвилин двадцять. Але то нічого: грузинські жінки куди слухняніші за наших і наносять води глечиками. Але ж, усяк на своїй вершині, вони таки дійсно — царі. Атож.

Якщо наші хати й подвір'я кучкуються довкола сільради, і завжди прослідковується якась система вулиць, кутків, майданів, городів і інших одиниць, які можна нанести на план і дати їм адресу, в грузинському селі вулиць у нашому розумінні нема взагалі, як нема сусідів. Кожен газда газдує собі на окремому пагорбі, і плантації чаю на схилах, виноградники чи мандаринові садки спускаються додолу просто від хати, і вулицею ті стежки та дороги між окремими садибами може назвати лише той, хто дивиться на них із космосу. До сільради поселянам добиратися так довго, що вони можуть потім сидіти під нею весь день, спілкуватися з односельцями і чекати на попутну машину, щоб дістатися додому. Отаке.

Є ще одна характерна деталь, поглянувши на яку одразу розумієш, що ні, ми не в Україні. По вуличках тих сіл вільно розгулюють свині. Худі та м'язисті, як тхори. На самовипасі. Лише деяким з них господарі майструють спеціальний ошийник з паличок,

щоб не рилися. Наш Бурячок, коли побачив таку недбалість у поводженні з хрюшками та поросятами, просто отетерів.

— Мішка, дайте ж лантуха хто-небудь! Та зупиніть же машину! Ух ти моє малесеньке!

І видав цілу повчальну новелу про те, як спритники в наших селах виманюють льох та підсвинків з хазяйського подвір'я, щоб накинати їм на голову мішка й потягнути світ за очі, як у казці про Котика й Півника. Все дуже просто, зі свині спочатку роблять алкоголіка, згодуючи їй брагу, а потім, на похмелюгу, свиня сама підриє який хочеш паркан і втече з двору, варто їй зачути запах спиртного. Все як у людей. А тут свині просто по вулиці і без охорони гасають! Ну дають!

Ми ж гасали по цьому селу вже добрих півдня. Втрюх, не рахуючи винайнятого водія старого побитого «Жигулі» на ім'я Отар, що підрядився возити нас по селах всього за двадцять доларів. Бурячок, Сашко-Другий і я. Стукали у хвіртки, здоровалися, заходили в обійстя, пояснювали, хто ми і звідки, домовлялися, пробували мандарини, кривилися, торгувалися, залишали завдаток, потискали руки й обіцяли приїхати завтра й забрати ящики з мандаринами камазом. Ми закупали мандарини безпосередньо з колючих дерев. Отож-бо.

Як ми дійшли до такого життя — окрема історія. Але завдяки їй я вперше бачив грузинське село і розгадав деякі загадки, що мучили мене чи не останні п'ять років. А саме: що то блищить у горах, як прожектор, коли підходиш до Грузії з моря ясної днини. Ті сонячні зайці палахкотять, як юпітери в кіностудії, пробиваючи димку, якою оповито гори. Десь над тією пеленою мряки бовваніють снігові вершини Малого Кавказу. Нижче неї блищать блакитні хвилі моря. А таємничі прожектори прошивають променями хмари між морем та вершинами й підморгують тобі



приятно за десятки миль від берега, хоча їх на карті і не позначено як навігаційні знаки. Я давно здогадувався, що банальні оцинковані дахи не можуть так палахкотіти на сонці, і цього разу таки в цьому переконався. Але — по порядку.

### *Як ми дійшли до такого життя*

А дуже просто дійшли. Ногами. По твані. Чвяк-чвяк. Ми встали рано, можна сказати, що ми не лягали, бо в результаті складних маніпуляцій із часовими поясами і зимовим часом, на який Грузія не переходила, а ми перейшли, різниця між судновим та місцевим часом складала аж чотири години.

На «Вадічку» і справді вже чекали у Поті. Фрахтівний боксер не дарма летів поперед нас літаком. Нас швидко завели в порт. Швидко поставили до причалу. Чомусь у військову гавань. І на цьому швидкість скінчилася. Почалися якісь нестиковки та заморочки з митниками, фітокарантинним контролем та іншими портовими інстанціями, про які наші фрахтівники якось забули чи й не мали уявлення, сподіваючись на своїх грузинських компаньйонів. Кажу ж — кожен набиває власні гулі на цьому мандариновому шляху. Як добре, що все це була вже не моя печаль і не мої гулі.

Але печалі, як виявилось, вистачило і на нашу долю. Ми попили на доріжку чайку, завареного заподпадливим Юрчиком, і пішли на базар раніше, до його відкриття.

За бортом ще було темно, хоч в око стрель, і гавкали на зорі та на чужинців собаки у дворах. За судновим часом була друга година ночі.

— А може, ми не так годинники перевели? — сумнівався Бурячок.

— Все правильно, — відмахувався від нього другий штурман Сашко, який відповідав, у тому числі,

й за судновий час. Тобто заводив усі палубні годинники і звіряв хронометр на місткові за сигналами точного часу, які я транслявав йому з радіорубки. — Вони і за радянських часів не за Москвою жили.

— Але ж не чотири години різниці в нас було! — обурювався Бурячок.

З військового порту на базар у Поті ми ніколи вдень не ходили і раз по раз збивалися на манівці, не знаходячи моста через річку. Ріоні — дуже швидка та бурхлива річка. Колись, допоки її не сховали в бетонне русло, вона щороку розливалася і перетворювала Поті на Венецію. Залишки цього були помітні в архітектурі аборигенів. Усі приватні будиночки були двоповерхові, з галереєю на стовпах навколо другого поверху. Колись до тих стовпів прив'язували човни, якими пересувалися містом під час повеней, і виходили з човнів одразу на другий поверх. Про те, якою була Колхіда до того, як осушили її мангрові плавні й болота, можна почитати в Паустовського, який колись втік до Поті з голодної повоєнної Одеси.

Крапав за комір дощик. Ми кружляли нічними вуличками в пошуках мосту, весь час впираючись у берег річки не там. Спитати б у кого. Але поодинокого перехожого ми бачили лише одного разу. Та й той втік. Мабуть, на сторонній погляд, ми були ще ті троє. Тлустий, як Пантагрюель, довгий, як Паганель, та моторний, як Спаніель. Носатий, вусатий та бородатий. Бушлат, ватянка та шкірянка. Штиблети, гріндерси та рибальські чоботи. Кашкет, картуз та шапочка півником у динамівських кольорах. Зверніть увагу, що фаном «Динамо» був якраз не я.

— Ти б ще спартаківського шарфика напер, — лаявся Сашко.

— Спокійно, може, це — «Динамо» Тбілісі, — відповідав Бурячок.

— Ви не скажете, як пройти на стадіон? У дві години ночі! — передражнявав персонажів «Операции Ї» Сашко.

— За Грінвічем, — незворушно нагадував Бурячок.

І тут ми побачили Царя. Мідного Вершника. Величезна кінна статуя заволоділа небом поперед нами. Темна, неосвітлена, озброєна мечем. Хотілося стишити голос до шепоту й пройти повз цього батона<sup>1</sup> кавалериста навшпиньки. Солідний був мужчина, та й кінь нічогенький. Без скульптора Церетелі тут явно не обійшлося. Ніхто з нас не пам'ятав цього парубка по попередніх відвідинах Поті, значить його поставили стерегти переправу через Ріоні вже за незалежних часів. Під час воєн та смуту. Міст виявився поруч.

— Чим гірше справи в країні, тим більші пам'ятники треба встановлювати, — резюмував Сашко.

— А ти пам'ятник Петру Першому в Москві бачив? — відразу спитав Бурячок.

— Той Петро, якби захотів, спокійно переступив би Москву-ріку.

А я згадав нашого людяного Паніковського на розі Хрещатика та Прорізної і за зворотним принципом вирішив, що справи в Україні, мабуть, все ж непогані.

### *Такі справи*

Любимо ми себе жаліти. Скільки не випивав у ті часи з членами Спілки письменників (було й таке), стільки й чув оте:

— Ой, вмирає Україна! Загибає Ненька! Ой! Останній час настав!

Говорилося це під чарку української горілки з перцем, бутерброд із салом та ніжинський огірок. А мені

---

<sup>1</sup> Батоно (*груз.*) — ввічливе звертання до чоловіка.

хотілося нагадати їм перший рядок нашого гімну. Мені було з чим порівнювати.

— Україна — прекрасна країна з великим майбутнім. Перехворіє якось і видужає. Найстрашнішого, на щастя, не сталося.

— Як же не сталося? Усе занепадає, культура гине, книжок ніхто не купує, нас ніхто не друкує, — вели свою арію письменники. — Ти знаєш, які у мене були тиражі? А зараз? Ой, помираємо!

— Це — ваш внесок у нашу плату за незалежність, — намагався я їх урезонити. — Усім кепсько, а письменники мають шикувати?

— Безробіття, купони, бандитизм... ЗАВОДИ СТОЯТЬ! Повний гаплик, — наче я випивав з токарями якимись, а не з майстрами пера.

«Ех, не бачили ви, шановні, того гаплика», — вже подумки відповідав я їм, щоб не розпатякувати марно. Їх усіх слід було вивезти на екскурсію до Грузії.

### *Наші в Грузії*

Я не марно згадав Паустовського, що тікав до Поті у 1921 році. Він був кореспондентом газети «Моряк» на першому повоєнному круговому рейсі пароплава з Одеси на Батумі. І грузинський митний інспектор дозволив йому зійти на берег лише в тому, в чому стоїть перед ним, щоб навіть до каюти не заходив. Боявся, що кореспондент не повернеться на пароплав, а залишиться в Грузії.

Правильно боявся. Паустовський махнув рукою на свою валізу і навіть на рукописи і на судно вже не повернувся. Бо сита й спокійна Грузія з її демократичним урядом була острівцем стабільності посеред буревіїв революції та громадянської війни, що котилися через Україну нескінченними валами: червоні, білі, зелені, німці, поляки, інтервенти, Центральна Рада, гетьман, Директорія,

знову червоні, знову білі — Київ переходив з рук до рук дев'ятнадцять разів. Голод, тиф, розруха, війна, терор, зима, ВЧК... А в Грузії світило сонце, дозрівали мандарини, працювали театри музкомедії, виходили газети і продавали булки довоєнного зразка. Паустовський майже не здивувався, коли зустрів у Батумі Бабея, що також втік з Одеси до цього мирного щастя.

У дев'яності роки двадцятого століття, за часів других конвульсій імперії, Грузія й Україна неначе помінялися ролями.

### *Що таке справжній гаплик*

У Грузії спочатку точилася громадянська війна. У нас був один рейс, коли за час переходу з Херсона до Поті влада в країні змінювалася двічі. Поті на земляцьких засадах завжди підтримував Звіада Гамсахурдія (він родом із Зугдіді), і за кожної його спроби повернутися миттєво зчиняв революцію, стрільбу з автоматів на площах, мінування мостів через Ріоні і перегони на бронетранспортерах по вулицях.

— Ти чув, що Звіад зробив! Він знову захопив телебачення! Молодець! — ледь не гопки скакав наш черговий фрахтівник, як ви вже здогадалися — з Поті родом. Та поки ми діставалися до Грузії, влада в Тбілісі знову змінювалася.

— Ну нічого, на цей раз не вийшло, — не хнюпився фрахтівник-оптиміст. І ми незворушно вивантажували цукор у мішках під акомпанемент автоматних черг ар'єргардного бою на мостах перед портом.

У той рейс Поті вразив мене трубами буржуйок, що стирчали з вікон панельних будинків, і платнею, за яку грузинські докери ладні були вивантажувати судно. Ні наш докер, ні, тим паче, член екіпажу за ті копійки і не почухався б. Мабуть, тому, що погано жив і загинув. А колись же нас, українських морячків,

винаймали підробити вантажниками на місцевому рибокomboїнaтi за скажені на наш погляд двадцять карбованців за ніч.

— Мої обійдуться мені вдвічі дорожче, — пояснював нам тоді начальник цеху.

Взагалі, вражав саме контраст із довоєнною Грузією, де найменшою розмінною монетою був одразу карбованець, ніхто не думав давати решту копійками, але й ніхто, крім нас, того дріб'язку з продавців і не вимагав. Якщо Грузія і була колонією, то дуже специфічною, яка якось навчилася жити значно краще за метрополію. І відчувалося це в усьому. Навіть у тому, що на базарі можна було вільно продавати вино та чачу.

І раптом такий контраст. З того рейсу ми намагалися перебрати на екіпаж лише вантажні роботи в українських портах. Хай грузини в себе вдома заробляють, їм потрібніше. А в рейсі на «Вадічці» ми залишилися і без цього заробітку. Зараз дорозповім вам про гаплик і наїду на Бурячка.

### *Про меркантильних типів*

Потім сталися етнічні конфлікти в Південній Осетії та Абхазії, суходільний шлях до Грузії остаточно було відрізано, і наші кораблики залишилися для грузинів єдиною ниткою сполучення із зовнішнім світом. Мандариновим шляхом. Це миттєво підняло ставки фрахту до таких висот, що в мирний час за ці ж гроші підприємливий грузин міг би доставити свою тонну чаю чи лаврового листу до Індії. Але кому в Індії той чай був потрібен? Грузинів цікавили базари Росії та України. І — поїсти. Назад вони везли цукор, борошно, сир, картоплю, крупи, макарони, цукерки. Навіть коньячний спирт у діжках. Дожилися. У Грузію зі своїм коньяком і своїм сулугуні.

У базарних торговців був свій образ мислення. Воюють дурні. Розумні роблять гроші. Бо під час війни все дорожчає принаймні втричі. Але оці ось меркантильні торгаші фактично врятували свою країну від голодної смерті. Бо уряду в країні довгий час просто не було, або було їх одразу декілька, і годі було розібратися, який саме повинен нагодувати голодний народ.

Це якось збіглося з повним крахом нашого рибного господарства, ціни на рибу ще не встановилися в прийнятних для галузі межах, риба все ще коштувала копійки, а пальне — вже мільйони, і більша частина нашого «тюлькиного» флоту врешті-решт втягнулася у ці мандаринові перевезення. Не з альтруїзму і не з любові до пригод на свій зад, не з патріотизму і не з бажання порятувати Грузію. Нами теж рухали корисливі, низькі мотиви: наші сім'ї теж хотіли їсти, а за ці рейси ми мали, як нам тоді здавалося, гарні гроші. Але якщо мене хтось питає, чи є мені чим пишатися у цьому житті, я, може, й промовчу, але обов'язково подумки згадаю, що п'ять років ходив у рейси на Грузію в найтяжчий для неї час.

Ще зі школи мене бентежила історія іспанської облоги Нідерландів. Зруйновані дамби, затоплені міста і кораблі, що пливають прямо вулицями. Кораблі ті належали морським гезам, колишнім морським розбійникам, які тільки одні виявилися здатними прорвати іспанську блокаду й нагодувати обложені міста. Була в підручнику історії така картинка. Було в «Кінопанорамі» таке кіно про Тіля Уленшпігеля. І лише у зрілому віці в мене нарешті з'явилося запитання не для підручника:

— Стривайте? А з яким наваром гези це робили? Хоч трійний підйом у них виходив? — ми вже, мабуть, стали колегами.

### *Все на круги своя*

Власне, в ті роки на Грузію ходили не тільки ми. І росіяни, і турки, і, само собою, грузини, які забули, як пахне хамса і шпрот. Рибу ніхто більше не ловив. Усі були зайняті перевезенням харчів та біженців — невідворотньої ознаки кожної війни. Якщо хто і виграв від цих воєн, то це чорноморська хамса.

Але біженці були кавказькі. Всяк тікав від війни на своєму авто. Я до цього ніколи не знав, що на сейнер можна запихнути аж одинадцять легкових авто. Дві останні машини вже колесами за борт звисали. Біженці всю дорогу сиділи в кабіні своїх машин чи на палубі. Старі, жінки, діти — всі зелені від морської хвороби. В очікуванні на лютий іміграційний контроль в Новоросійську чи Геленджику. На непевність і невідомість на чужині. Це вам не третя еміграція до Нью-Йорка.

Мабуть, так колись тікали наші перші емігранти з останніми пароплавами на Стамбул. З таким перевантаженням пароплавів ще ніхто ніколи не працював. Зимою, особливо якщо судно починало обмерзати, в нього вже майже не було жодного запасу плавучості. Грузинські сейнери, що зазвичай відрізнялися особливою недбалістю до таблиць остійливості судна, зимою часто переверталися й тонули через перевантаження.

Ще на нас чатували артилерія та гелікоптери під Сухумі. Перевантажені грузинські сейнери підсвідомо тулилися до берега, і вночі їх часто обстрілювали, сплутавши з військовими кораблями чи катерами котроїсь із воюючих сторін. Ми ж зазвичай намагалися обходити Сухумі далеко в морі, не ближче п'ятдесяти миль від берега, але теж, про всяк випадок, гасили ходові вогні і будь-яке світло на судні, а назустріч нам сунули такі самі темні привиди. Зустрічні пароплави сахалися



одне одного, як опівнічні перехожі в бандитському передмісті. А горизонт нам підсвічували залпи «шилок» та «градів» довкола обложеного Сухумі. І відвоювали грузини пояснювали нам, з якого саме гвардійського міномета зараз луплять по наступаючих абхазах та чеченцях. Справа була ще до російського десанту і конфіскації важких озброєнь.

Все повернулось на круги своя. Емігранти, бої на околицях, бандити, що грабували наші судна у грузинських портах, як Бабелів Беня Крик. І ніякої блатної романтики в тому не було. В кожного грузинського чоловіки в ті часи з'явився власний автомат. І коли сини-двієчники крали в батьків «калаші» і ходили до школи розбиратися з учителем, який поставив двійку, оце і був уже повний гаплик, панове письменники.

Господи, святий кріпкий, святий безсмертний, дякую тобі, що цього разу ти таки помилував Україну.

Але годі з цим. Де той Бурячок? Буду лаятися з ним за його гендлі, як обіцяв.

### *Хитрий гендель*

Гендель був такий. Братки-фрахтівники в Херсоні домовилися, що камази з борошном вантажитиме екіпаж, але Бурячок тут-таки передомовився з якимись роботягами за меншу ціну, а різницю поклав би у кишеню, якби Арташезович вчасно не кахикнув. Бурячкові довелося поділити той «заробіток» на всіх членів екіпажу. Вийшло аж по десять доларів. Це було чесно, але безглуздо.

— Моя справа — гіпс. Права голосу я в цій справі не маю, але ви хоч розумієте, що через ці гендлі відмовилися підняти із землі щирю сотню доларів на кожного? За ніч! — капав я на мозки Бурячкові та Другому, поки ми переходили міст через Ріоні і визначалися зі шляхом на базар.

Вони більше всіх у Херсоні галасували, що не морця то справа — лантухи на горбу таскати.

— Вантажні роботи — єдиний момент мандаринового судноплавства, коли гроші екіпажу виплачують негайно й авансом. Нема грошей, нема вантажу. Закон стільців у дії. На один рейс припадає два завантаження і два вивантаження. Отож, грубо, ви, хлопці відмовилися від чотирьохсот доларів кожен. Бо наші фрахтівники вже з екіпажем не домовлятимуться і шукатимуть докерів одразу на стороні. І не тільки в Поті, а й коли повернемося до Херсона. І скільки ти на цьому гендлі заробив, Бурячку? Десять доларів?

Мої супутники лише крєтали й ухилилися від дискусії, але я був ще той зануда, я продовжував.

— Про таких, як ви, існує анекдот, який в Україні євреї колись розказували про нас, а в Південній Африці бури розказували про негрів банту. Приїздить, значить, єврейський комерсант до селища банту... чи бур до нашого селища? А, неважливо. Важливо те, що й українські селяни, й негри банту — геть усі неписьменні, записувати не вміють, та й ні на чому. Отож хитрий бурський єврей і каже: «Куплятиму у вас борошно мішками по карбованцю за лантух. А раз ви таки неписьменні, даватиму вам спочатку за кожний мішок гривенника. Потім, коли все завантажимо, розрахуємося. За кожного гривенника віддам вам по карбованцю». А гривенники всі нові, блискучі. І коли настає час розрахунку, щирий банту-українець «обманює» бурського єврея і ховає частину гривенників у кишені, щоб не віддавати їх комівояжерові.

— На десяти дармових доларах ви покарали себе на 390 доларів заробітку, — продовжував я нудіти. Але, схоже, що сам анекдот зацікавив моїх супутників значно більше, ніж його мораль.

— Стій, — ледь не одночасно допетрали і Бурячок, і Сашко. — А якщо в мене були гривенники до того, їх теж на карбованця можна обміняти?

Це був старий анекдот. Не про сучасних українців. Сподіваюся.

— Пусте, — сказав Сашко. — Зараз усе компенсуємо на мандаринах, — і почав загинати пальці. — За митницю не платимо — раз. За перевезення не платимо — два. Новий рік на носі — три. Вкладаєш триста, витягуєш дев'ятсот. Трійний підйом гарантовано...

— У Батумі все ж краще. Там вантажівки з мандаринами просто під борт підганяють. Плати і вантаж, — зітхнув Бурячок. — А тут шукай цей базар поночі.

— Не скигли, вже прийшли, — вказав Сашко на ворота базару.

### *Хінкальня*

А потім ми тупо зайшли до найближчої хінкальні, замовили по склянці червоного вина, випили і лише потім спитали один одного:

— Що робити? — Чернишевські та й годі.

Мандаринів на базарі в Поті НЕ БУЛО. Жодного.

Грузинські хінкальні, взагалі-то, завжди були колоритними генделиками. По-перше, шинкарями в них завжди були самі лише чоловіки. Як і продавцями в магазинах, і торговцями на базарах. Такі вже місцеві традиції. По-друге, самі хінкалі — це мегавареники чи гіперпельмені з такою кількістю спецій, що не запивати їх пивом чи вином просто шкідливо для життя. Тому навіть у люті часи боротьби з пияцтвом тут завжди наливали, хіба що до другої години — в конспіративні чайні кружки, а після другої — в нормальні кухлі. Потретьє, в них завжди можна було палити. З палінням у Грузії настільки не боролися, що чоловіки курили навіть в автобусах та закладах громадського харчування. Уявити таке в нашій пельменній було неможливо.

— Якого чорта ці брати-бандюки приперлися в Поті? — журився Бурячок. — Батумі, любе Батумі зараз завалене тими мандаринами, як Ельбрус снігом.

— От же ж, — сказав я, щоб підтримати розмову.

— Отож, — сказав Сашко.

І сказали саме це ми лише тому, що якийсь автор колись нерозважливо дав слово не вживати в своїх оповіданнячках матюків.

І ми замовили ще по склянці червоного.

— Генацвале, куди поділися всі мандарини? — спитав у шинкаря Сашко.

— А скільки вам треба? — спитав хінкальник і дістав з-під прилавка шток п'ять.

Ми подивилися на Бурячка. Гроші всього екіпажу і список були у нього. Він розгорнув папірця і сказав.

— Та тонн п'ять-шість. Не більше.

— Ну, це вам у гори треба їхати домовлятися. У Шрому. Наші з аджарцями поцапалися, блокпостів на кордоні наставили, ось ніхто до нас їх і не ве-  
зе тепер.

Отже, все було ще гірше, ніж нам здавалося. І ми замовили ще по склянці червоного. І тут Сашка на-  
решті пробило на слухну думку:

— Слухайте, шановний. Як вас звати? А ви не могли б нас у ту Шрому відвезти? Ми заплатимо.

— Резо, — представився хінкальник. — Відвезти не можу, хінкальнію нема на кого кинути. Зачекайте, друзів зателефоную. Він зможе.

Взагалі-то, найкраще уявлення про будь-яку країну дають ось такі-от найдешевші заклади громадського харчування. Судячи з хінкалень, Грузія — найгостинніша з країн світу.

### *Дорожній рух*

Правила дорожнього руху в усьому Радянському Союзі були одні і ті ж. Але як по-різному трактували їх на місцях! Киянина-пішохода не рекомендується відпускати без супроводу аборигенів у чужому місті,

навіть у Херсоні чи Харкові. Бо він певен, що машини обов'язково зупиняться, якщо він тільки занесе ногу над зеброю пішохідного переходу. Серйозно, що найбільше дивує москвичів у Києві, — це те, що машини зупиняються там, де вони мусять зупинятися. Ще й підморгують нажаханим такою галантністю гостям української столиці фарами й махають рукою: ну, йди вже, горечко, звідкіля ти таке перелякане приїхало. Це розхолоджує. Побачивши «зебру», та ще й зі світлофором, піший киянин не чекає від автотранспорту жодних підступів.

Й ось уявіть собі такого безконвойного киянина у Москві або, страшно навіть вимовити, на Кавказі. Я міг скільки завгодно вдавати із себе справжнього херсонця, але я свято вірив, що машини зупиняються на червоне світло, і це вже було в підсвідомості. Поки ми йшли до стоянки, наш провідник Отар, неголений хлопчина років двадцяти п'яти, принаймні двічі рятував мене від наглої смерті, висмикуючи просто з-під коліс грузинських автобусів, легковиків і навіть камазів. Причому я ще й обурювався, що задавити мене намагалися на зелене світло. Наче нагла смерть зважає на світло.

Ось на таких дрібницях і засипаються зазвичай закордонні агенти та інші засланці. Яку б легенду я не створював, які б прописки не збирав до свого паспорта, я таки був киянин, а не херсонець чи одесит. Утім, знайомий грузин з Одеси колись зізнався мені, що він теж із місяць боїться сідати за кермо, повернувшись до Грузії. Звикає до кавказьких правил по-новому.

Але справжнє випробування нервів на розрив почалося, коли ми всілися в Отарову «копійку» і стали колісними учасниками грузинського дорожнього руху, головним гаслом якого, схоже, було «Кому треба, той об'їде». Машини рухалися, як їм заманеться. Вони зненацька гальмували, здавали назад на цілий

квартал, якщо проминули потрібний поворот. Завертали ліворуч з правого ряду, навіть для пристойності не мигнувши підфарниками.

Джигіти-водії могли загальмувати посеред вулиці, відкрити наопашки дверцята й лінивою ходою почимчикувати до тротуару, на якому запримітили гарну дівчину. А вся вулиця терпляче чекала в миттєвій тисняві на результат цього залицяння, і ніхто навіть не думав обурюватися чи сигналити. Більше того, усім, схоже, було цікаво, чим це побачення закінчиться. Красуня у чорній довгій сукні (в Грузії не схвалюють жодного «міні» і навіть повії носять чорні спідниці до п'ят) казала залицяльникові щось зневажливе, і він, вже не як павич, а як побитий сірко, вертався до своїх дверцят: помилочка вийшла, натрапив на пристойну дівчину. Все ж таки, коли жінки легкої поведінки одягаються так само, як порядні, це досить незручно в побуті.

### *Про жінок, бензин та бакалію*

Звичайно ж, Бурячок не утримався від того, щоб констатувати цей факт вголос.

Й Отар не забарився з гідною відповіддю:

— Зате у вас в Україні навіть пристойні жінки вдягаються, як повії. Це теж досить незручно. Я декілька раз отримував по пиці ні за що.

— І давно ти був в Україні, Отаре?

— Я там вчився. В мене родичі по матері в Каховці живуть.

— То ми ж земляки! — зрадів Бурячок.

— Відкрию вам страшну таємницю, — змовницьким тоном сказав Сашко із заднього сидіння. — Порядних жінок не існує в природі. Особливо в Херсоні. Це все вигадки педінституту імені Крупської.

— А звідки ти взяв, що я саме там вчився? — здивувався Отар.

— Елементарно, бічо. Дедукція, — засміявся Сашко.

— Так, я вчитель фізкультури за освітою. В школі працюю.

— І скільки грузинський вчитель зараз отримує? — спитав Бурячок. Він завжди питав про гроші. Таке в нього хобі було.

Отар лише махнув рукою.

— Менше, ніж ви мені заплатили.

Невдалий джигун вже заліз у свого жигуля й закрив дверцята. Можна було рушати далі. Й ось лише тепер уся колона автовок почала сигналізувати, й махати руками, й посилати повітряні поцілунки, проїжджаючи повз горду дівчину.

На вулицях Поті все ще переважали «Жигулі» та «Волги», і це теж свідчило про не найкращі часи в Грузії. Усе тут крутилося ще з довоєнних запасів. Ми заправилися на якійсь дивній заправці, що знаходилась просто у приватній садибі посеред міста, і шланг до бензобака тягли через паркан. У сусідніх подвір'ях були вкопані такі само баки й так само висали над парканами гумові кишки. І район цей так і називався — Кувейт. Ні про яку пожежну безпеку, вочевидь, не йшлося. Схоже, грузини почувалися царями не лише на своїх вершинах, але й у власних подвір'ях.

— Почому бензин? — спитав Бурячок і присвиснув. — Блін. — Яке борошно? Бензин сюди треба було везти.

Потім ми заїхали ще на одне подвір'я, й Отар завантажив багажник різними продтоварами: консерви, цукор, олія. Цей газда перетворив свій гараж на бакалійну крамницю, про що свідчили порожні пляшки з-під горілки та блоки з-під цигарок на навколишніх деревах. Така-от зовнішня реклама.

— У мене троюрідний брат у Шромі живе, — пояснив наш водій. — Треба йому щось підкинути. Зовсім їм тяжко. Одні мандарини та чай, хліб не завжди є.

Може, це й соромно усвідомлювати, але поки Отар гасав до комори та назад до багажника, ми обговорили ситуацію і вирішили, що жоден українець так про своїх троюрідних братів не піклується. І про рідних не завжди.

Й ось нарешті ми вирвались на шосе за містом, що перетинало Колхідську рівнину і впиалося просто в підніжжя гір. Усю дорогу до селища Отар не прибирав ногу з педалі газу. Але значно пікантнішим було те, що він не прибрав її з газу і тоді, коли ми вискочили на старий, вимитий зливами й напівосипаний серпантин. Іноді здавалося, що наші праві колеса буксують у повітрі над урвищем, і ми котимось просто по хмарах. А наш замаскований під вчителя фізкультури гонщик лише знай наспівував пісеньку Девіда Бові про Майора Тома і ще більше натискав на газ аж до самої Шроми. Мабуть, у душі він був щонайменше льотчиком-винищувачем.

### *Дещо про ринкову економіку*

Біля повороту в гори ми промчали повз цілі ряди ящиків з мандаринами, вишикуваних вздовж дороги. То була мандаринова біржа, куди звозили урожай з навколишніх сіл. Це не було суто грузинським винаходом. Такі-от біржі стихійно виникали в той час і в Україні. Наприклад, під Херсоном, під Голою Пристанню була подібна біржа кавунів просто в степу на перехресті двох доріг. Кавуни туди звозилися просто з баштанів. Або й не звозилися, і покупець, сторгувавшись, їхав із продавцем на той-таки баштан і вантажив кавуни просто з бахчі. Покупці з'їжджалися з усіх навколишніх областей, а везли повні фури кавунів ще далі — в Росію, Білорусь та Прибалтику.

У Ялті один час існувала шоколадна біржа, на яку перли цукерки з Туреччини усі пароплави з ялтинських ліній і з'їжджалися перекупники з усієї України.



Це було в рік, коли наш Кабмін чомусь забув закупити какао-боби в Бразилії, і країна страждала від лютого шоколадного голоду. Ця ялтинська біржа, з одного боку, підняла ціну на шоколад, бо не може привезена з-за моря цукерка коштувати дешево, з іншого — показала всім, що наш шоколад куди кращий за турецький, лише запаковано його погано. Тобто за якийсь рік підготувала ринок для того, щоб кондитерська галузь знову стала прибутковою і надприбутковою. Не будемо тицяти пальцями в наших коханих шоколадних олігархів, всі і так їх знають. Але вимагатимемо від тих олігархів поставити пам'ятник шоколадній торгівці перед кондитерською фабрикою Карла Маркса. З шоколаду, звичайно.

Так, для цього варто було запустити на ринок турецький шоколад, щоб наш не ляканий до того виробник зрозумів, у чому його сила, і повчився у турків та німців малювати сучасні фантики. Бо наш шоколад був дійсно кращий і конкурентноздатний. Ще через рік-другий вже Росія вводила мито на наші цукерки, захищаючи свій нерозвинений ринок від навали наших шоколадок та карамельок. Вдумайтеся, незора, озброєна ядерними боєголовками імперія галасувала в Думі, захищаючись від... українських карамельок. Нам таки було чим пишатися, окрім ракет та танків.

У Керчі під час хамсової путини так само продавали рибу. І найбільш метиковані пенсіонери, що мали безкоштовний проїзд в електричках, самими приміськими поїздами їхали аж до самої Керчі, щоб придбати цілий бідон солоної риби й таким само шляхом приперти його до себе в Дніпропетровськ чи Чернігів.

У Білій Церкві на трасі продавали автомобільні шини. А ще десь — баранівську чи дружківську порцеляну. До речі, нашу порцеляну теж возили до Грузії і Туреччини пароплавами. Звичайні тарілки для громадських їдалень, без розпису та вибриків, які в нас

коштували копійки, і ними розраховувалися з робітниками тих фабрик, коли не стало чим платити. Була така тема.

Я досить довго возив торгашів до турецьких базарів та назад, щоб пройнятися до них непідробною повагою. Це — слідопити й піонери будь-якого ринку. Знайти вдалу тему — то ціле мистецтво, усіх подробиць якого я не знаю. І це добре, принаймні не викрию вам чужих таємниць. Але поексплуатувати навіть вдалу тему можна лише якийсь час. Це — як засічне землеробство. Не встигаєш озирнутися, і відкрити тобою тему, що дає найбільший прибуток, починають експлуатувати всі знайомі, а потім — знайомі знайомих, ціни потроху падають, і врешті-решт якийсь комерсант зі значним капіталом привозить до Туреччини цілий пароплав тих клятих тарілок і вбиває тему остаточно, треба шукати нову.

Далі вже йдуть у бій суднові партії краму й регулярна торгівля з її довгостроковими контрактами, обов'язковою сертифікацією й торгово-промисловими палатами. Але без слідопита-торгаша того ніколи б не відбулося. А піонер має шукати нове поле діяльності, але з того не журиться. Іноді він таким чином відкриває цілі нові країни, як ось Емірати чи Південну Корею.

Після епохи шоколаду на Чорному морі настала ера цибулі. Так, звичайної турецької цибулі. Хто б міг уявити, що Росія відчуватиме такий помітний дефіцит цього харчу, що його стане вигідно перти зі Стамбула. Урожай цибулі в Туреччині росіяни скуповували прямо на ланах, а найбільш метиковані навіть брали ті поля в оренду на декілька років. Якщо заселений нашими земляками Краснодарський край не міг зорієнтуватися і вирощувати ту цибулю просто вдома, то хто їм лікар?

Панове письменники, негайно припиніть лаяти отих «нищих» торговців, які за якісь три-чотири роки

зробили те, чого від радянської влади ви не дочекалися за сімдесят, — одягнули й нагодували свою країну. Може, на грузинський погляд це й дивно, але у нас цими годувальниками й одягальниками виявилися здебільшого огрядні жінки у велотрусах із гаманцями для виручки на паскові навколо колишньої талії. Куди поділися в ті часи наші чоловіки, чому не вони перли картаті лантухи через ялтинську та одеську митниці, для мене залишається загадкою.

І це ж я ще не зачіпав таких реалій як бандитизм та кримінал, що незворотно переслідував наших «човників» у їх мандрах навіть за кордоном...

Але як би там не було, а мандарини, на щастя, — тема вічна, а ніякий не черговий бум. Треба лише привезти їх до Нового року. І ми, проминувши біржу, неслися серпантинном до самих витоків цієї мандаринової ріки, до Шроми.

### *О гей-гей, біля сільради*

*Він йшов вулицею села,  
Вітер у кишенях є.  
Обличчя грає, мов весна,  
Бухе.*

*«Що не квітне — те пов'яне», —  
Тако, тако каже мій дід.  
«Траву м'яти біля хати  
Не слід, ой, Грицю, не слід».*

*О! Гей! Мамо! Гей! Хлопці грають,  
О! Гей, гей! Біля сільради,  
О! Гей! їх у клуб не пускають  
Гей! Бо вони дуже патлаті.*

Ми вже вторгували свої «п'ять-шість-не більше» тонн мандаринів з господарями Шроми, позамишили завдатки і поверталися в Поті.

— Камаз завтра знайдемо, — пообіцяв Отар.

— Є в нас толока в місті, де дальнобійники збираються. Без мене не йдіть, бо заломлять вам стільки, що й грошей не стане, як побачать, що ви не місцеві.

Але в селі відбувалося ще щось. Усі газди й газдині з ціпками сунули зі своїх круч кудись в одному напрямку. Отар зупинився і підсадив до нас одну стареньку бабцю в чорній хустині. Бабця російської геть не розуміла, як і ми не розуміли грузинської.

— До сільради підвеземо, нам по дорозі, — пояснив Отар.

— Каже, борошно до села привезли. Багато, вистачить на все село. Цілий пароплав з України прийшов. Іде чергу займати.

Біля сільради, під старою розлогою шовковицею зібрався вже чималенький натовп тубільців кавказьких гір. Аборигени гомоніли, лаялися, розмахували руками, то записувались у якісь списки, то кидали їх на землю, і сторінки розліталися в різні боки. Зграєю носилися над цим натовпом потривожені сороки та круки.

Коли ми пригальмували, щоб висадити бабцю, натовп на якусь хвилину зосереджено замовк і знову загомонів, вже радісно й бадьоро: на площу перед сільрадою випхався, надсадно крекчучи двигуном, перший камаз із борошном. На приступці кабіни, у прочинених дверях стояв... наш штангіст Андрійко.

Його компаньон-боксер саме вийшов із сільради разом з головою і діловим кроком попрямував до камазів, коли побачив нас:

— Опаньки, оце так зустріч! А ви, хлопці, що тут робите?

— Так це і є те село, куди ви борошно везли? — по-одеськи спитав натомість Сашко-Другий.

— От же ж. До останнього не вірили, що ми борошно їм привеземо. Вже і голова з нами до порту їздив, підтверджував їм, що пароплав і борошно справжні.

І вантажників ми з села привезли. А жінки й баби затялися, дулю вам, а не мандарини, знову надурити хочете. Поки борошна не побачимо — збирати не станемо...

— Чому ж ми тоді пішли на Поті, а не на Батумі? — спитав я.

— Адже Шрома — це вже Аджарія.

— А що, є різниця? — здивувався боксер.

— Завтра побачимо, — сказав Бурячок.

— Там на кордоні блокпост виставили. Бачили? — спитав я.

— В разі чого, можна наш камаз замаскувати... гм, посеред вашої колонії? — спитав Бурячок.

— Ну і митниця там, те-се...

— Валайте, — великодушно махнув рукою боксер.

— Камазом більше, камазом менше...

— Ну, то до завтра, — пообіцяли ми.

Але боксерові вже було не до нас. Адрійко вже відкривав борти першої машини. Натовп горян шикувася у чергу. Борошно було справжнє, камази були справжні, пароплав був справжній, і ми були справжні.

До речі, щодо загадок. А саме, що то блищить у горах, як прожектор, коли підходиш до Грузії з моря ясного дня. Виявляється, живучи постійно навіть не під хмарами, а в самих хмарах, аборигени Кавказу криють нержавіючою бляхою не тільки дахи, але й фасади своїх будинків. Щира нержавійка, сам пальцем колупав. І скажіть, що вони погано жили до війни. Недарма саме в Поті був завод що виготовляв судна на підводних крилах, усі ті «комети» й «метеори», саме з нержавійки.

### *Молоді ветерани*

Нас спочатку вилаяли. Арташезович. Бо ми забарилися за своїми пошуками витоків мандаринової ріки аж до глибокої ночі. Мало що могло статися. Може,

нас вже в якесь сванське село завезли і в рабство за сулію чачі продали. Були й такі випадки з нашими земляками. Ми ж не попередили нікого, що попрямося у Шрому.

А потім нас нагодували смаженою картоплею й похвалили. Юрик. Він вже теж встиг мотнутися на базар по своїх кухарських справах і виявити, що мандаринів у Поті нема, чим неабияк нажахав решту екіпажу. Після тижня незапланованого перестою у військовому порту Поті про сумнівні перспективи щодо зарплатні в кінці рейсу вже здогадувався не тільки я, але навіть механік Петренко. Усі прогарні рейси, як моряки називають рейси, за які їм не платять грошей, починаються з отаких от перестоїв.

На борту були ще якісь місцеві хлопці зі Шроми, яких поселили в порожньому носовому кубрику, щоб вони завтра з самого ранку почали вантажити нову партію борошна, бо камазів у Шромі не вистачало, щоб розвантажити пароплав однією ходкою. Чесно кажучи, це навіть не камази, а «колхіди» були, про які за радянських часів серед водіїв ходили анекдоти, що завод-виробник у Кутаїсі спеціально побудовано на горі, щоб випихати ці дива вантажного автомобілебудування з воріт, бо завести деякі з них було неможливим.

Хлопці приїхали зі своїми сільськими харчами і саме вечеряли в кают-компанії, коли ми втрьох повернулися зі своєї мандаринопошукової експедиції й накинулися на залишену Юрком смажену картоплю. Хтось з вантажників дістав закорковану кукурудзяним початком чималу пляшку чачі, хтось пригостив нас домашнім сиром, і вечеря плавно перетворилася на вечір українсько-грузинської дружби.

Хлопці були молоді, майже підлітки. Але кожен з них вже воював, і це позначилося на їх психіці. Хильнувши чачі, вони почали похвалитися якимись

бойовими звитягами, лаяти якихось командирів, показувати нам номери табельної зброї, записані до військових квитків ще радянського зразка, і плутано переповідати якісь окопні історії: селище Шрома тримало 17 кілометрів позицій на абхазькому фронті.

Так, усім селищем, і тримали фронт. Молодші змінювали старших, як в казці про Мальчиша-Кібальчиша. Лише Червона Армія в цій казці йшла вже не на допомогу, а навпаки — висаджувала десанти їм в тил.

Іменинників відпускали на побувку додому. Іноді — вночі ходили пити горілку до ворожих окопів, щоб вдень знову стріляти одне в одного. Опинившись у стані війни геть без регулярної армії, Грузія кинула на фронт селищні громади. І воювати вони вчилися вже в боях. А коли усі дорослі чоловіки воюють, хто ж годуватиме країну?

Це були ветерани вже п'ятої війни, що відбувалася на моїх очах. Були ще Перська затока, Ефіопія, Югославія і Придністров'я. І усі вони були чимось схожі — капловухі пацани, що навчилися стріляти раніше, ніж думати своєю головою, і вже ніколи не довідаються, що людське життя — найбільша цінність на цій землі. Вони навіть не замислюватимуться над тим, що у жодній війні нема переможців. Усі — переможені, за ким би не залишились Сухумі та Очамчира. І приклад напівзруйнованої Грузії, яка до війни квітла й багатіла, був тому кращим підтвердженням.

Старпом Петренко-молодший, який теж мав свої рахунки з війною, у Анголі, нарешті не витримав і зчепився з якимось хмільним молокосом зі словами:

— Чи ти Господь Бог, щоб вирішувати, кому жити, а кому помирати? — ледь їх розтягли, зашикавши кожен на свого.

Тож похвальба тим, у чому можна лише зізнаватися на сповіді, нарешті завершилась і почалися пісні. Співали вони гарно, багатоголосо.

### *Знову Майор Том*

Ну, раз пішло таке алаверди, мусили щось заспівати у відповідь і ми.

— Тащи свою гітару, — сказав старпом Юрасикові.

Це була заслужена гітара, бо Юрасик прикрашав деку назвами усіх пароплавів, на яких він ходив у море. Була там вже і назва «Вадічки».

Юрасик довго налаштовувався, підтягував струни, видобуваючи з них плаксиві звуки, як кожен дворовий гітарист. А потім взяв перших три акорди й двічі стукнув по деці гітари долонею. І я знову пізнав «Майора Тома», або «Space Oddity», як правильно називається ця пісня Бові. Схоже було, що пісенька мене переслідує.

Це дуже стара балада, Девід Бові написав її ще у 1969, в часи найбільшого розквіту американської космічної програми, що закінчилася прогулянкою людини Місяцем. Але до херсонських дворових гітаристів вона дісталася лише десь у середині вісімдесятих. Але звідтоді її мав співати кожен дворовий кумир, який себе поважав.

*Ground control to Major Tom,  
Ground control to Major Tom:  
Take your protein pills and put your helmet on  
Ground control to Major Tom:  
Commencing countdown engine's on  
Check ignition and may God's love be with you —*

співав Юрасик, а Майор Том приймав свої протейнові пігулки, перевіряв запалювання і слухав зворотний рахунок до старту своєї ракети.

*This is ground control to Major Tom,  
you've really made the grade!*



*And the papers want to know whose shirts you wear,  
Now it's time to leave the capsule if you dare*

Майор Том успішно виходив на орбіту й журналісти приставали до його друзів на Землі з ідіотськими запитаннями. Час було виходити з капсули у відкритий космос.

*This is Major Tom to ground control,  
I'm stepping through the door  
And I'm floating in the most peculiar way  
And the stars look very different today  
For here am I sitting in a tin can, far above the world  
Planet Earth is blue and there's nothing I can do*

Майор Том доповідав у Центр Управління Польотом, що виходить через люк і пливе в невагомості посеред кабіни, схожої на консервну бляшанку, високо над світом. Зорі здавалися йому дещо дивними. Планета Земля була блакитною, і нічого з цим подіяти було неможливо.

Мене завжди більше всього розчулював саме цей рядок:

*Planet Earth is blue and there's nothing I can do*

Але Юрасик знову вдарив по струнах чосом і двічі прихлопнув долонею по деці.

*Though I'm passed one hundred thousand miles,  
I'm feeling very still  
And I think my spaceship knows which way to go,  
tell my wife I love her very much she knows*

Майор Том пролетів вже сто тисяч миль, але почувся добре. Космічний корабель, неначе сам знав дорогу. Майор саме просив передати дружині, що він її дуже любить, коли сталося щось незрозуміле.

*Ground control to Major Tom:  
Your circuit's dead, there's something wrong.  
Can you hear me Major Tom?  
Can you hear me Major Tom?  
Can you hear me Major Tom? Can you...*

Майор Том не відповідав безперервнi на виклики ЦУПу. Його контури життєзабезпечення відмовили.

Але мелодія Бові, яка наче сама була втіленням шаленого лету над голубою Земною кулею,  
на висоті,

з якої непомітні жодні кордони,

Кавказ та Карпати здаються носами на зашкорублій шкірі земної поверхні, причому Карпати — кирпатий слов'янський, а Кавказ, відповідно, — чималий носяра Фрунзика Мкртчана чи Вахтанга Кікабідзе,

з якої Чорне Море видається дрібною калюшкою, корів'ячим копитцем, що з нього сестриця Оленка забороняла пити братику-Івасику,

з якої Дніпро та Ріоні схожі на ручаї поту на чолі чи сліз на щоках,

з якої усі наші негаразди і навіть війни здаються дрібними непорозуміннями, бо не війни, а лише мир, здатні змінювати вигляд Землі з космосу:

розливати ріки, загативши їх греблями,

напивати посеред моря рукотворні острови,

димити трубами невтормних заводів, змагаючися з хмарами,

виривати цілі Великі каньйони крокуючими ескаваторами та перевозити їх руду до пащек доменних печей самоскидами, схожими згори на мурашів,

фарбувати цілі країни в колір тюльпанових полів, чи стиглої пшениці, зеленити їх висадженими ще прашурами лісами,

покривати простір суші мереживом автомобільних шляхів та залізниць,

проганяти нічний морок на темній половині Землі  
блискітками ліхтарів на вулицях мегаполісів, міст,  
містечок та селищ, які з космосу здаються світляками  
різного розміру, що обсіли темну сушу,

змінювати берегову лінію морів, насипаючи дамби  
чи вириваючи й поглиблюючи цілі затоки,

перетинати океани на жуках-плавунцях, що зали-  
шають довгий білий слід за кормою, який помітно на-  
віть з космосу, і везуть в череві нафту чи зерно, метал  
чи крам, навіть отари живих овець з місць, де цього  
з надлишком, до місць, де цього не вистачає, робити ще  
безліч справ, яких непомітно з космосу, але без яких  
наш метушливий гігантський мурашник посеред хо-  
лодних зір не міг би жити й кидати виклик тим зорям.

*Here am I floating round my tin can, far above the moon  
Planet Earth is blue and there's nothing I can do*

Тож мелодія Бові несла Майора Тома над усім цим  
зі швидкістю 11 кілометрів за секунду, і майор був без-  
порадним, але, мабуть, щасливим, що зміг побачити  
нас з височини, з якої раніше міг нас бачити лише Бог.

*Planet Earth is blue and there's nothing I can do, —*

співав Юрик, і пісня його неслася над водою ніч-  
ної гавані й відлунювала від хвилеломів.

### ***Кінець мандаринових жнив***

Навряд вам буде цікаво, як ми наступного дня  
таки пригнали того камаза до борту «Вадічки». Ска-  
жу лише, що зробили ми те занадто рано, впорав-  
шись значно раніше за наших фрахтівників, і до нас  
одразу приперлася митниця і стала вимагати того,  
чого вимагає будь-яка митниця: оформлення ван-  
тажу чи відступного. Цікаво, до речі, порівнювати

українську та грузинську митниці в цьому питанні. Наші навіть якщо брали хабаря, вимагали бездоганного оформлення усіх паперів. Грузинів же цікавив лише той папір, на якому друкують американських президентів. Професія митного брокера, який бере гроші якраз за те, щоб усі ті коносаменти й декларації були заповнені вірно, у Грузії немає жодних перспектив.

Але й ми не перший раз мали справу з митниками. Нас засмучувало лише те, що ці видатки були незаплановані, і грошей на них ми не залишали. І тут виявилось, що дехто гроші таки приберіг. А саме Бурячок. І хоча він божився, що гроші продуктові, сидітимемо тепер на макаронах та воді, я підозрюю, що він їх зекономив для якогось іншого гендля, хто вже його тепер розбере. Ми вивантижили мандарини у носовий кубрик, в якому ніхто з екіпажу не жив, усім вистачало місця на кормі. А потім сіли підбивати бабки. І знову у нас не зійшлося. Ми з Сашком перераховували двічі, поки не згадали, що ті п'ятдесят доларів заплатили двічі першому господареві, не врахувавши вчорашнього завдатку. Повернутися коштувало знову ж таки двадцять доларів. Виходить, тридцятку можна було повернути. Теж гроші, особливо коли вираховувати б їх мали з нас з Сашком двоосібно. За все хороше, як то кажуть. Такі вже особливості артільного бізнесу. Горлопанів вистачає.

— Поїдеш знову? Отар ще п'є чай в кают-компанії, — спитав Сашко.

Я для годиться покомизився, але погодився повернутися до гір. І не жалкую. Бо став свідком найепіхальнішого випадку цього рейсу чи й усіх цих мандаринових рейсів взагалі. А саме, як Андрійко-штангіст проходив контроль на блокпосту.

### *Поєдинок*

Якщо наш камаз мав потійські номери, і нас ніхто не зупиняв на дорозі, Андрійкова колона геть уся була з аджарськими номерами, і її тормознули на самому кордоні. Звичайно, її супроводжували і селяни зі Шроми, але краще б їх взагалі не було. Кажу ж — найтяжчі контри між майже родичами. І хоча сторонньому спостерігачеві було важко визначити, хто з цих неголених галасливих чоловіків був мегрелом, а хто навпаки — аджарцем, а тим більш розібрати, що саме вони один одному кричали, бо таких слів не наводять у жодних словниках для іноземців, потійський блокпост навідріз відмовився пропускати до міста колонну з автономної республіки Аджарія. У вас, он, своє Батумі є. Туди і везіть.

— Мені взагалі-то в Херсон треба, а не в Батумі. Це мої мандарини, — кахикнув Андрійко, коли йому переклали суть претензій прикордонної варти.

— А ти хто такий? Звідки?

— Андрій. З України, — і виліз з машини.

І тут з грузинами стався приблизно такий само шок, що і зі мною, коли я вперше того черкаського Андрійка побачив на борту «Вадічки». Вони позадирали голови, аж шапки з них почали падати, щелепи їм повисли від захвату, що не перевелися ще богатирі на Землі і крапка.

— Так, нічогенький хохол! Чим тебе мати такого вихохала, шені черіме? Ну, ми теж на харчі раніше не скаржилися. Малхазе, виходь! Тут до тебе братан з України приїхав!

З вагончика, в якому ночувала варта, вийшов місцевий богатир, Малхаз. Він був нижче Адрійка зростом, але теж кремезний і аж квадратний у своїй бичачій силі. Український та грузинський богатирі зустрілися поглядами і витримували їх, як якісь претенденти

на титул світового чемпіона на зважуванні. Малхаз відвів погляд першим, але лише тому, що позіхнув.

— Добре, хохол! — вирішив старший прикордонник, дрібний та гомінливий волохань.

— Покладеш нашого Малхаза на руках, пропущу твою колону!

І ось вже поперед блокпоста винесли стіл і стільці, супротивники скинули свитки, та й сорочки скинули, аж до майок оголилися, зарухали м'язами, розминаючись. І мегрели, і аджарці перемішалися, збіглися у коло і гукали кожен своє.

Богатирі всілися, вчепившись в стіл лівими руками, а правиці зчепили, вирівнявши лікті в лінію. І стіл той аж в землю вгруз від ваги самих їхніх десниць.

— Пашол! — гукнув старший розбійник, і все навкруг зашуміло, загуло, закричало, спочатку галасливо, врізнобій, а потім усе, навіть дерева і гори, зловило ритм і почало скандувати. І те, що праворуч, гукало: «Мал-хаз!» — а те, що ліворуч, волато: «Ан-дрій!».

Тріщали стільці під сидницями велетнів, хитався блаженський стіл. Малхаз навалився на руку Андрія з гарячковим натиском гірської ріки, аж зуби йому заскреготали. Й Андрієва набичена рука хитнулася на якийсь сантиметр, а розбійники-мергели загелготали радісно.

— Мал-хаз! Мал-хаз! Мал-хаз! — кричали мегрельські трибуни.

— Вай! Тримай, тримай Андрію! — загули аджарські.

І Андрійко згадав Дніпро під рідними Черкасами, що залишаться без мандаринів перед Новим роком, якщо він підкориться Малхазові, і повів плечем, і відіграв той сантиметр, і продовжив тиснути, аж земля під ним задвигтіла. Та Малхаз не здавався.

Ось вітри, Стрибожі внуки, віють з моря на заглохлі камази Андрієві. Земля гуде. Ріки мутно течуть. Порохи поля прикривають. Стяги говорять: хмари ідуть од Дону, і од моря, і зо всіх сторін руські камази обступили. Діти бісові кликом поля перегородили — знову став

Малхаз гору брати, аж припіднявся трохи, що правилами заборонено.

Навалився на Андрієву длань усім тулубом своїм бусурменським, лікоть від столу відірвав. Ось-ось руку Андрієву до стола дотисне.

— Не за правилами, не за правилами! — заволали аджарці. Та хто на них зважав, судді заангажовані, разом з іншими «Малхаз!» кричать.

Яр-туре Андрійку! Стоїш ти в обороні, прищеш ти на здирників стрілами, гримиш ти об шоломи мечами харалажними. Куди тур поскакає, своїм золотим зубом посвічуючи, там і лежать поганії мандарини аджарськії. Поскіпані шаблями гартованими шоломи мегрельськії, тобою яр-туре Андріко! Тримайся ж, не залиш Черкаси без мандаринів!

А підступний Малхаз вже з останніх сил крекче, ще трохи й увесь на руку Андрійкову всядеться, аби перемогти, хоч і не за правилами. І згадав Андрійко жону свою милу, красну Глібівну, звичаї і обичаї, і дочку маленьку свою, Настеньку, як замовляла вона йому перед відрядженням не манго й не фейхоа, не карамболь і не авокадо, не ананас і не банан, і навіть не квіточку багрянну, а мандаринку грузинську, чарівний плід Матері-Землі, маленьке сонечко.

— Так не буде ж твоя зверху! — вигукнув, заревів вепрем, вперся лівою рукою в бік і одним махом руку Малхазову до стола припечатав, аж стіл той на друзки розлетівся.

— Молодець! — загорлали чомусь і аджарці, і мегрели разом і кинулися Андрійка обнімати. Бо і доля, і люди люблять самих переможців, а про невдах чимшвидше воліють забути.

— Заводьте камази! — гукнув Андрійко своїм аджарцям. І подав Малхазові руку, щоб той підвівся.

До речі, десь у цих краях князь Мстислав зарізав був Редедю пред полкы касожскими.

Так все і було. Може, я дещо прикрасив, але трошки-трошки.

### *В попередній позиції*

«Стоїмо в попередній позиції» пишуть до вахтового журналу помічники капітана, якщо жодних змін за їх вахту не сталося. Це був вже шостий аналогічний запис за цей тиждень. Ми остаточно застрягли в Поті, хоча були вже завантажені мандаринами під саму зав'язку, прийняли навіть палубний вантаж, і тепер могли ходити в носову частину судна лише по сходнях, покладених на ящики з мандаринами.

Я вже раніше писав, що взимку порт Поті схожий на мишоловку, бо за щонайменшого шторму від Західних румбів, так званого Варненського вітерця, на виході з порту починає працювати тягун: відбита від хвилеломів та берегів хвиля накладається на хвилю вітрову, на воротах гавані утворюється сутолока, що кидає пароплави на бетонні надовби хвилеломів, зриває їх з якорів і викидає на берег тощо. Я колись бачив на власні очі, як саме в такий вітерець викинуло на цей берег іранського танкера. Саме собою, портовий нагляд не дає добро на вихід у море за таких обставин.

Але, навіть герметично закупорений штормом, порт продовжував жити своїм життям. Снували його трьома басейнами — рибним, торгівельним та військовим — буксирчики, бункерувальники та лоцманські катери. Працювали портальні крани, й маневрові тепловози підганяли на причали вантажні вагони для завантаження. І щодня до нас приходили якісь гості з кораблів, що також застрягли в Поті на штормовий відстій.

Спочатку до нас прийшли хлопці з плавучого елеватора — спеціального судна для перевантаження зерна під причалом. Питали, чи не на Одесу ми йдемо. Хлопці хотіли передати з якимось судном гостиниців додому. Їм посміхалося зустрічати Новий рік у Грузії. Елеватор був одеський, та й зерно було наше.



Потім до нас щовечора стала приходити після зміни кранівниці Валя. Просто поспілкуватися з земляками. Валя була з Чорнобаївки, але жила в Поті вже років з двадцять. Від неї ми дізналися, що в особливо тяжкі зими потійці топили свої буржуйки в квартирах попиляними на дрова реліковими евкаліптами з навколишніх рощ. І лише на початку цієї зими усіх обійшов дільничний міліціонер і попередив, що тепер за евкаліпти вже знову саджатимуть до в'язниці. Ці евкаліпти, мабуть, ще пам'ятали, як припливали до Колхиди аргонавти. І саме в одній з цих рощ чарівний дракон сторожив Золоте руно.

Тіма Северина на його копії грецької галери пам'ятали вже ми, зокрема Сашко-Другий, який тоді саме проходив військове стажування у Потійській військово-морській базі. Історичну галеру тоді пришвартували саме біля причалу, де зараз стояв «Вадічка». Плавання Северина наочно показали, яким великим був світ за часів давньогрецьких мореплавців. Тобто, якщо дивитися на нього з низької палуби історичного суденця, а не в ілюмінатор реактивного літака. Відстань від Батумі до Поті галера долала шість діб, хоча зараз між ними всього дві години шляху на авто. Шлях від Греції тривав кілька місяців.

Мабуть, треба сказати пару слів і про військову гавань, в якій ми стояли. Її теж почали потихеньку відбудовувати. Екіпажі відремонтували, плацом марширували грузинські моряки у чорних шинелях та шапках із семикутними зорями. Гіркий комізм ситуації полягав у тому, що моряки в Грузії вже були, а військового флоту — ще не було. Йдучи з Поті, росіяни потрошили і вивели з ладу усе, що не можна було вивезти з собою. Навіть шибки в екіпажах повибивали. Навіть, звиняйте, насрали скрізь, де спромоглися, у кімнатах, на постах та в пакгаузах. Чим тих матросиків тільки годували задля цієї патріотичної місії? Це був метод випаленої землі. Нічого

дивного, саме таким чином вони «передавали» об'єкти і нашим воякам у Криму. І особливим знущанням після цього виглядали заяви, що як тільки прийшли українці, об'єкти вийшли з ладу і занепали.

Розподіл же Чорноморського флоту, на частку якого Грузія мала законне право, Грузія за своїми війнами прогавила, і тепер переобладнувала на сторожові катери рибальські сейнери й моторні яхти. Тож обстріли сейнерів з біженцями під Сухумі пояснювалися ще і цим. З гелікоптера не видно, біженці в тебе на палубі чи військовий десант.

В цілому відчувалося, що порт починає оживати після вимерлої занедбаності військових часів. І остаточно я в цьому переконався, коли побачив, що рибний басейн переповнено сейнерами, які знову зібралися на хамсову путину з усіх куточків Чорного моря, чи не вперше за останні роки. Були серед них і наші земляки з Ізмаїла, Херсона та Одеси. Тож все потихеньку поверталось на довоєнні часи. Серед одеситів я зустрів багатьох знайомих по Іллічівську.

Але було і зовсім нове. Таке, що я одразу зрозумів, що наше мандаринове судноплавство відходить у минуле. В торговельному басейні стояли кормою до рампи два пороми. Наш та болгарський. Наш — «Герої Шипки», і болгарський — «Героита на Одеса». Це були монстри, до яких через відчинену апарель заїжджали цілі вантажні потяги та колони автотрейлерів. Їх колись було збудовано всього чотири, і працювали вони між Одесою та Варною. Причому, наші називались на честь болгарських героїв Шипки та Плевни, а болгарські — на честь наших Одеси та Севастополя. Чотирма такими поромами можна було вивезти до України чи Болгарії половину населення Грузії. Конкурувати з ними надалі наші маленькі пароплавчики аж ніяк не могли. Це був кінець будь-якій блокаді. І мандариновим рейсам. Я ще не міг вирішити, весело мені з того чи сумно, але для Грузії то

був справжній порятунок, як від появи регулярної кавалерії в кінці голлівудського вестерна.

Але наш рейс, хай і останній, ще не завершився. Ми чатували на щонайменше «вікно» у штормових прогнозах, щоб вискочити з цієї мишоловки і прямувати на Херсон. Час нас уже піджимав. До Нового року залишалося не так вже й багато.

### *Мейдей*

Я саме приймав у радіорубці прогноз з Одеси, коли через прочинені двері на місток пролунав цей бридкий звук на два тони, що чергувалися, як в сирені швидкої допомоги. Радіотелефонна станція проміжних хвиль «Чайка» прийняла чийсь сигнал тривоги на аварійній частоті.

Я облишив усі точки та тире і кулею вилетів до стернової рубки. Але там вже були старпом та Адрійко-штангіст.

— Мейдей, мейдей, — неслося з динаміків.

— Усі, хто мене чує, відповідайте «Вікінгу».

— Мейдей, Мейдей. Усі, хто мене чує, відповідайте «Вікінгу».

— «Вікінг» — «Вадічці». Чуємо вас на трійку, — відповів Петренко-молодший.

— Де ви знаходитесь? Прийом.

Але «Вікінг» нас не чув. Так буває.

— Врубай головний передавач, — наказав мені старпом і викликав на місток Арташезовича.

Поки я прогрів головного передавача, «Вікінгові» хтось відповів, бо Миколка почав пояснювати, що відбувається. Але ми того знову таки не чули, чули лише Миколку й тріск радіоперешкод. Арташезович усівся у крісло перед приймачем. Усі інші скупчилися в моїй каюті за нашими спинами.

— Затоплено форпик, — доповідав комусь Миколка. — Відпомповувати не встигаємо... хвилею зірвало

люк... вітер 9 балів... північно-західний... висота хвилі три з половиною — чотири метри... маю значний диферент на ніс... судно інтенсивно обмерзає... потребу термінової допомоги... термінової допомоги... як зрозуміли... прийом.

— Десь північніше, — сказав Арташезович. — Десь під Новоросійськом, мабуть.

— Знаходжуся в координата...

Передача увірвалася. Я почав гарячково перемикаєти антени й шукати Миколку на сусідніх каналах. Знову повернувся на 2182.

— «Вікінг», відповідайте «Вадічці».

— «Вікінг», відповідайте «Вадічці».

— «Вікінг» — «Вадічці». Прийом.

— Що це значить? — спитав Андрійко.

— Антену вітром обірвало, — не задумуючись відповів я.

— Або... — почав було старпом Петренко.

— Антену зірвало, — з притиском перебив його Арташезович.

— Зробиш запис до судового журналу і сповістиш портову адміністрацію, — наказав він старпомові.

— Пильнуйте на аварійній, хлопці, може, ще проріжеться, — і залишив радіорубку.

Миколка на зв'язок більше не вийшов. Не чути було й жодних перемовин рятувальників, які обов'язково були б, якщо...

— Отже ж, — через дві години сказав старпом. — Половину Арктики на дірявому судні людина пройшла і нічого, а тут...

— Який там на завтра прогноз? — спитав нарешті Арташезович про те, про що усі забули.

— Сприятливий, — відповів я. — Східний, шість-одинадцять метрів на секунду.

— Ну, Андрійко, прощайся сьогодні зі своєю місцевою кралею, якщо встиг завести. Завтра, сподіваюся, вийдемо в море...

*Here am I floating round my tin can, far above the moon  
Planet Earth is blue and there's nothing I can do, —*

лунало мені в навушниках посеред радіоперешкод, наче колишня Юркова пісня обігнула Земну кулю, як радіохвиля, і нагнала мене, відбившись від Місяця.

— Ідіть вечеряти, — сказав Арташезович. — В Юрка сьогодні макарони по флотськи.

Життя продовжувалося. Тепер вже без Миколки.

### *Від Кавказу до Криму*

Ми вискочили з Поті за першої ліпшої нагоди і встигли за гарної погоди проскочити Сухумі, що було важливо. Далі вже можна було в разі чого тулитися до берега без ризику бути обстріляним через непорозуміння чи просто високе почуття обов'язку в місцевих артилеристів. Цікаво, що наші ж знайомі і друзі працювали і на Сухумі. Зайти до порту мирно, так щоб по судну хоча одного разу не дали пристрілочного пострілу з гармати, в них ні разу не виходило. Добре ще, що в портового нагляду був прямий зв'язок з батареєю. І після волення на визивному каналі він телефонував до вояків і казав щось на кшталт «Не чіпай їх, вони мої».

Отже, Сухумі проскочили ми дуже вчасно, бо східний вітер підсилювався. Гайнути через море напрямки на мис Фіолент у Криму тепер не випадало. Арташезович пішов далі на північ вздовж кавказького берега.

Хвилі майже не було, їй просто не вистачало простору, щоб розігнатися. Проте вітер підсилювався і підсилювався, барометр падав, і не потрібно було бути синоптиком, щоб передбачити, що чекає на судно, варто йому трохи відірватися від кавказьких берегів. Досить було вийти на крило містка і почути, як свистить той вітер, які звуки видобуває

він з антен та снастей, які хтось колись поетично назвав Еоловою арфою. З крила містка людину той арфіст просто здував. І дарма що нас поки прикривали найвищі Кавказькі гори.

Хмари поважчали й потемніли. Вони неслися на захід, до Варни й Бургаса, ледь не нанизуючись на громовідводи на щоглах. Антени я про всяк випадок заземлював перед своєю ходовою вахтою. В наших широтах грому взимку не буває, але біс його розбере, до яких широт відноситься Кавказ — субтропіки все ж таки. Колись на одному рятувальному судні з Севастополя я бачив наслідки переконаності тамошнього начальника радіостанції в тому, що взимку не гримить. Блискавка прошила приймачі наскрізь, сплавивши усі радіодеталі з металом та навіть керамікою в один злиток, і, за словами очевидця, трохи політала радіорубкою акуратною палаючою кулькою, перш ніж прошила металевий корпус судна.

Добре бути радистом і думати про своє, радистське, поки руки крутять штурвал, втримуючи «Вадічку» на курсі. Особливо добре тому, хто геть нічого не петрає у твоїх радіосправах і не коментує кожен твій крок, кожне твоє рішення і кожен чих.

Із судноводіями не так. За спиною в будь-якого капітана принаймні двоє судноводіїв, які мають чомусь різко протилежні капітановим думки про судноводіння. Я стояв вахту із Сашком-Другим, і усі чотири години слухав його бухтіння, що Арташезович усе робить не так. А потім сидів на койці у своїй каюті, що виходила на місток, і слухав вже старпома про те ж саме.

— Ну чому ми під берегом сунемо? Це ж 19666 район зараз скінчиться, під Геленджиком закінчатись гори, а які східні вітри в Новоросійську в цю пору року не мені тобі казати, — буркотів Сашко.

— Зате є можливість відстоятися на якорі в якійсь бухті, — нагадував я.

— І так вже запізнюємось. Якщо станемо відстоюватись по штормовому, то плакав Новий рік. Плакали мандарини. Після Нового року ціни впадуть і «тяги» ніякої не буде, — в Сашкові говорив бізнесмен, а не судноводій.

Старпом же Петренко, навпаки, був дуже поміркованим мореплавцем. Його поведінка Арташезовича не влаштовувала зовсім навпаки:

— Куди ми премося? Прогноз нікудишній, в Гелленджику можна було відстоятися, в Новоросійській бухті. Ні, вперед. Самі жабину цицьку шукаємо. Що з тими мандаринами станеться?

За етикетом, казати подібних дурниць капітанові ніхто з них не смів, бо вирішувати на загальносуднових зборах, яким курсом йти, на флоті не заведено. Тож усі ці напрочуд доречні зауваження мав вислуховувати я. Арташезович же, схоже, вирішив не нариватися, але йти вперед, поки існує щонайменша можливість рухатися. На якір ми стали тільки під Лисою горою, вже десь під Анапою. Арташезович волів зачекати хоч незначного послаблення Східного вітру, щоб, як тарган між двома шпарками, проскочити до берегів Криму. Чим потішив старопома і подратував Сашка-Другого. А коли десь через добу він знявся з якоря і скерував «Вадічку» суворо на захід, попри продовження шторму, він не вгодив вже старпомові. Як в тому анекдоті.

— Що робити, якщо в купе поїзда зібралися дама, яка замерзає від протягів, і джентельмен, який задихається без свіжого повітря?

— Спершу відкрити вікно і заморозити даму, потім закрити і задушити джентельмена.

Отож краще вже бути радистом. Ніхто не буркоче за спиною. Зате ніхто і не підкаже тобі, що при швидкому переході з субтропіків одразу в зиму, в редукторі радіолокатора конденсується і тут же замерзає на лід волога. Й електромотори радарів горять за мить,

особливо якщо нема часу змінити змазку на зимню. Це треба самому хоча б раз того движка спалити, щоб зятимити на все життя. Це називається досвід. Підігріву антени у радарі «Донець» ще не було.

— Знаєш, Сашко, — не витримав я одного разу. — У мене з Арташезовичем угода. Він не каже мені, коли міняти мастило в редукторі радара. А я не кажу йому, куди і з якою швидкістю йому іти.

В результаті ми поцапались через те, що Сашко задовго ганяв мого ветеранського «Донця» на високій напрузі.

### *Форс-мажор*

Ледь ми відірвалися від берега, почалася кілева хитавиця. Це коли судно підкидає й перекочує через хвилі вздовж кіля, а не з борту на борт. Хвиля була попутня для нас, тобто швидкість судна і швидкість хвилі не накладалися, а віднімалися. Вона накочувалася з корми, «Вадічка» підсакував, як брикливий коник, опускаючи носа додола, і деякий час ковзав по підвітреному схилові хвилі, як завзятий серфінгіст, потім пінний гребінь все ж наздоганяв судно, шльопав його по попі й рухомим фонтаном піняви перекочувався усією палубою вздовж бортів до носа.

Тут «Вадічка» перевалював нарешті хвилю, ніс задирався до низького сірого неба, й ув'язнена фальшбортами вода струменіла ватервейсами з носу на корму, дорогою виливаючись через штормові шпігати — спеціальні квадратні отвори в огороженні бортів, що пропускають воду лише в одну сторону — за борт. Все було б непогано, і не викликало б ніякої тривоги Арташезовича, якби не палубний вантаж. Чи «Вадічка» тих штормів не бачив на своєму віку? Але ящики з мандаринами місцями перекривали воді шлях до відступу, попередня хвиля ще не встигала прибратися з палуби, а вже налітала наступна. Разом вони



становили тонни додаткового навантаження на судно. Це мало надихало. Добре, що такі капосні хвилі були швидше винятком.

Але головна небезпека за попутного шторму полягала в тому, що стерновому важко було утримувати судно кормою врозріз хвилі, бо самого гребеня він у себе за спиною не бачив і мусив орієнтуватися за попередніми, що вже пройшли судно. Іноді якась підступна хвиля з усієї дурі навалювалася на стерно, аж штурвал у руках сіпався, і намагалася розвернути логгер бортом до наступних валів. Оцього допускати вже було не можна. Це була б амба. Кріплення палубного вантажу не витримало б. А зміщення вантажу на якийсь борт і невідворотний крен перекидали і більш потужні пароплави, ніж «Вадічка». Були такі випадки в історії чорноморського судноплавства.

Потрібно було неабияк пильнувати на стерні і викинути з голови усі сторонні думки про радіообладнання, ціни на мандарини, дружину, дітей, Херсон, Новий рік. Віддатися цій нескінченній грі з дев'ятьма валами повністю, пильнуючи картушку компаса й підступи хвилі, випереджати і вгадувати її наскоки, швидко реагувати на її імпровізації і КРУТИТИ штурвальне колесо по-справжньому, боротися з хвилями власними м'язами, а не електрикою чи гідравлікою. Це виснажувало. Особливо розміреність і нескінченність цих вправ. Це як гатити тенісним м'ячем у стіну й не мати змоги перерватися чотири години. Не дарма в старовинні часи ходову вахту стояло одразу два матроси. По дві години на стерні. Або й удвох одразу. Але де ж в сучасні часи скорочених екіпажів наберешся стільки матросів? Матрос у нас, власне, був вже всього один — Бурячок. Бо на стерні стояли також боцман Антонович та ваш покірний слуга. Ось на вахті Бурячка все і сталося.

Власне, те, що сталося, я можу лише відтворити. Мене серед сну катапультиував з койки крик

Арташезовича: «Марконі, на стерно!». Це була не команда, не вигук, а саме крик. Сталося щось непередбачуване. Лець вискочивши, я побачив усю палубу, геть покриту шумовинням хвилі. З палубним вантажем, з тими клятими мандаринами, з кришками трюмів, з брашпілем і тамбучиною носового кубрика — з головою. І носова щогла з блискучим судновим дзвоном стирчала просто з води. Щогла нахилилася під кутом до горизонту, і дзвін сказано калатав на сполох сам собою під натиском вітру. Очевидно, Бурячок не втримав стерно, і «Вадічку» розвернуло бортом до хвилі.

Декілька моторошних нескінченних хвилин «Вадічка» та Чорне море вирішували, чия буде зверху, я встиг перехопити стерно від Бурячка, а «Вадічка» з натугою, поскрипуючи, крекчучи, підкульгуючи, хекаючи випростався палубою з-під піни. Я закрутив стерно, вирівнюючи курс.

— Бурячку, свищи всіх наверх! Палубний вантаж за борт! — вже спокійно й чітко наказав Арташезович. І теж зітхнув. Не підкачав «Вадічка».

Ніхто не вивантажує пароплави так швидко, як моряки, яким жаба дає цицьки. Ніхто не приймає вантаж так легко, як Чорне море. За щонайближчі чверть години воно прийняло без жодних застережень і зауважень на полях коносаментів десять тонн мандаринів з палубного вантажу. І першим серед супершвидкісних докерів був власник вантажу Андрійко. Він швиргав у холодні хвилі по два ящики мандарин за раз, з обох рук.

Мандаринові ящики вервечкою пливли назад до Кавказу.

Те, що сталося того вечора на «Вадічці», морською мовою називається форс-мажор. Його обов'язково обумовлюють в усіх морських угодах та контрактах, а капітани дуже довго чухають потилицю циркулем, перш ніж вирішують, що саме записати їм до судового

журналу з цього приводу. Бо журнали прошнуровано й опечатано, з них вже не вирвеш жодної сторінки, і вони правлять за докази на суді. І, як потім виявилось, навіть на бандюцьких «стрілках».

### *Знову зима*

*Знову зима,  
Знову кружляла,  
Мов п'яна, рум'яна.  
Розгублений я, я.*

*Знаю, що в гаю  
Усяке буває,  
Ховаюсь у яру,  
Оу, я, я, я!*

Вперше обмерзати ми почали десь на півдорозі між Кавказом і Кримом. Спочатку палуба вкрилася тонкою шкоринкою льоду, потім почав падати дрібненький сніг. Якщо можна так сказати про віхолу, що несеться паралельно горизонтові. Сніг чіплявся за будь-який виступ, будь-яку деталь над палубою, те, що на флоті називають «роблені речі» — усі ті роульси й кіпові планки, що виступають над бортом, чорні кнехти, утки та в'юшки зі швартовими, брашпиль з якірним ланцюгом — усе покривалося білою блискучою шкаралупою. І невдовзі весь пароплав виглядав як глазурований півник на паличці, вкритий скляною поливою.

Але ми вже бачили маяки Криму. Вітер зайшов на північний схід, хвиля трохи прибилася: між нами і діркою в небесах, з якої свистіла завірюха, постали Кримські гори. Розрахунки Арташезовича на Кримський півострів підтвердилися. Ми могли рухатися далі, прикриті його узбережжям.

Сутеніло, але на заході вже виразно проступала над горизонтом Ведмідь-гора під Гурзуфом. Сніг лежав

лише на найвищих вершинах та перевалах. Долини зеленіли. Ми знову були в субтропіках. Льодяник-пароплав почав потроху танути.

— Судно, що прямує курсом на захід на відстані десять миль від берега, відповідайте «Лебедю»! — донеслося з УКХ-станції.

Це пильні українські прикордонники вирішили занести нас до якогось свого журналу й «вести» вздовж берегів Криму аж до Севастополя, «передаючи» з одного посту спостереження на інший.

— «Лебідь», я «Вадічка»! Прямуємо з Поті на Херсон.

— Прийнято, «Вадічка»! Щасливого плавання.

— Арташезовичу, можна? — спитав я дозволу.

— «Лебідь», ви не можете глянути журнал за попередні декілька діб? ПТС «Вікінг» на Херсон проходив?

— Каса довідок не дає, — відповів «Лебідь».

— В кого ти питаєш? Знаєш, як вони зараз вахту несуть? Хоч країну під носом у них вивозь, не почешуться, — сказав Арташезович.

Наче на підтвердження його слів на шістнадцятому каналі рознеслася музика Віктора Цоя.

*Біла гидота лежить під вікном.*

*Я ношу шапку й шкарпетки з вовни.*

*Мені всюди недобре і пиво в облом.*

*Як мені позбутись цієї журби*

*За вами сонячні дні? —*

неслося на визивному каналі.

— «Лебідь» чотирнадцятий, сімнадцятому. А про пачку цигарок в тебе є? Постав.

Хлопчики розважалися. Гралися в ді-джеїв на аварійному каналі. Якщо їх це могло б розчарувати, я мусив би сповістити, що вони все одно ніяка не ФМ-станція, бо модуляція в морських каналах не ФМ, а АМ — амплітудна.

— А ти казав, що в нас «банана-радіо» нема, підковирнув Арташезович старпома. Звикай. Ми теж тепер ще та Африка.

— Блін. Куди все котиться. Тони, палай, волай на аварійному каналі — кому ти потрібен. Воно музику слухає на вахті.

— Ну, хоч музика не найгірша, — посміхнувся я. Мені дещо спало на думку.

Я згадав, як чинив зі мною колись севастопольський радіоконтроль у таких випадках, і виніс з радіорубки магнітофон.

— Чотирнадцятий, а «Восьмикласниця» є? — не вгавав найактивніший слухач цієї музичної передачі. А я вже писав її на плівку, як якийсь фанат Севи Новгородцева з міста Лондона, Бі-Бі-Сі.

— «Лебідь» сімнадцятий, так є «Восьмикласниця»?

— Зараз перемотаю.

Я із задоволенням записав ще й «Восьмикласницю», а потім і собі перемотав плівку і запустив її в ефір. І слухач, і ді-джей примовкли.

— Друзі, ви прослухали передачу «На хвилях радіоконтролю». Надсилайте свої цікаві записи до нашого севастопольського радіоцентру, а вже звідти їх обов'язково перешлють до командування вашої прикордонної застави.

Музична програма увірвалася на найцікавішому місці. Чотирнадцятий «Лебідь» все зрозумів вірно. Через деякий час захисник вітчизни кахикнув і покликав:

— Хто там про ПТС «Вікінг» питав?

— Я переглянув журнал за останні троє діб. Не було. Точно.

— Дякую, чотирнадцятий.

— Це теж іще нічого не значить, — сказав Арташезович.

За бортом вже відкрилася Ялта. Перемигувалися два її маяки — на мисові та на кінці молу. Колись працював я з одним боцманом, якого в Ялті... Але грець

з ним, розповім вам про це якось на іншій вахті. Зараз пора була змінятися й спати.

### *Сни Нимидори*

Койка в радіорубці була закоротка, та ще й доісторичний передавач «Корабль» висів у ногах і клацав своїми релюхами у найцікавіших місцях сну. Морські сни не схожі на те, що сниться людині на суходолі. Не знаю, що тут грає роль, чи те, що койка твоя продовжує мандрувати навіть уночі, хитається, то підлітає, то падає, за ілюмінатором чутно плюскіт хвилі, а під палубою віbruє головний двигун, чи просто те, що ти намерзся й натрудився за вахту і маєш право на дешицу солодкого сну. Тож сни в морі сняться виключно кольорові. Але тематика!

Пам'ятаю, поки був практикантом на навчально-виробничому судні «Курсограф», мені чи не кожної ночі снилася помаранчева стрічка конвеєра в рибецеху, по якій повзе срібний ручай риби. Сардини. Голова до хвоста. Голова до хвоста. А ти ту рибку — хвать! Та ножичком шкерочним — вжик! І кинув до бункера. Хвать! Вжик! І кинув. Хвать-вжик — і кинув.

І так цілий сон, усі вісім годин. Кольоровий такий сон, об'ємний, зі звуками і навіть із запахами. Хвать-вжик — і кинув. Прокидаєшся, а тебе вже знову до рибецеху викликають. А ти наче тільки що звідтіля. Де справедливість? Хоч би раз гола дівка якась приснилася, чи що.

Ось і тієї ночі таке мені наснилося, що мама не сумуй. Мені снилося, що мене знову забрали на військовий флот. І знову до Севастополя. Все на той самий есмінець «Сознательний», що простояв біля Вугільної стінки вже стільки років, що пора було замовляти мармуровий трап. Та ще й військові писарчуки щось наплутали, і нас, радистів, чомусь приписали до механічної бойової частини — БЧ-5.

Історія з тим капітаном третього рангу, командиром БЧ-5, насправді була цікава. Загнати нас до машини він не мав права, бо ми були радисти. Посадити нас на гауптвахту він не мав права, бо ми ще не складали присяги. Але жити нас підселили до кубрика його машиністів. І стали ми йому розкладати дисципліну усіма можливими способами, бо були ми вже курсантами випускного курсу і знали, як ту дисципліну зруйнувати якнайшвидше.

Ми шлангували зарядку, відсиджуючися в умивальнику. Ми відмовлялися брати участь у зоряному запливі на День флоту, бо щоранку бачили, як за борт звияжного корабля навпростець ллється лайно й мило із вбиралень, в той час як на цивільних суднах все те добро збирається у фекальному танкові, який ще й пломбують, щоб відкатати його можна було лише на спеціальне судно і в жодному разі не у море. Ми швиденько перемножували кількість лайна на кількість кораблів у Північній бухті, а потім заявляли, що не вміємо плавати в фекаліях. Матросики БЧ-5 те чули і теж відмовлялися масово плисти в білих берегах через Північну бухту з нагоди параду.

Ми намагались розібратися, чому в хваленому флотському борщеві проблематично виловити чумичкою не лише картоплину, але й капусту, і що то за кружальця комбіжиру плавають у бачку, і що то за пакуночки щовечора несуть офіцери з кают-компанії. Невже в них не призначають на камбуз чергового з числа матросів-годків, щоб контролювати камбузну братію, як те заведено в мореходних училищах? І чому хлопці те терплять? Он, на «Потьомкіні»...

Врешті-решт той «кап-три» просто заборонив нам знаходитися в кубрику його бойової частини від підйому і до відбою. Койку прибрав, і марш на палубу. При цьому він не врахував, що діватися нам було просто нікуди, бо командир радіочастини був на якихось

курсах і не міг дати жодних розпоряджень щодо нас. А з палуби матросів теж зганяли.

Тож варто було капітанові вигнати нас з кубрика в три шії і вийти на палубу через кормовий трап, ми тут-таки обходили корабель з іншого борту і поверталися до кубрика через люк суміжного відсіку, який саме віддраювали для провітрювання. Мене взагалі вражала ця манера військового флоту за командою віддраювати геть усі люки й горловини на кораблі — недовго й у якусь горловину провалитися спросоння.

Командир прибігав через годину і знову бачив нас у кубрику. Знімав днювального матроса й давав йому три наряди поза чергою. Але він не розумів, що нам дійсно не було куди діватися, і ми обходили есмінець цього разу через лівий борт і поверталися до кубрика через люк аварійного стерна. Це мене теж досить напружувало. Здавалось би — кубрик. Місце для сну, прийому їжі і взагалі — життя. Так ні, під ногами — арсенал. Посеред приміщення — якісь прилади й велетенський штурвал, а просто між койками проходить ракетна шахта. Брр.

Через півгодини кап-три знову застукував нас у кубрику, знімав наступного днювального й давав йому вже чотири наряди поза чергою. Ми знову обходили есмінець по правому борту і спускалися до кубрика вже майже відкрито, трапом.

Якщо постраждали через нас матроси нам ще й досі не надраїли пики, то лише через повагу до наших мореплавських звичаїв. Справді, на есмінцеві тому служило щось із півтори сотні матросів, але жоден з них не пам'ятав, коли корабель останній раз виходив у море. Це неабияк підняло нас в очах служивих, бо в кожного з нас за плечима вже був принаймні один пройдений океан.

— Оце три роки просидів на цьому залізному гробу, і навіть значка «За дальній паход» додому не пове-зу, — сумував годок Марат, вузькоокий казахський



парубок. На Чорному морі такого значка їм давали за пройдені три протоки: Босфор, Дарданелли й Гібралтар. На всьому кораблю такого значка мав лише старшина-моторист, якого за якусь провину списали на есмінці з крейсера. Вони на есмінці за провину списували. А нас же ж за що?

І все ж, коли командир БЧ наскочив на нас у кубрикові втретє і вкотив наступному днювальному вже п'ять нарядів, ми зрозуміли, що передали куті меду. Не тому, що командир БЧ дав найбільшу кількість нарядів, на яку мав право за Статутом. Нас годок Марат щодо цього заспокоїв ще першого разу:

— Це чмо все одно нікого на берег не відпускає. Як не запишешся, вічно до чогось прискіпається і залишить на кораблі, ще й нарядів надає, марно тільки кльоші прасував. Три роки вже в Севастополі, а й строєм до Музею флоту ні разу не потрапив, а не те щоб...

Справа була в іншому, нас хотіли зіштовхнули лобами з матросами, і мати ображених матросів більше, ніж було нас самих, було тактично неграмотним, а курсантів у кубрику було четверо. Командир БЧ зіграв великий збір своїй бойовій частині, вишикував її на кормі навіть попри те, що на есмінець саме приймали харчі, й валка матросів бігала до провізійки з ящиками консервів, мішками цукру і таким іншим.

Нас, чотирьох курсантів, як найбільш галасливих потьомкінців, одразу поставили перед строєм. Капосний капітан третього рангу вирішив підбурити проти нас матросів силою ораторського мистецтва.

— Матрос Мамаладзе, вийти зі строю, — викликав він того днювального, якого зняв з поста останнім.

— Скільки нарядів поза чергою ви отримали?

— П'ять, — доповів той Мамаладзе.

— Хто це такі? — спитав кап-три, картинно тицьнувши перстом в наш бік.

Матрос Мамаладзе мовчав. Він не знав слова курсант російською, але знав, що «кадет», як дражнили нас в кубрику, — звертання неуставне.

— Ось бачите. Ви навіть не знаєте, хто це такі! Понаїхали якісь! У мічманках! З прапорцями на кокардах! Чому ви повинні через них страждати? Ви що, з ними з одної миски борщ їли на бойовій? Вони жуть хліб міністерства оборони!..

І в цей час увесь наш курсантський стрій почав спочатку давитися сміхом, а потім, не стримавшись, уже відверто реготати. Кап-три занервував і забігав, розглядаючись, що такого смішного за спиною в нього ми побачили. Вже і матроси почали зажовувати губи, щоб і собі не розреготатися, бо ніщо так не заразне, як щирий, від пуза, сміх.

Кап-три нічого не розумів, а все було просто: на його словах про хліб міністерства оборони, один з нас смикнув інших за рукави і вказав за спину ораторові. Мало того, що там саме почали вантажити рибу в картонних паках, так ще й на кожному ящиківі виднівся великий чорний штамп, як те заведено на рибалках задля можливих скарг на якість риби та рекламцій. На кожному пакові мороженої ставриди б/г (без голови), яку саме тієї миті приймав на борт звитяжний есмінець «Сознательний», чорним по білому було наштемпельовано «УПС Курсограф»!

Саме ця риба справді пройшла через наші руки якихось три місяці тому, і це було не фігурою мови, ми всі четверо щойно відбули практику на «Курсографі». У світлі цього, фраза пропагандиста в погонах про те, хто чий хліб жере, була особливо доречною.

І ось уві сні я знову стояв перед строєм матросів у білій голландці з відкритими грудьми, парких суконних кльошах, у мічманці «з прапорцем» і реготав над надутим чорним полковником з БЧ-5. Я був ще молодим і зеленим, та тоді твердо зятимив на все життя, хто кого годує. І що справжня чоловіча справа —

зовсім не вбивати чи роками готуватися до десяти хвилин вбивства, хай навіть і всього людства, натиском однієї кнопки.

Олександр Марінеско, якого ось так само запхали на військовий флот у передвоєнні роки, та ще й на чуже море, на всіх посиденьках за чаркою серед чорних полковників відстоював точку зору, що справді досвідчені моряки — лише цивільні. Бо коли від причалу відходить військовий корабель, держава отримує прямі збитки. А коли торговий чи рибальський — прямі прибутки. То хто частіше виходить у море? Ще Марінеско після третьої чарки зазвичай починав співати українських пісень. Навіть у почухонському Ленінграді, де другим голосом підтягти було нікому.

І якщо уважний читач все ж таки питає, до чого тут Нимидора, я відповім, що просто так, для інтертекстуальних зв'язків в українській літературі.

### *Знову на карті 32102*

Розбудив мене гуркіт якірного ланцюга в клізії. «Вадічка» ставав на якір в Караджинській бухті за мисом Тарханкут. Ми знову були на карті 32102, де старпом суховантажного судна Марінеско колись нерозважливо порятував командування Чорноморського флоту.

Караджинська бухта була переповнена суднами щерть. Усі, хто вийшов з Поті та Батумі за добу до нас, за дві доби до нас і навіть за тиждень перед нами, зустрілися в цій затишній бухті, наче тут відбувався парад мандаринової армади. Рибальські приймально-транспортні судна, середні чорноморські сейнери, РСи, судна технічного флоту з Одеси, що в звичайний час поглиблюють фарватери, гідрографічні судна з Миколаєва, що мали б встановлювати буї в морі, навіть бурові судна геологічної розвідки з червоно-білими буровими вишками замість

щогли — усі поставали на якорі в цій бухті, щоб перечекати шторм, що не вгавав уже шосту добу. «Вікінга» серед них не було.

Старшим на рейді був той самий пором «Герої Шипки». І одразу було зрозуміло, що якщо навіть такі гіганти воліють перечекати на якорі, то усій малечі рухатися далі через Каркінітську затоку просто зась. Попри те, що було вже 26 грудня, й усі поспішали повернутися до рідних портів до Нового року.

Море на Заході було сивим. Гребені піняви неслися від берега до самого горизонту, над яким подекуди стирчали стаціонарні бурові платформи. Теж сумнівне задоволення — бути на такій платформі посеред моря в такий шторм, коли хвиля тараном б'є в опори й перехлестує через бурову вишку.

— Саплаї, — ніжно протяг кухар Юрик, вказуючи на два характерних судна с високими носами (щоб було зручно швартуватися до бурових платформ) та довгою палубою, на якій зручно перевозити бурові труби. Судна ті саме прибігли від платформ і заскакували в бухту. Що не кажіть, а моряк любить навіть судна, на які більше ні за що не повернеться працювати.

Сніг летів вже лапатий, вологий, він обліплював щогли й дроти натягнутих антен, надував кучугури за горловинами трюмів та надбудовами і швидко змерзався у брили льоду. На «Героях Шипки» під вагою снігу щойно обірвалася головна антена над палубою, і тамошній начальник рації вже просив когось відпрацювати замість нього з Одесою.

Я поліз до антени радіолокатора й намагався звільнити його рухому частину від льоду. Та це була марна справа. Радар облипав снігом і замерзав швидше, ніж я його звільняв. Єдиним виходом було — не зупиняти антену, бо поки вона обертається, вона не примерзне й не заклинить.

Я спустився до рубки й попросив Сашка-Другого передавати по вахті, щоб радара не вимикали.

— Вас Іванових не розбереш. То не ганяй марно на високій, то не вимикай взагалі.

У бухті Караджинській ми простояли троє діб, і усі троє діб антена «Донця» крутилася посеред завірюхи.

— Рідненький, тримайся, треба, — подумки спілкувався я з цим сивочолим ветераном.

І він тримався з останніх електронів.

Вже ніхто, навіть Сашко, не бухтів, що ми марно стоїмо в бухті. Лише механік Петренко вперше за рейс піднявся на місток, щоб доповісти, що палива в нас залишилося дві тонни, прісної води — лише тонна. І кожен день перестояю запаси ці зменшує. Про те, що інші запаси катастрофічно зменшилися ми бачили щодня і без Юркових скарг: на обід та вечерю були вже самі макарони. Але голодна смерть суднові, яке везе вісімдесят тонн мандаринів, не загрожує.

На четвертий день я прийняв сприятливий прогноз з Одеси. Вітер мав стихнути. Арташезович був першим, хто знявся з якоря і попрямував на Очаків, не дожидаючись поки море остаточно вгамується. Нам потрібно було лише проскочити до Тендри, яка вже прикрила б нас від знавіснілого вітру.

### *Крига в лимані*

В Очакові на нас чекала нова напасть: лиман замерз. Ні, ще не завершилось: лиман саме замерзав, вкриваючись кригою, і прихоплені льодоставом судна на різних колінах каналу галасували в ефірі, викликаючи криголам з Херсона. Це був найгірший розклад для нас.

Аби лиман став на добу пізніше, ми б уже проскочили до Херсона. Якби він схопився кригою на дві доби раніше, криголами вже пробили б у ній канал, і щодня від Очакова формувався б караван для проводки. А так ми потрапили в самий бедлам і кавардак. Незрозуміло було, до кого тому криголамові насамперед

бігти, кого рятувати і як швидко він з тим упорається. Штаб проводки тільки створювався.

Посеред лиману пароплави оточувало так званим млинчастим льодом, коли море вкрите наче маленькими млинцями криги й шугою, або «салом». Млинці на очах змерзалися в окремі крижини. Крижини гуртувалися в поля, які захоплювали пароплави в лещата і несли за фарватер. Штаб проводки перш за все намагався визволити з льодових пасток судна у лимані, серед яких було декілька турків і греків, які взагалі бачили таке диво природи вперше і галасували на визивних каналах, наче настав останній день Помпеїв.

Арташезович декілька раз викликав диспетчерів у Очакові, доповідаючи їм про наші сумні обставини з паливом та водою. Якщо нас не поставили б до першого ж каравану, ми потрапляли б в новорічні свята на рейді Очакова, коли будь-який рух каналом припинився б взагалі, і палива нам вже точно не вистачало б до Херсона. Бо стоянка чи ні, а дизель-генератор мав молотити й жерти пальне хай там як. Очаківські диспетчери здебільшого відмахувалися від надокучливого «Вадічки», але певний зиск від цих скарг був: про наше існування принаймні не забували.

Тож коли криголам нарешті пробився до Очакова, диспетчери перш за все поставили до каравану два турецьких судна, за проводку яких платили валютою.

— Очакове, а як же «Вадічка»? Залишилось півтори тонни пального. На стоянку вже навіть не вистачить. Питна вода на підході, їжі теж нема, — знову почав бідкатися Арташезович на визивному каналі.

— Криголамові б цих двох турченьят провести. Застрягнете у кризі, він муситиме по вас вертатися. Ні, не дозволяю.

Але криголам був херсонський і мав щодо нас іншу думку.

— «Вадічку» я знаю. «Вадічка» не застрягне. Беру під свою відповідальність.

Караван вийшов з Очакова опівдні. Шанси встигнути в Херсон до Нового року ще залишалися. Мені це зовсім би не завадило. Вранці я виходив на зв'язок з Донею. Моя дружина й діти були вже в Херсоні і зупинилися в готелі моряка на Одеській площі. Доня запросив би їх у гості, щоб не нудьгували, але сам стояв вахту 31 грудня.

— Марконі, на стерно, — скомандував мені Арташезович, хоча вахта була Бурячкова.

Хотілося бурчати і задаватися одночасно: у найскладніших навігаційних умовах Арташезович чомусь взяв за правило ставити на стерно саме мене. Всі груди в мене вже були обвішані дерев'яними медалями «За прохід Босфору», «За прохід Дарданелл», «За прохід Боспору Кімерійського», а в кишені все одно гуляв вітер. Хоча брешу, за Босфор стерновому справді приплачували. Але не на «Вадічці».

### *На Кизомис!*

Під островом Первомайським, якому поки що не загрожують демонстрації борців із суржилом з транспарантами перед КПП, бо він саме острів і саме Первомайський, а не Першотравневий, караван увійшов у суцільну кригу і стишив хід. І почалося.

Старпом та Арташезович стояли на різних крилах містка, кожен пильнував за своєю брівкою каналу і крижинами, що виринали з-під гвинтів попереднього турка, і кожен командував своє, аби «Вадічка» уник видимої саме йому небезпеки. Часто-густо команди в різні вуха неслися взаємовиключні, і стерновий та механік вирішували, кого їм слухати, як Бог на душу покладе. Я чесно старався чергувати, виконуючи то старпомові, то капітанові забаганки, щоб ображалися й кричали на мене обоє рівномірно й симетрично. А стармех Петренко, який стояв на машинному телеграфові, був,

мабуть, тугий саме на ліве вухо, в яке командував син-Петренко.

Петренко-молодший нервувався і за звичкою грюкав дверима, зачиняючись на крилі містка. Виглядало це так, наче він у розпалі сімейної сварки зачиняється на балконі, переплутавши двері.

А тепер про сумне. Обоє дверей на місток були напашки, по стерновій рубці свистіли протяги, як по-тяги, а кожух на «Вадічці» був лише один. І Арташезович віддав кожущину стармехові, щоб той берігся від радикуліту. Той байбарак вахтові біля трапа зазвичай одягають поверх ватянки. Є в мене десь фотографія. Якісь скоцюрблені страйкарі-араби кутаються в свої бурниси під снігом, і наш червонопикий незграбний, але стійкий, як олов'яний солдатик, вахтовий у кожусі й валянках. Страйк був особливий, передріздвяний, і відбувався в Копенгагені. Араби витримали хвилин тридцять страйкування і вшилися, бо були без кожухів. Ви знаєте, що в арабській традиції пекло чимось нагадує Сибір. А сибіряки — не ті, які не мерзнуть, а ті, які тепло вдягаються.

Та мені той кожух і не зарадив би, в ньому крутити штурвал було б взагалі неможливо. Але жаба все одно душила. Спасибі дружині, добрій душі, що колись вив'язала мені гачком волохатого светрика, та іншій добрій людині з останнього сухогруза, завдяки якій на лівій руці в мене був гіпс, і рукавиця була непотрібна.

— Тпру! Приїхали!

Ближній турок розклинюється впоперек каналу, «Вадічка» гальмує «повним назад» і собі втикається в поле поруч з кормою турка.

— Чекайте! — командує криголам.

— Зараз по вас повернуся, тільки ось цього піонера до кінця коліна доведу.

Можна перекурити.

А на палубі дуріє підвахта, яку Арташезович вигнав розгрібати кучуруги снігу. Бо, в кращих радянських



традиціях, лопата все одно була тільки одна, і за неї, як Стаханов, вчепився боцман Антонович. А Сашко-Другий, Юрасик, Бурячок та механік Вітьок затіяли грати в сніжки. Оскільки з машинної команди був самий лише Вітьок, його швидко загнали сніжками в глухий кут між брашпілем і тамбучиною. І стармех Петренко не витерпів, на хвилинку відбіг від машинного телеграфу і стряхнув з обвісу містка цілу шапку снігу за шивороту палубній команді.

— Назад, старий лобуряко! Кожуха відберу! — лаявся Арташезович. Але коли стармех повернувся на місце, сам тихенько зліпив сніжку і запустив... просто в турецького капітана, що отетеріло спостерігав за цими забавами диких слов'ян з корми свого судна.

Після ще трьох чи чотирьох «тпру!», криголам поставив «Вадічку» першим у строю, і справа пішла краще. Криголам бив канал, а ми розпихали недобиті крижини, вилазячи на них міцним носом, залишаючи гостям наших територіальних вод чепурненьку стежечку чистої паруючої води. Проте, вони все ж таки іноді застрягали. І операція «порятунок башибузуків», як називав це Арташезович, починалася спочатку. Криголам кидав нас і повертався за турками.

Сутеніло рано. О четвертій вже було темно, й увімкнули всі прожектори. А радар я не вмикав, бо він у мене крутився без жодного відпочинку ще від бухти Караджинської. Це був неабиякий іспит для ветерана-«Донця». Але іншого виходу не було, обмерзання тривало.

— Ріднесенький, ну вже півкроку залишилось. Потерпи ще трохи, тримайся, — наче змиленого коня, погладжував я сірий холодний корпус рукою.

Апаратуру треба любити, як живу істоту, і тоді вона тебе не зрадить. Спитайте-но в будь-кого з радистів. Злий штурман підійде — радар закомизиться.

Штурман викличе на місток радиста — радар сам собою запрацює, бо відчує своїх. Бувають такі непояснювані випадки на морі, для яких вигадали термін «блукаюча неполадка». Втім, я вже й на березі знавав одного принтера, який слухався лише Вікторію Павлівну з відділу періодики.

Була вже 16 година, а ми ледь пройшли розвилку на Миколаїв. Якщо бажали зустрічати Новий рік у Херсоні, потрібно було поквапитися.

— Ну добре, іди хоч чаю гарячого попей, — змилювався наді мною Арташезович і викликав на стерно боцмана.

— Що значить чаю? А з обіду порції не залишили?

— Ти, мабуть, естонець, — засміявся Арташезович. — Не було сьогодні обіду. Харчі геть закінчилися. Хлопці обідали самими мандаринами.

### *Автор та інтрига*

Синоптики кажуть, що такої теплої зими вони не пам'ятають за останніх чотириста років. До Нового року залишився якийсь тиждень, а снігу все ще нема, лише одного разу просипалась з неба якась пороша і розтанула в той же день. Не треба сміятися, саме стільки сторіч тому французькі винороби взяли за правило оголошувати дату закладки першої діжки вина з нового урожаю, і за цими записами тепер можна відтворити кліматичні зміни в Європі. Тож парниковий ефект, мабуть, має місце.

У метро гарно поставлені голоси дикторів оголошують дати проведення дитячих ялинок. Усі українські актори на місяць забули свої мрії про Голлівуд. Настрій у пасажирів уже передноворічний, усі тягнуть додому якісь пакуночки в яскравих обгортках, щоб заховати їх під ліжком чи ще деінде до часу Ч.

Хрещатик уже прикрашено новорічною ялинкою та святковою ілюмінацією. Проходжу під різнобарвними

візерунками з лампочок, що відтворюють українські вишиванки.

Змерзлі вуличні музиканти ховаються від морозця, опадів, пронизливого вітру та злого мера Черновецького по підземних переходах і співають про вічне. Цоя, Шевчука, «Воплі Відоплясова» та «Плач Єремії». Вуличні музики краще всіх відчують, що саме вічне, а що так — попса. Від цього напрямки залежить їхній заробіток. Кого я ніколи не можу залишити без законної гривні, так це отого віртуоза фламенко, що зараз перемістився з переходу на площі Толстого на Театральну. Мабуть, на Театральній значно більше людей знову хоче до Іспанії.

Це перша поява музик-підпільників після того, як новий мер розігнав їх з Хреста, облаштувавши натомість платні автостоянки на тротуарах. Аби не це, я був би абсолютно задоволений життям. В останні роки я любив Хрещатик саме за його музик, із болівійцями включно. За його вірність далеким ідеалам вісімдесятих і справжній плюралізм.

Так незле було йти від одного гурту до іншого, від рок-н-роллу до реггею, від фолку до джазу, від духових оркестриків (один дядько щотижня виходив з усіма своїми синками, ще й найменший із бубном) до філармонічних струнних квартетів (під консерваторією традиційно підробляли студенти-скрипалі), іти й думати:

«Кляті ви комуняки. Нам так мало було потрібно від життя. Слухати музику, яку ми любимо, носити штані, які нам подобаються, і зачіски не за рознарядкою райкому комсомолу, читати вірші без купюр і писати оповідання без цензур. І ось через цю юринду ви профукали свою наддержаву, свою імперію зла».

Я почувався абсолютно щасливою людиною на омельченківському Хрещатику, хай би вже хазяйнував собі потихеньку, лиш би не чіпали музик, а на черновецькому Хрещатикові мені хочеться взяти до рук

цвяха й надряпати «З Новим роком!» на кожному полірованому капотові, що відняв життєвий простір вільних музик.

Мандаринів у магазинах і на Бессарабці вже — завалися. Такі великі, що аж трохи пустотілі, плод бовкається в шкоринці, як пестик у дзвоні, помаранчеві, солодкі до карієсу. Але по сім гривень. Великі, але по сім. Це ще не грузинські. Якась Анталья чи Мерсін, мабуть. Аналітики ринку прогнозують, що коли з'являться грузинські, ціни впадуть до чотирьох гривень.

Але звідки ж їм взятися на ринку, якщо мій «Вадічка» застряг на сторінці дев'яносто, на Станіславо-Аджигольських створах? Читачі моєї оповідки вже критикували мене за відсутність інтриги у моїх подорожніх нотатках. Безстороннім критикам таке помітніше. Бо для автора-всезнайка ніяких загадок та інтриги попереду вже давно не існує. Він уже напланував, чи встигне «Вадічка» до Херсона до Нового року, що скаже йому його власна дружина з цього приводу, що він скаже локаторові «Донець», коли... Він напланував навіть певну неочікувану несподіванку.

Авторові тепер лише знай-пробивайся через затоки розділових знаків та сторінок, що, як крижини в гирлі Дніпра, у Рвачі, лізуть одна на одну, стають руба, перевертаються, а їм у спину могутня течія Дніпра несе все нові й нові, збиваючи те у міцну перемичку, у корок у горлі пляшки, через який не так-то легко пробитися навіть криголамові, особливо якщо мусиш раз по раз повертатися за котримсь із турків, і за той час Дніпро втигає геть забити пробитий канал свіжими затичками-крижинами.

І головна інтрига цього непоступливого твору для самого автора — чи встигне він його дописати до Нового року. Це було б символічно. Через десять років, день у день. І Україна, нарешті, отримала б так довго очікувані грузинські мандарини, аналітики ринку

заплескали б у долоні, «ми ж передбачали!», і автор зітхнув би з полегшенням, бо він, хоч і не криголам, таки має довести «Вадічку» до Херсона і пришвартувати його до причалу на набережній, бо також взяв його у цю збілочку оповідань «під свою відповідальність» і ніяк не гадав, що писатиме вже не оповідання, а великий твір. Втім, це як і той рейс «Вадічки», що тривав уже більше місяця замість запланованих десяти діб.

### *Зворотний відлік*

Отож, коли в класичному ще з радянських часів Петропавловську-Камчатському вже відкорковували пляшки з шампанським, «Вадічка» був ще на Станіславо-Адзигольських створах.

Коли ви в своїх офісах та кабінетах уже почали проводити старий рік у дружніх перевірених колективах, це якщо ви не почали святкувати ще зранку, караван з чотирьох суден уже пробився до Великих Касперівських створів.

Коли ви поверталися додому у вагоні метро серед таких самих уже веселеньких співгромадян, а ваша дружина вже ховала до холодильника наструганий Олів'є, салат з крабових паличок, домашній Наполеон, який годі навіть порівнювати з тими казенними тортами, хай навіть фабрики ім. Карла Маркса, бо рецепт той передається в її родині вже третє покоління, «Вадічка» пробився до Малих Касперівських створів.

Був саме той затор у гирлі, тиснява, корок з нанесених Дніпром крижин, найнапруженіший момент усього рейсу, і я молився на локатор «Донець», аби він витримав хоча б до виходу з Рвача. Бо ніяких буїв чи сигар у цьому місиві снігу і льоду вже не було, і навіть маяки та світлові знаки створів уже не виднілися за хуртовиною. Підступні кам'яні висипки, перемілі, банки, обмілини і навіть оті згадувані Миколкою (ех, Миколко!)

затонулі судна були просто обабіч фарватеру, крок праворуч, крок ліворуч — кораблетроща, і єдиним засобом визначитися серед усіх цих небезпек був вірний «Донець».

Я вже знову був на стерні, ще раз переконуючись щодо капітанових уподобань стернових у скрутних навігаційних обставинах, але штурвал вже крутили лише мої м'язи, на яскраву картушку компаса мружилися лише мої очі, команди капітана сприймали лише мої вуха — і думками, й серцем я був на три метри вище, де крутилася в нічній завірюсі антена мого радара.

— Ріднесенький, ще трохи профурич... Бо без тебе — повний гаплик. Крутись, залізяко. Летить електрони, долітайте до самих берегів та повертайтеся до антени. А ти, індикаторе, малюй свої веселі картинки. Таких вдячних глядачів ти не пригадаєш за все своє життя, хоч ти вже й ветеран, яких годі шукати.

— Скільки ж тих електронів на катодах ще залишилось? Якщо відкоркувати пляшку з горілкою, спирт випаровується зі швидкістю триста молекулярних шарів за секунду. А скільки електронів з магнітрона, хто зна?

Коли ви вже розставляли на святковому столі натюрморт з холодців, голубців та ніжинських огірочків і мацали долонею заповітну пляшку горілки у морозилці, наш криголам лише запитував у Кизомис-радіо—18 «добро» на прохід Рвачем.

— Це у вас гумор такий? — хмикнуло Кизомис-радіо.

— Спробуйте, а я подивлюся, як у вас вийде.

— Нам до Нового року треба бути в Херсоні. Полюбому. Ми ж мандарини проводимо, а не просто так. Без нас Новий рік не настане, — і це вже була підколка криголама саме на нашу адресу. Бо коли вже й ви, шановний читачу, дістали з холодної схованки оту заповітну «на бруньках» чи «перцівку з медом»,

чи що ви там любите, то й тверезого митника о таку пору в усьому Херсоні вже не знайдеш. Шанси наших мандарин потрапити на берег ще у цьому році вже дорівнювали нулю.

Але битися й грати потрібно до кінця. Хай це нічого вже не вирішувало, але ми пробивалися до Херсона. По-любому. Такі були правила цієї гри. Команда криголама, до речі, ще цілком могла встигнути додому на святковий концерт по ящику, щоб знову подивитися на Примадонну та її Пилипа по всіх каналах. Але для цього вони спершу мали пробити канал для нас через крижаний затор у Рвачі.

### *Плач по «Донцю»*

Марно Кизомис-радіо з нас насміхалося. Може, ми просто зібралися й розсердилися як слід, може, вже весь караван, навіть башибузуки з Туреччини, приладилися до плавання за криголамом, але забитий кригою Рвач ми пронизали, як голка сало. З першої ж спроби. І, як корок з пляшки шампанського, вискочили на Широкий Плес на якому... не було ще жодної крижини! Я навіть оте коркове «шпок» почув, присягаюся.

Утім, виявилось, що то шпокнув мій «Донець». Антена продовжувала крутитися, але картинка в індикаторі тухла й згорталася, поки від неї не залишилася одна яскрава зелена точка у самому центрі екрана. Точка блимнула наостанок і згасла.

«Донець» зробив усе, що міг, і хто може, хай зробить більше. Зніміть капелюхи.

Арташезович зітхнув з полегшенням. Я вже не раз спостерігав цю властивість капітанів легко сприймати відмову апаратури, якщо вона сталася, коли найнебезпечніше місце вже залишилось за кормою. Такий собі капітан Непийпиво колись навіть кпинив наді мною одразу за Дарданеллами: «Хто там казав, що японські радары не ламаються? Іди тепер,

колупай свого японця!» — а в очах така радість від того, що це не сталося десятьма хвилинами раніше, коли він маневрував посеред тридцяти попутніх і двох десятків зустрічних суден у вузькій протоці.

— Скільки це він у тебе крутився без передиху? — спитав Арташезович.

— Більше п'яти діб.

— Ну, не підкачав стариган, спасибі йому. Тут ми вже якось упораємось.

— Присягаюся, я особисто пограбую той музей радіонавігації в мореходному училищі і знайду потрібні лампи, — сказав я собі вже подумки. Бо стосунки між радистом і радаром настільки інтимні, що в них зайвий навіть капітан.

Зраділі турки, побачивши чисту воду річки, вже скакали гопки на своїх капітанських містках, прощалися з криголамом і переводили машинні телеграфи на повний вперед, попри те, що буї на морському каналі вже зняли на зиму, й на темній річці не було жодного вогника.

— Треба буде, звертайтеся ще, — добродушно відповідав криголам, даючи їм дорогу.

— Щасливого Нового року, ефенді, — неслося на робочому каналі УКХ.

— Бей ефенді, — поправляв криголам. Хтось із його штурманів, мабуть, бував у турецьких портах.

Арташезович у цей час послав боцмана на пеленгаторний місток, щоб той навів правого прожектора на правий берег, а лівого — на лівий. Арташезович не дарма вважався дідусем рибного флоту: він ще пам'ятав, як працювали у часи, коли радіолокаторів на суднах ще просто не було.

— «Вадічка», що це ви робите? — поцікавився криголам.

— Та радар у нас представився. Нічого, якось дочалапаємо, не затримуйтеся. Якщо можна, увімкніть вогні на кормі, щоб наш стерновий за вами правив.



Але коли моряки кажуть, що беруть когось «під свою відповідальність», то не просто слова.

— Ось що, «Вадічко», готуйте буксир, — шляхетно запропонував криголам. — Так воно надійніше буде. І ще, у вас справді продуктів уже чортма чи просто бідкалися? Присилайте до нас на борт свого кухарчука, поділимося чим Бог послав.

Криголам таки взяв «Вадічку» на короткий буксир і перевів свою потужну машину на повні оберти. Висвітлені нашими прожекторами, які якимось забули вимкнути, плавні, комиш, осока, очерети й поодинокі дерева неслися за бортами, як на гірській річці. Нарешті з'явилися у їхньому світлі перші дачні бунгало — ми підходили вже до Потьомкінських островів. За гущавиною дерев Гідропарку вже підмигували нам вогні рідного міста. І все те місто вже починало проводити старий рік, казало тости, подумки підводило ризику під минулорічними втратами і здобутками, казало «будьмо» і розставалося з усім тим без жалю, і шапка в того міста кораблів та мореплавців уже була набакир. До бою курантів на Майдані в Києві залишалося не більше години.

З криголамам нам передали дюжину, по кількості осіб на борту, морожених курячих стегенець, слоїк гречаної крупи і навіть пляшку технічного спирту з капітанського загашника. Юрчик заходився терміново готувати на святковий стіл, стармех розводив спирт у правильній менделєєвській пропорції.

— Андрійку, треба б того, — натякнув Арташезович. — Віддячити якимось хлопцям.

— Та звичайно, скільки хочете. Хоч кожному по ящику, — дав добро Андрійко як власник вантажу.

— Криголаме, скільки вас на вахті? Вишліть одного до борту прийняти мандарини.

Наш якірний ланцюг прогуркотів на нижньому рейді за чверть до опівночі. І цей гуркіт рознісся над снулою рікою і повернувся до нас луною, відбившись

від херсонських доків. Криголам побажав нам щасливого Нового року і попрямував до причалу, де на його екіпаж ще чекала розвозка.

Ми таки зробили це. Ми встигли. І мандарини навіть потрапили на українську землю ще до настання Нового року. Хай і контрабандою, з криголамом.

### *Під подзвін курантів*

Коли ми нарешті зібрались у кают-компанії, по телевізору вже виступав президент. Юрасик зі швидкістю Чарлі Чапліна у прискореному фільмі розставляв тарілки на столах. Стармех із вправністю аптекаря розливав по емальованих кружках розведений спирт «по бульках».

Перебивати президента не годилося навіть Арташезовичу, тому ми упіввуха вислуховували, що саме приніс рік, що закінчувався, ввіреному тому можновладцю народові. Про свої власні набутки президент сором'язливо помовкував. Лунали якісь незрозумілі нам цифри про ВВП. Давалися якісь передноворочні обіцянки пенсіонерам, вчителям та лікарям. Якби президент або хтось із нас був провидцем, він міг би доповнити, що закінчився найтяжчий рік у новітній історії України, і далі вже все йтиме тільки на краще, цей найбідніший не тільки на «Вадічці» новорічний стіл вже не повториться, і буремні дев'яності вже відходять в історію зі своїми мільйонними купюрами, малиновими піджаками, турецькими светриками з надписом «Воу», привидами голоду та холоду й анекдотами про запорожці й шестисоті мерси.

Ми прорвалися. Хай там як, ми вижили у тому вирі часу і навіть обійшлися без війни. І мені хочеться вірити, що свою лепту в це вніс і наш «Вадічка». І ми, люди пропущеного покоління дев'яностих, серед яких ви не знайдете видатних науковців чи поетів, спортсменів чи акторів, зате багато успішних бізнесменів, а ще

більше погорілих комерсантів. Дійсно, усі, кого ми зараз знаємо і поважаємо у цих якостях, реалізували себе або ще раніше, за совка, або вже значно пізніше, коли життя почало налагоджуватися. Усіх, здатних тримати в руках калькулятор, як Арташезовича під час Карибської кризи, мобілізували на ринки й базари світу просто з лав їхніх вузів, бо перш за все потрібно було вижити самому і нагодувати й одягти велику країну. Мені здається, ми з цим впоралися, і ми, а не молоді обкурені підари визначили обличчя дев'яностих.

— Бем, бем! — почали бити куранти.

— Ну, за тих хто в морі! — виголосив Арташезович. Коли випивки лише на один раз, моряки не чекають третього тосту, щоб випити за найголовніше.

— На вахті і гауптвахті! — доповнив я. Мені хотілося, щоб цей тост був і за старопома Сергійка. Адже можна прирівняти італійську буцегарню до гауптвахти, не?

### *Що сказала мені дружина*

Хай це залишиться таємницею, що саме сказала мені дружина. Зустріти Новий рік самій з дітьми у готелі моряка в номері, в який усю ніч стукали якісь нетверезі грузини, було її давньою мрією. Втім, вона таки чула через вікно грюкіт якірного ланцюга на рейді за чверть опівніч і сказала дітям:

— Оце вже точно ваш батечко приперся. Як завжди в свинячий голос.

### *Що сказав штангіст Андрійко*

— Хлопці, тут зараз усілякі розборки почнуться. Попадалово канкретне. Щоб мандаринів екіпажу через три години вже не було на борту.

### *Що сказав Адам Сміт*

У світлі розборок, що почалися з приводу перестрою в Поті та втрати частини палубного вантажу між Кавказом і Кримом, платні екіпажеві жодне стерво не заплатило. Як я і підозрював ще на початку цього рейсу. Та хіба від цього легше?

Мандарини вдалося реалізувати тільки через місяць, і мій навар склав 100 доларів, або 25 % від того, що я вклав в обладнання. Можливо, якийсь гендляр з Європи вважав би це гарним зиском, але для нас у 90-ті це вважалося прогаром. Головний парадокс мандаринового бізнесу цілком підтвердився.

### *Що сказав Арташезович*

— Хлопці, якщо вам не заплатить судовласник та фрахтівники, це зроблю я зі своїх грошей за попередній рейс.

### *Що сказали ми*

— Тю на вас, Арташезовичу.

### *Хто зустрів нас на причалі*

Це, власне, і була ота приємна несподіванка. Кінці на набережній у нас приймав... мій кореш Серьога власною персоною.

— Серього, невже пройшло чотири роки, Серього? — спитав я, обіймаючи його.

— Чотири роки і два місяці, — відповів Серього. Він завжди шанував точність.

— А Миколка... одним словом, ми чули його Мейдей...

— Ти вже третій, хто мені про це каже. Давай вмажемо. На спомин душі. Все ж таки не гіршим з моряків був наш Миколка. Аж ніяк.

І ми вмазали. І пом'янули Миколку у кают-компанії «Вадічки». Й Арташезович уже нічого не заперечував, бо портовий нагляд підтвердив, що «Вікінг» дійсно зник. І кожен з нас пригадав якусь історію про Миколку Морячка, але, щоб переповісти їх усі, потрібно писати нову книгу.

### *Епілог*

Коли в нас випадає перший сніг і до Нового року залишається якийсь місяць, у мене починається дивна сверблячка. Мені кортить послати до лисого дідька щасливе сімейне життя, захоплюючи статистичні звіти і сумлінне конспектування лекцій про дискурс постмодернізму, невиховано, як на майбутнього філолога, сплюнути під ноги, матюкнутися й сісти на корабель, що вирушає у рейс.

Я нервуюся і споглядаю на телефон. Та цього року вже марно. Усі капітани й просто друзі, мабуть, уже викреслили мене зі списків діючих моряків.

Сезон відтепер не для мене.

Але ось...

— Тату, тебе якийсь дядько з Херсона питає. Кажав, що предзвонить.

І я сиджу біля апарата, вирішую, який саме капітан про мене ще не забув, Арташезович чи, може, Борщевський. Я вже нікуди не збираюся, я вже цілком адаптувався до свого нового життя на незрозумілому морякам суходолі, я...

А телефон все не дзвонить і не дзвонить... А може, таки плюнути на все і справді податися до Поті чи Батумі? Це ж якихось два тижні. Мабуть. Якщо погода буде гарна. А хто ту гарну погоду взимку на Чорному морі бачив?

Нарешті дзвінок.

— На прийомі, — за радистською звичкою кажу я у слухавку.

— Маг'коні, пг'ивіт, — гаркавить слухавка, і я не можу не пізнати цього забутого кумедного гаркавлення, без якого, виявляється, моє життя було неповним усі ці роки.

— Тут така справа, потрібен стерновий на рейс до Батумі. Підеш?

— Що «Вікінг»? Мейдей? То це ти його прийняв? Не дожdetесь!

— Там така петрушка вийшла, танкер з Туапсе вийшов, прикрив нас корпусом від хвилі, ми змогли відкатати форпик і заскочили до Туапсе. І нас заарештували, бо не було чим за рятувальну операцію розплатитися, поки судновласник з Херсона не прилетів. Цілий місяць протримали. Мандарини усі згнили в трюмі, збитки страшенні, а ще й...

— Миколко, які це все вже дрібниці, — перебив я Морячка. — Як же я радий тебе знову чути.

*28.12.2006*

# ЗМІСТ

Глобалізація ( <i>Since I Met You Baby</i> ) . . . . .	5
Баркарола ( <i>O Sole Mio</i> ). . . . .	20
Біла кішка, чорний кіт ( <i>It's Time to Travel</i> ) . . . . .	55
Генерали піщаних кар'єрів ( <i>Suite dos Pescadores</i> ) . . . . .	101
Зустрінемося біля фонтана ( <i>Masallah</i> ) . . . . .	161
Сто перший анекдот про боцмана ( <i>Hotel California</i> ) . . . . .	173
Композитор Морзе ( <i>de EWVW</i> ) . . . . .	194
Мандариновий шлях ( <i>Хай несе мене ріка</i> ) . . . . .	218

**С 18 Санченко, Антон**  
Баркароли: Оповідання. — К.: Факт, 2008. — 368 с.  
(Сер. «Ехеptis exсipiendis»).

**ISBN 978-966-359-254-1**  
**ISBN 966-8408-87-X(серія)**

«Баркароли» — це пісні на воді. Тож у цій книжці багато пісень і морів. Лінива літня Адріатика поблизу Венеції й негостинне зимове Чорне море під Новоросійськом, величний Індійський океан і неозора Атлантика.

**УДК 821.161.2-32**  
**ББК 84(4Укр)6-44**

*Літературно-художнє видання*

Серія «Ехеptis exсipiendis»

**Антон САНЧЕНКО**

**БАРКАРОЛИ**

Оповідання

Коректор *Марина Александрович*  
Обкладинка *Марії Захарченко*  
Верстка та макетування *Андрія Миронова*

Здано до виробництва 29.02.2008. Підписано до друку  
05.03.2008. Формат 75х90 1/32. Папір офсетний. Гарнітура «Ньютон». Друк офсетний. Ум. друк. арк. 17,6.  
Обл.-вид. арк. 18,8. Наклад 2000 прим. Зам. №

ТОВ «Видавництво „Факт“»  
04080, Україна, Київ-80, а/с 76  
Реєстраційне свідоцтво  
ДК № 1284 від 19.03.2003  
Тел./факс: (044) 287 1886, 287 1882  
E-mail: office@fact.kiev.ua  
Відділ збуту: (044) 463 6887  
E-mail: sbyt@fact.kiev.ua  
www.fact.kiev.ua

Надруковано з готових форм на ЗАТ «Віпол»,  
03151, м. Київ, вул. Волинська, 60  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
серія ДК № 752 від 27.12.2001