

Вояж «Шатт эль-Басра»

Вячеслав Симонов

Подробнее на livelib.ru:

<https://www.livelib.ru/book/191410/readpart-voyazh-shatt-elbasry-epizody-izmorskoj-zhizni-vyacheslav-simonov/~3>

Часть 1. Вместо «Солнечника» в океан выходит «Шатт эль-Басра»

Четыре года на капитанском мостике среднего рыболовного траулера отработал и сказал себе: «Хватит! Пора сменить маленькую каюту и жёсткий кожаный диван на чуть большие апартаменты с собственным туалетом и душем. Иначе пропишусь на этих уже старых и измученных морем немецких судах навечно. Ведь влиятельных персон в лице папы, дяди, тестя у меня нет. Да и начальство своё по ресторанам не водил. Не в том сословии родился. Значит и нечего ждать от моря погоды. Пробивать дорогу нужно собственным лбом». С большим трудом вырвался на учёбу в КВИМУ (сейчас оно именуется БГА – Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота). Тогда уже открылось ускоренное отделение. Принимали судоводительский и судомеханический командный состав, имеющий значительный опыт работы в море. Годы учёбы прошли быстро. Но были очень трудными в материальном положении. Жена работала фельдшером скорой помощи. Часто были ночные дежурства. Две маленьких дочери требовали большого внимания. Свободное время выпадало только на воскресенье. Всё остальное время шло на учёбу и на работу на судах. Иногда удавалось устроиться на суда, которые ремонтировались на судоремонтных предприятиях. Так что основная нагрузка лежала на жене. В середине 1975 года учёба закончилась. Диплом инженера-судоводителя в кармане. У меня было желание перейти на работу в другую организацию даже на должность старшего помощника капитана. Все вопросы перехода с отделом флота той организации я решил заранее и полагал, что комиссия по распределению пойдёт мне навстречу. Но Государственная комиссия даёт направление в свою же базу на должность капитана СРТМ. Возражения не уместны. Приходится продолжать работу в своей организации. Судно чуть больше, чем СРТ. Работать можно. Но у некоторых чиновников было иное мнение. Вспомнили мой отказ выйти в море на четыре месяца во время учёбы. Отсюда и вывод: капитанский мостик предоставить не можем. Только старшим помощником капитана. Здесь мне хочется в двух словах объяснить мою собственную юридическую неграмотность в тот момент. Случаи выхода в море во время учёбы у некоторых капитанов других баз были. За четыре месяца программа обучения уходит далеко вперёд. Многие экзамены и зачёты курсантами уже будут сданы. А мне пришлось бы с большим трудом навёрстывать пропущенный материал. Договариваться с деканатом об экзаменах. Обязательно успешно их сдавать и в тоже время продолжать штудировать новый материал на лекциях. Такого варианта я не хотел. Когда отдел флота отказался предоставить мне работу по направлению Государственной комиссии, то мне нужно было только получить письменный отказ и направить его в Москву. Тогда бы я был свободен в выборе и перешёл бы на работу в ту организацию, в которую хотел. Но я этого не сделал. Спешил быстрее выйти в море, чтобы быстрее подправить своё материальное положение. Пришлось соглашаться и понижать себя в должности. Направление получил на СРТМ-8068 «Солнечник». Он стоял на ремонте в Гаване. Получение загранпаспорта моряка, оформление и подготовка судовых документов и другие формальности вскоре заканчиваются. Переезд и перелёт Калининград – Москва – Гавана проходят благополучно. Это был мой первый в жизни длительный полёт. Да ещё через Атлантику. Но одна маленькая неприятность дала повод сомневаться в аккуратности некоторых работников Аэрофлота. В Гаване все получили багаж, даже иностранцы. А трое членов нашего экипажа оказались без багажа. И я в их числе. Уже все сидели в автобусе и советовали нам ехать на судно, а потом разбираться с багажом. Тогда я подумал, как это подло давать такие советы. Хорошо рассуждать и так советовать, когда это случилось не с тобой. В багаже в основном спецодежда (сапоги, свитера, рукавицы и так далее). Как без них работать? Хорошо, что все документы, накладные, акты у меня были в дипломате. Представители Аэрофлота разводили руками и утверждали, что багаж прибудет следующим рейсом из Москвы и нечего беспокоиться. Мы уже почти были готовы сесть в автобус и отправиться в порт. Но в последний момент заметили кубинца, работника аэропорта, который что-то нам кричал и махал рукой. Пришлось вернуться. Он привёл нас к ленте транспортёра, на котором лежали наши чемоданы с открытыми крышками. Замки у двух чемоданов не выдержали и отлетели. То ли от резких бросков, то ли от желания посмотреть содержимое чемоданов. А если желают посмотреть, то просто ломают замок. Отделяют его от кожи. На это уходят секунды. У меня и матроса, у которого тоже оказался чемодан с открытой крышкой, это был первый заграничный полёт. Матрос настойчиво пытался найти нашего работника Аэрофлота и предъявить ему претензию. Но я его удержал от этого шага. Если кому-то нужно было посмотреть содержимое наших чемоданов, то он достиг своей цели. Искать его никто не будет. Полагаю, что компромата на нас он в чемоданах не обнаружил. Кое-как уложив содержимое чемоданов на место и привязав крышки, мы поспешили в автобус. Прибыли в порт, приняли судно у подменной команды, снабдились топливом, водой, продуктами, тарой и через двое суток покинули прекрасную Гавану. Сходить в город получилось только на пару часиков. Неизгладимые впечатления остались от архитектуры самой Гаваны, радушии кубинцев по отношению к советским морякам, от привлекательности кубинских девушек. Очень пожалел, что в начале 1964 года по своей глупости отказался от рейса на Кубу. Послушал «совета» так называемого «друга». На промысел направились в район плавучего маяка Нантакет банки Джорджес-банк. Свой первый трал отдали в мутных водах Гудзона, который огромные массы своей воды выносил далеко в Атлантический океан. Закончить полное траление не получилось. Радист принял радиogramму: «Срочно сниматься порт. Подробности позже». Выбираем трал и следуем в порт. Маршрут Москва-Гавана совершили в воздушном океане, а Гавана – Пионерский придётся называть морским круизом. Судно отремонтировано. Сделало всего один рейс. Новое, чистое. Почему направляют в порт? Никто не знает. Плавание от американского шельфа начинается в прекрасных условиях. Туман по южной кромке банки отсутствует. Это нас очень даже радует. Поэтому из главного двигателя выжимаем всё что можно. Продуктов достаточно, воды в питьевых танках под завязку, топлива на переход хватит. Что ещё нужно рыбаку, чтобы без забот следовать через океан. Но через трое суток получаем радиogramму с сообщением, что судно передаётся другой организации. Приводился список предлагаемых вакансий на других судах базы почти для всех должностей. Мне предлагалась должность старпома на БМРТ (большой морозильный рыболовный траулер), который стоял на ремонте в порту Малабо, на одноимённом острове к северо-западу от Экваториальной Гвинеи. Этот старый БМРТ наша база совсем недавно взяла себе на баланс по указанию сверху. Где будет его следующий район промысла, не сообщалось. Но требовалось немедленное согласие или отказ. Я никогда не принимал скоропалительных решений. И сейчас тоже решил не спешить. Поэтому и не дал согласие. В порту всё решится,

подумал я, без работы не останусь. Но переписка по предложениям должностей продолжалась ещё долго. И только приход в порт прояснил многое. Судно продаётся Ираку. Поэтому и не могли сообщить, в эфире открыто, об этом. Ирак покупает не новое судно, А желает приобрести судно уже проверенное в работе на промысле. Таких судов он приобретает две единицы и платит за них, как за суда из новостройки. Наш «Солнечник» – одно из них. Условия и сроки поставки жёсткие. Судно должно быть как новое. Экипаж будет обучать иракцев работе на промысле. Двое суток стоим в порту, и двое суток продолжаются дёрзания личного состава. Кого-то списывают без всяких оснований и объяснений. Кого-то направляют на судно, даже без полного комплекта документов (рабочих дипломов, санитарных книжек, свидетельств и так далее). Капитан узнаёт, что поход в Ирак ему не светит по каким-то причинам и впадает в уныние. Я понимаю его. Промышлять в холодных северных широтах Атлантики, дозволено, а вот порыбачить в Индийском океане не подошёл по каким-то параметрам. Пойдёт другой. Но ничего не поделаешь. Нашу судьбу решают другие. Через двое суток, поздно ночью, покидаем порт Пионерский. Следующим в Калининград на судоремонтный завод. Ночь проводим на якоре в Балтийске. Утром без задержек проходим Балтийск. Тут же на борт прибывает лоцман для проводки до Калининграда. К вечеру мы уже стояли в доке СРЗ «Преголь». Работы начались на следующий день в таком темпе, которого мы и не предполагали. Вопросы ко мне и старшему механику сыпались как из рога изобилия. Альберт Анатольевич появился в доке только на третий день. Не поднимаясь на борт судна, с верхней палубы дока он бросил мне на главную палубу судна связку ключей от сейфа, шкафов и дверей капитанской каюты. На мой недоумённый вопрос: «Почему?» он только бросил: «Принимай, там разберёшься». Нужно было знать взрывной одесский характер этого человека, чтобы понять такой поступок. Документально судно я не принял. Не было приказа по базе и направления из отдела кадров. Исполняющим обязанности капитана я был оформлен приказом по базе только значительно позже. Два с лишним летних месяца я был на судне, как на каторге. Старпомовских обязанностей с меня никто не снимал, а выполнения капитанских требовали сполна. Почти ежедневные ночные проверки несения вахты. За малейшие замечания требовали списания члена экипажа с судна. Я понимал, что если даже я заступлюсь за кого-то, то меня никто и слушать не станет. Хочу немного пояснить для непосвященных. Старпомовская должность, при стоянке судна в порту, требует несения суточной вахты. Одни сутки ты на судне, а две другие ночи тебе позволено быть в семье дома. А дни этих двух суток ты тоже должен быть на судне и выполнять свои многочисленные обязанности по ремонту судна. Только после рабочего времени можешь покинуть судно, чтобы отправиться к семье. Как будешь добираться сорок километров до дома, твоё дело, но утром следующих суток ты обязан быть на судне. Приказом по КПУРП (Калининградское производственное управление рыбной промышленности) был назначен наблюдающий за ремонтом судна. поэтапные сроки ремонта были утверждены этим же приказом. Невыполнение сроков ремонта какой-либо службой тут же приводило к отстранению от работы должностного лица. Дата поставки двух судов Ираку была утверждена в Министерстве Рыбной промышленности СССР в Москве. И срыва этого срока нельзя было допустить. Каждую неделю совещание у главного инженера завода проводил представитель «ЗАПРЫБЫ», который прилетал из Риги, где располагалось это управление. Любой вопрос, поставленный на этом совещании мною, старшим механиком или наблюдающим за ремонтом, тут же решался, назначались ответственные лица за его исполнение. Был момент, когда я вынужден был списывать матросов по представленным актам проверки несения вахты портнадзором, всего на вторую вахту после направления на судно. Отдел кадров не уделял этому должного внимания. Эту мысль я и высказал на одном из совещаний, когда ремонт подходил к концу. Представитель «ЗАПРЫБЫ», обращаясь к присутствующим, с улыбкой спросил: «У капитана есть проблема с матросами. Может, есть желающие пойти в Ирак на это судне в должности матроса?». Несколько человек подняли руки. «Вот видите, даже главный технолог завода готов пойти в Ирак в этой должности. Так что у Вас не будет проблем, капитан». Юмор этого диалога, видимо, дошёл до отдела кадров. После этого совещания вопрос с матросами отпал. Всего же в Ирак пошли только три матроса. Штат экипажа в течение всего ремонта многократно менялся. Это создавало значительные трудности по наблюдению за ремонтом судна. Поэтому приходилось быть очень внимательным при приёмке работ. Запомнился один из таких моментов. Как-то утром мне предлагают осмотреть трюма и подписать акт приёмки покрасочных работ в трюмах. Горловина одного трюма была открыта наполовину. Горловина второго трюма закрыта полностью и даже покрыта брезентом. В открытый трюм я спускаться не стал, а попросил убрать брезент и открыть горловину второго трюма. Эта моя просьба вызвала недовольство бригадира маляров. Какая разница, какой трюм. Везде работали ответственно. Однако бригадир всё же пришлось открыть второй трюм. По скоб – трапу спускаемся с ним в трюм и обнаруживаем следующее. Палуба трюма покрыта белой плиткой. Когда красился подволок, борта и переборки трюма, то вся палуба трюма была застелена брезентом. Но его было недостаточно и во многих местах капли белил, попадавшие на плитки, стирались не сразу, а после окончания работ. А быстросохнущая эмаль успевала к этому времени подсохнуть и стиранию ветошью поддавалась плохо. Поэтому в глаза бросались большие и многочисленные разводы на чистом белом фоне плиток. Я потребовал этот недостаток устранить не только во втором трюме, но и в первом, куда я не стал спускаться. Бригадир согласился со мной. В этот день я принял покраску рыбцеха, сетевого трюма. Не принятыми оставались два рыбных трюма. Об этом факте было доложено наблюдающему за ремонтом. Когда на утро следующего дня я прибыл на судно уже для несения своей вахты, то был очень удивлён. Был воскресный день, но совсем не чувствовалось спокойствия на палубе. Наоборот. Оба трюма открыты, в них много работающих женщин. Сменившийся вахтенный штурман сообщил мне, что на судне работает заводская бригада маляров и две бригады маляров с Калининградского судоремонтного завода. Они прибыли на судно в 07.00 утра по указанию наблюдающего за ремонтом. Полный список фамилий 18-ти маляров лежит в судовом журнале. Такое ускорение работ меня и удивило и обрадовало. Может, сегодня и закончат устранение замечаний по покраске. И когда после обеда меня вновь попросили проверить качество исполнения работ в трюмах, то у меня практически не было замечаний. Но я вынужден был заметить бригадирам этих бригад, что работать женщинам даже в респираторах в помещениях с такой высокой концентрацией ацетона в воздухе и такое продолжительное время запрещено. Хотя перед моим спуском в трюма бригадиры достаточное время вентилировали их, но более трёх минут я не мог там находиться без респиратора. Поэтому дальнейшую проверку проводил уже в респираторе. После подписания акта приёмки работ, я вручил бригадире маляров нашего завода полный список фамилий маляров, которые в этот день работали на судне. Попросил как-то материально отметить их быструю и качественную работу. Эту свою просьбу на списке с фамилиями я скрепил судовой печатью и подписью. Не знаю, поощрили их как-то или нет, но работали они героически. Хотя и устраняли свои маленькие халатности, допущенные в предыдущие дни. Постепенно ремонт подходил к концу. Была проверена и очищена подводная часть судна. За один рейс практически ничего неросло на подводной части корпуса. Покраску подводной части производили строго по технологии в два приёма. Вскоре на судно был направлен капитан Кутовой Владимир Тихонович. А уже через две недели мы вернулись в Пионерский, чтобы готовиться к переходу в Ригу. В Пионерском простояли не долго. В Ригу прибыли с экипажем в 18 человек. Тот экипаж, который прилетел

на судно в Гавану и пришёл в Пионерский, был практически весь заменён. Меня почему-то не тронули. Хотя слухов вокруг моей должности впоследствии слышал много. Хотя не зря говорят, что не было бы счастья, да несчастье помогло. Рейс в Ирак для всех был счастьем. Мне помогло несчастье – отказ в направлении на СРТМ капитаном в соответствии с приказом Государственной комиссии по распределению. Но я уже как-то свыкся со своим положением, а судовые заботы не давали об этом думать. Стоянка в Риге тоже была не долгой. В основном бункеровались топливом, маслом, водой. Снабжались продуктами, картонной тарой, орудиями лова, расходными материалами. На одном из соседних причалов стоял, тоже готовящийся к плаванию, наш легендарный барк «Крузенштерн». Хоть и трудно было, но выбрали время и посетили его. Я на целых полчаса окупился в прошлое. И в памяти возник 1957 год, баркентина «Менделеев» в порту Рига на якоре у первого моста через Даугаву. Так и хотелось, если бы разрешили, пробежаться по вантам барка, подняться до брамрея фокмачты и побыть немного на конце правого нока этой реи. И с высоты, почти птичьего полёта, рассмотреть окрестности порта, вдохнуть воздух Риги. Прошло почти 20 лет, но романтические импульсы всё ещё пульсируют в крови. И это, пожалуй, не плохо, подумал я. Для приёмки судна и оформления купли-продажи в Ригу прибыла иракская делегация. В её составе, кроме торговых представителей, находился и генеральный директор иракской компании, которая приобретала у нас два СРТМ. Наш оказался названным «Шатт-эль-Басра», второе получило название «Шатт-эль-Араб». Генеральный директор иракской компании своё образование получил в Лондоне. Чувствовалось, что он не понаслышке знаком с промысловым флотом, когда потребовал осмотреть судно в доке. Очищенная и идеально покрашенная подводная часть смотрелась прекрасно. Когда наши и иракские представители поднялись на главную палубу судна, то тоже, я полагаю, замечаний не было. Носовая и кормовая мачты, все надстройки, фальшборта были покрыты белой эмалью. Смотрелись лучше новых. Маленькая заминка вышла, когда все поднялись на полубак и генеральный директор попросил капитана вытравить якорную цепь из цепного ящика. Эта просьба, по сути простая, вызвала у наших представителей из Минрыбхоза СССР, «Запрыбы» целый запретный гул. «В доке не положено!». «А если якорь пробьёт палубу дока. Нет, нельзя!». Владимир Тихонович, находясь рядом с директором, как истинный рыбак проявлял полное спокойствие. Нашёл меня взглядом среди многочисленного люда на полубаке и как-то незаметно кивнул головой. Боцман Иван Егорович неотступно следовал за мной. «Чего бояться, не понятно», шепнул он мне. Мне осталось только очень вежливо попросить кое-кого из комиссии отойти подальше от брашпиля и освободить всю палубу бака в районе носовой части, где якорная цепь уходит в клюз. Егорович вызывает матроса для отдачи винтового стопора, пробует включение мотора. Но тот признаков жизни не подаёт. Я понимаю, что питания на брашпиль нет. Настойчиво протискиваюсь среди членов комиссии до герметичного ящика с телефоном. Заказываю у вахтенного механика питание на брашпиль и освещение сетевого трюма. От трюма идёт питание и на цепной ящик. Если будет необходимость укладки якорной цепи, то проблем с освещением не должно быть. Не прошло и минуты, как мотор брашпиля стал выполнять команды боцмана. Все присутствующие тут же утихли. Боцман только спросил у капитана: «Какой майнать? Капитан уточнил этот вопрос с директором и дал «добро» на правый якорь. «Пока медленно майнай правый, а там посмотрим». Иван Егорович уверенно, как и много раз до этого, соединил звёздочки барабанов, проверил работу мотора и дал команду матросу отдавать винтовой стопор. Когда якорная цепь, почувствовав нагрузку от тяжёлого якоря, силою мотора брашпиля начала медленно появляться из цепного ящика, мне показалось, что наши члены комиссии с облегчением вздохнули. А я подумал: «И почему этот страх у кабинетных работников. Или они никогда не были в море, или были, но очень давно, и всё забыли и поэтому боятся». Правый якорь, громыхая цепью и медленно поворачиваясь, покидал своё уютное место в клюзе. Перейдя к леерам правого борта, я наблюдал за опусканием якоря. Докмейстер был предупреждён заранее, и место спуска якорей было ограждено. Всё шло нормально. Неожиданно рядом со мной оказался генеральный директор, который, свесившись за леера, тоже стал наблюдать за якорем. Когда до палубы дока осталось менее двух метров, он поворачивается и кричит боцману: «Stop! Stop! All OK. Heave in cable!». Боцман, как будто всю жизнь проплавал на английском флоте, тут же выполнил команду и приступил к выборке якоря. Когда цепь поползла обратно в цепной ящик, директор ещё некоторое время наблюдал за поведением цепи и качеством её покраски. Он только спросил об общей длине якорной цепи. Получив ответ, остался доволен. Затем все направились в машинное отделение. Там тоже задержались не долго. После этого был беглый осмотр одной двухместной матросской каюты. Подведение итогов осмотра судна состоялось в салоне команды. И вот здесь пришлось всем нам немного покраснеть. Генеральный директор компании и их торговый представитель замечаний по готовности судна не имели. Однако отметили, что им не нравится, как выглядят судовые динамики (радиоточки). Точнее их лицевая сторона. На ней чётко просматривается израильская звезда Давида (два пересекающихся треугольника). На их вопрос, сколько таких динамиков установлено на судне, даже я не мог дать ответ. Мне никогда не приходило на ум, что там изображено. Но мусульмане никогда и нигде не пропустят звезду Давида. Так сильно она насолила всему мусульманскому миру. Лицевая сторона, на мой взгляд, готовилась обычным способом штамповки. Одни прямые узкие прорезы. Исходят как бы из центра. Но чтобы сохранить прочность этой пластмассовой решётки были и горизонтальные узкие полосы. И вот теперь, когда нам указали на это, то и мы поняли, что действительно просматривается звезда Давида и вполне чётко. Согласно еврейской энциклопедии «звезда Давида» или «Маген Давид» служит эмблемой иудаизма. «Щит Давида» изображён на флаге государства Израиль. В 1897 году на Сионском конгрессе в Базеле звезда Давида была утверждена в качестве официального символа сионистского движения. И понятным стало желание иракских покупателей (мусульман, которые очень давно испытывают скрытую неприязнь к Израилю) не иметь на своём судне таких символов. Мы, советские интернационалисты как то не придавали этому значения. На нас такое впечатление могла бы произвести только фашистская свастика. В душе мы её будем ненавидеть всегда и везде. События на родственной нам Украине в 2013 – 2015 годах, привили нам ненависть ещё к одной свастике, которая чем-то сродни фашистской. Это пеглуро-бандеровская эмблема правого сектора воюя Украины. Это сожжённые заживо безвинные мирные люди Одессы, разрушенные города и сёла Донбаса, безвинно убитые защитники ЛНР и ДНР, старики и дети. Это сотни тысяч беженцев из Украины в другие страны от оружия, бесчинств и бесчеловечных обращений воюя с такой эмблемой, от тех, кто приносит с собой страх, смерть и разрушения. Что делать с этими динамиками. Где найти другие, и как быстро произойдёт замена. Чиновники взялись за головы. Я не думаю, что они тут же, в тот же день, определили завод, где производится эта продукция, и приостановили выпуск этих динамиков. Для этого нужно добиться разрешения Москвы. Они даже не потребовали изменить рисунок лицевой панели динамиков. А уж дать указание немедленно изготовить более сотни новых таких динамиков и выслать их самолётом в Ригу, чиновники, безусловно, не могли. Не было полномочий. Как выпускал Киев новые суда с такими динамиками, так и продолжал это делать и дальше. Эта тема никого не волновала в верхах. Хотя и была, пожалуй, им известна. Пошевелиться пришлось, как всегда, только нам. Покумевав немного, мы приняли простое и верное решение. Орудую плоскогубцами, пилами и напильником мы удаляли один из треугольников «звезды Давида». Получалось даже очень неплохо. Когда на следующий день происходил осмотр другого

судна, свою готовую продукцию мы показали генеральному директору. Он не совсем был доволен нашим решением. Но сроки выхода судов подпирали и он, как то неуверенно, с неохотой, согласился с нами. Мы в дальнейшем до самого Гибралтара удаляли этот треугольник со всех наших динамиков. Этим же занимались и ребята на другом судне. Наконец наступил момент, когда на наших судах были подняты государственные флаги Иракской республики. Это происходило в торжественной обстановке. Оба судна, «Шатт-эль-Басра» и «Шатт-эль-Араб» были пришвартованы друг к другу. Одно из них отдало якорь и кормой пришвартовалось к причалу. Другое стало к его борту и тоже кормой к причалу. С кормы каждого судна на причал были установлены парадные длинные трапы. Оба экипажа в парадной морской форме выстроились в две шеренги на корме в районе слипа своих судов. На эту церемонию прибыли наши дипломатические представители и представители генерального консульства Ирака в Риге, генеральный директор и представители иракской рыболовной компании, работники Министерства рыбного хозяйства СССР, представители «Запрыбы» и «Калининградрыбпрома». Под звуки Государственного гимна республики Ирак на судах были подняты Государственные флаги Ирака. На корме порт приписки Калининград сменился на иракский порт Басра. Эту работу нам тоже пришлось делать самим. Арабская вязь далась мне с трудом. Но вышло неплохо. Помог иракский переводчик и не очень удачный русско-арабский словарь, который я с большим трудом нашёл в магазинах перед самым отходом.

Часть 2. Переход Рига – Басра

К обеду следующего дня мы покинули порт Рига, чтобы совершить свой круиз от седой, порой беспокойной Балтики до пропахнувшего нефтяными парами Персидского залива. Следует мы на СРТМ-К (средний рыболовный траулер морозильный кормового траления). Вот его некоторые характеристики. Водоизмещение таких судов – 1220 тонн, дедвейт – 400 тонн, тоннаж – 207 тонн. Осадка в грузу – 4.3 метра, высота борта до верхней палубы – 5 метров, габаритная ширина – 9.95 метра. Прекрасный образец среднего промыслового судна. После прохода черноморских проливов и выхода из Гибралтара можешь на таком судне следовать в любой район промысла любого океана. Такие суда в Советском Союзе создавались в Киеве. Затем они по реке Днепр буксировались до порта Херсон. Здесь достраивались, проходили ходовые испытания. Последний раз подкрашивались, снабжались всем необходимым и уходили в рейс. Иногда снабжались и достраивались в порту Николаев. Траловые доски, тралы, всевозможные канаты, тросы, цепи, ремонтное сетное полотно и некоторые другие расходные материалы доставлялись в порт выхода автомобильным транспортом из порта Пионерского. Весь переход прошёл без особых проблем. Балтика с её проливами, Каттегат и Скагеррак были нам знакомы и исхожены не раз. Северное море, как район промысла, мы начали осваивать ещё пятнадцать лет назад. Это я говорю о рыбаках моего поколения. А старшие наши наставники и капитаны осваивали Северное море и районы северной Атлантики почти сразу же после Великой Отечественной войны, когда у нас появился хоть какой-то флот для этих целей. Со временем, великая страна, залечивая тяжёлые раны войны, становилась на ноги, начала создавать свой промысловый флот и свою рыбную промышленность. Многие суда строились на иностранных верфях. Но и своих судостроительных заводов мы создали не мало. И вот теперь стали востребованы и наши кадры рыбаков, чтобы обучать нашему тяжёлому ремеслу моряков других стран. Специалисты нашей базы побывали на Кубе, в Анголе, Сомали, Йемене, Мозамбике. Во времена Советского Союза к советским морякам и рыбакам относились с уважением. И это было заслуженное уважение. Оно было завоёвано на фронтах Великой Отечественной войны нашими отцами и дедями, многомиллионным и многонациональным советским народом, часть которого погибла в неравной схватке с фашизмом. И вот теперь наше поколение продолжает укреплять это уважение в умах миллионов людей планеты. К Порт-Саиду подошли вечером. Всю ночь простояли на якоре в ожидании формирования каравана судов для прохода Суэцким каналом. Египет я впервые посетил в 1958 году на борту теплохода «Победа» Черноморского морского пароходства. Только тогда мы заходили в порт Александрия. Он находится чуть западнее Порт-Саида. Сейчас такие рейсы называют круизными. Да и теплоходы заслуженно называют лайнерами. Они мощнее и шикарнее, чем та наша советская «Победа». Маршрут её рейса был следующий: Одесса, Констанца, Варна, Стамбул, Пирей, Александрия, Бейрут и обратно. Мы проходили на её борту штурманскую практику. И в тот заход мы впервые познакомились с исламским миром, с арабами Александрии. На улицах города, в торговых палатках мы всегда видели улыбающиеся лица. Как только они понимали, что мы из Советского Союза, то тут же радостно говорили: «Хрущев и Насер – сао, сао!». Такое радушное отношение к нам было результатом той политики, которую постоянно проводил Советский Союз по отношению к Египту. Летом 1952 года в Египте группа офицеров сформировала Совет революционного командования. Вскоре этот Совет совершил переворот. Египет стал республикой, а её президентом избран Гамаль Абдель Насер. После некоторого времени он национализировал Суэцкий канал, начинает консолидировать нацию. Это не нравится Израилю, Англии, Франции и они нападают в 1956 году на Египет. Но под давлением Советского Союза, США эти страны вынуждены были покинуть захваченные территории. За перемирием стали наблюдать войска ООН. В конце 50-х годов Египет начинает сближаться с Советским Союзом, получая от него экономическую помощь и выгодные займы. К середине 60-х годов Египет значительно усилил свой военный потенциал. Была создана арабская коалиция. В неё входили Египет, Сирия, Иордания, Ирак. Однако, в начале июня 1967 года военно-воздушные силы Израиля уничтожили вооружённые силы этой коалиции и в течение нескольких дней имели значительные победы над арабскими армиями, которые остались без воздушной поддержки. На песчаных берегах Синайского полуострова долго ещё оставались искорёженные египетские танки. Египетский президент Гамаль Абдель Насер умер в сентябре 1970 года. Его преемником стал Анвар Садат, решивший в 1973 году воевать с Израилем и вернуть земли, утерянные в 1967 году. Октябрь 1973 года был переломным моментом. Танковая армия Израиля шла на Каир, и никто не мог её остановить. 24 октября СССР предупредил Израиль «о самых тяжёлых последствиях» в случае его «агрессивных действий против Египта и Сирии. В США была объявлена тревога в ядерных силах. После этого израильские войска прекратили наступление, и 25 октября состояние повышенной готовности было отменено и в СССР и в США. Вот так всегда СССР приходил на помощь арабским странам, защищая их от агрессии. Мы стоим на якоре и ожидаем прохода через Суэцкий канал осенью 1975 года. Прошло только два года после последней войны. И последствия её ещё видны на левом берегу канала. Бригада египтян – швартовщиков, обслуживающих проходящие суда, прибыла к нам на борт утром вместе с лоцманом. Безлюдные песчаные берега канала на всём своём протяжении почти не радовали глаз. Только полный ход радовал нас и приближал к цели нашего вояжа. Лоцман заваливал капитана своими многочисленными вопросами о Советском Союзе и о предполагаемом месте промысла. Когда наша команда уже закончила обед, мы пригласили швартовщиков в салон команды, чтобы они тоже пообедали. Они не сразу поняли, куда и зачем их приглашают. По флагу они определили, что судно иракское. Но никто из нас не говорит по-арабски. И это их настораживало. Но когда всё-таки поняли, что мы советские рыбаки, то согласились и прошли в салон. Кушали с аппетитом всё, чем их угощал кок. Они были очень довольны, и долго благодарили

повара. Когда он им осторожно намекнул, что борщ был со свиной, они только рассмеялись. Один из них проговорил: «Good, very good!» и указал пальцем в небо. Я этот жест уже знал и понял. Мол, аллах всё видит и простит нас. Всё хорошо. То есть, они не сделали ничего плохого, когда покушали. Это происходит не каждый день и не часто попадают такие гостеприимные моряки, как на этом новом иракском судне. Незаметно прошли Большое и Малое горькие озёра, и подошли к порту Суэц. Возле этого порта и заканчивается Суэцкий канал. Лоцман покидает борт. Дальше следуем уже без лоцмана через Суэцкий залив до знаменитых египетских курортов Хургада и Шарм эль-Шейх. Когда Хургада у нас остаётся на траверзе правого борта, а Шарм эль-Шейх на траверзе левого борта, мы начинаем свой переход по Красному морю. И вот в одну из тёмных южных ночей, когда мы ещё не прошли и половины этого вытянутого, как большое озеро, моря, я вдруг на 16 канале услышал чёткую русскую речь. Немного послушав, я понял, что ведут переговоры девушка-диспетчер какого-то приёмотранспортного судна и штурман или капитан промыслового судна. Разговор шёл о времени подхода для сдачи выловленной рыбы. По чёткости и хорошей слышимости мне показалось, что суда находились где-то рядом со мной. Я тут же вооружился биноклем и стал тщательно осматривать горизонт. Но мои поиски по горизонту ничем не увенчались. Нигде ни огонька, только яркие звёзды на небосклоне. Когда на утро я об этом рассказал радисту, то он предположил, что я мог слышать разговор двух судов, находящихся где-то в южной части Каспийского моря. Такая сверхъестественная проходимость радиоволн иногда наблюдается в некоторых районах. И, действительно, лет через 10—15, находясь к западу от Канарских островов и следуя на промысел в Аргентину, я чётко слышал на том же 16 канале короткий диалог двух радиостанций. Одна из них назвала себя как «War-ship Enterprise». Я тоже в тот миг схватил бинокль и стал исследовать горизонт, даже поднявшись на верхний мостик. Но тщетные мои усилия ничего не дали. Увидеть огни авианосца США «Энтерпрайз» с атомной энергетической установкой и длиной почти 350 метров мне не пришлось. Тоже была тёмная южная ночь, и сработал тот же эффект. Из Красного моря через Баб-ель-Мандебский пролив попадаем в глубоководный Аденский залив. На наше счастье в эти годы ещё не было так много случаев пиратства в этом районе. Пиратство стало процветать позже. И для борьбы с этим злом стали привлекать военно-морские силы многих государств. Многомесячные дежурства в этом районе несли и корабли РФ. Были на этих дежурствах и корабли Балтийского флота. Мы прошли этот район вполне благополучно. Обогнули Йемен и Оман и через Ормузский пролив вошли в Персидский залив. В дальнейшем нам приходилось неоднократно пересекать Персидский залив, но та первая встреча для меня запомнилась запахом паров нефти над водной гладью залива. Этот специфический запах потом ещё часто приходилось мне ощущать, особенно в очень жаркие летние дни. А запах паров авиационного бензина остался в моей памяти ещё со времён юности. Тогда мы одно время жили в непосредственной близости от трассы взлёта и посадки самолётов гражданской авиации в городе Адлере Краснодарского края. Теперь это международный аэропорт Адлерского района города Сочи. Он сейчас имеет две взлётно – посадочных полосы. И я не думаю, что очень сильно улучшилась экология от этого. Летом, особенно рано утром, когда один за другим уходили в небо самолёты, то этот запах просто стоял над трассой взлёта и посадки. А массы выхлопных газов из сопел самолётов, смешиваясь с парами утренней росы, оседал на южную растительность знаменитого курорта. Здесь же, в Персидском заливе запахи паров нефти очень стойки. И чем ближе мы приближались к Кувейту, Ирану и Ираку, тем ощущения эти крепили. Температура воды на поверхности залива почти круглый год выше 20 градусов, а в летнее время ещё выше. Средняя глубина залива не более 50 метров, а максимальная на наших картах нашлась с глубиной 110 метров. Эти показатели часто меняются, так как наблюдающиеся в заливе большие приливы достигают отметки в 5 метров. К Персидскому заливу Ирак имеет ограниченный выход. И наш путь в порт Басра лежал по реке Шатт-эль-Араб, которая вобрала в себя воды двух больших рек – Тигр и Евфрат. Исток реки Шатт эль-Араб находится в месте слияния Тигра и Евфрата. Сама река постоянно интенсивно заиливается и требует значительных средств, чтобы расчистить и углубить фарватер. Особенно полноводной река становится в весеннее половодье. Глубины по фарватеру колеблются от 8 до 20 метров. Ширина реки тоже изменчива от 600 до 1000 метров. До порта Басра по реке чуть более 50 миль. Лоцмана на борт берём где-то в районе порта Эль-Фао. Пограничный и таможенный контроль проходим там же. Затем следуем до самого порта Басра, наблюдая по правому борту берега и порты Ирана, а по левому – берега Ирака. Проходим иранские порты – Абадан и Хорремшехр и иракские порты – Эль-Фао и Абу-эль-Хасиб. Все порты и города залиты электрическим светом и их зарево видно издали над тёмной гладью реки. К терминалам порта Эль-Фао приходят трубопроводы иракской нефти из южных месторождений Ирака. На лоцмана – пожилого араба, и капитан судна и члены экипажа произвели, на мой взгляд, хорошее впечатление. Все были одеты в морскую униформу, полученную в порту, и выглядели совсем не так, как мы обычно одеваемся на промысле. Нам хотелось показать себя с лучшей стороны. И кок к обычному кофе в рубке подавал что-то вкусненькое, чем заслужил особое внимание лоцмана. На рейд порта Басра подошли уже поздно вечером. Якорную стоянку по рекомендации лоцмана облюбовали ближе к причалам рыболовной компании. Река в этом месте немного уже, чем была на протяжении всего перехода. Поэтому и рейдом её назвать можно с натяжкой. Мы должны были ждать подхода другого судна. Лоцман сошёл с борта на подошедший катер, а мы стали готовиться к завтрашнему подходу к причалу. Когда прекратил работу главный двигатель и механики перешли на питание от вспомогательного двигателя, то наступившая тишина нас просто удивила. Мы привыкли всегда видеть вокруг себя только водную гладь или бушующий океан. А здесь мы находились на якоре, и вокруг нас везде были берега, засаженные финиковыми пальмами. Первая часть нашего вояжа закончилась. Завтра мы должны стать к причалу. Из Большой Советской Энциклопедии узнаю, что город Басра основан в 637 году и долгие годы был под игом монголов, под владычеством турок и персов. В ноябре 1914 года город был оккупирован англичанами. Но 17 июля 1968 года в Ираке в результате бескровного переворота к власти пришла партия «Баас». Однако она проводила репрессии против коммунистов и оппозиционных сил. Она сформировала Совет революционного командования во главе с Ахмедом Хасаном эль-Багром. Он и стал президентом Ирака. Его заместителем по партийной и государственной линии стал Саддам Хусейн, который со временем сосредоточил реальную власть в своих руках. В июле 1979 года Ахмед Хасан эль-Багр ушёл в отставку и его приемником стал Саддам Хусейн. К началу 1980-х годов Ирак стал наиболее развитым государством арабского мира. Как только Ирак стал сближаться с Советским Союзом, то он стал крепнуть и в военном отношении. Саддам Хусейн длительное время ведёт войну с Ираном. В августе 1990 года иракская армия оккупирует Кувейт. 08 августа было объявлено об аннексии страны, ставшей 19 провинцией Ирака под названием «Аль-Саддамия». США и их союзники провели операцию «Буря в пустыне», разгромив иракские войска и освободив Кувейт в феврале 1991 года. Президентом Ирака Саддам Хусейн был до 2003 года. 30 декабря 2006 года он был казнён. Совет муфтиев России считал неприемлемой казнь Саддама Хусейна и утверждал, что приведение в исполнение столь негуманного приговора отбросит все чаяния иракского народа на преобразование страны. Наш рейс в Ирак пришёлся на вполне благоприятный период. Военных действий не велось. Страна жила мирной жизнью, развивалась и крепла. И мы пришли на новом иракском судне, чтобы не только научить иракских моряков промысловым премудростям, но и добывать государству ту продукцию, которая

имеется в недалёких районах промысла. Месяца через три после нашего прихода в Басре мы встретились с членами команды трёх малых испанских тунцеловов, которые собирались к отлёту в Испанию. Они перегнали три испанских тунцелова из порта Виго в Басру. Эти тунцеловы приобрёл Ирак для увеличения своего флота и расширения районов промысла. Обучать иракские экипажи испанцы не собирались. Их немного задерживала невыплата иракской стороной полагающейся им суммы за перегон судов. Эти свои возмущения они высказывали и нам. Но мы их тогда успокаивали, утверждая, что рыболовная компания всегда рассчитывается в срок. Это было тогда. А сейчас очередную свою вахту в 04.00 я принял уже в спокойной обстановке. Стоим на якоре. Тишина. Тёмная южная ночь. Тепло, температура 17 градусов. В бинокль хорошо просматриваются небольшие портовые сооружения. Больших порталных кранов, как в Калининграде, нет. Второе наше судно «Шатт эль-Араб» стоит в 3 кбт. вниз по течению реки. На 16 канале УКВ вызываю его и перехожу с ним на 12 канал. Узнаю, что они подошли к Басре три часа назад. Подход к причалу им назначен после нас. Володя, старпом «Шатт эль-Араба», мне знаком. Он попал на судно из отдела флота нашей базы. Был инспектором отдела мореплавания. Тоже кончил нашу Одесскую мореходку, но годом раньше меня. Интересуется у меня, каким может быть завтрашний день нашего прихода в Басру. Но этого никто не знает. Борцы говорят в таких случаях: «Ковёр покажет». Так и нам, только и остаётся ждать утра. Там будет видно. Постепенно начинает алеть восход. Над верхушками финиковых пальм фон неба начинает меняться. Появляются сначала кое-где тёмно-синие просветы, которые переходят в синие тона. И там, где предполагается появление дневного светила, синие тона уходят куда-то в сторону. На смену им приходят тёмно-красные, вишнёвые мазки. Но и они не постоянны. Синева поднимается вверх и смешивается с чернотой южной ночи. От этого смешивания тонов становится чуть-чуть светлее. И этот процесс продолжает быстро нарастать. Красные мазки уже озолотились жёлтым цветом, который продолжает поглощать всё на своём пути. Он подсвечивает из своего бесконечно далёкого источника верхушки финиковых пальм. Я уже чётко вижу большие длинные веерные листья этих чудесных южных деревьев, которые находятся недалеко от меня. Эти прекрасные восходы на реке «Шатт эль-Араб» нам ещё не раз посчастливится наблюдать в нашем рейсе. Минуты пролетают быстро. Так же быстро и светлеет вокруг. Уже слышатся незнакомые голоса птиц. Нам потом рассказывали иракцы, что это пение начинают попугайчики, которых много живёт в кронах пальм. Когда стало достаточно светло, я вооружился биноклем и стал рассматривать ближайший о нас домик на берегу реки. Простое в архитектурном стиле одноэтажное строение прямоугольной формы. Небольшие размеры – приблизительно 15 на 8 метров. Сделано из камня. Покрашено в жёлтый цвет. Большая, красивая и высокая входная дверь расположена по центру длинной стены и выводит на берег реки. До воды не более 10 метров. В реку можно войти по четырём каменным ступеням. Почти вертикальный берег до кромки воды обложен бутовым камнем. Высота кладки, видимо, препятствует в моменты прилива попаданию воды на участок хозяина дома. В 20 метрах от дома в реку ведёт протока шириной около пяти метров. Она тоже с обеих сторон покрыта бутовой кладкой. В эту протоку можно войти на лодке. Она, вероятно, приведёт к участкам других хозяев. Крыша дома плоская и огорожена кирпичной кладкой. Кладка не сплошная, а с просветами. Высота её около метра. На крыше в летнее время года, на мой взгляд, можно отдыхать, спать и проводить свободное время. Возле дома есть несколько фруктовых деревьев. Финиковые пальмы подступают к самой реке и весь дом как бы спрятан за стволами этих деревьев. Чуть позже начинают появляться лодки на реке. Управляются они очень умело единственным веслом. Их хозяева в такой ранний час уже спешат куда-то. Выходят лодки на речной простор из таких вот каналов, который расположен у описанного выше дома. Подъём команды объявил как обычно в 07.00. Когда команда закончила кушать и некоторые члены экипажа появились на палубе, к борту стала медленно приближаться одна из лодок. В ней находились старый худощавый араб и очень худая девочка. Я принял её за внучку старого араба. Свою длинную и узкую лодку араб, учитывая значительное течение реки, умело подвёл почти к борту судна. Удерживаться ему на одном месте было трудно. И с крыла ходового мостика я попросил ребят бросить им какой-нибудь кончик, чтобы араб не мучился с управлением лодкой. Брошенный ему фал он нигде не закрепил, а держал его в руке. Его мимолётный взгляд, направленный в мою сторону, выражал благодарность. Он стал смелее. Медленно поднялся со своего сидения на корме. Но стоять в лодке ему тоже было трудно. Она не имела почти никакой остойчивости. Но он всё-таки попытался стоять, держась свободной рукой за штормовой полупортик в фальшборте. Что-то говорил и всё показывал ребятам на худую девочку в длинном чёрном одеянии, которая сидела в носу лодки. Её бледное, худое, скорбное лицо и серые грязные длинные пряди волос вызывали только жалость. Ребята на палубе, желая покормить её в салоне, стали приглашать её подняться на борт судна. Спустили даже часть штормтрапа, который был закреплён на фальшборте для лоцмана. Я некоторое время отсутствовал на крыле, отвечая на телефонный звонок вахтенного механика. А когда появился вновь, то увидел, что девочка уже держалась руками за балясины штормтрапа и пыталась как-то встать на эти балясины. Но у неё ничего не получалось. Не было сил и умения. А по этим балясинам нужно было ещё метра три подниматься до верхней кромки фальшборта. С крыла мостика я немедленно приказал прекратить эти попытки и убрать штормтрап на палубу. Мои догадки в тот момент подтвердились в дальнейшем, когда я беседовал с некоторыми иракцами и рассказывал им об этой первой встрече на реке. По их рассказам, старый араб мог быть сутенёром и думал, что на этом судне можно хоть что-то заработать. Поэтому и пытался посадить девочку на судно. Мне оставалось только всё это объяснить ребятам на палубе и попросить их, чтобы они принесли пару хороших бутербродов из салона и пару кусков хозяйственного мыла взяли у боцмана. Когда всё это было выполнено, и пакет с нашим маленьким презентом был спущен в лодку, араб не сразу отошёл от борта. Он сел на своё место и стал медленно перебирать и рассматривать содержимое пакета. Развернул бумагу и понюхал бутерброды. Затем также аккуратно снова завернул их в бумагу. Проверил на запах и куски хозяйственного мыла. Пару кусков туалетного мыла он нюхал дольше обычного. Когда всё опять было сложено в пакет, он убрал его куда-то себе под сидение. Что он думал в этот момент? Может о своём неудачно начатом дне. Или, наоборот, хоть о какой-то подачке с этого неизвестного судна. Затем медленно помахал ребятам рукой и отпустил наш фал. Лодку начало течением сносить в корму судна. Вскоре она значительно удалилась от судна и вошла в одну из протоков. На носу лодки в своей прежней позе сидел в чёрном одеянии ребёнок, который в свои юные годы выполнял такую тяжёлую, грязную и опасную работу. Значительно позже, когда мы уже сделали несколько месячных ходок на промысел, иракские моряки к нам привыкли и стали доверять нам. Один из них, по имени Талик, рассказал нам следующее. Ирак и Кувейт между собой в тот момент практически не имели чёткой границы с постами пограничников и таможенной службой. От Басры в сторону Кувейта вела одна хорошая широкая шоссейная дорога, проложенная по сухой и знойной от жары пустыне. Многие, в основном богатые родственники иракцев, жили в Кувейте. И перемещение в обе стороны было беспрепятственным. Но происходило это в основном в период суток, когда спадала жара. А в ночное время на этой дороге можно было встретить одинокую фигуру в чёрном длинном одеянии. Эти фигуры уходили от окраин Басры в сторону Кувейта на несколько километров. И были это иракские женщины – проститутки. Пользовались их услугами богатые кувейтцы, которые ради этого на своих авто добирались до границы с Ираком. Нам трудно

было в это поверить. Мы знали, что, согласно исламскому учению, мусульманка должна обладать такими качествами, как скромность, стыдливость, преданность, покорность. Одежда не должна иметь запаха парфюмерии. Общение с посторонними мужчинами запрещено, выходить из дома в одиночестве нельзя. Женщина должна почитать своего мужа, подчиняться ему и слушаться. Они должны носить покрывало, которым не закрываются только кисти рук и часть лица. Но почему эти женщины на дороге стали заниматься этим. Что толкнуло их на это? На этот вопрос Талик с ухмылкой ответил: «Динары, только динары». Но мы не могли понять этого. Часам к десяти на неплохом русском нас вызвала рыболовная компания. Нам сообщили, что лоцмана не будет и нам необходимо самим швартоваться к причалу. Всё к нашему подходу уже готово. Нас ждут. Но и мы тоже были готовы. Владимир Тихонович уже давно находился на мостике. Все наши навигационные приборы были в работе. К этому моменту все члены экипажа были на своих местах. Нам оставалось только запустить главный двигатель. Все члены машинной команды были в машинном отделении. Рыбаков швартовками не испугаешь. Но в нашей ситуации была только одна маленькая сложность. У нас не было крупномасштабной карты района швартовки. И определить наш причал мы не могли. Возможно, где-то могли лежать на грунте затопленные суда. Поэтому, выбрав и очистив якорь, мы медленно начали своё движение. Третий помощник постоянно с самописца эхолота давал глубину места. Меня Тихонович поставил к экрану локатора. В такой готовности мы приближались к причалам, не видя их и следуя почти по центру фарватера реки. Вот слева уже пошли какие-то одиночные короткие причалы. Судов возле них не было. Да и людей тоже не наблюдалось.

Часть 3. Подготовка и работа на промысле

И только пройдя около мили, мы почувствовали, что нашли своё место швартовки. Нам уже махали руками какие-то люди. Они же и указали место швартовки. Используя течение реки, мы сбавили обороты и стали приближаться к причалу. Глубины позволяли делать нам это. Швартовка не заняла много времени. Мы оказались в конце причала. Дальше шла протока, в которой у маленьких причалов были ошвартованы четыре малых ржавых торпедных катера. Через час у нас за кормой ошвартовался и «Шатт эль-Араб». Появившийся на борту представитель компании объяснил, что генеральный директор сегодня отсутствует. Все торжественные мероприятия по случаю нашего прибытия будут проходить завтра. Иракские моряки для судов уже утверждены и должны завтра тоже появиться здесь. А сегодня советские экипажи могут отдыхать и осматривать Басру. Берегового электропитания для судов на причале не было. Поэтому пришлось держать в постоянной готовности один из вспомогательных двигателей. И поход в город на сегодня тоже пришлось отменить. Капитан сообщил, что в управлении компании его предупредили о прибытии на судно после обеда советского консула в Басре с представителем консульского отдела, занимающегося моряками и рыбаками. Так что к их прибытию все члены экипажей должны быть на борту. А мы, честно говоря, не особенно стремились в первый день погулять по городу. Впереди ещё много месяцев работы и этих походов будет достаточно. Все ждали прибытия консула. И он, действительно, к назначенному сроку вместе с капитаном появился на борту нашего судна. К нам на промысловую палубу пришла и команда «Шатт эль-Араба». Консул поздравил нас с благополучным прибытием. Коротко рассказал о политической и экономической ситуации в Ираке и порту Басра, о советских специалистах, работающих в Ираке и проживающих в Басре. Советские нефтяники работали в пустыне вахтовым способом. Уезжали на нефтепроводы в понедельник, а в пятницу возвращались на отдых в Басру. Были также специалисты, занятые в сельском хозяйстве, строительстве. Советские рыбаки появились в Басре впервые. В городе имеются аэропорт, химические и текстильные предприятия. Налажена переработка фиников, большая часть которых идёт на экспорт. В городе имеется университет, который основан в 1967 году на базе филиала Багдадского университета. Говоря о погоде в Басре, консул отметил, что мы прибыли в Ирак осенью, поэтому и не ощущаем пока жары. Жара приходит летом и может достигать более 50 градусов Цельсия днём, а ночью – до 30 градусов. Летом очень сухо, осадков почти не бывает. Нефтяники наблюдали, что брошенный на обочине дороги мёртвый верблюд не гниёт, а превращается в сухую мумию. Зимой средняя температура 13 – 15 градусов. Территория города разрезана каналами, которые соединяются с рекой Шатт эль-Араб. Берега каналов соединены живописными каменными мостами. Поэтому город некоторые называют «Венецией Востока». Консул, предостерегая нас, рассказал о возможных встречах в городе, на базаре с русскими девушками, ставшими жёнами иракцев, учившихся в Советском Союзе. Когда они уезжали из Советского Союза, то их предупреждали не спешить менять гражданство и советский паспорт. Предлагали пожить немного в Ираке, посмотреть всё своими глазами и только потом принимать решение. Но некоторые были категоричны и требовали своего. И вот теперь, потеряв всё, имея на руках детей, не имея помощи от мужа, не имея работы, они бродят по городу в поисках пропитания. Мужья, которые учились в Советском Союзе, тоже не могли сразу найти работу и содержать семью. Из-за этого у русских девушек развилось чувство ненависти к советским специалистам. Мы в дальнейшем не раз видели на базаре таких несчастных с больными детьми на руках и понимали, что здесь подачей динара (иракская валюта) проблему не решить. Затем консул ответил на наши вопросы. Нашу свободу в городе никто сдерживать не собирается. Но мы должны всегда помнить, что находимся в чужой стране, хотя и дружественной к нам. И поэтому должны соблюдать не только законы, но и обычаи страны с мусульманской религией. Мусульманских праздников в Ираке много и их на иракском судне тоже нужно соблюдать должным образом. Командному составу об этом нужно помнить всегда. При каждом нашем заходе в порт мы можем всегда получать любую информацию в консульском отделе. Там же будем получать и нашу почту с Родины. Консул продиктовал нам наш адрес в порту Басра. На этом наша встреча с консулом закончилась. После ужина я отправился осматривать всю причальную линию, которую занимала рыболовная компания. Она оказалась не такой уж длинной. Недалеко от проходной находился таможенный пункт. Мне повезло поговорить с болгарским дальнобойщиком, который на своей фуре готовил себе ужин. Он объяснил, что привёз в Басру овощи и фрукты из Болгарии, а обратно повезёт финики. Не близкий его путь пролегал через Босфор по уже функционирующему мосту. Открытие этого Босфорского моста в Стамбуле состоялось 29 октября 1973 года, к пятидесятилетию установления Турецкой Республики. А через 15 лет, в мае 1988 года оба берега пролива Босфор соединил в самой узкой его части другой мост имени султана Мехмеда Фатиха. Форштевень нашего судна располагался почти в конце причала. И от него вела протока из реки Шатт эль-Араб. И в самом начале этой не очень широкой протоки у деревянных небольших причалов стояли четыре торпедных катера. Они были очень старые и давно не крашенные. Но имели по 2 торпедных аппарата и по 2 спаренные артиллерийские установки. Личного состава на них не наблюдалось. Как я потом узнал, их охраняли пожилые иракские гражданские лица, пост которых находился недалеко от проходной рыболовной компании. Мирнолюбивая по отношению к Советскому Союзу политика Ирака позволяла ему приобретать у нас и боевые корабли небольшого водоизмещения. И кадры моряков тоже готовились в советских училищах. Но кадры в основном для пограничных сторожевых и речных патрульных катеров. Рано утром причал стал заполняться народом. Некоторые молодые люди настойчиво просили пропустить их на судно, так как они будут работать на этом судне. Но нам пришлось им объяснять, что это будет

немного позже, когда судно будет готовиться к выходу в море. И рыболовная компания должна нам дать судовую роль, где будут указаны фамилии тех, кто будет работать на этом судне. С большим трудом, но мы сумели их убедить в этом. После завтрака и подъёма флага нам опять пришлось надевать парадную форму. На причале появились стулья, лавки для гостей. Вскоре появились генеральный директор компании и представитель нашего консульства в Басре. Капитаны и командный состав судов тоже заняли места на этих стульях и скамейках. Генеральный директор произнёс небольшую речь. С ответным словом выступили и капитаны наших судов. После этого состоялся акт жертвоприношения (курбан). Иракские члены экипажа говорили нам, что его нельзя путать с настоящим Курбаном – приуроченным к празднику Курбан-байрам (Ид-аль-Адха). Сущность курбана на судах состояла не столько в жертвоприношении, сколько в приближении к Аллаху посредством этого обряда. «Да будет Аллах этим доволен». Молодые крепкие иракцы подвели к борту каждого судна по барану. Ребята, видимо, были специалисты своего дела. После небольшой молитвы эти оба барана были зарезаны, а спускаемой из них кровью были обмазаны борта наших судов. Теперь считалось, что наши суда будут под защитой Аллаха безаварийно и беспрепятственно плавать по морям и океанам. Мы были защищены от всех злых духов. Когда зарезанные бараны были увезены с причала, нам разрешили смыть пожарным шлангом забортной водой кровавые пятна на причале. Затем капитаны судов с частью своих экипажей отбыли на продолжение торжественных мероприятий, которое проходило где-то в городе в одном из кафе. Всё было организовано скромно и при малом количестве спиртного, по меркам советского рыбака. Был подан и шашлык из этих баранов. Шашлыками ребята остались довольны. Некоторые мусульманские учёные утверждают, что угощать или давать мясо жертвенного животного неверующему человеку запрещается. Но другие, наоборот, утверждают, что мясом жертвенных животных разрешается кормить и представителей других конфессий. Как бы там ни было, но видит Аллах, мы никогда не сделали ничего плохого мусульманам. И собираемся на иракском судне учить их, выходить с ними в открытый океан, обучая и защищая их. Дня через два закончив снабжение и приняв иракскую часть экипажа на борт судна, мы покинули Басру, и пошли за топливом в Эль-Кувейт. Бункеровка в Эль-Кувейте была дешевле, чем в Басре. Мы и в дальнейшем чаще бункеровались в Эль-Кувейте. С нами в первый рейс вышло семь иракских моряков. Это штурман, мастер добычи, рыбмастер, повар и три матроса. Большого языкового барьера не было. Штурман Абит аль-Муса учился в Советском Союзе, русский знал хорошо. Рыбмастер Абдель Хасан заканчивал университет в Басре, проходил практику на судне, знал английский. Больших трудностей не было. Перед отходом в Риге я приобрёл маленький русско-арабский словарь. Но хорошей помощи он мне не оказал. Красивая арабская вязь продолжала оставаться тайной. После второго выхода в море я стал искать в магазинах Басры арабский букварь. Но его не нашёл. Либо плохо искал, либо буквари выдавались только в медресе. Очень старый, без многих листов и обложек букварь я получил намного позже от рыбмастера Абдель Хасана. Его старшая сестра преподавала в медресе. Она то и передала мне этот букварь, который я пытался познать всё оставшееся время моего пребывания в Ираке. Абит аль-Муса помогал мне в переводе некоторых страниц букваря. Вскоре я уже мог читать очень простые слова. Этот букварь и мои многочисленные записи к нему я привёз домой. Но языки требуют постоянного повторения. Если его не применяешь, то он быстро забывается. Так случилось и со мной. И вот теперь, когда я пишу эти свои воспоминания, то опять отыскал в своих книжных шкафах этот букварь с записями и вновь вспомнил Ирак. В первый выход в море пришлось немного потрудиться. Здесь помощь оказывал Абит. Он окончил Ленинградское мореходное училище, хорошо говорил и писал по-русски. Распорядок дня на время перехода судна у нас был составлен. Абит ознакомил с этим распорядком всех иракских членов экипажа. Маленькая заминка вышла с туалетом. Гальюн на судне для экипажа был один. Он имел две кабинки. Одну из них пришлось обозначить как иракскую и запретить туда вход нашим членам экипажа. Абит объяснил, что они в туалете не пользуются туалетной бумагой. Для этого у них всегда должен быть сосуд с водой, который заменяет бумагу. Поэтому срочно пришлось искать такой сосуд, определять ему место на переборке в каютке, чтобы при качке он не смещался со своего места. Абит настаивал, чтобы в сосуде всегда была пресная вода. Но этого мы не могли обеспечить. Нам иногда не хватало воды не только на банные дни, но и на приготовление пищи. Поэтому пресная вода в туалете не предусмотрена. Иракцам пришлось привыкать к забортной воде, которая почти всегда была солёной. Механики немного повозились с трубопроводом в иракском туалете, и эта проблема через пару дней была решена. Абит аль-Муса, как переводчик, помогал мне в проведении инструктажей по технике безопасности для иракской части экипажа. Их интересовало устройство судна, как работают те или иные механизмы. Посетив румпельное отделение во время перехода на промысел, они поняли, как реально судно держится на курсе с помощью множества механизмов и приборов. Любопытные ребята задавали множество вопросов. Вскоре должен был начаться промысел, и все эти знания они должны будут применять на деле. Капитан поставил Абита на ходовую вахту вместе со мной. Ответственности он никакой не нёс, но должен был набираться опыта штурманской службы. На вторую или третью вахту он принёс в штурманскую рубку училищный конспект по навигации и заявил, что он будет создавать учебник по навигации на арабском языке. Я ему должен буду чем-то помогать в этом. Я, безусловно, с радостью согласился. Хочу сразу сказать, что конспект выглядел прекрасно. Абит получил диплом с отличием. И конспект был хорошим. Вот только почерк был подозрительно слишком хорош для араба, выучившего русский за один год. Но быстроты написания, о которой мечтал Абит, не получалось. По характеру он был немного высокомерен. И всегда злился, если что-то не получалось. Я предлагал ему использовать для примеров не те случаи, которые приводились в конспекте из практики на балтийском побережье, а те, которые он сам наблюдает в Персидском заливе и в районе промысла у берегов Индии. Для будущих арабских мореходов это будет лучше и понятнее. Но не всегда мои доводы были понятны ему. На вторую ходку в район промысла он был поставлен компанией старшим всей иракской группы моряков. Стал проводить бесчисленные собрания группы, даже тогда, когда был большой улов и все должны были участвовать в обработке улова. Со временем к капитану стали обращаться иракские специалисты, которые были недовольны этими ненужными собраниями. Я ему осторожно намекал, что в море нужно не собрания часто проводить, а работать. Работать, чтобы больше поймать и заморозить рыбы, следовательно, больше получить денег. Наш заработок на этом судне не зависел от количества пойманной рыбы. А заработок иракцев зависел. В первом же рейсе, работая на подвахте в рыбном отсеке на палубе после удачного траления, я выдал иракскому матросу Талику скороговорку: «Аку семак, аку флюс. Маку семак, маку флюс». «Есть рыба, есть деньги. Нет рыбы, нет денег». Эта скороговорка моментально разлетелась по судну. И очень часто ими повторялась, когда был большой улов. Они мне напомнили её даже в последний момент, когда мы расставались и садились в автобус, чтобы ехать в Багдад в аэропорт для отлёта на Родину. Заработок Абита не сильно волновал. Он старался добиться авторитета у иракцев, проявляя свои организаторские способности. Нам казалось, что Абит собирает на каждого из нас своё досье. Интересовался, есть ли среди нас коммунисты, сколько мы получаем в месяц, кто из иракских моряков нам больше всего нравится. Но в третий рейс Абит не вышел. Иракские моряки говорили потом, что он был направлен капитаном на малый испанский тунцелов, который при посадке на мель перевернулся. Видимо, молодой капитан

чего-то не учёл. Не хватило знаний, практики и жизненного опыта. Подвело высокомерие. Промысел мы вели в Индийском океане в районе Карачи. Доходили до широты Мумбаи. На шельфе за пределами 12-ти мильной зоны находить участки с хорошими грунтами было проблематично. Каждое траление было экспериментальным. Постепенно мы определили для себя некоторые участки, на которых имели неплохие подъёмы. Пойманный ассортимент был разнообразен. Но в заморозку шли только зубан, японский карась, сабля, пристипома, рыба-капитан, каранкс. Иногда попадались королевские макрели, скумбрия, сардинелла, когда они нерестились на больших глубинах. В такой многообразии ассортимента иракскому рыбастеру Абдель Хасану было трудно разбираться. Опыта работы на судах он не имел, но был трудолюбив. Во всех вопросах обработки рыбы он полностью полагался на наших ребят. На палубе при сортировке и в рыбцехе приходилось работать почти всем членам экипажа. Все операции в рыбцехе по времени Абдель старательно записывал в свою рабочую тетрадь, которая в дальнейшем ему очень помогала. Он почему-то заучил на занятиях в университете, что если на рыбе нет чешуи, то она считается несъедобной. К таким он относил и морского сома, который иногда попадался в трал. Пару раз попадались небольшие черепахи. Наш кок хотел что-то приготовить из одной черепахи. Но я категорически запретил ему делать это. Неизвестно было, как отреагируют на это исламские моряки. Так что черепах мы отпускали. Готовить блюда из молодых черепах некоторые наши коки учились на шельфе Анголы. Там их попадает много. Они живут до 80-ти лет и к старости достигают значительных размеров. Но на камбуз направляют только молодых черепах. Иногда попадались пилоносные акулы. Известно, что их можно использовать в пищу в свежем виде. Но наш кок с этим продуктом никогда не хотел иметь дело. Да и иракский Саадык эту акулу видел впервые. Поэтому акула-пила как сырьё для пищи их не прельщала. Но на палубе с ней приходилось обращаться крайне осторожно. Острые зубцы пилы очень опасны и могут сильно поранить. Поэтому мы их не замораживали для сдачи в порт. Наши ходки были в пределах одного месяца. Из них 20 дней были промысловые. Когда мы доставили в порт более 160 тонн мороженой продукции, на нас стали дуться южане. Один СРТМ был куплен компанией в Ильичёвске и тоже работал в нашем районе. Пришлось немного снизить нашу ретивость, чтобы не подводить южан. Они нам советовали так работать у себя в Союзе, а не на капиталистов. Таких ходок мы сделали около десяти. И все они были по-своему однообразны. Но как-то на пути в Басру в узкой части Ормузского пролива недалеко от острова Ларак утром заметили и подняли на борт уставшего пловца. На вид ему было лет тридцать. Как я не пытался узнать его фамилию или имя, у меня ничего не получалось. Ни по-английски, ни по-арабски он не говорил. Возможно, был пакистанцем. Направлялся в Оман. Скорее всего, прикидывался непонимающим. Встреча с нами ему была не нужна. Он бы преодолел пролив, если бы не встреча с нами. Пришлось сдать его иракским пограничникам в Эль-Фао. В одну из ходок, когда мы уже возвращались в Басру, большую проблему на судне устроил арабский кок Саадык. Это был низкого роста, полный сорокалетний мужчина. Имел двоих детей. Очень дорожил своей работой. По сравнению с другими иракскими членами экипажа был очень набожным. Выполнял на судне все необходимые молитвы. Имел молитвенный коврик и всегда с ним при хорошей погоде выходил на палубу. Но совершал обряды где-нибудь в уединении, чтобы его меньше видели. Рано утром, на моей вахте выходил на полубак с ковриком, удобно устраивался там за брашпилем и совершал намаз. После окончания молитвы, когда он спускался с полубака, всегда приветствовал меня взмахом руки. Я всегда старался ему пожелать доброго утра по-арабски. Ему это нравилось. На камбузе у Саадыка, когда был его день работы, не всегда был порядок. За это он получал иногда от меня нагоняи. Наш повар Павел (его мы звали Пашей) тоже по-своему наставлял Саадыка и требовал соблюдения правил личной гигиены и санитарии. Они работали через день. Так и были у нас, то курица с большим количеством риса, то картофель с мысом на другой день. Иракцы больше любили борщ, который готовил Павел, а не рисовый суп Саадыка. Так что любить старпома Саадыку было не за что. Но когда Саадык услышал от Абделя Хасана, что «чиф муслим (старпом мусульманин)», то отношение Саадыка ко мне сильно изменилось. Он стал на мои замечания реагировать более спокойно, чем раньше. А фраза «чиф муслим» родилась следующим образом. Как-то раз из проходной рыболовной компании мы вышли вместе с Абделем. Он шёл домой через сук (базар). А я всё не мог решиться приобрести какой-нибудь сувенир из Басры и долго присматривался при каждом походе на базар к гутре. Поэтому и решил попросить Абделя Хасана помочь мне в разговоре с продавцом. Он согласился. Это ему было по пути. Гутра – это арабский головной платок для мужчин, чёрно-белого цвета, с чёрным обручем под названием эгель. Как у президента Палестины Ясира Арафата. Решил такой платок привести домой как сувенир. Когда я вместе с Абделем попросил у продавца платок, чтобы его примерить, то продавец с улыбкой отказал мне. Абдель объяснил мне, что он продаст головной убор только истинному мусульманину. Тоже улыбаясь, я ответил продавцу, что вот одену гутру и стану мусульманином, как Ясир Арафат. Дальнейший разговор с продавцом вести не имело смысла. Так я и не приобрёл гутру. Зато на судне вскоре иракцы стали старпома называть «чиф муслим». Видимо, Абдель Хасан кому-то рассказал о базарном случае. Особенно, когда с разрешения капитана, я стал объявлять утром по трансляции по-арабски «судовое время, команде завтракать, приятного аппетита». Эти команды и Саадыку понравились. Завтрак стал быстрее проходить, и салон команды можно было быстрее убрать. Оставалось больше времени, чтобы заниматься приготовлением обеда. И вот в одну из ходок, когда мы уже снялись с промысла и следовали в Басру, на судне случилось ЧП. С температурой 40 градусов слегли в постель сразу пять членов экипажа. Четыре наших и один арабский матрос. А у Сани Григорьева температура поднялась даже до 41 градуса. В обязанности старпома на наших судах входит наблюдение за состоянием здоровья экипажа и оказание первой помощи. Меня это сильно беспокоило и пришлось срочно принимать меры. Радист рыскал по эфиру в поисках советских судов с врачом на борту. Неожиданно на одном из танкеров, который бункеровался в Катаре, оказался врач. Он вышел с нами на связь и дал кое-какие советы. Антибиотики, которые были у меня на судне, я ребятам уже давал. Сделать им уколы, да ещё внутривенные, на наших судах не представлялось возможным. Шприцов и ампул с лекарствами у нас на судах не имелось. Этому врач даже удивился. Посоветовал чаще замерять температуру и взять у каждого для дальнейшего анализа мазок крови на стекло. Мазки я сделал и сохранил до прихода в Басру. В поликлинике для советских специалистов в Басре эти мазки у меня приняли, выслушали и, узнав, что всё обошлось, посоветовали забыть об этом. Мне кажется, что эти мазки так и остались у них пылиться на полках. Но в первый день этого ЧП нам пришлось поволноваться. Александр был неплохим парнем. У нас с ним была одна ходовая вахта. Я на мостике, он в машинном отделении. К тому же третий механик Григорьев был сыном Генерального директора Калининградского производственного управления рыбной промышленности СССР. Когда мы готовили судно ещё в Калининграде, то я часто был свидетелем, как сам Генеральный директор с супругой вечером после рабочего дня навещали сына, стоящего на вахте. Родительская любовь к сыну чувствовалась во всём. И вот теперь он болен и неизвестна причина болезни. Когда мы размышляли о причинах случившегося, то в голову лезли разные мысли. Отравление через приёмку пищи. Тогда почему попал и арабский матрос. Кому это выгодно и зачем. Пришлось допрашивать и Павла и Саадыка. В эти дни порядок на камбузе был образцовым. Но иракские ребята видели, как перед обедом в салоне, когда уже на столах стоял

нарезанный хлеб, Саадык пытался травить мух из баллончика с аэрозолем. Когда его спросили об этом, то он не стал отказываться. Сказал, что делал всё с осторожностью. Но на нарезанный хлеб не обратил внимания. Больше никаких причин случившемуся мы не могли определить. Видимо что-то попало и на хлеб от аэрозоли. И эти ребята первыми обедали за столом. Высокая температура продержалась пару дней и затем стала спадать. Ребята пошли на поправку. На третий день, утром после завтрака, когда я занимался всевозможными судовыми журналами, мне вдруг позвонили, чтобы я срочно спустился вниз в каюту кока Саадыка. Сообщили, что он весь в крови и все иракцы взволнованы. Пришлось бросить все работы и спуститься вниз. Очевидцев случившегося не было. Но весь бледный и испуганный Саадык сидел на диване. Его довёл до каюты иракский матрос, который тоже, вместе с нашими ребятами, болел и имел высокую температуру. Никто не мог объяснить, откуда взялась кровь в большом количестве на голове Саадыка. Кто его ударил и за что, в каком месте? Был обычный рабочий день перехода. На камбузе работал Саадык. Павел был свободен. С большим трудом Саадык позволил мне осмотреть его голову. Теменная часть головы была чем-то рассечена и кровь всё ещё немного сочилась. Я немедленно вызвал нашего матроса и приказал принести в мою каюту из рыбцеха немного снега в пластиковом мешке. Попросил иракцев перевести Саадыка ко мне в каюту. Он сначала отказывался, но потом согласился. Павла направил на камбуз готовить обед вместо Саадыка. Павел тут же позвонил мне, что у Саадыка немного пригорел хлеб, который он поставил на выпечку. А вскоре Абдель Хасан расспросил Саадыка. И всё стало понятно. Никто Саадыка не бил. Он поставил хлеб на выпечку, а сам вышел не палубу подышать свежим воздухом. Но пробыл там, как ему показалось, много времени. Он быстро побежал по палубе, чтобы быстрее попасть на камбуз. Но на комингсе входной двери совершил ошибку. Не перешагнув комингс, а резко встал не него в полный рост, чтобы затем снова бежать по палубе жилых помещений. Вот эти резкие движения привели к тому, что он рассёк теменную часть головы об вырез металлической двери, споткнулся и упал на палубу жилых помещений. Сколько пролежал, он не помнит, но его первым увидел иракский матрос, который и помог ему добраться до каюты. С помощью Абделя Хасана я успокоил Саадыка, что всё нормально, ничего страшного нет. Всё пройдёт. Усадил Саадыка на свой диван, достал всё, что было в судовой аптечке. Пластиковый мешок со снегом на голову значительно успокоил кока. Он перестал стонать и охать. Стёр с его головы все следы крови, постепенно перекисью водорода продезинфицировал ранку. Когда я взял ножницы и хотел удалить волос вокруг ранки, то Саадык стал сопротивляться. Пришлось вновь объяснять через Абделя, что это необходимо сделать. В итоге я не только убрал волос, где было необходимо, но даже кое-где и побрил. Когда место рассечения всё было свободно от волос и продезинфицировано повторно, всё вокруг раны смазал чуть-чуть йодом. Наложил мягкую повязку на голову и заставил лежать на диване с пакетом снега. Когда коку стало значительно легче, Абдель Хасан увёл Саадыка в его каюту. До прихода в порт я только два раза сменил повязку на голове кока. А в последний раз промазал ранку йодом ещё раз. Она уже стала медленно зарастать. Все иракцы, наконец, поняли, каким образом Саадык получил эту рану, и успокоились. Даже стали жалеть его. Дня через два после прихода в порт Саадык появился на судне без повязки на голове. Нашёл меня и, как мог, стал благодарить. Я понял, что он сходил к врачу где-то в городе, который и посоветовал ему уже не носить повязку, чтобы быстрее шло заживление. А за стриженные волосы врач даже хвалил меня. Постепенно это ЧП на судне стали забывать. Ребята все давно выздоровели и зла на арабского кока никто не держал. Он стал более осмотрительным и больше средства борьбы с мухами в руки не брал. Этим занимался Павел. Стали больше применять липкие ленты. Медикаментов, хватило на 13 месяцев работы в Ираке. У компании мы только один или два раза заказывали бинты, йод и спирт. Йод был слабым и непривычным для нас цвета. Бинты тоже были хуже наших бинтов. Спирт заказал для протирки уколов от рыб. Очень часто попадались ядовитые виды рыб и уколы о них были опасны. На судно агент принёс бутылку светло-зелёной жидкости. Принимать я её не стал и потребовал замены. Никаких надписей на бутылке не было, но в накладной она именовалась как спирт. Это мог быть и технический спирт. Но я требовал чистый медицинский спирт. Только через два дня на судно прибыл представитель рыболовной компании и принёс действительно медицинский спирт со всеми необходимыми наклейками на бутылках. Ёмкости были по 200 грамм и изготовлены в Англии. Он извинялся за действия своего агента. Арабы знали, что члены нашего экипажа во время стоянки в порту иногда приобретали в центральном магазине иракскую водку (араку). Ребята выучили незамысловатые названия: 250 грамм – урбанчик, 500 грамм – унус и 1 литр – чибир. И в общении с продавцами проблем не было. Агент, который принёс непонятную жидкость, возможно, думал, что мы будем её пить в море и наживём себе на голову неприятностей. Но он просчитался. Спирт все 13 месяцев хранился у меня в сейфе и применялся только в крайних случаях, когда без него нельзя было обойтись. В один из заходов в порт нашим соседом по причалу оказался индийский грузовой парусник. Он выгружал красный строительный кирпич. Жалею, что тогда не поинтересовался количеством груза, доставляемого таким судном. Это был не стальной, знакомый нашему взору сухогруз, а деревянное одномачтовое парусное судно, имеющее небольшую судовую силовую установку. Каюта и место капитана были на кормовой части судна. Это походило на большой шатёр, который позволял укрыться от палящего солнца и тропического ливня. Гальяном служило своеобразное кресло, прочно закреплённое на транцевой части кормы. Смывного бачка этот туалет не предусматривал. Все нечистоты сразу принимало море. У нас с этим делом было немного лучше. Но вред экологии мирового океана мы тоже приносили немалый.

Часть 4. Досуг экипажа

Хочется остановиться на культурной жизни экипажа. В рейс нам позволили взять киноустановку и несколько художественных фильмов. За переход до Ирака мы все фильмы пересмотрели. И затем уже их практически не смотрели. Но для иракской части экипажа эти фильмы были находкой. На промысле они постоянно просили моториста прокрутить им какой-нибудь фильм. В 12 часов ночи он сменялся с вахты и крутил им фильмы. Особенно им нравился военный сериал «Освобождение». Приходилось крутить до 2-х часов ночи. Я предлагал Володе научить кого-нибудь из иракских ребят крутить фильмы. Но они категорически отказывались. То ли боялись ответственности за аппаратуру, то ли никогда не имели дело с электричеством. Так что всю нашу командировку Володя крутил им фильмы, а они с удовольствием смотрели. На судне был телевизор, но в Ираке он оказался бессилен принимать чужие программы. Пришлось просить рыболовную компанию, чтобы нам заменили телевизор. Но могли мы только смотреть по одной программе иракского и иранского телевидения при стоянке в порту. А когда встали на профилактический ремонт главного двигателя и вспомогательных механизмов, то стали посещать русский центр. Он находился в 20 минутах хода от порта. Туда ходили нефтяники, строители, врачи и другие специалисты, работающие в Басре. Вечером всегда показывался какой-нибудь художественный фильм. В буфете можно было приобрести холодное пиво, соки. Можно было поиграть в теннис, пинг-понг. Не часто, но и мы туда тоже заходили. Иногда устраивали коллективные походы в ближайший городской кинотеатр на вечерний сеанс. Нравились ливанские фильмы. Когда возвращались на судно, то приходилось проходить мимо проходной с причалами торпедных катеров. Их охраняли два пожилых араба. У них всегда был

разведён небольшой костёр. На углях они готовили крепкий чай. Я почти всегда подходил к ним и по-арабски желал им доброй ночи. Они знали, что мы советские рыбаки с иракского промыслового судна, ловим для них рыбу и обучаем иракских моряков. Поэтому очень дружелюбно к нам относились. Во время стоянки на ремонте рыболовная компания организовала для нас экскурсионную поездку в место, где сливаются две реки Тигр и Евфрат. Две мощные реки сливаясь, дают силу новой реки Шатт эль-Араб. Арабы утверждают, что между Тигром и Евфратом находится земной Рай-Эдем. Были мы и у дерева Адама и Евы. Сюда приходят женщины и просят Аллаха помочь им родить ребёнка. Весь ствол дерева имеет следы женской крови. Скульптура льва, совокупляющегося с женщиной, стала символом Ирака. Такая скульптура стоит в Басре. Такого же льва мы видели в Багдаде. Очень много можно писать об арабском базаре (суке). На суке продают всё и делают почти всё. Наш повар Павел под открытым небом, прямо на суке заказал себе рубашку и костюм. И через два дня появился на судне в белоснежной рубашке и нарядном костюме. Приобретением был очень доволен. Я долго простаивал у небольшого павильончика, где двое арабов делали из дерева мебель. Это и детские стульчики всевозможных форм, замысловатые кресла и большие диваны. Арабский сук чем-то притягивает. Здесь можно наблюдать работу всевозможных мастеров. Если вы почувствовали терпкий магический запах немного пережаренного кофе, значит, вы приближаетесь к кофейным рядам. Таких павильонов очень много и кофе каждый хозяин готовит по своим рецептам. Кофе должен быть не коричневым, а чёрным как южная ночь. В этих же рядах вы можете получить максимум удовольствия от курения кальяна. А разве можно пройти мимо охлаждённого апельсинового сока, когда в обед термометр показывает 50 градусов жары. Это, правда, не чистый сок. Апельсиновые дольки, перемешанные и перетёртые кусочками льда, дают ощущение такого удовольствия, которое заменить ничем в этой жаре. Немного помогает и крепкий по-арабски приготовленный чай. А павильоны, выпускающие всевозможные кондитерские изделия. Сладкоежки их пройти не могут. Всё свежее, только-только произведённое. Тогда кондитерские изделия подавались в бумажных пакетах. Пару пакетов я тоже всегда уносил с собой. На судне мы с радистом Лёшей устраивали вечернее чаепитие. Его радиорубка и моя каюта были в одном маленьком коридорчике левого борта. Это было очень удобно для таких мероприятий. Иногда с ответным визитом я шёл к Лёше, когда он звал меня на арбуз. На палубе жара под пятьдесят, кондиционер не достаточно помогает. После обеда лежишь на диване в одних шортах и мучаешься от тепла. И вдруг телефонный звонок. Голос Лёши – Зайди в радиорубку, есть проблема.

– В чём дело, – недоумённо спрашиваю я.

– Срочно, быстренько зайди! – торопит Лёша.

Медленно, нехотя поднимаюсь и захожу в радиорубку. Лёша тоже в одних шортах сидит на маленьком диванчике. На столе лежит большой длинный арабский арбуз, пронзённый ножом.

– Откуда это? – удивлённо спрашиваю я.

– Нужно чаще кандею телеграммы носить, тогда и арбузы будут, – улыбаясь, шёпотом говорит Лёша.

Холодная тонкая корочка. Ну как отказаться от такого. И начинаем хрустеть холодной мякотью вкусного сладкого арабского арбуза. Постепенно брюхо становится тоже холодным и наступает финиш нашей трапезы. Остаток арбуза по приказу Лёши перекочёвывает в мой небольшой холодильник. С ним разделаемся вечером после ужина. Второй помощник капитана на прилавках базара часто находил солёные молодые огурчики с изумительным запахом и вкусом. И они появлялись у него в каюте на накрытом для гостей столе. Любит Борис Сергеевич разносолы. Среди моряков, как известно, вы всегда найдёте любителей нумизматики и филателии. Нумизмат обязательно оставит в кармане после увольнения на берег несколько монет в каждом порту захода. Или приобретёт что-то новое. Вот и в Басре таких павильончиков множество. Здесь можно найти почти все монеты арабского Востока. Арабскую вязь на монетах осилить я не мог, но год выпуска монеты по-арабски уже мог определять. Домой привёз достаточное количество монет для своей коллекции и для обмена с друзьями. А вот с филателией мне немного повезло. Я в то время коллекционировал марки космической темы. Космонавты, типы спутников. В магазинах Басры марок на космическую тему было мало. Зато много я приобрёл обычных почтовых иракских марок. В консульском отделе, где мы получали почту, я познакомился с десятилетним парёнком, который был сыном какого-то работника. Взрослые ему доверяли сортировать приходящую почту для советских специалистов из других районов Ирака. Он тоже был начинающим филателистом. Узнав, что я собираю марки, он к моему приходу всегда имел две-три иракские марки. Ему разрешали отклеивать марки с выбрасываемых и сжигаемых конвертов почты. А я к приходу в Басру всегда имел для него что-нибудь со дна морского. Какие-нибудь ракушки, засушенные водоросли, кораллы. Особенно он радовался, когда я привозил морских коней. Их у него было около пяти штук. Стоит немного сказать об иракской молодёжи и детях. После долгих колебаний я решился сфотографировать этих детей возле очень бедных лачуг на берегу реки Шатт эль-Басра, которая впадает в реку Шатт эль-Араб. Это на окраине Басры. Дети плохо одеты и живут в ужасных условиях. Их, так называемые жилища, я не стал фотографировать. Обувь на ногах отсутствует. Возможно, по причине летнего периода. Весь день они проводят на открытом воздухе, сидят и играют на земле. А по утрам земля бывает и холодной. Поэтому возможны и тяжёлые заболевания уже в детском возрасте. И не факт, что они сыты всегда. Но посмотрите, какие красивые, жизнерадостные, улыбающиеся лица. Старшие дети помогают младшим. Не знаю, посещают ли они медресе. Моим дочерям в то время было 10 и 6 лет. Эту фотографию я послал домой. Сделал приписку: «Если не будете слушать маму, то, возможно, их обменяю на какую-нибудь девочку или мальчика из этой группы ребят». Татьяне пришлось даже успокаивать детей и принимать заверения о полном послушании, чтобы я не делал этого. А вот иракские школьники из медресе выглядят совсем иначе. Зимнее время года. Все в добротной обуви, курточках, свитерах. Это они находятся на экскурсии в городском парке. Их сюда привела учитель и что-то им рассказывает. Почти все члены иракской части экипажа были молодыми и холостыми. В откровенных разговорах с нами они не стеснялись говорить о проблемах женитьбы. Каждому хотелось жениться на красивой девушке. Но чем красивее твоя избранница и богаче, тем больший калым ты должен за неё заплатить. И кроме того приготовить будущей жене в качестве свадебного подарка много украшений из золота. Как быть парню из бедной многодетной семьи? Где взять деньги на большой калым? И как заработать украшения для будущей жены?