

Владимир КАТКЕВИЧ

Капитанам обижаться не положено

"На курсе фордевинд передние паруса могут быть вынесены "на бабочку", а их шкоты потравлены настолько, чтобы ветром их вынесло ВПЕРЕД".

"Организация службы на учебно-спортивной яхте "Лейтенант Шмидт"

БДЕНИЯ С КОТОМ

Капитан N обитает замкнуто и одиноко, сын его тоже капитанил, но давно ушел из жизни, и N "травить" не с кем. Да и незачем.

— Что-то, Вася, не видать рыболова на Карантинном молу, — заговаривает N с котом. — Наверное, шторма отпугнули...

Бессонными ночами с балкона элитной девятиэтажки на Комсомольском бульваре, откуда порт как на ладони, капитан высматривал огонек-искорку, известную одному ему. Возможно, так когда-то напряженно ждал мерцательную вспышку маяка "Будаки", этот скромный огонь как аванс возвращения, он первым обрадуется, когда судно стремится из Босфора домой. Фонарик оживал ближе к оконечности выгнутого саблей Карантинного мола, там, где было когда-то оборудовано пулеметное гнездо. N даже перемигивался с карантинным отшельником с помощью судового аккумуляторного фонаря, но однажды огонек иссяк, как оказалось, навсегда. Капитан до сих пор не догадывается, с кем семафорил. А звали отшельника Володей. Володя, пенсионера-корпусника с аккредитованного второго судоремонтного завода, непогода не смущала, он в пулеметном гнезде-ловушке утонул, как котенок в ведре, тело так и не нашли. О диком случае поведал мне смотритель маяка. Капитан же N о трагедии времен отечественной депрессии никогда не узнает. Оно и к лучшему.

Отставной капитан N помнит, как в 99-м турецкий буксир, надрытая машина и усердствуя на переменных курсах, отрывал с отвали у пятого причала приговоренный к разделке паровой плавкран, находившийся на балансе того же самого горемычного второго шпильда. Но, разумеется, пожилой капитан не видел с расстояния в три кабельтовых, что стармех лендлизовского (!) крана, горяя о кормильце, просидел ночь на кнехте, а утром его увезли с инсультом.

N не выходит на улицу несколько лет, но регулярно просматривает морские газеты, которые приносит внук, он слышал о зловещих рейдерских захватах, о массовых авариях в Керченском проливе, замечает изменения в порту и акваториях.

— На хрена, Вася, — говорит коту, — нам нужен еще один паразит в виде "Укрморпорта"?

В поле зрения его угодил и "Бриз", проникший в Практическую гавань, weather-ship, перепрофилированное судно службы погоды. О череде скандалов вокруг "Бриза" N был слышан из газет. У борта судна в Практической гавани ближе к Андросовскому молу наблюдалась суета. N догадывался, что "погодный" пароход снаряжают в рейс на Стамбул "возить жвачку". Из газет, в том числе и по публикациям автора, N был осведомлен, что капитаном на "Бризе" Владимир Щиплецов, и искренне радовался востребованности старого знакомого. Щиплецов, пожалуй, единственный плавающий человек, коллега по цеху, с которым капитан N с тех пор выходит на связь по телефону.

— Понимаешь, Володя, я неважно выгляжу, возраст дает себя знать, — оправдывает затворничество N. — Негоже в неопрятном виде объявляться на людях.

Капитан N участвовал в двух се-

верных конвоях, "PQ-16" и "PQ-18". В печально знаменитый "семнадцатый", воспетый В. Пикулем, не угодил случайно по ремонтной причине, пароход поставили в док в Монреале. Потому, возможно, и уцелел. Там же, в Канаде, союзники попросили поздравить население по местному телевидению с Новым 43-м годом. Ничего особого N вроде не позволил, но визу-"светофор" прихлопнули надолго. Плавал по Крымско-кавказской линии на самом скоростном трофейном пароходе, с обводами крейсерской яхты, личном плавсредстве маршала Иона Антонеску. "К корпусу футовую линейку не приложишь", — говорили моряки. Если кто-то пытался обогнать румынский скоростной, капитан командовал:

— Машина, прибавить обороты!

Покидал мостик, когда зарвавшейся "этажерке" показывали корму. За эту профессиональную гордость его уважала команда. На Крымской и познакомился с Владимиром Щиплецовым, тогда капитаном "Колхиды", тоже отлученным от заграничных вымышленных навету. Щиплецова на много ни мало хотели упрятать в Египте в бетонированную яму-зندان, за то, что в Красном море якобы протаранил и потопил египетскую подводную лодку: сорок душ совершили марш на дно. Сдружились, будучи на равных, а если бы довелось топтать один мостик, наверняка бы накопились претензии или даже обиды, — так часто бывает, когда живут в замкнутом пространстве, ограниченном фальшбортами.

— Жаловался ли вам на судьбу N? — спросил я невпопад Щиплецова.

— Капитаны разве жалуются? — удивился Владимир Васильевич.

Незаслуженные обиды у N копилась и позже, на Крымской, ветеран северных конвоев долго конфликтовал с помполитом.

— Бородавка, я знаю, что ты за мной следишь, — провоцировал N комиссара.

Первый помощник строчил письма в партком, и в конце концов, "съел" мастера, N таки сняли с любимого парохода, макет которого в футляре у него хранится на шкафу. Став "безлошадным", капитан недолго перебивался на подменах, приживаясь временно в чужих каютах. Потому висевший над родной девятиэтажкой Комсомольского бульвара лозунг "НАРОД И ПАРТИЯ — ЕДИНЫ!" воспринимал иезуитским лукавством. Когда N проводил в порт трофейный пароход (створный огонь в ста метрах на чердаке дома № 5 по Советской Армии), лозунг уже тогда колот глаза. Во времена северных конвоев еще беда сплавляла, а потом при произволе первых помощников — о каком единстве могла идти речь? Достаточно было "наклепать маляву" в партком о том, что капитан приобнял буфетчицу или позволил себе после зябкой вахты лишние пять морских капель, и капитана благословляли в каботах, он становился кавказским пленником, дальше Крымско-кавказской линии ему путь был заказан.

— Как вы считаете, нужен ли институт первых помощников? — спросил у Щиплецова в Министерстве морского флота заместитель по идеологии, Владимира Васильевича тогда утверждали в должности капитана.

— Считаю, что нужен, но в нынешнем виде он неприемлем, потому что присылают отставных пожарников и конников, которые дремучим невежеством дискредитируют идею, — честно отреагировал тот. — Нужны образованные люди, которые бы ориентировались в быстро меняющейся политической обстановке, могли бы толково рассказать

экипажу о стране, куда плывут, традициях, обычаях, наконец.

— Где же я их возьму? — огорчился ответственный товарищ.

Кстати, N плавал еще до войны, когда комиссаров на борту не было, и у него претензии укоренились глубже.

— Встретимся, когда потеплеет, — обещал капитан N нынешней зимой Щиплецову. — Приведу себя в порядок, сделаю санаврал в квартире, тогда и поглядим.

Накануне Дня Победы автор пробовал прорваться к N с другим капитаном, Анатолием За-ным. Сначала N согласился на интервью, но когда пришли, схитрил, не отворил брондверь.

— Это ваш второй помощник Анатолий Иванович, — дросселировал свой командирский голос в замочную скважину За-ный. В ответ только тревожно мяукнул кот. Если б суждено было дожить до такого возраста, возможно, автор тоже бы притаился. Отсутствие же прямого контакта не дает морального права озвучивать фамилию, которая широко известна в морском городе.

АПОСТОЛЫ ПАРОХОДЫ НЕ ВЫБИРАЮТ

На совместных стоянках в портах Крыма и Кавказа взаимные симпатии Щиплецова и N обнаружили не случайно, потому что разговаривали на одном языке. "Компас" на этом языке с ударением на первом слоге, а "шпили" на последнем. Ведь к тому времени Щиплецов уже прошел школу легендарных капитанов Гарагули, Кнаба, Дондуа, Гегетидзе, Лукьянченко и других. Это была суровая закалка, потому что патриархи морского извоза собрались принципиальные, жесткие, беззаветно преданные Делу. О Гегетидзе, например, сами грузины в Батуми говорили:

— Он плохой человек, он не грузин, его из Турции привезли мальчиком.

Жаль, что эта генерация непритворных командиров-бессребренников напрочь истреблена. Мы причитаем по загубленному впопыхах флоту ЧМП из 330 единиц, который исчезал не только в Аланге под газовым резаком индийского рабочего, но и растворялся в авральном учрежденных "оффшорках" Кипра и города Лондона. Серийный балкер можно построить поточно-секционным методом за три месяца, полноценного же капитана, не скороспелку-выскочку, надо растить лет пятнадцать, а то и двадцать, раньше по десятку лет на шеврон тратилось.

Да и само оздоровительное понятие "эстафета", когда бегут недолго, ноздря в ноздю, на параллельных курсах не отвечает сути. Ведь они бороздили моря в одно и то же время лет тридцать — грузы возили, людей, сахар для Ирана, оружие в братские страны, битум из Албании. Работали зачастую на разномасштабных трофейных пароходах, берегли штучные реликвии, гордились диковинками, потому что других не было. Даже военные сборы Щиплецов проходил в Севастополе на трофейном крейсере "Керчь". Итальянское происхождение не крейсера отнюдь не облегчало судовую службу. Так кадеты буксирной стальной конец толщиной с ногу чистили до блеска, обильно смазывали солидолом, а потом вручную наматывали на "выошку".

Первокурсник высшей мореходки Володя Щиплецов карабкался по вантам двухмачтового учебного кэча "Лейтенант Шмидт" еще в 55-м, когда только предчувствовали не-



слышанный пароходный бум, пик которого придется на семидесятые. Задачу плавпрактики, как записано в брошюрке-методичке, "приучать курсантов терпеливо и бодро переносить трудности морской службы", он усвоил особенно четко. А все остальное, когда выбирать бизань-дирик-фал до марки и крепить на нагели свободными шлагами, когда грот ставить, когда стаксель и летучий кливер, апсель и топсель, — эти премудрости сами к нему липли. Приобретенные навыки пригодятся при работе с парусами на барке "Товарищ", где мачты куда выше. Парусный капитан Олег Ванденко тогда еще не стал хрестоматийной легендой, а скромно плавал четвертым помощником, за ним была расписана мачта бизань.

На танкере-серийнике "М. Горький" (не путать с лайнером "Максим Горький") пятикурсник Щиплецов плавал уже старшим рулевым. Капитан Стуруа доверял курсанту маневрирование в лабиринтах заморских портов.

— Малый, пойдй сюда, — говорил капитан Стуруа при выходе из Амстердама, — становись на руль.

— Отправят на пенсию, куплю бельгийскую винтовку и пойду на охоту, — мечтал вслух старый капитан.

Умер Георгий Дианасович прямо на мостике, как и многие.

Щиплецов рано убедился, что иногда трудности вызваны невнятной формулировкой поставленной задачи. Чтобы немного подзаработать, пошел курсант третьего курса Володя Щиплецов помощником кочегара на теплоход "Лазарев". Подсобнику положено подвозить уголь к топке, убирать шлак, поднимать бадью к фальшборту. Володя с желанием окатил рубиновый шлак водой и очнулся у переборки.

— Ну, что понял? — спросил разгоряченный работой, да еще и ошпа-

ренный парами кочегар. Он приварил Щиплецова в ухо.

Потом уже окатывал шлак равномерно, не так жаростно.

Он не из морской династии, как, впрочем, и N. Особенно буйно династии разветвились в ЧМП в семидесятые. Направили к нему под крылышко отпрыска, а команда приняла "шишкаря" в штюки.

— Если вы хотите добра своему сыну, то заберите, потому что команда с ним что-нибудь сделает, — посоветовал Щиплецов влиятельному батюшке.

Тем не менее, династии не отвергает, не костерит, хотя гении чаще рождаются в многодетных семьях бедных сапожников.

Щиплецов родился в Москве в 3-м роддоме на Арбате. Там же увидел этот мир и два его брата. Семья обитала в однокомнатной квартире, тогда многие жили плотно. После окончания школы сказал:

— Мама, поеду в Одессу на гособеспечение. И тебе легче будет.

На место в ОВИМУ претендовали 30 человек. Половину отсеяла мандатная комиссия, других забраковали дотошные медики.

Пройдет пятьдесят пять лет (!), и в самое муторное безвременье на исходе девяностых капитан Щиплецов приведет из Стамбула в Новороссийск "бичевоз" "Шаталово" с "грузом жвачки". На бывшем "бээрэмтэ", большом рыбоморозильном траулере, немилосердно обкатанном атлантическими штормами, заварили слип и перепрофилировали его под перевозку ширпотреба — только и всего. Досмотровые власти выразят неудовольствие по поводу скудности навигационного оборудования на ходовом мостике. Когда выяснится, что один из строгих контролеров тоже впервые вякнул в третьем роддоме на Арбате, претензии будут сняты "за предста-

вительской рюмкой чая". Недостаток штурманского оборудования на последней своей морской судьбе Владимир Васильевич компенсировал сумрачным природным нюхом и недюжинным опытом.

АРАБЫ НАЗЫВАЛИ ЕГО ХОРОШОВ

К трудностям же морской службы, которые положено переносить безропотно, относятся и немотивированные назначения, вызванные сиюминутной необходимостью.

Пришел Щиплецов после окончания "бурсы" третьим штурманом на грузопассажир "Белоостров", а его поставили пассажирским помощником. Ходили в Албанию на Дуррес, была такая пассажирская линия. На пароходе направлялся в Ялту для лечения генсек компартии Франции Морис Торез с женой и соратницей Жаннеттой Вермеерш.

Потом попал на "Латвию".
— Прибыл для прохождения дальнейшей службы третьим помощником, — доложил.

— А кем ты был на "Белоострове"? — уточнил капитан Говетидзе. — Пассажирским.

— Вот и у меня будешь пассажирским.

— Так я же...
— Я сказал, будешь.

Отработали навигацию, и его повысили до второго помощника. Второй, "секонд", как известно, отвечает за груз, но поскольку недушевленного попутного груза было мало, основной живой груз фактически составляли пассажиры, которыми ему и приходилось заниматься пристально. При этом стоял одну ходовую вахту с 16 до 20.

Весной уже следующего года плывут по расписанию, как "дисциплинированный трамвай". Пришли в Ялту. Капитан вызывает и говорит:

— Получили РДО. Тебе приказано срочно из Ялты прибыть в Одессу.

— Я что, чемодан? — ерщится Щиплецов. — У меня в каюте жена, ребенок.

— Я — старый, а ты молодой, тебе ругаться нельзя, — предостерегает капитан.

Вещи оставили на судне, а жена и ребенок полетели с ним. Прибыл к начальнику пассажирского управления Ивану Андреевичу Сидорову.

— Получили из Висмара "Литву", — сообщил Сидоров. — На "Литве" есть бассейн, хоть и похож он на корыто. А на "Латвии" нет, поэтому "Латвия" не может обслуживать экспрессную марсельскую линию. Ты отработал навигацию на "Латвию", теперь пойдешь на однотипную "Литву".

"Литвой" командовал Дондуа, тоже легендарный капитан, впоследствии с опозданием из-за трех побегов членов экипажа удостоенный звания Героя Социалистического Труда.

Отработал навигацию. Снова пассажирским помощником. Щиплецов безропотно нес "пассажирский" крест, хотя это тормозило карьерный рост.

— Сергей Левонич, может, сделаете меня третьим помощником? — взмолился Щиплецов.

Как раз капитан выгнал бухгалтера, который записал. Щиплецова произвели в третьи помощники. Каждую неделю получал извещение мореплавателям, правил карты неведомых морей, где какой буй сорвало, где косу намыло, где пароход нашел "меляку", став по картам безмянным затонувшим объектом. Еще раз в неделю выдавал зарплату в валюте — рейс-то всего 11 дней. Два раза обсчитал себя. Итальянские лиры, конечно, не вернули.

На "Литву" снова подсел Морис Торез с тремя сыновьями — Жаном, Полем и Пьером. Пьер, кстати, окончил одесскую мореходку.

Французский генсек узнал Щиплецова и сказал Дондуа:

— А я его видел на "Белоострове".

Экспрессная линия "Литвы" предусматривала и ближневосточное плечо с заходами в Бейрут, Александрию, иногда Латакию. Пассажирскому приходилось решать головоломки с паспортными неувязками. Скажем, у сирийского пассажира паспорт гражданина Объединенной Арабской Республики, а такого искусственного государства уже нет в помине. Что делать?

— Хорошо, — бросал на ходу пассажирский помощник Щиплецов, летая по палубам с паспортами, где на фотографиях граждане преимущественно с усами.

Арабы прозвали его Хорошов. Бешеным спросом на ближневосточной линии почему-то пользовался аспирин. Доктор рассыпал разные безобидные витаминные порошки в кулечки и писал: "Аспирин".

Однажды в Бейруте на борт приняла до Одессы православных священников, они направлялись на какой-то собор, кажется, в Загорск. Щиплецов заметил, что один из святых отцов не очень чернобород. Перед приходом в Одессу "священник" и вовсе побрился, снял ясу и облачился в цивильное. Капитан потом проговорится, что с помощью такого маскарада спасли после провала разведчика Филби.

На "Армении" капитан Дмитрий Васильевич Кнаб как-то вызвал и сказал:

— Я ухожу на пенсию, здоровье шалит, а ты останешься капитаном. Я договорился в пароходстве.

В пароходстве начальник отдела кадров Фоскаренко сказал:

— Володя, выручай! Надо сходить на "Армении", но зарплату будешь получать старпомовскую.

Если бы не являлся в пассажирских помощниках, возможно, дорос до капитанских шевронов и раньше. Ведь прецеденты были. Так Алексей Васильевич Морозов стал капитаном танкера "Вайан Кутюрье" в 26 лет.

В Мраморном море вышел из строя радиолокатор. Вызвали 4-го помощника, ответственного за электронное хозяйство.

— Чини! И чтоб до Дарданелл появилась картинка, — приказал капитан-старпом Щиплецов.

Четвертый не знал, с какой стороны подступиться к локатору, и Щиплецов стал искать неисправность методом тыка, для начала прощупал лампы. Одна вызвала сомнение, была холодной. Заменяли, и на экране вспыхнул зеленый луч. Он до сих пор помнит маркировку триода: 6Н1П.

ПАРОХОДСКИЕ РЕПРЕССИИ

Если разобраться, мало кого из капитанов обошли административные репрессии.

Поводов для административных взысканий было тоже предостаточно: аварии, перелив топлива, копейная контрабанда, хозяйственные инициативы, скажем, рискованное премирование валюты матросов за переноску багажа или за доставку пассажиров с рейда на берег мотоботом. Но дело в том, что после травмы, как это было у Вадима Никитина или у Александра Назаренко, или у Михаила Григора, отлученного от "Ивана Франко", опальные кормчие, как правило, пропадали с ореолом мучеников в дымке окраинных водных пространств государства. Штрафной ряд можно развивать. Щиплецов же после незаслуженных стреноживаний или странных назначений не просто восстанавливался, а ему доверяли штурвалы самых впечатляющих судов. Так контейнеровоз принципиально нового поколения "Сальвадор Альенде" на закате восьмидесятых воспринимался прорывом в новых технологиях.

— Капитан "Сальвадора Альенде" заболел, — сказали в кадрах, — пойдешь вместо него.

— Я же никогда не работал на контейнеровозах, — простодушно встревожился Щиплецов.

— Ничего, научишься, — отрубили. Щиплецов зарекомендовал себя надежным и ответственным командиром, потому и доверили. А капитан отнюдь не заболел. Он приобрел машину с загрансвалки, в декларации записал копейную цену, потому и оставили для разборок. С перспективой репрессий.

На печально известном "С. Альенде" Щиплецов обслуживал скоростную линию Неаполь — Генуя — Ливорно — Нью-Йорк — Филадельфия — Балтимор — Сус. В Сус по вине капитана лихтеровоза никогда не опаздывал. Пароход, по размерениям и конструкции приближенный к среднему плавдоку, Щиплецов заводил с филигранной точностью. И смело. На зависть капитанам, которые паниче-

ски боялись, что "причал навалится на них". А ведь о такой линии мечтали многие! Уже в новейшей истории "С. Альенде" утонул в Атлантике, чудом спаслось только двое, потому что были в гидрокостюмах. Задержись Щиплецов на "С. Альенде", не пришлось бы писать эти строки, думаю, ушел бы от штормовой погоды и сохранил людей и судно.

Однажды "С. Альенде" отклонился от наезженной американской линии и повез трактора "Кировец" на Карачи. Трактора выгрузили, приехали назад на рейд Суэца, где формируется южный караван для прохождения канала. На борт пожаловала морская полиция и представители капитании порта.

— Вы утопили египетский катер с пассажирами, — сказал старший офицер, гневно сверкая глазами. — Где вахтенный журнал? Забираем капитана на берег.

Покидать борт наотрез отказался, иначе бы до сих пор кормил блох в яме.

Срочно запросили пароходство. Из пароходства ответили, что власти обвиняют его, Щиплецова, в потоплении египетского катера с беженцами, направлявшимися на заработки в благополучный Кувейт. РДО передали по УКВ открытым текстом, чего ни в коем случае нельзя было делать, потому что запеленгованное разъяснение косвенно подтверждает обвинение.

С помощью штурманской линейки Щиплецов доказал, что в момент столкновения катера "С. Альенде" находился в 100 милях. Обвинение было снято, и судно отпустили.

После инцидента кормчие ЧМП пустили "Сальвадор Альенде" на Кубу. Зарплату стали выдавать "бонами", и команда разбежалась.

Прошло несколько месяцев, и египетские власти, признав капитана виновным в инциденте, потребовали предстать перед судом в Каире. Щиплецову назначили восьмизначный штраф в египетских фунтах, и потому он вернулся на знакомую до боли в пояснице Крымско-кальмскую линию, — ведь не зря, наверное, ее так окрестили моряки, среди которых было немало бедолаг, ущемленных в правах.

Крымская — это одуряющая монотонность, сегодня Сухуми, завтра Сочи. "Внимание, теплоход "Колхида" отправляется на двухчасовую прогулку". В программу прогулки входит посещение мостика, где капитан будет задавать вопросы один глупее другого. А он обязан на них отвечать. Дамы при двух баллах бледнеют.

Минет пять лет, и штраф почему-то скостят до 10 тысяч долларов. В унисон с нерушимыми египетскими традициями. Только через 8 лет начальник пассажирской службы ЧМП Владислав Сергеевич Петухов пришел нарочного и тот окрылил:

— С тебя все обвинения сняли.

Но беда в том, что ложные обвинения инициируют не только из-за моря-океана, где тамошние строгие органы демонстрируют видимость розыскной работы, но и в Отечестве. В державе обвинения снимают чаще посмертно. Анонимкой ужалили Щиплецова, когда он работал на грузопассажире "Кооперация". Пароход этот 29-го года постройки когда-то даже перевозил самолет Чкалова из Америки. В шестидесятые реликт не уберегли, заморозили главный двигатель на судоремонтном заводе. Подобрали подходящий по размеру и параметрам двигатель с танкера-серийника. В наличии оказался только один движок, причем с левым вращением винта, что нехарактерно для одновинтовых судов. Ходил ветеран-левша на одном винте, то есть когда при маневрах нужно было ставить машинный телеграф в положение "Малый назад", Щиплецов фиксировал ручку на "Малый вперед" и никогда не путал.

Грамотное соотношение длины корпуса и руля позволяли легко управлять, — вспоминает Щиплецов. Владимир Васильевич никогда не сетовал, а даже усматривал в любой ненормальной ситуации козыри.

Кто же чернил на "Кооперации"? Старпом Икс попросил Щиплецова дать ему представление на капитана. Владимир Васильевич в прось-

бе вежливо отказал, потому что Икс находился на судне менее полугода, а по положению, рекомендация выдается только после этого ценза.

— Если бы он откровенно объяснил, что "под него" готовят недавно приобретенное судно, то я бы не отказал, — признается Владимир Васильевич.

Купленное по случаю британское судно, куда прочили мистера Икс, готовилось для работы на австралийской линии. В этих отшибных краях на борт садится много эмигрантов с украинскими корнями, и потому заранее подбирали молодого фактурного капитана, цветную фотографию которого охотно купят пожилые соотечественники. Фамилия претендента тоже была с украинскими корнями, он отвечал всем требованиям, и к тому же прошел годичную подготовку в КГБ. В это грозное учреждение по знакомому адресу претендент и настроил анонимку, где обвинял капитана Щиплецова во всех смертных грехах, пьянках-гулянках с судовыми золушками и других аморальных проступках. Потом Щиплецов эту "телегу" показывали. Икса же к тому времени уже не было на белом свете, он ушел из жизни в пятьдесят лет, здоровье подорвали именно пьянки-гулянки.

Тем не менее, на кляузы чутко реагировали, Щиплецова с парохода-инвалида списали, и он довольно долго бороздил черноморские акватории на "Молдавии".

Но за ограничением в морских правах всегда маячил новый карьерный взлет. После очередного каботажного Щиплецов капитанил на балкере "Совфрахт". При водоизмещении в 60 тысяч тонн и длине 212 метров "Совфрахт" был самым большим судном пароходства.

При еще одном взлете Владимиру Васильевичу доверили "Россию", где экипаж 700 душ, ту самую "Россию", где долгие годы капитаном упоминавшийся выше Сорока. В такой универсальности и живучести бесспорно феномен Щиплецова.

Да разве только эти назначения? Он плывал вторым помощником на правительственной "Башкирии". Хоть и серийный был пароход, но строился с индивидуальными причудами, например, предусмотрели обособленный танк питьевой воды для Хрущева. Щиплецов в рейсе по Скандинавии крутил кино для единственного зрителя Никиты Сергеевича (Владимир Васильевич еще и кино-механик). А для такого спецпарохода экипаж отбирали будь здоров, конкурс был не меньше, чем в мореходку. Играла роль не только стерильность анкеты, которую проверяли и перепроверяли. Учитывались и профессиональные возможности, и опыт работы пассажирским помощником, коммуникабельность, наконец. С людьми, а точнее, с потоком людей не каждый совладеет. Кстати, "Башкирия" — единственный пароход, который он принимал с колыбели, то есть на верфях. Другие счастливицы, приближенные к верхнему эшелону морской власти, зачастую из династий, летали "по звонку" на приемки в Японию, Югославию и получали суточные за неделю, как за два месяца рейса, а он принимал пароход, чтоб на нем плавать.

Одного такого отлучения достаточно, чтоб сломить, многие в его ситуации принимались заглядывать в рюмку и навсегда исчезали с морских горизонтов, как волной смывало. А Щиплецов же при очередном отлучении от мирового океана не ожесточался, не замыкался в обиде, а брался за работу с еще большей разумной яростью. Происходила своеобразная реинкарнация — переселение его морской души в другую "плавоболочку". При таком одушевлении абсолютно неважно, возвращается ли перемещаемый на ступень выше или на ступень ниже. Важно шкоты потравить настолько, чтобы ветром паруса вынесло вперед и только вперед. Как указано в методичке плаваний на кэче "Лейтенант Шмидт".

Надумал Щиплецов на "Колхиде" улучшить каюты первого класса. Он узнал, что в МТО, базе материально-технического обеспечения, есть недавно полученные из Греции отдаленные материалы, анодированные и хромированные шурупы,

и при виде этого дефицита у Владимира Васильевича загорелись глаза — в те скучные годы база воспринималась Клондайком. У него сложились благоприятные деловые отношения с начальницей МТО Алексеевой, и Владимир Васильевич затеял масштабную реконструкцию кают первого класса.

На ремонте во втором судоремонтном заводе капитан Щиплецов самолично отдирали унылый рифленый линкруст, которым после войны отделяли купе поездов.

— Ты что творишь? — осадил его директор завода. — Ты же не сможешь вовремя выйти из завода!

— Если хочешь уложиться, то снимай пиджак и становись рядом, — обрубил Щиплецов.

Обновились в срок. На завод даже пожаловал с женой начальник ЧМП Анатолий Витальевич Голдобенко. Посидел в переоборудованной каюте, попрыгал на новой пружинистой кровати. Понравилось.

— Заходи, — сказал. — Если будут проблемы.

Проблемы копились, но Щиплецов по мелочам не озадачивал начальство. Как-то в пароходстве Голдобенко встретил Щиплецова и сам пригласил в кабинет. Щиплецов выложил судовые новости. Голдобенко чиркал логотип в красивой записной книжке с метотипом пароходства.

— Какие еще просьбы есть? — спросил.

— Неудобно говорить, — мялся Щиплецов. — У меня не решен квартирный вопрос. Очередь отодвигают.

Голдобенко нахмурился и ничего не сказал. Щиплецов думал, что расстроил начальника, но через три месяца ему вручили ордер на двухкомнатную квартиру.

Если вернуться к искусственной зыбкой базе, то можно с наигранным воодушевлением рассуждать о преемственности традиций и навыков, пресловутой эстафете морских поколений, которую вроде бы передал опальный и опаленный войной дальневосточный капитан N тоже достаточно известному в морских кругах преемнику. Но, во-первых, в эту надуманную эстафету сам Щиплецов не шибко верит. Ведь раньше не принято было, и в силу нашего менталитета в том числе, прислушиваться к советам старших, как, скажем, на Ближнем Востоке, который он знает не понаслышке. А вторых, какая же эта эстафета без подкрепления материальной базой, когда не на чем больше плавать? В 21 веке вплоть до 2002-го года Щиплецов доплачивал на челночных развалюхах, наскоро приведенных в сомнительное рабочее состояние ("Поиск", "Шаталово", "Бриз" ("Волна"), "Юность" ("Абрау-Дюрсо"). Кстати, по слухам, "Юность" продали для третьей жизни в Болгарии чуть ли не за 20 тысяч долларов. А импонировала капитану N невероятная стойкость и живучесть молодого сотоварища по цеху и, конечно же, востребованность уже в новейшей истории.

Возраст у капитана N убедительно почтенный, в октябре 90. Перед юбилеем, надо полагать, Щиплецову удастся поговорить с ним по телефону. На визуальную встречу он, мне кажется, не рассчитывает. Что дарят в таких случаях старому недолгому моряку? Хорошим подарком был бы для него кусок красного дерева, которым настлали палубы старых пароходов. Древесина эта не гниет и источает тонкий аромат растительных масел, копры и сизала. Таким деревом была настелена палуба "Ямполья", шведского балкера на 16 тысяч тонн, шесть таких бэушных судов приобрел для ЧМП главный инженер пароходства Николай Яковлевич Ермошкин, именем которого назван крупный балкер. Да, было время, когда мы несли в дом, а не из него. На "Ямполье", где Владимиру Васильевичу посчастливилось капитанить, совершенно не было тараканов. Понюхал бы юбиляр спил палубного бруса, и вспомнилась бы ему Сурабая. Есть такой порт на Суматре, автор бывал там. Но нет у Щиплецова щепок с настла палубы "Ямполья". Даже с горемычного "Бриза", последней его несостоявшейся морской судьбы, нет ничего. Он привык на судно приносить.