

Последнее время меня преследует навязчивая мысль — все, о чем я писал или рассказал... было в прошлом веке.

Вообще-то, с природной точки зрения, это нормально, а с другой, не укладывается в голову — живу в двух столетиях.

Но я благодарен судьбе за прошлое — именно то прошлое сделало меня таким, кем я есть сегодня.

Те далекие уже годы остались для меня навсегда близкими. Писать, в основном, я стал в новом веке. Слово "писать" как писатель, каким меня называют, для меня весьма нескромно, по мне ближе слово "рассказчик". Для этого вначале надо было наблюдать и запоминать, что я всю жизнь и делал. Всегда я следовал древнему штурманскому правилу: "Пишем то, что наблюдаем, а чего не наблюдаем, того и не пишем". Поэтому я и пользуюсь для рассказов теми действительными случаями, которые происходили со мной в моей жизни. Иногда сюжет мне подсказывают сохранившиеся предметы, и тогда из цепкой памяти всплывает все интересное, связанное с этим. Вот и сейчас я обнаружил старый японский брелок "нэцке" — толстопузый бородатый мужичок с огромной головой, со свитком и книгой в руках и иероглифом "катами" — память. Эту крохотную фигурку мне подарили в первое посещение Японии в порту Кобэ. Нэцке (netsuke) — это крохотные ручной резьбы фигурки из слоновой кости, изображающие разных божков, выдуманных людей или животных. Все фигурки имеют эффект "кривого зеркала" — части тела непропорциональны. Дорогие нэцке сделаны из слоновой кости, подешевле — из самшита или черного дерева. Потихоньку я их стал собирать, и с годами собрал неплохую коллекцию. Но с одной из фигурок, вернее, фигурой в человеческий рост, я проплавал несколько лет вместе в одной каюте.

А дело было так. После празднования десятилетия моей капитанской должности мне предложили контракт на чешский пароход. Я очень удивился — ведь Чехословакия сухопутная страна, и какое она имеет отношение к мореплаванию? Оказывается, имеет. Морские перевозки очень выгодная отрасль в экономике, и чехи создали свою контору в Гамбурге, купив по дешевке с десятков старых пароходов. А так как у них своих морских кадров не было, они контрактовали специалистов через разные судоходные компании. Так я попал на старый грузовой пароход "Республика", построенный в Японии, плававший у китайцев и перекупленный чехами. И было это в прошлом веке, в конце шестидесятых. В Москве я получил гражданский загранпаспорт, в Праге взамен советского получил гражданина Чехословакии и в Гамбурге взамен последнего — паспорт моряка "Чеховфрахта".

Для несведущих поясню: каждый моряк любой страны имеет паспорт моряка — seaman's book — единый международный документ, дающий право его владельцу беспрепятственно посещать любые порты мира. Паспорт моряка выдается капитаном порта взамен общегражданского по специальному письму судоходной компании. Пока я оформлял все документы, наступил вечер, и на пароход я попал затемно. "Республика" стояла в районе Рипербана и заканчивала погрузку. Прежде чем подняться на борт, я прошелся по причалу вдоль борта, с носа до кормы, осмотреть свое будущее владение. Это был обычный "фрахтер", то есть классический четырехрюмный грузовик на

десять тысяч тонн груза с надстройкой посреди корпуса.

Матрос-поляк провел меня в каюту капитана. В приемной меня встретил маленького роста китаец с замотанной толстым шарфом шеей и осипшим голосом. Его английский был такой, как мой китайский. Я с трудом разобрал, что он передал этот пароход из Дайрена и что раньше он назывался "Мацзу" в честь богини морей. Он на этом пароходе четыре года, но китайская компания продала этот пароход чехам. Он сделал несколько рейсов, но эта холодная Балтика не для него, он часто болеет, и к тому же весь китайский экипаж списался и заменен европейцами, но самое важное — ушел повар-китаец. Капитана звали Чжу-Чен.

Он еще долго щебетал на смеси английского с китайским. Я попросил у него судовую роль, чтобы посмотреть список экипажа. Такого интернационала я себе не представлял. Рядовой состав еще куда ни шло — матросы и мотористы, — в основном, поляки и югославы. А вот комсостав — сборная Европы: старший помощник — норвежец Йельсен, второй, он же грузовой помощник — швед Бергенсон, третий штурманский — немец Виттофт, четвертый — огненно-рыжий по-

Буксиры вывели "Республику" на середину Эльбы и мы последовали на выход в Северное море. Через пару часов вышли в открытое море и взяли курс на Ламанш. Начались обычные морские будни, как и на десятках других кораблей. Слегка покачивало. Я спустился в каюту и услышал странный мелодичный звон, исходивший из чрева статуи. Кроме этого, Будда в такт качке покачивал головой и водил глазами. Его фарфоровое лицо было как живое, одежда и детали были так тщательно выполнены, что пуговицы и нитки казались реальными, а руки с прожилками казались теплыми. Я нахлобучил на него свою фуражку и накиннул на него пальто. Звон немного затих, но в такт качке продолжался.

Я отворил дверь спальни и обомлел — никакой мебели, вместо кровати одна циновка, куча подушечек и синее фланельное одеяло. У туалет вообще был азиатского типа, без унитаза. Вот это я попал! Пошел спать в приемную на диван, но сон уже улетел. Я отправил срочное радио судовладельцу о своих претензиях. Про Будду я молчал — хрен с ним, пусть стоит в приемной, в спальне его не слышно, да и я тоже как моряк суверен.

и их можно было брать в рейс до следующего порта. У нас в Союзе такого не было. Когда в второй год своего контракта я написал и отправил через консульство письмо в Москву, то меня сразу поняли, что советским законодательством выезд жен моряков за границу не предусмотрен, и советуем по этому вопросу прекратить переписку. Но записку я Будде бросил.

Помогли мне судовладельцы "Чеховфрахт". Они прислали моей жене приглашение посетить Прагу, через ОВИР Мурманска она получила загранпаспорт, а в Праге ей сделали чешский паспорт, и она прилетела в Лиссабон. Ну, как тут было не вспомнить капитана Чжу-Чена!

Когда жена увидела Будду, то сначала обомлела, потом всплеснула руками, и он тоже радостно закачал головой. Ее восхищению не было предела. Она немедленно потребовала снять с его головы мою фуражку. "Разве ему здесь место?" — говорила она. — Его надо вынести на всенародное обозрение и подарить ленинградскому Эрмитажу, это же шедевр восточного фарфора". Но я ей повторил всю историю, которую мне поведал китайский капитан. В заключение я заметил, что чтобы снять Будду

тан глупо улыбался. Выпить я им не предложил. "А это что еще за чудище?" — спросил помполит, увидев Будду. — Сувенир для мурманского музея или начальству за выгодный рейс?" — "Если хотите — заберите его себе, — сказал я, — по инвентарной книге он нигде не числится, как и спальная гарнитура, и оставлен мне старым капитаном".

К концу дня, сдав дела новому капитану, я уехал в гостиницу, где устроил прощальный ужин своему экипажу. Мы очень тепло попрощались, сделал фотографии на память.

Через несколько дней мне понадобились копии некоторых документов. Я приехал в порт. "Республика" стояла у заводского причала, высоко задрал свой пустой корпус. Матрос на подвеске подкрашивал название, под которым проглядывали старые иероглифы. Вахтенный, хорошо пахнувший сивухой, провел меня к капитану. В каюте стоял мат и шум. Несколько судовых "умельцев" стаскивали с поста-мента Будду. Пол был разобран, мастика выбита, оголились ступни Будды на массивных болтах, приваренных к огромной металлической тарелке на стальной палубе. Глаза Будды провалились — видимо, сначала пытались снять с шарнира голову, и сломали, голова перекосилась и не качалась.

"Зачем же вы так, — сказал я капитану, — ведь это варварство, неужели нельзя было пригласить толковых специалистов?" — "Пожалуйста, не вмешивайтесь, здесь команду я, — оборвал меня капитан. — Забирайте ваши копии — и вы свободны". В это время принесли горелку, чтобы срезать болты. Меня охватила ужас — ведь нагрев металла фарфор не выдержит. Так оно и случилось: с треском по колена отвалились ноги Будды, рассыпавшись на сотни кусочков, и он повис на привязанных канатах. Из туловища высыпались дюжина колокольчиков, куча сложенных записок и обломки маятника. "Умельцы" гоготали. У меня было ощущение присутствия на средневековой публичной казни живого человека. — Кретины, — громко сказал я и, хлопнув дверью, покинул пароход.

Весь день меня преследовал Будда с перекошенной головой и пустой глазницей. Вечером я улетел домой в заснеженный Мурманск.

На вопрос жены, как там Будда, я махнул рукой и долго об этом не рассказывал. Ну кто поверит, что среди моряков-балтийцев были такие варвары, да еще под руководством капитана?

Прошел месяц — и вдруг меня вызывают в службу безопасности мореплавания. Начальник службы капитан Алехин, рекомендовавший меня чехам, разливал по рюмкам коньяк и поздравляет меня с днем рождения. "Спасибо, — говорю я, — но только мой день рождения был в ноябре". "А ты почитай", — сказал он. И дает мне аварийную сводку: "в Бискайском заливе при неизвестных обстоятельствах затонул пароход "Республика" с грузом апатитовой руды. Пароход принадлежал "Чеховфрахту", но с советским экипажем под командованием капитана Тесленко. Португальскими спасателями обнаружен один труп, доставленный в советское консульство для опознания, и два спасательных круга. Причины выясняются. На связь выходил регулярно. Предполагается внезапная подвижка груза в штормовых условиях и опрокидывание".

— Так что, с тебя причитається, — сказал Алехин.

Вот тут-то я ему и рассказал притчу о Будде. Так и сейчас — подержал в руках нэцке, единственную сохранившуюся из всей коллекции, и всплыла в памяти история фарфорового Будды.

Михаил ЛАНДЕР

МЕСТЬ БУДДЫ

ляк Хелевский. Радист — чех. Все механики — немцы. Ну, думаю, вот это я попал, погнался за длинным рублем. Знал бы — не подписывал бы контракт. Но обратной дороги нет. Капитан-китаец собрал весь комсостав, я познакомился, прошелся по их заведениям — вроде все нормально, пароход ухожен, чисто, на мостике порядок, все приборы новейшие — немецкие, недавно установлены. Немного успокоился. Груз — какие-то сеялки-веялки на Тунис, и по дороге заход в Бордо — догрузить на палубу трактора. Вернулся я в каюту капитана примерно в три часа ночи. Капитан Чжу-Чен приготовил стопку бумаг для подписи, малюсенькие бутербродики-канапе и "ханшин" — китайскую водку с резким запахом.

И вдруг в углу каюты, у другой двери, я увидел огромную, с мой рост, фарфоровую статую Будды или китайского монаха. Я спросил Чжу-Чена, как же он собирається вынести это изделие. Капитан замахал руками и прошептал целую тираду, из чего я понял, что эта фигура — дух парохода, установлена она еще при постройке и вмонтирована в палубу. Ее снять невозможно, и даже думать об этом нельзя, иначе пароход постигнет несчастье. Это фигура известного китайского мореплавателя Чжен-Хэ, жившего при династии Мин с 1371 по 1434 г. Посмотрите эти два иероглифа, продолжал капитан Чжу-Чен, это "фо" (будда) и "кай" (море). Если хотите, чтоб ваше желание исполнилось, — бросьте в рот Будды коротенькую записку — и вы меня вспомните.

Уже начинался рассвет, когда пришел второй помощник и доложил, что погрузка закончена, и буксиры у борта. Я распроштался с капитаном Чжу-Ченом, оказавшимся интересным рассказчиком и, кажется, стал понимать его английский. Проводив его к трапу, я спросил, почему нет судового врача. "А зачем? — удивился он. — Посмотрите в буфет, там в баночках разные травы и книга на английском, все баночки под номерами и соответствуют номеру болезни в книге". Мы пожали друг другу руки, и я поспешил на мостик.

В Бордо прилетел представитель судовладельца и выслушал мои требования. Пока нас грузили, привезли и установили приличный спальный гарнитур. Сложнее было с туалетом — понадобились сварочные роботы и перекладка плитки. Но и это успели.

В общем, в рейс я уже вышел в весьма комфортных условиях. Даже Будда перестал меня раздражать и дружески подмигивал. Позднее по звукам его колокольчиков, не выходя из каюты, я определял состояние погоды. Еще в Бордо наш агент привез и раздал бесплатно экипажу четырехязычный словарь Сольмана в картинках. Я о нем слышал ранее, но держал в руках впервые. Ах, какая это прелесть! Мы лучше стали понимать друг друга. Этот разговорник и сейчас сохранился у меня. Он и тогда стоил недорого — 27 долларов.

На обложке надпись: "Don't say a word. Just point to the pictures. They speak fluently. Each picture is numbered in four languages, so here you can". Там было предусмотрено все — от ниток до форменной фуражки.

Мой буфетчик — филиппинец — благодаря этому словарю прекрасно сервировал стол для гостей. Раз в неделю он мыл Будду теплой мыльной водой, тщательно протирал фланелью все складочки и при этом пел свои песенки, а Будда благодарно позывал. Иногда приходил кто-нибудь из экипажа и опускал в Будду записочки с пожеланиями. Так было заведено при старом капитане, и эта традиция продолжалась.

Несмотря на разноликость и разнохарактерность экипажа, работало удивительно легко, без всяких партсобраний и дурацких соцобязательств. В отличие от советских порядков и бдительного ока помполита, члены экипажа ходили в город по одному, а не стаей во главе со старшим, время увольнения не ограничивалось, ходили куда хотели. Но за все время моей работы на "Республике" не было ни одного случая пьянства или опоздания. Контрактная система очень дисциплинирует. Меня очень удивило, что к членам экипажа свободно прилетали жены,

с места, надо разобрать пол каюты и нижнее помещение. "Вот увидишь, — сказала она, — следующий капитан унесет Будду, или в лучшем случае, продаст его музею". Кто знал, что через несколько лет ее слова будут пророческими или, как говорят, — накаркала.

Я проплавал на "Республике" три с половиной года, потом мне полагался полугодовой отпуск. Чего мы только не перевозили: пшеницу и рельсы, станки и калийную соль, шерсть и лес! Посетили все порты Средиземноморья и Ближнего Востока. Заходили в Коломбо, где индус-факир за несколько часов при помощи змеи очистил наш пароход от крыс. За все это время сменилось в экипаже всего несколько человек. Дважды еще ко мне прилетала жена и обнималась с Буддой, как с давним приятелем.

Но время летело, и мой контракт подошел к концу. В Союзе тем временем стали подготавливать целиком контрактные экипажи, от матроса до капитана, и конечно, с помполитом и советскими законами. В один из дней я получил радио, что при заходе в Калининград нас ожидает докование, техническая инспекция и смена экипажей. Помнится, это было в конце ноября, на мой день рождения. Шел дождь с снегом. На борт поднялась группа людей во главе со знакомым агентом "Чеховфрахта".

— Знакомьтесь, — сказал он, — ваша смена, вам дается трое суток на передачу, рядовой состав прибьет утром.

Мой сменщик оказался намного старше меня, угрюмым, с лицом в опсишку. Вопросы задавал, глядя в блокнот, от ужина отказался. Мне не нравятся люди, прячущие взгляд. Я предложил ему прийти утром, к этому времени все документы будут на столе. Утром мой сменщик пришел с помполитом, буфетчик накрыл завтрак. "Капитан, — спросил меня труженик партии, — вы не боитесь плавать с чуждыми элементами? Ведь у них свои законы и привычки, а вы советский человек". Я посмотрел на него как на идиота. "Нет, — говорю, — меня не перевербовали". Капи-