

Илья Долголенко



**Байки
морского
волка**

12+

Basil

Илья Долголенко

Байки морского волка

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68301607

SelfPub; 2022

Аннотация

Вы заглянете за кулисы Морской романтики: узнаете, чем пахнут доллары, как открываются люди в различных ситуациях, какие бывают находки, потери, криминальные истории, приключения, заодно узнаете секреты приготовления деликатесов моряками. Сюжеты рассказов взяты из моего личного опыта работы в море. Книга будет интересна настоящим, бывшим и будущим морякам, а также их семьям; персоналу рыболовецких компаний и морских научно-исследовательских институтов; рыбакам от рядовых членов экипажа до рыбных генералов; рыбадзору; жителям прибрежных городов, живущим и работающим бок о бок с моряками.

Содержание

Моя работа в морях	8
Первый рейс	14
Кинопередвижка в салоне	22
Как мы подглядывали через забор	26
Краткий курс рыбохозяйственной науки	31
Тазик икры сельди. Жизнь удалась	38
Рулеты из скумбрии	41
За одного битого...	42
Первый раз за «бугром» – в Рейкьявике	47
Ужасная находка на берегу Большой Волоковой	59
Как я стал начальником рейса	68
Котлеты из икры желтохвостой камбалы	75
Загадочный «скоропорт». Парадоксы и находки «ПИНРО» на камнях. Кораблекрушение	77
Домашние животные на борту судна. И дикие	88
Полгода в рейсе	92
Мой первый нож	97
Ножи. Сукупира. Фрезерный станок. Царь Камбис (6 век до н.э.)	101
В Рейкьявик за автомобилями	110
Хельги Оскарссон	115
Самый крупный груз машин в 1996г.	117
Стахановцы на промысле	122

Мой первый маринад, куры, зелёная плесень	125
Рыба, «подаренная» леммингам	130
Серёга-Мерседес	133
Шурик-«математик»	134
Ржаной хлеб и пельмени в море	136
Плавающие в океане контейнеры	138
Перья куропатки «растут» из пальцев	141
Амазонка из Тралфлота	144
Таран в полярную ночь	150
Напарник	155
Сортировка на промысле мойвы	158
Сортирующее устройство в донном трале	164
Выгрузки в иностранных портах	169
Мелкий криминал на борту. И не только	172
Одна из сторон моей морской работы	181
Пароль ПАЛ-СЕКАМ	192
Отбояриться от Чиполлино	197
Филетировочные машины. Круглые ножи	200
Скороварка в умелых руках	205
Протухшая семга	207
Подводная лодка в трале	210
Как и чем ловят рыбу на промысле	213
Про орудия лова	213
Особенности тралового лова	220
Прямой канал связи с Нептуном	225
Разделка рыбы вручную	228

Стрелковый тир в трюме	232
Радиоприемник-коротковолновик, колхозные антенны	236
Запах долларов	240
Горсточка крабов и огромная треска	241
Дурбалай в магазине. Подлый прием	244
Приготовление деликатесов из морепродуктов в море	248
Рыба по видам	249
Нерыбные объекты	256
Продукты эксклюзивные, редкие, экзотические	258
Тревожный чемоданчик	260
Рейс в море Ирмингера	264
Так ты ещё не вонял!	271
Романтика в море	274
Летучие выражения из морей	277
Женщины в морях	285
Трагедии в море	291
Капитан и часть экипажа утонули вместе с судном	292
Новогодняя трагедия	294
Братание в Большой Волоковой	296
Мой коллега Володя не вернулся из моря	299
Берегите молчунов!	301
Грипп – коварнейшая вещь	302

Выпасть за борт в туман – непоправимо!	303
Инструкции по технике безопасности пишутся кровью	304
Эта тема в кино и береговой жизни	306
Чуть шире про коррупцию	307
Пункт назначения	309
Что сильно удивляло	315
Интересные биологические объекты	316
Природные явления	320
Небрежность моряков к собственному здоровью	324
Жадность на грани с убийством	326
Врач-алкаш	327
«Инопланетяне» в руководстве	329
Колдун	335
Рукодельники в море	337
Неисчерпаемая тема пьянства в море	343
Шибко «умные», однако	350
Свистопляска с министерством	354
Встречи в порту	356
Завершающий рейс в моей морской биографии	359
Кодекс самурая (бусидо) для капитанов	375
А теперь о себе (развернутая биография)	382
Рождение, родственники, детство в Греково- Балке	382
Детство в Кавказской, садик, школа	383

Студенчество	385
Работа	386
Семья	388
Мои занятия сейчас	390
Мои контакты	393

Илья Долголенко

Байки морского волка

Моя работа в морях

Данная книга – некоторый итог моей морской жизни, охватывает период 28 лет моей работы на Севере, с 1987 по 2015 годы, это время моей трудовой биографии в городе Мурманск в качестве биолога-ихтиолога, и время моей жизни с 28 до 56 лет.

В Мурманск я переехал из Нижнего Новгорода, устроился на работу в ПИНРО (Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии), в лабораторию пелагических рыб. Моя специальность биолог-ихтиолог.

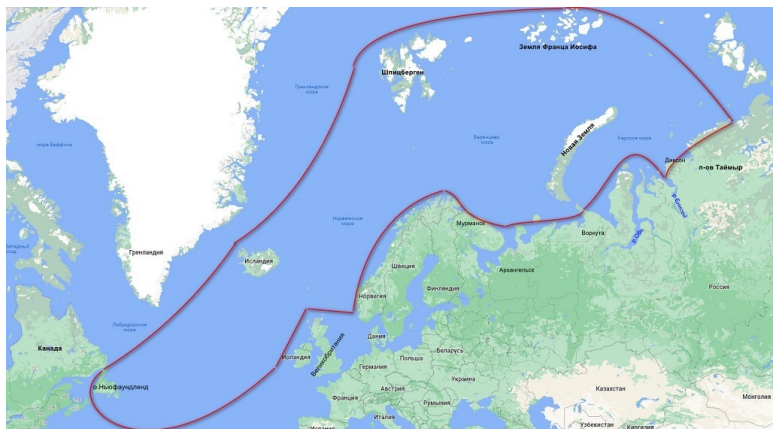
МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЫБОЛОВСТВУ



ПОЛЯРНЫЙ
НАУЧНО - ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ МОРСКОГО
РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ОКЕАНОГРАФИИ
ИМ. Н. М. КНИПОВИЧА
/ПИНРО/

Все мои рейсы, а их было около сотни, являлись исследовательскими. Либо это были полномасштабные съемки с большой научной группой, либо промысловые рейсы, в которых я попутно собирал биологический и промысловый материал.

Ареал исследований включал в себя Северную Атлантику и часть Северного Ледовитого океана – от Канады до Таймыра. На схеме возможны неточности, но суть передана. Чтобы понять масштаб, скажу, что, например, от Мурманска до Ньюфаундленда мы шли 13 суток. А от Мурманска до Земли Франца Иосифа – 4 суток. И от Мурманска до Таймыра – неделя.



Вся работа делилась на морскую и береговую. Что более значимо – не могу сказать даже сейчас. В море мы собирали достоверную информацию, которая в перспективе после обработки позволяла отстаивать интересы родной державы при определении национальных квот на вылов рыбы при ежегодном международном «дележе». Сама обработка данных происходила уже на берегу, силами многих специалистов, с привлечением мощных компьютеров и навороченных программ.

Я оказался востребованным специалистом в море, освоил много методик сбора достоверной информации, со временем меня стали посылать старшим в научной группе на съемочных судах. При такой должности я становился «завхозом с дипломом». Сбором информации лично заниматься уже не удавалось. Всё время на берегу перед рейсами было занято сбором снабжения в рейс, организацией научной группы (в отдельных рейсах это бывало до 20 человек), утрясанием ежедневных мелочей – прохождением медкомиссий, компоновкой рейсовых заданий и отчетов, довозом научного снабжения в рейсы до последнего часа у причала, «разруливанием» мелких нестыковок у забывчивых ученых (то загранпаспорт заканчивается, то заключение московской медкомиссии не признает мурманский портнадзор и т.д.). Работенка была колготная, но заставляла быть всё время в тонусе.

И по выходу в рейс нагрузка не ослабевала. Пока спихнешь этот «приросший паровоз» с места – пройдет дня два-три. Сначала надо откалибровать гидроакустический комплекс по сфере в тихой бухте на якоре, потом добиться стабильной работы гидрологической лебёдки и зонда на кабель-тросе. Еще обязательно до начала траловых работ надо успеть сделать пару нулевых тралений – опустить-поднять трал без анализа улова, просто чтобы убедиться в работоспособности тралового комплекса и двух палубных команд. А я как начальник рейса все это организовывал, наблюдал, корректировал.

О самой работе – большинство моих рассказов в этой книге. Бывали смешные случаи, бывали и грустные. Сила Севера – в людях. Подавляющее большинство морских специалистов – положительные герои, ответственные, квалифицированные, перспективные, смелые.

Я благодарен всем, с кем судьба свела либо столкнула меня в эти годы. Эти события оказались одними из самых значимых и запоминающихся в моей жизни. Всем удачи и гармонии!



Первый рейс

Мой первый рейс состоялся 35 лет назад, мне было 28 лет. Работать в ПИНРО я начал с 1 августа 1987 года, а уже 1 сентября ушел в рейс. Вернулся 14 ноября, рейс продлился 75 суток.

Первый рейс забыть невозможно. Экипаж 30 человек, из которых 4 научных сотрудника. Судно называлось «Макшеево», тип СРТМ-К (средний рыболовный траулер морозильный кормового траления). Судовладелец – «Севрыбпромразведка».

Всё было в новинку. Загрузили вещи и оборудование, сдали документы, на борт прибыли в требуемый час. А потом отошли на рейд и много часов стояли на якоре, ожидали досылки недостающих специалистов.

Такая скотская манера руководства любого из флотов – загнать народ на борт и поставить судно на рейд, чтобы не разбежались – удивляла меня все 28 лет работы в морях. На рейде могли держать сутками, без отхода. Мы ушли в мой первый рейс, снявшись с якоря после полуночи.

Рейс был от лаборатории беспозвоночных животных. В основном, исследовали креветку северную (розовую) и кальмара-стрелку. Сначала пошли к Новой Земле. По желобам и впадинам прошли с тралами. Учитывали запас креветки. Проводили специфические промеры.



С интересом узнал, что креветка северная в течение своей жизни проходит три сексуальных стадии. Сначала, после выклева из икринки, это маленькие бесполое особи. По мере роста они становятся все самцами. Когда перерастают определенную границу – все становятся самками и остаются ими до самой смерти.

После обследования Центрального желоба мы подошли к Гусиной банке. Там как раз работала группа судов, ловила

треску и пикшу донными тралами. Летом это место нагула указанных рыб – в месте встречи теплого и холодного течений очень много капшакá (мелкой красно-розовой креветки) и темисто (мелкий рачок фиолетового цвета).



Оба этих объекта являются ценнейшим кормом для донных и пелагических рыб в этом районе. Мы тоже поставили донный трал и поймали около 5 тонн рыбы. Такой улов я видел впервые. Улов мы промерили по методике (около 300 шт. рыб), а еще 25 штук вскрыли для анализа питания и половозрелости.

Потом, когда мы стояли на якорю в ожидании механика, палубная команда обработала улов и выпустила товарную

продукцию. Рыбу обезглавили, убрали внутренности, промыли и заморозили в стандартных 10-килограммовых противнях. Затем полученные рыбные «таблетки» укладывали по три в картонную тару и складывали в морозильный трюм. Так подробно описываю потому, что сам впервые наблюдал весь процесс. Мне всё было интересно.

У Новой Земли у нас тяжело заболел механик. Мы вернулись ко входу в Кольский залив. Больного пересадили на оказию в порт и стали ждать смену из порта, стоя на якоре. В сам порт заходить не стали.

Как заход, так и отход судна в своем порту является очень хлопотной процедурой. Поиск причала, оплата портовых услуг (буксир, лоцман, швартовая команда, переоформление отхода в портнадзоре и санитарно-карантинной службе) – это только малая часть «берегового геморроя» (выражение принадлежит одному юморному капитану). Это у нас еще был каботажный рейс – без захода в иностранный порт. Для визированных рейсов список сложностей при внеплановом заходе в свой порт еще больше.

Через три дня очередная оказия вывезла нам другого здорового механика, и мы продолжили рейс.

Сразу пошли к острову Ян-Майен. Этот остров находится примерно на полпути от Норвегии к Гренландии. Это норвежская территория, вокруг острова 200-мильная рыболовная зона тоже норвежская. У острова мы выполнили несколько тралений по учету северной креветки. Попутно

взяли на возраст пробу мойвы. Эта рыба попала нам в трал у самого острова.

Ян-Майен – вулканический остров, при слабых условиях для наблюдения (облака и снежные заряды) я всё же рассмотрел очень высокий конус потухшего вулкана. В завершающем трале нам попала панцирная креветка склерокрангон, несколько ведер. Вкус еще одного вареного деликатеса пополнил мою копилку наблюдений и впечатлений.



Затем перешли к побережью Северной Норвегии, где выполнили ряд ловов вертикальным кальмароловным ярусом. Звучит мудрено, я поясню.

Кальмары – жуткие хищники, скоростные и прекрасно видящие в воде. Они атакуют любую живность в поле зрения. Японцы разработали хорошее орудие лова. Ряд джиггеров (вытянутых цилиндрических пустышек с обратной короной либо двумя на конце) опускаются на установленную глубину. Лебедка автоматическая, глубину спуска легко можно установить вручную на пульте.



Барaban для тонкого троса имеет овальную форму. При

работе барабана гирлянда джиггеров в воде идет рывками, имитирующими движение рыбы. Именно на эти резкие рывки и реагируют крупные кальмары (до 1 кг в нашем случае), нападая на движущиеся объекты. Они стараются охватить джиггер щупальцами, приближая свой клюв к добыче. Корона на джиггере имеет очень острые шипы – крючки без бородки. Кальмары очень крепко зацепляются и с выбранным тросом попадают на палубу. Здесь они срываются в накопители, откуда их забирают сначала на промер и анализ, а затем на обработку.

Написал я много и мудро, но иначе не объяснить, как работает это «чудо враждебной техники». Японцы в океане именно такими кальмароловными снастями, поставленными на автоматический режим, добывают тысячи тонн кальмаров к своему столу. Ночью эти яруса подсвечивают мощными лампами, чем вызывают резкий интерес окрестных кальмаров.

Завершающий блок исследований мы выполнили у Западного Шпицбергена. Изучали креветку. Были даже ненадолго задержаны норвежскими инспекторами за якобы незаконный лов креветки в прибрежной зоне. Как выяснилось, разрешение на эти работы мы получили до рейса, а вот норвежцы свой экземпляр нашего разрешения «закопали» в горе своих бумаг. Через пару-тройку часов недоразумение разрешилось, мы были с извинениями отпущены для продолжения рейса. И у норвежцев бывали бюрократические замо-

рочки!

После Шпицбергена мы пошли уже домой, в Мурманск. Переход занял трое суток, без штормов и встречного ветра, почти в штиль. Правда, начал «жать» мороз, но этим нас было уже не удивить. К причалу встали рано утром, я сразу рванул домой, увидеть новорожденного сына.

Кинопередвижка в салоне

Этот сюжет относится к организации досуга на борту любого судна той поры. Кинопроектор в салоне работал на движущейся киноплёнке, освещая ее и проектируя изображение на экран на дальней переборке салона. Все киноплёнки на катушках брали с берега, как правило, в громоздких жестяных боксах. В боксе было две катушки, суммарно это был один фильм продолжительностью около 2 часов.



По мере просмотра могли меняться фильмами с другими судами при наличии свободного времени, хорошей погоды и транспорта для мелких разездов (чаще всего, вёсельная

шлюпка на 4 человека либо катер на бензиновом ходу). Следует особо оговориться, что обмен фильмами в шкале ценностей моряков находился сразу после получения продуктов, воды, топлива и почты в море. Капитаны охотно организовывали эти обмены, им самим были интересны свежие фильмы.

Всех названий того кино я уже не помню. Запомнил «Жестокий романс», «Маленькую Веру», «Две главы из семейной хроники», «Как стать звездой?», «Кин-дза-дза». Причем, чем интереснее фильм, тем более ветхим он был. Киномеханику (добровольцу из экипажа) приходилось заниматься склейкой порвавшейся ленты. Иногда просмотр затягивался на час-полтора из-за этих технических моментов. Кинопередвижка была громоздким устройством.

При появлении на флотах видеоманитофонов эта технология очень быстро ушла на свалку истории. Экраны из салонов и кинопроекторы сдали на береговые склады, закутки для кинопроектора сразу заняли боцманы под свои «хорёвки» – специфическое морское определение небольшого склада. Как правило, для «душистого» содержимого (краска, старая роба, бытхим). Отсюда и аналогия с дурно пахнущим животным.

Еще про хорёвки. Как и всё в морском жаргоне, это слово очень точное. Могу добавить отдельные термины с расшифровкой. Дракон – боцман, дед – старший механик, майор – старший мастер тралового лова, рогатый – матрос, сорокот

– моряк в возрасте за 40 лет, заха́рка – главный двигатель.

Как мы подглядывали через забор

Некоторые точки лова кальмаров находились у самой границы 12-мильной зоны Норвегии. Телевизионные ретрансляторы в Норвегии ставят на самых высоких точках округи. В отдельных случаях телевизоры на борту наших судов принимают этот сигнал, причем достаточно четко. Судовые умельцы умудряются с помощью ухищрений принимать еще и звуковой сигнал этого телеканала. У нас с Норвегией разные стандарты телевидения. Но нашего человека не остановить такой мелочью.

Очень интересные фильмы по телевизору были один раз в начале месяца в воскресенье, глубокой ночью. Анонсы фильма часто предваряли выпуски новостей, откуда мы и знали дату и время начала фильма.

Мне особенно запомнился один ночной фильм – «Битва за огонь», 1981 года выпуска. Переводить там было нечего, наши первобытные предки на экране были не особенно многословны. Да и вообще, фабулу фильма можно передать малым количеством рубленых фраз: незатейливый быт первобытного стойбища 80 000 лет назад в пещере; мужчины – охотники, защитники, разведчики; женщины – повара и воспитательницы маленьких детей; потеря огня в схватке с конкурентами на болоте; изгнание врагами племени из пещеры; отправка троих охотников на поиски огня; приключения

в саванне; освобождение незнакомой красавицы из плена в племени каннибалов; приход героев в племя красавицы; обретение огня и копьеметалок в этом племени; варварский, безудержный, неразборчивый и незатейливый секс без обязательств при каждом удобном случае, даже на виду у всего племени; возвращение троих охотников и новоприобретенной красавицы-жены в родное племя; освоение получения (добывания) огня трением; совсем счастливый конец.

Фильм французский. Поэтому и условная любовная линия такая выпуклая. Вот такой он был, ночной фильм по норвежскому телевидению на борту российского рыбачка в 1987 году.

Еще один интересный ночной фильм в сходных условиях мне довелось увидеть на борту уже исследовательского судна весной 1988. Назывался он «Охотник на оленей», 1978г. выпуска. Главные роли там сыграли Роберт Де Ниро и Кристофер Уокен. Выдающиеся красавчики кинематографа тех лет.

Фильм был очень длинным, закончился под утро. Салон с телевизором был забит до отказа, народ даже сидел на полу. Чтобы досмотреть этот фильм, капитан нарушил планы и удерживал судно в точке наилучшего приема телесигнала несколько часов. Вот как заинтересовал всех этот фильм!

Фильм сильный, грустный, цепляющий. Даже сейчас, через 35 лет, я вспоминаю те переживания и впечатления. Не зря он получил 5 Оскаров. Найдите пару-тройку часов, по-

смотрите, если не видели. Тем более, у вас будет хороший перевод. У нас перевода не было.

Народ расходился после фильма молча, все под впечатлением. Мы и обсуждать его начали через 3-4 дня, каждый еще долго осмысливал. Показана трагическая судьба американской молодежи на войне во Вьетнаме и после.

В этом же рейсе я пережил пару штормов, оба в Норвежском море. Длительностью они были примерно по двое суток. Скорость ветра была около 25 м/с, по утверждениям бывалых, не самые большие показатели. Нам повезло – почти всё время рейса была рабочая погода. Сильные шторма в этих районах бывают с ноября по март. Для меня шторма не доставили неудобств, я не укачивался. При очень сильных и длительных штормах в других рейсах просто наступала апатия и усталость от невозможности хорошо выспаться. В первые же сутки затишья молодой организм быстро восстанавливался. И снова за работу!



Здесь хочу рассказать о единственном случае за всю мою морскую биографию – мой коллега Гена не смог адаптироваться к морской качке за все 75 суток рейса. Ходил грустный, зеленый, злой, худой, раздражительный, угрюмый и голодный. Сразу после нашего прихода в порт Гена уволился и уехал домой, в Киев. Ему не препятствовали. Его дальнейшая судьба мне неизвестна.

А самое главное событие в моей жизни произошло в конце октября. Из Мурманска пришла отправленная моей мамой телеграмма – родился мой первый и единственный сын. Увидел я его через 2 недели, когда вернулся из рейса.

Маленький, худенький, розовый, пальчики крошечные, как у куклы, спал почти все время, смешно подворачивая

ноги и руки, превращаясь в шарик. Видимо, как привык к позе эмбриона, так и не хотел отвыкать. Иногда улыбался, чаще просто оглядывал «окрестности» и очень интенсивно дергал ручками-ножками в то время, когда не спал. Наступило самое интересное время для меня – поднимать, учить, воспитывать мое продолжение в этой жизни.

Сейчас уже у сына есть свой сын. И теперь уже наступило самое интересное время в его жизни!

Вот таким он мне запомнился, мой первый рейс в море.

Краткий курс рыбохозяйственной науки

Небольшой ликбез для понимания, что такое квоты на вылов рыбы, промысловые виды, орудия лова, долгоживущие и короткоживущие виды, возобновляемые ресурсы, селекция на промысле, браконьерство, миграции, нагул, зимовка, рыбные биржи, ценообразование, японские долгожители.

Строго говоря, за 5 минут вы получите экспресс-знания, которые дают студентам в специализированных вузах. Это интересно. Вы станете понимать новости про рыбную промышленность. Мною подмечено, что практически все политики, журналисты и дикторы вообще не понимают, почему рыба уходит с рынка России, почему навага лучше пангасиуса. Несут такую пургу!

Для начала немного теории.

Самым толковым хозяином, особенно в области эксплуатации водных биологических ресурсов (ВБР), считается тот, который уверенно и стабильно хозяйствует на своей территории много лет. Всё то, что он эксплуатирует или добывает, ежегодно успевает восстановиться или вырасти до среднего неопасного уровня. Это касается только возобновляемых ресурсов – дикие промысловые звери, рыба и морепродукты,

лес, сенокосы, вода в водохранилищах для шлюзов или электростанций. Применительно к рыбе – надо выловить столько рыбы, чтобы не подорвать запас. Это называется равновесный вылов. Сколько выловил, столько и приросло.

Рыба.

Все промысловые рыбы делятся на донные и пелагические виды. Донная рыба – живет преимущественно у дна, пелагическая – в толще воды. Строго говоря, деление не абсолютное. И донная рыба поднимается в пелагиаль, и пелагическая рыба «садится» на дно в отдельные моменты.

К массовым донным промысловым видам относятся: треска, пикша, сайда, палтус, окунь, камбалы, зубатки. Пелагические – мойва, сельдь, путассу, скумбрия, сайка. Масовые виды – это те, на которые ведут специализированный промысел. В океане очень много непромысловых видов, о них мы здесь умолчим. Это темы других рассказов.

В книге я описываю ситуацию на Северном бассейне. На других бассейнах набор видов другой. Особенно разнообразен и богат по уловам Тихоокеанский бассейн. На иных бассейнах, кроме Северного, я не бывал.

В ресурсном институте я работал в лаборатории пелагических рыб. Хотя был вынужден разбираться и в донных рыбах. Это ведь мы, люди, искусственно делим всё единое многообразие жизни на разные науки, разные бассейны, разные экологические ниши.

А в море в орудия лова попадают самые разные виды. Приходилось их обрабатывать и учитывать по стандартной методике. Про орудия лова у меня отдельный рассказ ниже. Здесь делаем акцент на объемы и сезоны по видам.

Квоты на вылов рыбы – это годовой вылов рыбы определенного вида в тоннах. Выделяется специализированным учреждением. Считается, что полностью соответствует естественному приросту этого вида в природе. Выполняется Концепция безущербного изъятия.

Долгоживущие и короткоживущие виды рыб. Есть виды, у которых в популяции присутствуют особи в возрасте от 1 до 5-6 лет. За свою жизнь рыбы этого вида успевают вырасти, отнереститься 1 или 2 раза и уйти с арены. Наиболее характерным таким короткоживущим видом является мойва. В противоположность этому существуют виды, которые участвуют в нересте десятки лет. К таким относятся треска, сайда, окуни.

Селекция на промысле. Орудия лова разработаны так, что рыба меньше определенного размера без травм покидает орудие лова. Вся, что крупнее, попадает в куток. В идеале по этой схеме из популяции изымается только рыба промысловых размеров, вся остальная проходит сквозь тралы. Дорастет – попадет к столу позже.

Браконьерство. Использование неконвенционных орудий лова, внесение переделок в стандартные орудия лова, нарушение правил рыболовства, лов рыбы в запретное время, перебор квот – лишь малая часть деяний, определяемая как браконьерство. Это серьезные нарушения, наказанием за них может быть замечание, штраф, арест, тюремное заключение. Выходит, себе дороже нарушать жесткие правила, лучше оставаться законопослушными гражданами.

Миграциями называются активные перемещения рыбных скоплений. Бывают нагульные (кормовые), нерестовые, зимовальные. Самые протяженные – нагульные, от нереста до откорма. Зимовка – из названия понятно, что рыба в зимнее время переживает бескормицу и «перегоняет» запасы летнего жира в половые продукты для весеннего, чаще всего, нереста. Нерестится рыба, тоже чаще всего, в одних и тех же местах, «устаканенных» за миллионы лет эволюции для каждого вида. Здесь мы речь ведем о видах, откладывающих икру на дно. Есть виды, нерестящиеся в толще воды, там другие особенности.

Рыбные биржи.

Наша цивилизация, благодаря развитию информационных технологий, дошла до создания рыбных бирж. Выловленная рыба, обработанная по технологии, выставляется на

торги, сразу с промысла на транспортах уходит в те порты, куда определили брокеры на бирже. На бирже всё просто – кто предложил лучшую цену, тот и получил право владения.

На бирже происходит и ценообразование. Соотношение спроса и предложения тонко регулирует текущую цену вида рыбы. Предложение «скачет» в зависимости от сезона. В нерестовые месяцы ловить нельзя. В штормовой сезон ловить кратно тяжелее. Именно в такие сезоны рыба дороже. В сезон нагула уловы стабильно выше, цена снижается. Профессионалы это всё учитывают при сотрудничестве на бирже, это мировая практика.

По рыбе отмечена одна особенность – раскупают всю предложенную. Это очень востребованный продукт. Рыбный рынок дефицитен, спрос в мире растет. Философы и аналитики связывают это со значительным численным ростом среднего класса в Китае, да и во всей Юго-Восточной Азии. У людей появляется возможность перейти к потреблению вкусных и очень полезных блюд из морепродуктов.

Аутсайдеры рыбного потребления.

В странах с низким уровнем жизни тоже существует спрос на морепродукты. Но здесь предложение обусловлено низкой покупательной способностью населения. В Африку идет брикетированное сырье из пересушенных плавников, хребтов и голов рыбы, оставшееся после переработки целой рыбы на сури́ми. Из таких брикетов варят супы. Для небогатой

Африки и это – достижение. В условиях белкового дефицита целого континента такой выход – уже шанс выжить.

Японские долгожители.

Две ядерные бомбардировки в 1945-м на территории Японии, большое число заболевших лучевой болезнью граждан вынудили элиту страны озаботиться здоровьем нации для элементарного выживания этой самой нации. Японцы, как народ инициативный и быстро соображающий, изучили все возможные на тот момент варианты профилактики негативных последствий ужасных бомбардировок.

И перешли к действиям – сильно увеличили долю морепродуктов в рационе нации. Со временем дошли до значительных инвестиций в добычу самых различных видов. Как итог – Япония лидер по скупке самых интересных и лечебных морепродуктов по всей планете.

Я сам видел фильм, как чилийцы в своих прибрежных водах с помощью аквалангов массово собирают преднерестовых морских ежей. Затем этих живых ежей большой накопленной партией раз в неделю отправляют самолетом в Японию. А там из ежей эту икру извлекают и поставляют в рестораны. По сведениям из Википедии, икра морских ежей обладает рядом уникальных свойств, в том числе и противораковым действием.

Японцы на сегодня – одни из лидеров по объему и разнообразию среди наций, использующих биодобавки из мо-

репродуктов в суточном рационе. Да и статистика средней продолжительности жизни в Японии говорит сама за себя, у мужчин – 81,6, у женщин – 87,7 лет (данные на 2019 год). Япония – лидер по продолжительности жизни на нашей планете. И это при всех бедах современной цивилизации, присущих и Японии – скученности очень большого населения на небольшой площади, грязных воде и воздухе, массовом стрессе, демографической и финансовой проблемах, эпидемии неинфекционных болезней, обусловленной несбалансированным питанием.

О японских сортировках на промысле мойвы у меня есть рассказ в этой книге. Главным сырьем для сурими – основы технологии сүши – служат рыбы семейства тресковых, бесспорно, очень полезных и диетических.

Тазик икры сельди. Жизнь удалась

1988 год, февраль, Норвежское море, мы на нересте сельди делаем съемку (считаем запас). Борт СТМ (средний траулер морозильный) «ПИНРО», это мой второй в жизни рейс.

Судно построено, как морской филиал института. Экипаж 42 человека, из них научная группа до 17 человек. На судне нет трюма, его объем занят бортовой ЭВМ.

Всю рыбу, что мы вылавливаем при исследованиях, перерабатываем на муку. В одном улове попало несколько тонн преднерестовой сельди. После обычного анализа ихтиологи, встав у рыбодола, нарезали больше 20 кг икры, собрали всё в ведра, отнесли в лабораторию.

Опытный и толковый инженер Саша организовал процесс подготовки и засолки икры. Сначала всю икру отбили – разрезали мешочки с икрой, выскабливали в тазы, затем вращающимися жесткими самодельными ёршиками из смеси извлекали оболочки ястыков и кровеносные сосуды.

Отбитую равномерную смесь порциями загружали в марлю и погружали в приготовленный раствор поваренной соли – тузлук на строго выверенное короткое время. Затем концы марлевого полотна завязывали узлом и этот «шарик» оставляли на несколько часов в подвешенном состоянии для отжима и стекания тузлука.

Полученную слабосоленую рассыпчатую бледно-желтую

икру накапливали в здоровенном тазу. Последовательных операций засолки в тузлуке было несколько, Саша за всем следил очень досконально. В итоге объем такого деликатеса значительно превысил 15-литровый таз.

Все желающие, а их оказалось под два десятка, дегустировали конечный продукт в разных вариантах. Кто-то ел ложками, кто-то намазывал толстым слоем на бутерброды с маслом. Продукт оказался отменного вкуса и качества, мне подобного пробовать ранее не доводилось.

Сытость наступала быстро, оставалось периодически пить воду. В тот день никто не ходил в салон на приемы пищи. Хранили готовую икру на палубе в прохладных условиях. Приелась эта икра уже на третий день.

А на пятый день у нее появился неприятный запах. Пришлось почти полтаза икры выбрасывать – угроза отравления была большой. Тот рейс оказался очень интересным и богатым на новые впечатления. Я научился солить сельдь, делать рулеты из скумбрии.



Рулеты из скумбрии

Скумбрия – пелагическая рыба. В трале попадает как в прилове к сельди или путассу, так и на спецпромысле. Рыба вкусная, мясо волокнистое, жирное.

Мы из нее делали рулеты. Филе рыбы солили, добавляли сахар (соль и сахар в пропорции 3 к 1), перец, лаврушку, заворачивали в пергамент.

Выдерживали при комнатной температуре несколько часов для пропитки мяса (3 часа на каждом боку).

Затем помещали в морозилку на 5-7 суток. Такое количество соли и дней заморозки необходимо для уничтожения паразитов.

Готовый рулет невероятно вкусен, сметается за секунды, достается следующий.

К сожалению, из-за большого содержания специфического жира в теле скумбрии продукт быстро прогоркает. Надо либо быстро съесть, либо хранить без доступа кислорода.

Процесс подготовки к замораживанию был заснят моей коллегой Ириной Прокопчук <https://youtu.be/3mjFiJOOAWg> (<https://rutube.ru/video/017e336e896802d085a190921ca14352/>).

За одного битого...

Всем известна эта поговорка. Звучит так: «За одного битого двух небитых дают». Здесь хочу рассказать один реальный случай и один пример из литературы.

Пример из жизни.

В 1988 году на судне «ПИНРО» вторым штурманом был Степаныч. Для второго помощника капитана он был уже возрастным мужчиной. Случайно я узнал его историю.

В этом флоте он был самым «скороспелым» капитаном. У слова «скороспелый» здесь нет никакого негатива в определении. Степаныч оказался самым успешным среди своих ровесников, хорошо вписался в самый первый свой экипаж, постоянно совершенствовал свои умения, продолжал учиться.

Последовательно прошел весь путь: 3-й помощник – 2-й помощник – старший помощник. Очень успешно осваивал специальность. Должности капитана он достиг быстрее всех своих однокурсников.

Ему бы не снижать обороты – и дорос бы до серьезного функционера на берегу. Не получилось, допустил ЧП. Версий этого ЧП я потом слышал штук 10, ни на одной из них останавливаться не буду. У рассказа другая задача. Итог – судно помяло корпус, потребовалось докование, дорогой ре-

МОНТ.

Личное дело Степаныча разбирали на высокой комиссии. Увольнять не стали, зато наказали сурово. Перевели в рядовые матросы на не самом лучшем судне этого же флота.

В Китае времен Мао Цзэдуна проштрафившихся функционеров отправляли в деревню «на исправление». Здесь выбрали сходный вариант.

Дальше я приведу свою версию развития событий.

Со Степанычем после «разбора полетов» встретился толковый могущественный человек. Предупредил о частном характере разговора. Советовал не отчаиваться, к нынешней ситуации отнестись как ко второму шансу в карьере.

Степаныч всё понял правильно. В нашем обществе всегда остро стоит кадровая проблема. Будучи матросом, Степаныч выполнял все требования, работал, как всегда, очень хорошо.

Очень быстро подвернулся случай – самый младший штурман из экипажа убыл с борта по болезни, случилось это в море, замену взять было неоткуда. Степаныч все свои действующие документы всегда возил с собой.

И капитан на этом судне принимает единственно верное решение в этих форс-мажорных условиях – переводит Степаныча из матросов на должность штурмана, с соответствующим приказом и согласованием с береговым Центром.

По умениям и документам Степаныч изящно «вписался»

в регламент. На этой низшей штурманской должности Степаныч пробыл пару месяцев. При очередном форс-мажоре его перевели во вторые штурманы. Именно в этой должности я с ним и встретился на том самом судне.

Следует оговориться, на меня этот человек произвел впечатление. Он обладал значительным личным обаянием, задатками толкового аналитика, политика, был отличным службистом.

Общались мы немного, все-таки он штурман, а я инженер научной группы, немножко разные функции и круги общения. Но если требовалось, в рейсе я обращался именно к Степанычу за советом или помощью.

Больше мы не встречались, но до меня доходили слухи, что Степаныч очень скоро стал старпомом. В этой должности проходил несколько месяцев, и при очередной необходимости контора произвела его в капитаны. Так состоялось его «второе пришествие в капитаны».

Те, кто с ним общались уже позже, отмечали, насколько продуманным и осторожным капитаном он стал. А еще он стал философом, да еще и острословом. Его шутки времен 1988г. я помню до сих пор.

Предполагаю, что без его первого и главного ЧП Степаныч был бы другим, самонадеянным и рискованным. Про таких говорят, что судьба их хоть и испытывает, но любит.

Уместно привести сентенцию: «Потерявший работу груз-

чик будет искать работу грузчика, разорившийся миллионер будет искать возможности, чтобы снова стать миллионером».

Просто для справки хочу привести варианты форс-мажора, через которые Степаныч за пару-тройку лет снова стал капитаном. Это болезни штурманов, угроза срыва сроков отхода судна в рейс из-за нелетной погоды – очередной штурман не успевал к рейсу. А еще вся верхушка флота знала его историю, и при первом же удобном случае его информировали о появившейся вакансии. При избытке кандидатов на должность предпочтение отдавали именно ему – он уже доказал, что в свое время он быстро дорос до капитана.

А еще, и это я знаю по собственному опыту, у кадровиков существует позитивное отношение к безотказным и малохлопотным персонам. Сказали – и пошел в любое время и в любое место. Так что второе «восшествие» Степаныча – закономерный итог.

Обещанный второй пример из литературы следующий.

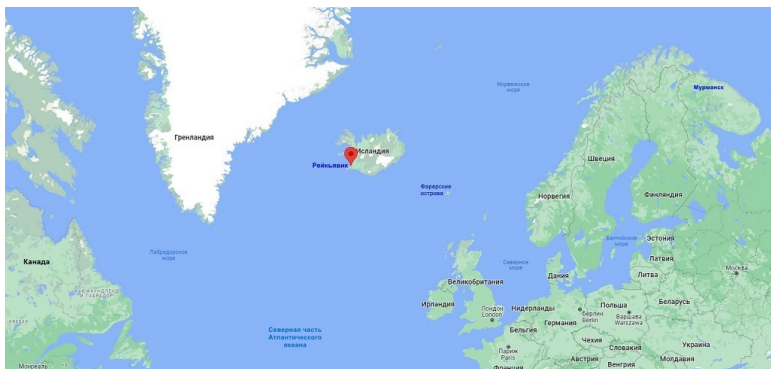
Речь пойдет о книге Данила Корецкого «Основная операция». Вкратце, там собирали спецгруппу военных ныряльщиков-диверсантов. Это были люди с боевым опытом подводной войны. Так вот там старшим назначили человека с не самым высоким воинским званием в этой самой группе. Автор особо отметил этот факт.

При боевых операциях крайне редко всё идёт идеально,

как планировалось. Неизбежны накладки, недочеты, промахи, неудачи. Да и враг противодействует, по временам весьма успешно. И самый толковый и опытный в группе мог иметь очень большой опыт и несомненные успехи. А наказывали его за недочеты весьма строго, задерживая продвижение по службе. Но боевые задачи вынуждали командование старшим посылать именно его, человека с не самым высоким воинским званием.

Первый раз за «бугром» – в Рейкьявике

Лето 1989 года, борт НИС (научно-исследовательское судно) «Фритьоф Нансен». Мой первый в жизни визированный рейс. Пройдены все инструктажи, давно получена виза. В конце рейса в июле запланирован заход в иностранный порт Рейкьявик, столицу островного государства Исландия. Исландия находится у полярного круга, на севере Атлантического океана.



Перед заходом судно привели в порядок. Вымыли-вычи-

стили, подкрасили, промысловую палубу засыпали хлоркой, чтобы отшибить запах тухлой рыбы и слизи – непереносимый спутник всех старых судов, на которых ловят рыбу. Заходили с утра, в рабочие часы лоцмана и портовых служб.

Если вы не были в Рейкьявике, то посмотрите фото в интернете – насколько красивый, чистый город с яркими домами. Таким он был и в 1989 году. Только представьте себе шок советского человека, впервые попавшего за рубеж.



Сначала на горизонте была видна полоска суши, затем это

всё стало больше в размерах, зеленее, стали видны здания на берегу, суда у причалов. На горизонте неплохо заметна толстая струя пара – в черте города есть гейзер. Само слово Рейкьявик на местном наречии означает «бухта дымов, или гейзеров». Мы прошли молы, ограничивающие бухту Рейкьявика, пришвартовались к причалу. На борт поднялись офицеры порта, прошли в каюту капитана.

Все формальности были улажены очень быстро, нам разрешили выход в город. Накануне судовой комиссар составил список дежурных на борту. Выполнялось негласное правило – 30% экипажа всегда находятся на судне. Мы на территории враждебной страны, члена НАТО, поэтому надо быть всегда готовым к провокациям, недружественным действиям. Именно поэтому всем в город уходить нельзя. Мало ли что, вдруг придется срочно отшвартовываться и уходить в море.

Я эти бредни привожу здесь, чтобы показать уровень паранойи, доминирующей в умах старшего комсостава страны. Кто бы это позволил выйти из порта в случае чрезвычайной ситуации?

В город можно ходить только сформированными группами с назначенным старшим. Борт покидать, записываясь в вахтенный журнал у трапа.



**Те самые группы, которые выпускались в город.
Комсостав, коммунист и все остальные.**

Когда я попал в город, сразу услышал наших коллег. Они громко матерились, не обращая внимания на местных жителей. Всё верно, местные не знают нашего языка. У них свой язык, так называемый «Мидлскандинав». Лингвисты утверждают, что именно он сохранился в первоизданном виде со времен Средневековья в 9 веке, когда норвежцы стали продвигаться на запад, через колонии на Фарерских островах, колонии в Исландии, колонии в Гренландии, до самого Лабрадора.

К концу первого дня пеших путешествий по этой столице у меня болели ноги, кончились слёзы и слюна. Ноги болели с непривычки из-за судовой гиподинамии, слезы «выплакал» от обиды, почему это островитяне могут себе позволить такое разнообразие товаров, как продовольственных, так и промышленных. В Советском Союзе в 1989-м как раз было очень бедно на полках магазинов – страна несколько лет уже находилась в эпохе товарного дефицита.

Ну а слюну, образно, размазал по витринам и прилавкам крупных и мелких магазинов. Мучил меня один вопрос: «Почему 300 тысяч исландцев могут устроить товарное изобилие в своей стране, а 250 млн. жителей Советского Союза – нет?». Ведь по базовым показателям промышленности и богатству природными ресурсами мы несопоставимо впереди. Где и когда мы свернули не туда в истории? Можно ли что-то предпринять, чтобы жить так же, как исландцы, а

то и лучше, разнообразнее?

Ответов не было, при обсуждении этой ситуации с коллегами все пожимали плечами. Это сейчас мы уже знаем, что именно идеология определяет, будет ли контролируемый рынок в стране, с многообразием и стабильностью.

У нас в стране на тот момент была другая идеология – жесткий командный курс, без возможности быстро пере-страивать любую промышленность в сторону запросов общества. И именно в эти годы цинизм общества победил и смёл на свалку истории идеологию страны. А параллельно и саму страну. 70 лет мы двигались к финалу того варианта империи. Слишком искусственным был наш строй.

Уже не за горами был 1991, с его ГКЧП. Страна начинала разваливаться, на окраинах империи началось бурление. Тут и Карабах с начинающейся войной, Тбилиси и Вильнюс с разгоном демонстрантов, Сумгаит и Баку с массовыми погромами. Всего и не перечить. Во главе страны оказался политический слабак, ложный лидер. Довел страну до распада.

Сменил его еще больший политически недалекий слабак, едва не потерявший страну в гражданской войне и экономическом кризисе. Слава Богу, с 2000 года во главе державы появился человек, сохранивший страну, победивший в гражданской войне на Кавказе, наведший порядок.

Я несколько отклонился от канвы моего рассказа, но без объяснений, что творилось в нашей стране, не понять мои

переживания в первой капстране, в которую я попал.

Островитяне в меру дружелюбны, в магазинах предлагают помощь в выборе и покупке товара. Улицы столицы были запружены легковыми автомобилями очень современных марок и расцветок. Удивили вездеходы необычного вида – к привычному кузову приделаны колеса большого диаметра. Видимо, это для путешествий по окрестностям города, где нет шоссейных дорог. Ландшафт, по рассказам коллег, путешествовавших в город Кефлавик, находящийся на западе в нескольких десятках километров, на уровне лунного, но с большим числом крупных скальных осколков-обломков.

Исландия – горная страна, с обилием ледников, озер, рек, ручьев. В реках много интересной рыбы. Судя по большому числу вездеходов, аборигены любят и умеют отдыхать в собственных «Палестинах».

В первый же день к нам на борт на ужин пришел представитель нашей советской дипломатии с семьей. Видимо, таким образом они экономят на еде, которую необходимо покупать в местных магазинах. Семья у него оказалась многочисленная, человек 5, судовую пищу они ели очень охотно.

Консул после обеда устроил нам интересную лекцию в салоне. Рассказывал об особенностях страны пребывания. Слушали в тишине, всем было жутко интересно. Даже вопросов не задавали, настолько полной оказалась лекция. Его семья на лекции не присутствовала, уехали сразу после ужина переваривать судовую сытный рацион.

На заходе повезло с погодой. За три дня был один дождь, а так все время светило ласковое солнце. Во время моего дежурства у трапа я познакомился с хозяином небольшой парусной яхты, она стояла с другой стороны нашего пирса-причала, практически рядом. Хозяином оказался француз в возрасте за 70 лет, очень общительный, подвижный, слегка подвыпивший. Зовут Жан. Я тоже назвался. Беседовали мы на причале у нашего трапа.

На яхте он с женой, зашли в порт на экскурсию, заодно пополнить запасы продовольствия. Он яхтсмен с многолетним стажем. В Исландии впервые. Уже успел побывать во многих странах, посетил и Россию, был в Черном море. Беседу мы вели на варварской смеси его французского и английского, моего русского и немецкого.

Выручал еще язык жестов. Вы знаете, мы понимали друг друга почти во всем! Непонятно слово на французском – мы ищем аналоги в немецком или английском. Очень творческий процесс. Он даже предложил мне стопку коньяка из своей фляжки на поясе, я не отказался. Коньяк был хороший, закуска не понадобилась.

Это было глубокой белой ночью, примерно с 2 до 4 часов ночи (утра). Француз потерялся в часовых поясах, я был на вахте. Он рассказал, что в юности участвовал в Движении Сопротивления в горах Франции. Я совсем чуть-чуть смог рассказать о своей работе в ресурсном институте.

Мы с ним беседовали часа 2, мое дежурство пролетело

курьерским поездом. В конце беседы Жана позвала жена с яхты, он простился со мной и пошел к ней. Меня сменили через полчаса. Неплохая получилась вахта у трапа.

Каждому из нас на заходе была выдана валюта взамен суточных. Выдавали исландские кроны. Приятно удивил вид монет. На монетах разного достоинства выбиты различные животные: треска, дельфины, мойва, краб, пинагор. А на местных «копейках» – эйре – выбиты скат, кальмар, креветка (с 1995 года эйре вышли из обращения).



Многие покупали исландские свитера – уникальную вещь. В Исландии разводят овец особой породы. Свитер из этой овечьей шерсти, если вы попадете в дождь и промокнете, можно снять, встряхнуть, и вся дождевая вода слетает на

землю. Свитер опять теплый и в меру сухой. Именно так рассказывали знатоки.

Многие, и я в том числе, в местном банке поменяли местные кроны на доллары. Я запомнил навсегда свою первую сумму – 63 доллара. Уже тогда мы с женой пытались копить средства на квартирный обмен. Подрастал сын, требовалось расширение жизненного пространства.

Еще один запомнившийся сюжет – несколько человек посетили аквапарк на термальных водах из природного гейзера. Холодная вода самотеком подается из окрестных ледников. Для 1989-го это было редкостью для нашего человека. Я в парк не попал – не знал.

Исландцы – большие умельцы по части использования тех небогатых природных ресурсов, что им предоставила судьба. Термальными водами они обогревают свои дома. Этой же водой через систему замурованных труб они обогревают дороги и тротуары в городах, не допуская образования опасной наледи, мешающей движению зимой. Это весьма актуально, осадков в Исландии много и зимой, и летом. И если летом вода стекает в канавы, то зимой надо предпринимать телодвижения.

В своей экономической зоне они достаточно умело эксплуатируют водные биологические ресурсы. На берегу налажена обработка уловов и выпуск интересной продукции. Про овец я уже писал. Есть земледелие в приполярной зоне, весьма специфическое, в том числе с использованием термаль-

ных вод – теплицы, парники. Из заводов – один алюминиевый и масса всякой металлопереработки и обработки на малых предприятиях. Это всё было в 1989г.

С тех пор Исландия сильно продвинулась в рыбообработку, выпуске электронных весов для условий качки. Впечатление на меня островитяне произвели интересное. Выжить в этих условиях уже не просто, а они сумели еще и наладить совсем не бедную жизнь.

Почему у нас, с нашими безграничными ресурсами, была настолько примитивная жизнь на исландском фоне?

Именно таким мне запомнился мой первый заход за рубеж, в Исландию. После удивления от обилия товаров на рынках и в магазинах, особенно апельсинов, бананов, манго, лимонов, киви, яблок, персиков, абрикосов, слив я стал шутить: «Исландия – страна на экваторе».

Ужасная находка на берегу Большой Волоковой

1992 год, начало августа, мы на борту НИС «Профессор Марти», научная группа 16 человек. Сразу после выхода из Мурманска прошли на запад полуострова Рыбачий.

В губе Большая Волоковая встали на якорь для калибровки акустического комплекса. Работы эти традиционные, выполняются перед международной съемкой Баренцева моря осенью.

Сама калибровка может продлиться до двух суток, в зависимости от погоды и высоты прилива. Вахтовой работой заняты от силы 10 человек экипажа, для всех остальных 30-ти человек это время вынужденного безделья.

Погода хорошая, бортовой катер на ходу, возникла идея съездить на берег, пособирать грибы. Август в Заполярье – пик грибного сезона.

Запросили по радио разрешение пограничников на выход на берег, получили «добро». Завели катер, сели, поехали. Народу набралось почти 20 человек, многие воспользовались золотой возможностью погулять по земле, поискать грибы и ягоды. В следующие 2 месяца на берег не выйти – только море, работа, съёмка.

Катер причалил в удобном месте, высадились, привяза-

ли катер. Один матрос охраняет катер, следя за тем, чтобы не «обсохнуть» в отлив. Все остальные разбрелись малыми группами по окрестной тундре в поисках грибов. А грибов вокруг очень много. Место удаленное, непосещаемое, да еще и погранзона – чужие здесь не ходят.

Наш часовой развел костерок, стал печь картошку, взятую с судна. Через пару часов вернулись все, с полными пакетами и ведрами. Грибов набрали много, ягод гораздо меньше. Пара знатоков сумела найти и выкопать корни Родиолы розовой – редкого и ценного лекарственного растения.

Я обратил внимание на лица двоих ребят – второго и третьего штурманов. Они были какие-то заторможенно-озадаченные. Невпопад отвечали, обдумывали что-то своё. Особого значения этому я не придал, каждый имеет право на обдумывание и заторможенность. Особенно в тундре.

Мы достаточно быстро и организованно погрузились в катер и поехали на свое судно, стоящее в километре от берега на якоре. Уже на судне оба штурмана быстро побежали на мостик. На судне слухи разносятся мгновенно, как в традиционной деревне.

В дальнейшем рассказе хронология нарушена, зато становится всё понятно. За точность мелких подробностей я не ручаюсь. Все главные события передал верно.

На ближней заставе служил молодой офицер (лейтенант), недавний выпускник училища. В поселке в 30 км у него про-

живала жена с маленьким ребенком. В один из зимних коротких дней этот молодой мужчина на лыжах побежал домой, повёз подарки жене.

Был он физически крепок, вынослив, беговыми лыжами занимался давно и регулярно. Для него эта дистанция была необременительной, лыжная трасса неоднократно пройденной, знакомой. Он еще и планировал вернуться в кратчайшее время.

К большому сожалению, на заставе не имели прогноза погоды. Внезапно начался снежный шторм. Видимость сократилась до нуля. Парень сбился с привычной трассы. Потерял ориентацию, заблудился. Стал искать укромное место, чтобы переждать буран. Место нашел, забился в импровизированную нишу у подножия прибрежной сопки.

Пока переживал, охладился настолько, что заснул и замерз насмерть. В том многодневном буране при его экипировке для лыжного бега, а не для ночевки в снегу в мороз, без навыков выживания в таких условиях у парня просто не было шансов.

Пропажа офицера в мирное время – ЧП нешуточное. Искали его большим коллективом немалое время. В буран замело все следы, нанесло много снега. Найти пропавшего было нереально. Поиски в окрестностях прекратили.

Человек числился пропавшим без вести. Безутешная жена в горе и неведении. На заставе пятно на репутации коллектива.

Так вот этого замерзшего первым заметил один из штурманов в нашей вылазке за грибами. Ходили они вдвоем, испугались. Заметили что-то похожее на огородное пугало, лежащее в небольшой нише у подножия сопки. Оказалось, съевшийся покойник.

Одежда военная, череп голый, без кожи и мышц, рядом лыжи и рюкзак. Ребята молчали до судна, там обо всем доложили капитану. Видимо, ребята уже обладали знаниями, как себя вести при подобных находках, не затоптать возможные следы.

Капитан доложил по радио на заставу о находке. После этого на катере на берег поехала группа для показа места находки и возможного заполнения официальных бумаг. Тело было объедено птицами и леммингами. Нам потом рассказали, что в рюкзаке бедолага вёз жене зимние сапоги и книги. Не довез.

До завершения всех формальностей наши моряки не оставались, вернулись на судно. Они были очень горды своим участием в таком важном деле – своей находкой они вернули мужа семье, военного родной части. Человека смогут похоронить.

У всех появилась хоть и грустная, но определенность. Офицер не бросил семью, не дезертировал. Просто очень не повезло. Парня жаль, погиб в мирное время. Недооценил угрозы жизни, переоценил свои силы.

Все военные неоднократно высказывали нашим ребятам

большую благодарность за такую важную находку и помощь.

В заметках на полях хочу рассказать свои впечатления о снежном шторме. Мне довелось побывать в нем дважды, оба раза днем. Первый раз мы были в легковушке на трассе. Видимость ноль, куда ехать – непонятно.

Остановились, два часа пережидали в теплом салоне. Потом, когда буран с зимними молниями прошел, поехали дальше. Трассу перед нами прочищал серьезный агрегат. Такой отбрасывает снег метров на 15 в сторону.

Второй раз шторм накрыл меня в Мурманске, до дома оставалось 300 м. Ничего не видно, я успел заскочить в ближайший магазин, в тепло. Пережидал час, не рискнул лезть в непрозрачную снежную кашу. Кстати, именно в этот час в Ура-Губе при скорости ветра 50 м/с у причала затонули несколько малых сейнеров колхоза «Энергия».

Из запомнившегося еще в этом рейсе. Акустик Сергей с семьей за месяц до рейса отдыхал в Бендерах (Молдавия). В момент начала артобстрела Бендер румынскими войсками был вынужден бежать с семьей оттуда по мосту через Днестр в Тирасполь, затем в Россию из-за этнического конфликта в Приднестровье.

Попал под обстрел, обдирая колени и локти, полз по мосту сотни метров. Пули щелкали рядом. Видел десятки убитых мирных жителей, пока бежал и полз. Там работали ру-

мынские снайперы, именно по мирным жителям. Уезжал в Мурманск в том, что было на нем. И семья тоже.

После обстрела прошел месяц, а он все еще был в шоке от ужаса и абсурда ситуации. Рассказывал всегда с дрожью в голосе.

Еще один научник, океанограф Слава, рассказывал, как его родители чуть раньше были вынуждены бежать из Таджикистана, и тоже из-за этнического конфликта. Бросили всё, спасали жизни. В России осели в Сибири. Отец с присущей ему основательностью и предприимчивостью обустроил хутор, завел хозяйство, натурализовался и развернулся.

Отец до бегства был очень успешным директором шахты в Таджикистане. Такой специалист – всегда штучный товар. Очень редкое сочетание качеств выводит в первые ряды директоров шахт – организатор, геолог, технолог, механик, психолог, логистик, аналитик, планировщик, тактик и стратег одновременно, эксперт по переговорам, масштабный мыслитель, интриган, финансист, эколог, лингвист, разведчик недр и обстановки наверху, кадровик, инженер и т.д.

Через пару лет после бегства бывшего директора стали одолевать «ходоки» из Таджикистана. Обещали золотые горы, «ти только вернись на тот шахта и организуй ее бесперебойный работа!».

К тому времени в охваченном гражданской войной Таджикистане основные противоборствующие кланы подели-

ли территорию. А экономика оказалась на нуле. До этих удельных лидеров наконец стало доходить, что надо пытаться налаживать хоть что-то, что могло бы дать валюту стране или конкретному княжеству. Заниматься экономикой, производством.

Своих новых директоров на месте не выросло. Стали вспоминать и пытаться вербовать старых, спасшихся в смертельных штормах этнических конфликтов. Причем, в Сибирь к отцу Славы в отдельные недели «ходовков» прибывало до 3-х делегаций. И каждое новое предложение было «жирнее» предыдущего.

Отец всегда отказывался, памятуя, что второе бегство из того нестабильного края при обострении тлеющей гражданской войны может и не состояться; просто убьют специалиста, чтобы ослабить позиции конкурента-феодала.

В рейсе была хорошая девчонка Наташа, моя ровесница. Мы приятельствовали, часть рейса даже работали на одной ихтиологической вахте. Реалистичный и беспроблемный товарищ, помощница, лингвист, переводчик.

Наташа в начале рейса очень быстро и умело «поставила на понятия» обнаглевшего стармеха судна. Этот подвыпивший крендель наедине сделал даме «деловое предложение» и сразу попытался перейти к «близким контактам», даже не получив согласие. Так сказать, действовал с наскока, в духе «штурм и натиск».

Наташа не растерялась, резко и крепко приложила нагледца по голове большой и тяжелой пепельницей, полной окурков и пепла. Зачушковала кекса конкретно, молодец! Каменной пепельницей в рыло – это очень доходчиво!

Прелюбодей мгновенно угомонился, поняв «намек». Над ним потом потешались весь рейс, не давая забывать о «любвонной» травме. Случай стал широко известен потому, что «страйк-крендель» случился в каюте капитана в отсутствие капитана. На шум сбежалась куча народу. Живописная картина – взбешенная Наташа, сникший и присыпанный пеплом и окурками стармех, его стоны от боли в рыле, фингал на этом же рыле – всех впечатлила. Именно про таких горе-самцов ходит шутка «Ну какой ты мачо? Ты – чмо!»

Больше к Наташе никто не лез. Всё правильно, при избытке половозрелых мужчин в экипаже дама сама выбирает, кто ей нужен, если нужен.

На закономерный вопрос: «Что делала Наташа и стармех в каюте капитана?», ответу. Наташу, как переводчика, вызвали к капитану перевести документ. И именно в момент ее входа капитана вызвали на мостик. Стармех сидел в каюте.

А еще в этом рейсе я прошел стажировку на начальника рейса. Об этом у меня отдельный рассказ.

Рейс получился очень богатым на события. И в родной порт пришлось заходить на заправку топливом. А так как начала разлаживаться вся система снабжения, вместе с разва-

лом всей страны, то мы прождали заправки неделю в порту.

И впервые на своем судне мы сумели организовать индивидуальный заказ скоропорта. Просто каждому раздали листочки меню с суммой причитающейся валюты и расценки по отдельным позициям товаров. Каждый заказал по своим лимитам. Программист Алексей написал программу подсчета продуктов и денег. Успели сделать заказ на судно, идущее в Данию за получением скоропорта. Потом на катере съездили за своей «пайкой», раздали по людям. Довольны были все.

И в Норвегию заходили для обсуждения результатов съемки с коллегами, с последующим праздничным ужином. На норвежском судне, с их разносолами – тогда это было в новинку.

Время было странное, страшное, интересное, богатое на события и перемены. Мы многого не понимали. Самая большая страна рассыпалась на наших глазах, это шокировало. А наша очень интересная и нужная работа была маленьким островком стабильности и источником средств к существованию. Опять же, с какими интересными людьми довелось встречаться в рейсе!

Как я стал начальником рейса

Можно отнести к этому рассказу, как к экспресс-инструкции для соискателей на должность, а также для начальников.

После вуза я успел поработать в пресноводной лаборатории старшим лаборантом, город Горький (сейчас это Нижний Новгород). Потом на рыбоводном хозяйстве дорос до мастера участка.

Затем в 1987 году уехал в Мурманск, начал работать в ПИНРО. Пошел в море инженером-ихтиологом (специалист по рыбе). Специальность я освоил быстро. В институте постоянно ощущался кадровый голод, именно на организаторов научных групп.

В одном из первых моих рейсов в научной группе оказался программист Алексей Гóрдов. Со всех сторон положительный герой. Мы с ним были на одной вахте, он меня научил работать в новых прикладных программах на компьютере. Мы были дружны.

Именно в это время (конец 80-х) институт начал переходить на цифровой формат собираемых данных. Из экспедиций было необходимо привозить уже диски-носители с информацией, а не только написанные статистические бумаги.

Наверное, я был в первых рядах морских специалистов, освоивших эти программы. Меня заметили, стали поручать

больше работы.

Однажды в 1992г. в рейсе мой начальник рейса Николай Григорьевич Ушаков решил переехать на норвежское судно на весь рейс и оттуда управлять международной съемкой Баренцева моря.

Здравая мысль. Решать будут в одном штабе, а нам он по радио скажет, какие работы и в каком районе делать. Ранее именно на этом этапе возникали шероховатости в международных съемках.

Оставить вместо себя Николай Григорьевич решил меня. Неофициально, без улучшения оплаты, без уведомления института. Строго говоря, мне предложили стажировку на начальника рейса.

Я согласился, с единственным условием – он даст мне положительную характеристику при нормальном завершении рейса для аттестации на должность начальника рейса.

Моё условие было принято. Эти два месяца мне было очень нелегко. Николай Григорьевич помогал, чем мог. Его советы по радио были своевременны и бесценны. Мы не «запороли» ни одного этапа.

С тех пор я всегда звал Николая Григорьевича «мой сэнсэй (учитель)!». Свою часть сделки он выполнил в лучшем виде. Уже через месяц я являлся аттестованным начальником рейса. А еще через пару месяцев был отправлен в рейс во главе научной группы из 15 человек.

Так в 33 года я стал начальником рейса.

Все последующие 23 года работы я был неудобным начальником. Любимчиков у меня не было. При необходимости я был «играющим тренером» – выполнял работу ихтиолога, сборщика планктона, наблюдателя за птицами и млекопитающими, лебёдчика при зонде на вахте.

В самой научной группе я напрямую общался со всеми. Всегда боролся с разобщенностью научной группы – это было новое веяние в 90-е годы. Видимо, калька с западного образа жизни. Планировал работу с первыми номерами лабораторий. При необходимости сложные решения выносил на обсуждение всей группы. Подчиненных защищал, опасные вопросы старался решать келейно.

Алкоголиков порицал, по возможности освобождался от их присутствия. Дважды их завлабам сообщил: «Под монастырь вас подведут». Потом пожалел. Вспомнил о пророке.

Один «герой» через три месяца, в запое, предпринял попытку суицида, слава Богу, неудачную. Второй за рубежом в «ужаленном состоянии» неудачно сломал ногу, долго выздоравливал – очень сложный перелом не срастался несколько месяцев.

В рейсе все члены группы, без исключения, мною были привлечены к написанию своих разделов в отчет. Это позволяло разделить большой объем на малые фрагменты. Люди получали бесценный опыт написания самостоятельного раздела.

Особенно я любил сотрудничать со студентами, попадавшими в мою группу на практику. Я предлагал сделку – вы делаете всё, что прошу я (это часто в 2-3 раза больше стандартного объема), а я в конце рейса пишу для вас положительную характеристику – она дает вам право претендовать на рабочее место в НИИ после вашего выпуска.

Я тестировал, кого и как можно будет характеризовать, в том числе и письменно, для лабораторий и отдела кадров.

Именно за эту работу по тестированию отдел кадров представил меня к госнаграде, которая дала мне право получить звание «Ветеран труда». А это, соответственно, уже много лет ежемесячно добавляет к моему бюджету пусть небольшую, но важную прибавку, особенно на пенсии.

Здесь очень уместно прокомментировать идею «Пророка нет в своем отечестве». Моя родная лаборатория не пошевелилась как-то отметить мои инициативы. И только отдел кадров дал пинка – пишете характеристику на работника (меня) для поощрения. Бумагу, кстати, писал я сам, на себя. В компьютере она у меня проходила под названием «За орденами!».

В основном экипаже я пытался сотрудничать со всеми специалистами. Приоритет неизменно принадлежал капитану. Чаще всего, я объяснял, что целесообразно прислушаться к моим советам. Я знаю, как правильно выполнить рейсовое задание. Я отчитываюсь в институте после рейса. Нам лучше выступать единым фронтом. А тех, кто будет пы-

таться встать между нами и нашими деньгами, нам лучше вместе мотивировать в правильную сторону. Чаще всего, подобная концепция срабатывала.

К сожалению, в моей биографии встретились три капитана, не внявших голосу разума. Они шли своим путем, к увольнению. Трудно сотрудничать с неадекватными людьми.

Один, к примеру, «всё знал» и делал, как он понимал. И всё не так. И ценное оборудование в рейсе теряли. И скандалы были слишком часты. И капитана после рейса в дирекции воспитывали, как себя вести среди цивилизованных людей. Воспитывали недолго – уволили. Необучаемый. Да еще и истерик.

Причем, я с этим капитаном раньше сталкивался на другом судне другого флота. Там карту читать он не умел. Расстояние до точки встречи он не смог сосчитать правильно. Экипаж не приступал к работе из-за глупости этого капитана.

По слухам, неудачи преследовали его всю жизнь. И даже за рубежом, на приемке судна, он встрял в скандал. По собственной дурачности. Жаль человека!

Здесь уместно привести умную сентенцию: «Глупый человек постоянно совершает одни и те же действия, надеясь получить разные результаты».

Я не привозил из моря на берег скандалы. Не портил людям биографию. Я просто не брал в следующий рейс этого штрафника. Причем, старался его убедить самого отказаться-

ся. Потому что, если я начну рассказывать или описывать в рапорте в отдел кадров его «художества» в моем рейсе, его точно уволят.

Такая тактика весьма перспективна – появляется репутация. Скандалов нет, людоедством не занимается, своих подчиненных защищает – почему бы и не пойти с таким начальником в рейс.

А еще я не разговаривал с берегом по телефону. Предпочитал исполнять письменные указания, причем только с подписным номером. Потому что деловая бумага много значит при послерейсовых разборках. И такое бывало. Береговой начальник, не раздумывая, отопрется от своих слов по телефону. И подставит морского исполнителя. А тому и крыть нечем. Действия производил, а бумаги не имел. «Сам дурак!» – это цитата из речей одного недалекого начальника на берегу.

Еще я выбрал дробный характер рейсов. Поясню. По возможности, я чередовал съемочные и промысловые рейсы. Промысловый рейс для поддержания уровня жизни, съемочный – для корректировки по специальности.

Дело в том, что все 28 лет моей работы в море ежегодно изменялись правила работы в съемочных рейсах. Наука-то развивается, хоть она и прикладная, а не академическая.

Эти изменения были небольшими, но «выпавший» из темы специалист оказывался некомпетентным при сборе материала. И этот материал приходилось игнорировать при изу-

чении на берегу, работа была сделана впустую.

Считаю, что такой подход был жизненным, позволившим мне соответствовать береговым стандартам в морской работе. Это сообразил я сам, наблюдая пару раз, как вынужденно игнорировали собранные не по методике материалы других специалистов.

Без сомнения, в моем начальствовании были и ошибки, и недочеты. Они оказывались малозначимыми, не влияли на выполнение рейсовых заданий. Я не забывал, что в море мы ходим, чтобы зарабатывать на жизнь. Всё остальное – потём. Но людей берёг, защищал, чаще разъяснял, чем наказывал.

Самыми хлопотными в научных группах были люди, которым «все по жизни должны». Нечасто, но встречается именно такой феномен в поведении. К счастью, на моем пути встретились всего двое таких, крайне неуживчивых, жестоких эгоистов. Любые варианты сотрудничества именно такие люди отвергают, требуя особого к себе отношения. И по эстафете, неизменно, делают несчастными всех своих близких. Их реальность – разборки, скандалы, поиск виновных, злословие, тяжбы, суды. Очень жаль этих несчастных. А сделать ничего уже нельзя, по крайней мере, в условиях жизни и работы в море.

Котлеты из икры желтохвостой камбалы

Май 1993 года. Борт ПСТ (посолено-свежью траулер) «Вильнюс», Канадская рыболовная зона. Мы выполняем многовидовую съемку Большой Ньюфаундлендской банки. Научная группа 10 человек. На ихтиологической вахте Света Глебова и я.

В улове донного трала попало много желтохвостых камбал. Мы обработали улов по стандарту, затем я нарезал много ястыков (ястык – икра либо молóки) из преднерестовой камбалы. Света из этого сырья, добавив куриное яйцо, надела смесь и нажарила много маленьких котлеток.

Эта еда оказалась настолько вкусной и сытной, что мы не ходили в салон команды на стандартные приемы пищи – просто были сыты – три дня. Зато воды мы пили двойную норму, для переваривания и усвоения именно этого деликатеса надо много воды.

Проявилась приедаемость рыбных продуктов – через три дня котлет уже не хотелось. Пришлось вернуться в салон.

Вообще, наши исследовательские рейсы очень богаты на кулинарные изыски. Понятно, что товар это сезонный, редкий и штучный. Серьезная промышленность не будет заморачиваться изготовлением настолько редких блюд. Зато я

сейчас могу описать, какие «паштеты из соловьиных языков» довелось попробовать.

Загадочный «скоропорт».

Парадоксы и находки

В советское время все рейсы в море жёстко делились на каботажные и визированные. В визированных рейсах были заходы в иностранные порты. В каботажных, соответственно, заходов в инпорты не было. Как выходил промысловик из своего порта, так и заходил в него.

Хотя работать могли визированные и каботажные суда в одном районе, и почти в одно и то же время. Визированные суда были весьма привлекательны для моряков из-за валюты, которая выплачивалась в виде суточных.

Каждой должности соответствовало своё валютное содержание. Это сверх основного заработка. И на валюту не распространялись подоходный налог и алименты. Для злостных алиментщиков это было необъятной темой шуток про бывших жен.

А еще только в визированных рейсах выдавали скоропорт. Это загадочное слово означало остродефицитные для советского времени скоропортящиеся продукты.

Могли быть фрукты, конфеты, кофе, чай, консервы, йогурты, соки, пиво, всякие кока-колы и пепси-колы, орешки, жевательная резинка, печенье. Всё это было в очень красивых упаковках, прекрасного вкуса и запаха.

При значительном дефиците таких продуктов в родной стране все, кто получал скоропорт и довозил его до дома, становились «первыми парнями на деревне».

К примеру, мой сын, благодаря огромному набору жевательной резинки с переводными вкладышами и наклейками из Канады, стал в своем садике «всемирно известен». Он охотно угощал друзей. Его знали все.

Меня с первого скоропорта всегда мучили вопросы – почему мы в своей стране не делаем эти продукты? Почему эти страны, отстающие от нас по базовым параметрам, продают нам этот дефицит? Почему не мы им? Почему у них всё для людей? Что мешает нам так жить?

А еще скоропорт был универсальным способом решить текущие проблемы в снабжении. Поясню.

На одном большом судне в 90-е годы я увидел миниатюрные радиостанции у штурманов, с малым радиусом действия. Размеры станций – как узкая сигаретная пачка. Спрашиваю – зачем? Отвечают – при швартовых операциях штатные стационарные переговорные устройства на открытой палубе плохо и нестабильно работают. Слишком часто выходят из строя из-за коррозии контактов устаревших моделей. С запчастями проблемы, новые устройства не устанавливают.

Опасность неверных действий или невыполнения команд при швартовках особо критична для такого судна, с его большими размерами и большим экипажем. Возникла острая нужда в приобретении карманных раций для бесперебойной

связи на борту в особых условиях.

Рации импортные, несертифицированные в нашей стране. Головная контора по закону не может обеспечить покупку. Слишком неразворотливая система. Очень много препон.

Судовые специалисты извернулись – оформили эти устройства, как зелень (петрушка, укроп, морковка, сельдерей) в скоропорте. На учет не ставили, от инспекторов родной страны прятали в сейфах. В итоге – безопасная работа судна. Даже ходила шутка – рации из ботвы.

Кстати, свой первый видеоплеер с функцией записи я получил, как скоропорт, в 1993 году. В том рейсе можно было выбирать, что нравится, на ту сумму, которая «набежала» за рейс. Я выбрал «Акай», чем обеспечил сына еще одной нужной и функциональной игрушкой.

Нет уже тех судов – ушли на утилизацию в Индию. Нет и видеоплееров – всё заменил интернет и компьютеры. Все рейсы теперь визированные, если выходишь из территориальных вод.

И скоропорт как явление прекратил свое существование, вместе с большой страной. Дефицит продуктов закончился. Сын давно уже вырос из своего садика, и даже школы с вузом.

А истории остались! И воспоминания!

«ПИНРО» на камнях. Кораблекрушение

1995 год, начало февраля. Мы выходим из Мурманска на промысел сельди на юге Норвегии. Научная группа 16 человек, я начальник. Научно-исследовательское судно (НИС) «ПИНРО».



Сначала про то, что насторожило. За 3 месяца до этого судно горело у причала, начисто выгорели 3 каюты. Причина – короткое замыкание. Жертв среди людей удалось избежать. Были сильно надыхавшиеся дымом, отлежались и откашлялись. Погиб только судовой кот, отравился дымом.

Судно ускоренно отремонтировали, выпихнули в наш рейс. Состояние судна ужасающее – всё в копоти, в рейс даже не заправили пресной водой, торопились. Чтобы нагнать воды через судовой опреснитель, нам пришлось несколько суток ходить вдоль границы у полуострова Рыбачий.

После этого зашли в губу Большая Волоковая, встали на якорь, стали проводить калибровку акустического комплекса. Когда завершили калибровку, я сообщил капитану – можем двигаться в сторону работ, на юг Норвегии.

Капитан отвечает: «Двигаться не можем. Выведены из эксплуатации оба двигателя. Во время заправки топливом нам залили смесь невероятно низкого качества. Много серы и парафина, похоже на печное топливо. Вышла из строя наша топливная аппаратура дизелей, забились фильтры, всё разобрано. Промываем, чистим, завершим – тогда и пойдём». На том и остановились.

На борту имели телеграмму о штормовом предупреждении на следующие сутки. Надеялись успеть выйти из бухты, уйти далеко в море, там отштормоваться. Не успели.

В конце этих суток сильно упало атмосферное давление, перо барографа «чертило по столу, съехав с листа». За бортом был штиль. А сразу после полуночи сильно засвистел ветер, нас начало тащить на берег, якорь не держал.

Все попытки завести двигатель оказались неудачными. Теряли драгоценное время. Когда, наконец, двигатель (один!) завелся, повернуть винт уже не смогли. Коснулись кормой берега, замяли вал, винт и руль, плотно сели на камни. Это случилось 7 февраля около часа ночи.

Шторм разыгрался нешуточный. Пошла высокая волна. Прибоем начало «протирать» днище о камни. В машинное отделение пошла морская вода, двигатели заглохли.

Аварийный генератор запустить смогли, но он быстро вышел из строя. Потекла вода из системы охлаждения, перегрелся, заклинил. Отремонтировать не сумели. Среди ночи мы оказались на камнях, без электричества, воды, тепла. Сидели на камнях плотно, все надели спасжилеты. Было очень страшно. Волны били по корпусу с силой железнодорожного вагона на большом ходу.

Ветер усилился до 40 м/с. Утром, с рассветом, решили на спасательных плотках выбрасываться на берег, в 100 метрах от нас. Там нас подберут пограничники на своих снегоходах, разместят на близкой погранзаставе. Всё так и получилось.

Все 40 человек были живы, никто не погиб. Кто-то промок. Мелкие ушибы и ссадины не в счет. А вот замерзли все на холодном ветру крепко. Я обратился на заставе к сержан-

там с просьбой затопить нам баню. Ребята это сделали очень быстро. А вот спасти всех от простуды я уже не смог.

К тому времени большинство наших стали праздновать спасение прихваченным с борта спиртом «Флорида». Кто что спасал, а некоторые – горькую. «Ужаленные» в баню не пошли, им и так уже было тепло.

Всех трезвых я повел в баню, эти не заболели, остальные потом долго температурили, чихали и кашляли все 3 дня, что мы жили на заставе и ждали транспорта в родной порт.

На заставе нас разместили в спортзале. Нанесли матрасов, одеял. Я занял место у окна.

Весь остальной старший комсостав (капитан, старпом, стармех) поселились отдельно, в импровизированной гостинице. Они были погружены в глубокую депрессию. «Лечились» чем и как могли. К народу почти не выходили.

О пограничниках нужно сказать только хорошее. Их там было 12 рядовых и сержантов, командовал капитан. Нам они пошли навстречу во многом. Кормежкой и спальными местами мы были обеспечены. Работал телевизор, отчасти решили проблему досуга. Нам разрешали прогулки по окрестностям. Это было сложновато – ураган нанес снега, замел тропинки.

На заставе была своя свора собак, откормленных шустрых дворняг. Мы их подкармливали плитками из рационов, которые взяли из НЗ спасательных плотов. Псам нравилось. Нам плитки показались невкусными.

К высокой наблюдательной вышке пограничники дорожку

размели. Мы ходили на вышку посмотреть на нашу «ласточку». Стоит на камнях, накренившись в глубокую сторону залива. Вид жуткий, брошенный. Было понятно, что шансов у судна вернуться в строй мало.

Солдаты-срочники нам рассказывали, что такое значимое событие у них впервые за службу. Они были горды тем, что смогли оказать помощь морякам. Мы много общались с этими молодыми людьми. Среди них оказались умельцы по части мелких поделок.

А еще они радовались, что наш вынужденный приезд на заставу заблокировал плановую проверку их точки со стороны высокого начальства. Еще полгода можно жить без мандража и страха.

Когда погода успокоилась, к заставе подошли два судна Промразведки, встали на якорь. Рабочим катером одного судна нас всех перевезли на второе судно. Разместили на все возможные места и доставили в порт за несколько часов.

В порту каждый уже сам добирался до дома. Я следующий месяц прожил в общежитии института. Потом ушел в рейс на полгода. Об этом рейсе у меня тоже есть сюжет. Он получился богатым на события.

Эта катастрофа сильно «подкосила» планы и уровень жизни. Когда я спасался с борта, то оставил там почти все вещи. Больше всего жалко инструмент. В плотике мало свободного места.

На берегу мне оказывали гуманитарную помощь мои кол-

леги и друзья. Ссудили деньгами, одеждой, продуктами. Принесли подержанный телевизор. Не бросили! Я был очень благодарен неравнодушным людям. Спасибо всем!

Как я шутил после возвращения, мы пережили приключение на 10 баллов. Но его не пожелаешь даже врагу. Было реально страшно. Ураган ревел сутки. Волны были высокими.

Люди находились в депрессии, в потерянном состоянии. Возможно, именно поэтому на погранзаставе многие сразу кинулись в «горький омут», чтобы забыться, заснуть.

При анализе причин катастрофы получается, что первый неверный шаг повлек за собой целый ряд неверных шагов и действий. А это все закономерно закончилось потерей дорогостоящего судна. Слава Богу, никто не погиб!

А шаги были следующие. Сначала пожар у причала. Затем скорый ремонт. Заправка печным топливом вместо качественного «дизеля» перед нашим рейсом. Забыли заправить пресной водой в порту – потеряли время на нагон воды.

Капитана, который «прохлопал» пожар, отправили в рейс, где он «прохлопал» судно. Были разобраны два двигателя, в итоге, при необходимости срочного движения, не смогли дать ход.

Наказания были следующие – капитана лишили прав на один год. Преступную заправку «замылили», наказан не был никто.

Судно при снятии с мели очень мощным буксиром приве-

ли в полную негодность, продрав днище. Его, судно, в виде металлолома отдали той конторе, которая занималась снятием с мели и буксировкой в порт. Так сказать, оплатили услуги натурой.

Одно из трех специализированных научно-исследовательских судов Северного бассейна перестало существовать.

Совсем скоро сумели угробить и второе – неумелые механики «запороли» двигатель. Запчастей не нашлось, ремонт ожидался невероятно дорогой. Денег не нашлось. Списали на металлолом.

Третье судно работало до моего отъезда из Мурманска в 2016 г.

К этому рассказу прилагается самодельный видеофильм. У одного инженера из научной группы, Володи, при себе была видеокамера. Он делал съемку, где это было возможно. Потом, когда вернулись в порт, Володя все записи переписал на несколько кассет, раздал участникам событий. Другой участник, Женя, попозже оцифровал и смонтировал фильм, предложенный вашему вниманию. Спасибо ему за помощь. Володи-оператора с нами, к сожалению, уже нет.

К зрителям у меня пара слов. Отнеситесь к записи с пониманием – у людей еще не было привычки к съемке, как сейчас, когда у всех смартфоны. Не все значимые моменты попали на ленту – но ведь это не игровой фильм по сценарию.

<https://youtu.be/P14khohZP70>

[\(https://rutube.ru/\)](https://rutube.ru/)

[video/91d6ad850575d59c0ec97b394a07e153/](https://www.youtube.com/watch?v=91d6ad850575d59c0ec97b394a07e153/))

Я вспоминаю о кораблекрушении нечасто. Месяц после события, натерпевшись страху, очень плохо спал. Потом прошло.

Домашние животные на борту судна. И дикие

Из-за опасностей в работе и недостатка мест на рыбопромысловом судне нет жен и детей, что иногда разрешают на торговых судах. Природа пустоты не терпит. Все свои позитивные эмоции в адрес детей моряки переносят на домашних животных, которые бывают на борту судов. И на диких тоже.

Как правило, это подобранные на берегу бездомные котята и щенята. На земле участь их была бы незавидной, а на судах у них интересная и насыщенная жизнь. Всё внимание, лучший кусок, креветка, рыба – любимцу экипажа.

Собачка Кукла слышала шорох разворачиваемого фантика от конфеты за десятки метров. Тут же прилетала за угощением. Пес Серый любил «рулить» на мостике, занимая в качку самое удобное место – между ног рулевого.

Я слышал об экзотическом случае – половозрелый самец макаки появился на судне, будучи купленным у аборигенов на берегу Африки за символическую плату. Моряки были крепко пьяными, не сильно соображали, что делают. Яшу им дали на сдачу от какой-то мелкой сделки.

Как бы там ни было, макака Яша оказался в море. Вёл себя пристойно, не шкодил. Видимо, у хозяина был опыт об-

ращения с обезьянами. Или Яша был выдрессирован.

С ума Яша сошел, когда на борту через несколько дней заметил кота. Яша долго присматривался, а потом страстно «полюбил» этого кота, против его воли. Предварительно слегка придушил, чтобы не трепыхался.

Кот был капитанский, хозяин вступился за «своего», выбросил Яшу за борт. Чем нарушил одно из табу для моряков – не убивать домашних животных. Яша, конечно, погиб. Но пропал и кот, через несколько дней.

Чаще всего, кошки и коты сами прыгают за борт, не рассчитав силу прыжка в охоте за чайками, сидящими на планшире. Одна очень любопытная кошка пропала после выгрузки. Нашли ее через неделю – она залезла в открытый трюм на выгрузке, притаилась или заснула в укромном месте.

Трюм зачистили, закрыли и стали нагонять холод для следующей загрузки. Из трюма звуков не слышно. Тревожную кнопку кошка нажать не могла. Муська просто замерзла. Остались сироты – котята Бизон и Пикша. И вдовец Семён, муж Муськи.

На судах бывают и дикие животные. Чаще всего, это результат «аварии» в жизни птицы. Сбилась с пути в условиях плохой видимости. Ближайшей «землей» оказалось судно. Садится, отдыхает, ждет погоды.

В отдельных случаях, при увечьях и ранениях, моряки оказывают помощь этим несчастным. В моем первом рейсе нам на палубу сел молодой ястреб, выбившийся из сил. На-

род соорудил просторную клетку. На самом деле это была не клетка, а верхний ярус двухместной каюты. Кровать забрали капроновой сеткой, налили воды в миску, каждый день подкармливали его сырым мясом с камбуза.

Когда ястреб окреп, его выпустили из клетки, когда увидели берег. Хищник улетел без прощания. Сила в крыльях не исчезла. Практически все дни, когда он не ел и не спал, ястреб, встав «на цыпочки», махал крыльями – понимал, что придется летать. Форму не терял.

Пару раз на судне были замечены дятлы. И летуны они так себе. И с навигацией, видно, не знакомы. Один жил на борту дней пять. Отличился тем, что цеплялся когтями за вертикальный стальной трос и пытался долбить его клювом.

Иногда садились пуночки, снегири, синички. И тоже выбившись из сил. Участь этих птичек на борту печальная. Пресной воды на судне им взять негде, хотя моряки постоянно наливают в миски воду для них. Дней через 5-6 птички умирают. Очень жаль.

Зуйки на борту выживают, питаюсь всякой мелочью из щелей на палубе. Это прибрежные птицы, им полегче.

Несколько раз были замечены скворцы. Казалось бы, что южной птице делать так далеко на севере, да еще и в море? Видимо, заблудились в тумане. Потом, обессиленные, садились на борт за неимением другой тверди. Через несколько дней, разглядев берег, улетали.

Очень кстати будет грубая морская шутка: «Чайки – это

души погибших моряков, а бакланы – души погибших рыбообработчиков».

Полгода в рейсе

1995 год, Баренцево море. Через месяц после кораблекрушения судна «ПИНРО» меня направили на судно «Бизон». Мы занимались селекционными орудиями лова вдвоем с Сашей, моим начальником. В том рейсе мы были полгода без захода. Это оказался самый длинный рейс в моей биографии.

Полгода мы пробыли в этом рейсе вынужденно. Тяжело заболел сменщик Саши, нас попросили остаться на следующие 3 месяца. Мы пошли навстречу.

Про судно и судовладельца можно роман написать. Я пройдусь тезисно. Это старое (30 лет) судно. Класс БМРТ (большой морозильный рыболовный траулер), польской постройки, вся электросеть с постройки – 220 вольт, причем ПОСТОЯННОГО тока (объяснение ниже).

Судовладелец, по слухам, являлся артелью обувщиков-инвалидов. Это по бумагам, чтобы получать налоговую льготу. Отношение конторы к судну и экипажу – хуже некуда.

Все предыдущие экипажи до нас были очень недовольны своими заработками. Поэтому норовили отомстить конторе, устраивая мелкие подлости. К примеру, когда мы прибыли в самом начале марта на борт, была сильно испорчена водопроводная система.

Предыдущий экипаж, уезжая с судна, в сильный мороз,

оставил двери нараспашку, чтобы разморозить систему. Саботаж удался, механики уже в нашем рейсе долго ремонтировали водопровод. Отличился очень толковый 4-й механик Анатолий.

Снабжение нашего судна было ужасное. В рейс не дали ни одной электролампочки – и так сойдет! Сошло – мы были в море в полярный день. Но судно все 6 месяцев неумолимо погружалось во тьму. Лампочки имеют свойство перегорать.

Продукты нам поставляли ужасающего качества. Выручала только рыба, которую мы ловили. Но рыбу трудно есть постоянно, приедается. Повара выкручивались, как могли. Знаю не понаслышке. Старший повар Серёжа был моим земляком, с Кубани. Мы много общались, парень открытый, добрый, эрудированный. Ну а начнет рассказывать смешные случаи – заслушаешься.

Экипаж в рейс собирали «с бора по сосенке». Набирали в Санкт-Петербурге, Архангельске, Мурманске. Набирали обманом – пообещали, что рейс продлится 40 суток. В конце срока обещали выплатить «зависшие» с советского времени валютные депозиты.

И рейс продлился полгода без 6 дней, и кормежка была «отменная». И обещанных заходов не было. И дни без работы из-за отсутствия топлива пережили.

Первый наш груз мы взяли за месяц. После этого, выгрузив нашу рыбу на такое же судно в море, мы легли в дрейф на 30 суток – экономить жалкие остатки топлива.

Продукты, воду и топливо через 30 суток нам привез этот же собрат. Он сходил в Данию, выгрузил рыбу, вернулся к нам. После этого мы один раз сами зашли за топливом в Норвегию на 4 часа. Заходом это не назвать.

То, что электросеть была постоянного тока, вносило большие неудобства. Поэтому, видимо, в одном из предыдущих ремонтов был добавлен один агрегат переменного тока в машинном отделении. На него были запитаны бытовые холодильники, судовые радиостанции, компьютер в радиорубке, видеодвойка в салоне. Бриться я ходил в радиорубку, мы приятельствовали с радистом и навигатором. Моя электробритва работала только от переменного тока.

Те самые 30 суток вынужденного дрейфа в центре Баренцева моря каждый занимал себя, чем мог. Я много читал – была библиотека.

Повредив кисть неудачным ножом, я сделал удобный нож для шкерки (потрошения) рыбы. Подробно про мой первый нож – в следующем рассказе.

Время у всех было – целых 30 суток! Безобразие, конечно! В те годы институт заключал договоры с самыми разными конторками. Причем, чаще всего сомнительной репутации. Ну а каков поп – таков и приход! Поэтому и снабжение судов было ужасающим, и нравы на борту мало отличались от средневековых. Сказал феодал – дрейф 30 суток – и не сбежать!

И по оплате итог нашего рейса был похож на предыдущие

– недоплата, крики недовольных, истерики, угрозы. На итоговую выплату в Норвегию приехал генеральный директор – видимо, диверсия предыдущего экипажа насторожила. Попытался хоть как-то сгладить претензии. Или проконтролировать убытие экипажа.

Нравы в 90-е годы были разбойничьи. Я наблюдал такое на многих судах. А самое опасное – хронический алкоголик в запое на капитанской должности. Тошно всем, а он ставленник генерального. И всё... Опять вспоминается преступный произвол безграмотных баронов в Темные века.

На этом судне капитан был дисциплинированным и порядочным. Зато «чудила» контора.

Отголоски тех нравов встречались мне и в «новейшее» время. И произвол, и хронические алкоголики-капитаны, и чванство капитанов – совсем не редкость. Рассказ о кодексе «бусидо» для капитанов будет ниже.

Мой рассказ ни в коем случае не является жалобой или сетованием. Пытаюсь широкими мазками передать картину жизни в «лихие 90-е».

Для меня и такой рейс был благом и кормильцем. За месяц до него я случайно остался жив в кораблекрушении на другом судне в жуткий ураган, самый сильный в моей жизни.

А полгода в рейсе прошли динамично. Сразу после него через неделю я ушел в съемочный, исследовательский рейс,

начальником. И все мои навыки по работе на станках с тех пор всегда со мной. Спасибо всем причастным! Интересное было время!

Мой первый нож

В том полугодовом рейсе на «Бизоне» нас привлекали к обработке рыбы на подвахте. Это был мой второй рейс на промысловике. Опыта скоростной разделки большого количества рыбы у меня не было.

На третьей подвахте я повредил руку – растянул сухожилье мышцы-сгибателя безымянного пальца на правой руке. Сильно налегал на неудобную рукоятку неудачного штатного ножа при отрезании голов у мелкой пикши.

Эти ножи выдавал рыбмастер. Это стандартный вариант снабжения. Ножи неудобные, клинок из плохой стали, слабо держит заточку. Рукоятка из пластика, прямая, в руке скользит. Конструктору бы руки оборвать за такой шедевр!

Кисть опухла. Боль в кисти была такая, что невозможно было спать двое суток. Судовой врач наложил мне шину, освободил от работы на подвахте. Специалист был толковый, бывший военврач, имел большой опыт сложной работы.

После выздоровления я решил присмотреться к соседям у рыбодола – чем они потрошат рыбу. И выяснилось, что у всех опытных и «прошаренных» – самодельные, либо переделанные-переточенные ножи самой разной длины, формы и заточки. И рукоятки у их ножей очень удобные, прикладистые, в руке сидят, как влитые. И ни у кого нет тех штатных неудачных ножей, одним из которых я так неумело повредил

руку.

Мы приятельствовали с технологом Володей, он видел в нас, учениках, коллег и собеседников. Узнав, что я интересуюсь возможностью приобретения удобного самодельного ножа для шкерки, Володя подарил мне выбракованный циркулярный диск. Сказал: «Распиливай на полоски, затачивай, как нравится, прикрепляй рукоятку, подгоняй по кисти, действуй!»

Сколько живу – я благодарю удачу за такой случай. Диск оказался из закаленной нержавеющей стали. От стационарной машинки по отрезанию рыбных голов на рыбоделе.

Брак у диска – трещина у самого края, видимо, зацепили что-то твердое. По этой трещине и прошел мой распил на полоски для клинков. Всё это я делал на фрезерном станке в мастерской при машинном отделении.

Пилил неспешно отрезным вулканитовым диском от шлифмашинки. Сталь оказалась очень твердая, в обработке капризная. Я постоянно консультировался со специалистами по металлу на судне. Народ оказался доброжелательным, все советы были очень конкретными и деловыми.

Затачивал полоску я уже на точильном станке в той же мастерской. Делал медленно, по инструкции, не допуская перегрева металла. Форму ножа я подсмотрел у механика, у него же скопировал обоюдоострую заточку клинка.

Рукоятку сделал из дерева, благо, чем старше судно, тем больше на его борту всякой всячины, в том числе и разных

видов древесины. Мне достался кусок буковой доски. Из нее вырезал-выпилил прямую рукоятку по форме своей сжатой кисти. Что-то похожее на ручку лыжной палки.

К клинку сварщик приварил шпильку для закрепления на рукоятке. Рукоятку с двух торцов я заключил в бронзовые обоймы, чтобы исключить растрескивание. Шпилька внутри рукоятки была посажена на эпоксидную смолу. Рукоятка была окончательно обработана набело для идеального прилегания к кисти. И только после этого клинок был заточен и правлен до бритвенной остроты.

На изготовление этого моего первого ножа ушло две недели.

«Полевые» испытания нового ножа прошли успешно. Любая рыба была обработана по стандарту. Разрез ровный, прямой, рыба режется легко. Руке было удобно. Заточка держалась несколько часов подвахты. Травм больше не было.

Этот нож прослужил мне 10 лет верой и правдой. Был утоплен моим напарником по вахте в очень сильный шторм. Брали возрастную пробу трески, вскрывая рыбу моим ножом. Напарник оставил нож на рыбоделе на секунду – и именно в эту секунду судно сильно заложило на волне. Нож улетел на палубу, с водой в шпигат и за борт.

К тому времени, обладая опытом и материалами, я успел сделать себе запасной нож по тому же шаблону. Только рукоятка была уже не прямая, а изогнутая, пистолетная, прикладистая, из дерева сукупира. Клинок оставил обоюдоост-

рый, с односторонней фаской. На фото хорошо видно. Слегка жаль, что не сфотографировал мой первый нож.



Этот опыт оказался очень ценным. Я немного стал разбираться в марках стали, видах древесины. Я стал делать пластиковые ножны для безопасной транспортировки острых ножей. Я приобрел ценнейшие знакомства среди технических профи на судах, стал чуть больше осваивать станки в мастерской.

Ножи. Сукупира. Фрезерный станок. Царь Камбис (6 век до н.э.)

Сначала ряд предварительных соображений для понимания предмета. Нож состоит из стальной части – клинка, и деревянной – рукоятки.

Клинок я делал из закаленной стали (в идеале), затачивал либо с одной стороны, либо с обеих. Это обоюдоострый вариант, очень удобный для скоростного потрошения рыбы; он же и самый опасный в неумелых руках.

Рукоятку изготавливал из твердого дерева: дуб, бук, акация или как в моем дальнейшем варианте – сукупира. Клинок с рукояткой соединял, приваривая к клинку шпильку. Шпильку сажал на клей, помещая в отверстие рукоятки. Иногда к свободному концу рукоятки я приклеивал или привинчивал затыльник. Материал затыльника – бронза, нержавеющая сталь, титан.

Для потрошения рыбы был удобен нож, подобный моему первому. А для подрезки рыбы на палубе пришлось сделать нож другого фасона – с односторонней заточкой.

**Нож для подрезки рыбы на палубе.
Рукоятка из сукупиры. Затыльник из титана.
Клинок из закаленной нержавеющей стали,
односторонней заточки.**



Для рукояток брал дерево сукупиру. Это дерево весьма интересно. Мне в руки попала небольшая рассохшаяся и треснувшая по всей длине шпала, выбракованная и выброшенная у дока в порту Норвегии, куда мы заходили на заправку.

В шпале был очень длинный сучок во всю длину. Из-за него и выбросили. А мне в самый раз. Я выпиливал «паркетинки», из одной из них и сделал рукоятку ножа для подрезки. Уже потом, гораздо позже, по картинкам в проспектах про паркет нашел и прочел в интернете название дерева и характеристики этого вида.

Деревья вида сукупира растут в тропической зоне Южной Америки. Дерево тяжелое, даже сухое тонет в воде. Древесина имеет красно-коричневый цвет и терпкий запах. Тяжела

в обработке, прекрасно шлифуется.

Для гидроизоляции я пропитывал поверхность готовой рукоятки канифолью, прогревал промышленным феном. При высокой температуре канифоль лучше впитывается. После шлифовки до блеска на поверхности проступает уникально красивый и неповторимый «мраморный» узор, создаваемый чередованием слоев разных оттенков.

А еще я придумал и сделал надежные ножны из пластика, для безопасного ношения острого ножа.

**Нож в ножнах из пластика.
Рукоятка из бука.**



Еще и освоил методику обшивания пластиковых ножен кожей для исключения выпадения клинка. Вшивал в края

кожи застежку-молнию или две молнии, прошивал машинной иглой вручную. Кожу брал у боцмана от старых сапожных яловых голенищ. При застегивании молний нож был полностью закрыт и безопасен.

**Нож в ножнах из пластика.
Обшит кожей, вшиты 2 молнии.**



Ножнам уделял особое внимание, прочитав однажды историю Камбиса, сына основателя Персидской империи Кира.

Камбис был молодой персидский царь, завоевавший Египет. Уже возвращаясь в Персию, этот боевой лидер на привале неудачно запрыгнул в седло. Ножны его меча, зацепившись за сбрую, сломались. Внезапно обнажившийся меч очень глубоко пропорол ногу царя. Подающий большие надежды, с карьерой на взлете, молодой лидер умер через

несколько дней от гангрены.

Этот досадный несчастный случай привел Персию к кризису власти. Камбис не имел наследников, в силу молодости. Передача власти оказалась невозможной. Престол обманом занял самозванец, маг и авантюрист. Начал «куролесить». Разозлил население.

Империя была ввергнута в назревающую гражданскую войну. Был составлен заговор из нескольких «дворян». Мага-самозванца убили. Царя выбрали оригинально – на заре победившие заговорщики выстроились в шеренгу через значительные интервалы, каждый со своим конем.

Того заговорщика, рядом с которым конь заржал первым при восходе солнца (знак Бога), выбрали императором. Им оказался молодой Дарий Ахеменид. Произошла смена правящей династии. Это его прямого потомка, тоже Дария, гораздо позже победил Александр Македонский.

Известно, что первый Дарий заранее посулил конюху большой подарок за «своевременное» ржание его коня. Дальнейшая судьба конюха неизвестна. А власть в империи была восстановлена.

Здесь следует оговориться, что версий загадочной и даже мистической смерти Камбиса несколько, но везде фигурирует меч или нож. Я выбрал версию, удобную для моего рассказа.

А теперь подумаем, через что пришлось пройти импе-

рии из-за одних бракованных ножен на мече Камбиса. Именно поэтому я и уделял ножнам повышенное внимание. Уж очень острый нож внутри.

Осваивая работу на фрезерном станке, мне удалось придумать и установить поворотный стол на суппорте станка. С помощью этого приспособления я выбирал криволинейные фаски на заготовках для ножей. Получалось очень ровно и красиво. Вручную так не сделать.

Вот так в том длинном рейсе я научился делать ножи! До самого конца моей работы в море я работал именно этими ножами.

И ножи у меня дома на кухне теперь все острые. Четыре – самодельные (из них один переточенный столовый) и еще четыре заводские.



Все ножи правлю мусатом и правкой из бычьей кожи.



Сделаю небольшое пояснение, что значит править и точить.

Если нож совсем затуплен, рабочую поверхность сначала надо подточить наждачным камнем по всей длине режущей кромки. Затем, по мере появления на краю кромки устойчивой «бахромы» следует эту бахрому убрать. Для этой операции я использую правку из бычьей кожи, натянутой на дубовую доску. Точными движениями наклоненного клинка ножа по поверхности кожи одновременно убирается бахрома и тонко шлифуется режущая кромка. На кожу предварительно наносится шлифовальная паста либо, что чаще в полевых условиях, абразивная мелкая пыль в смеси с машинным маслом. Эффект будет тот же – бритвенная острота.

Казалось бы, рейс был сверхдлинный и тяжелый. С едой были перебои, штормов хватало. Кисть повредил. С оплатой были проблемы. В экипаже бывали драки и разборки на фабрике (без моего участия). Много чего было. А вспоминается опять хорошее.

В Рейкьявик за автомобилями

Рейкьявик – столица Исландии, островного государства в северной Атлантике, у самого полярного круга. Относится к скандинавским странам, это Северная Европа. И это родина самого древнего парламента в Европе.

В 80-е годы 20 века между Советским Союзом и Исландией был договор о поставках легковых автомобилей «Лада» в экспортном варианте. Видимо, соотношение цена-качество привлекали островитян. На улицах столицы, а больше я нигде не был, «Лад» было около 25%. Оценка, конечно, визуальная.

Учитывая, что население Рейкьявика было около 250 тыс. человек, можно попытаться представить объемы поставок. На семью из 3 человек приходилась одна машина. За рулем в Исландии ездят уже с подросткового возраста (с 16 лет), очень быстро, азартно. В городе дороги хорошие.

Первый раз я попал в Рейкьявик в 1989, в июле. Об этом у меня отдельный рассказ выше. Здесь будем обсуждать автомобильную тему.

Уже в 1990-м в очередной заход ребята с нашего судна смогли купить 5 автомобилей, погрузить на борт, привезти и выгрузить в Мурманске.

Именно в Исландии можно было купить нашу «Ладу» по

сходной цене и привезти домой, где уже легче достать запчасти и производить техническое обслуживание. Понятно, что это были подержанные авто, наполовину «убитые» аборигенами, исландским климатом и дорогами.

Тогда существовала льгота – беспошлинно моряку можно было привезти подержанную машину на борту своего судна из инпорта в Советский Союз. Я сам не возил, оперирую информацией «счастливчиков».

Самые большие траты на этом пути – покупка авто (долларов 100-400), оплата перевозки на борту (10 долларов), выгрузка в Мурманске на причал (75 долларов), постановка на учет в ГАИ (20 долларов). Привожу в долларах, потому что именно эти суммы фигурировали. По совсем грубым подсчетам за один рейс валюты хватало на покупку и провоз подержанного авто. Стоит учесть, что указанные мною цены были подвержены значительным колебаниям и являются только приблизительными.

В Рейкьявике авто грузили своими силами, с помощью бортовых механизмов, бесплатно. На борту машины крепили с учетом недельного перехода до Мурманска.

В порту Мурманска выгружали уже только портовыми кранами. Крановщики обналичивали свою исключительность. Бригада докеров с помощью особых приспособ заводила стропы под авто, цепляла гаком, кран поднимал и переносил авто до вертикали причала.

Именно в этот момент происходила передача денег за выгрузку конкретного авто. Далее машину ставили подальше от причала, чтобы не мешала грузовым операциям.

Даже в этом сегменте погрузочного бизнеса существовали демпинг и конкуренция. В рыбном порту имел право работать плавучий кран. Это мощный подъемный механизм на базе очень широкого судна-буксира. Эти предприниматели предлагали свои услуги подешевле.

Авто загружали с борта судна на борт плавкрана. Сам плавкран подходил к «своей» площадке, на нее и выгружали груз машин. Подобная конкуренция приводила к снижению произвольно установленных цен. Ума договориться у групп плавкрана и береговых кранов не было, по крайней мере, сначала. Ох, и крепко же они скандалили! Кто-то терял барыши!

Судя по объемам провоза таких подержанных машин, людей устраивал такой вариант. Более того, в рейс старались пойти для того, чтобы найти в Рейкьявике и купить заказанную машину, затем доставить и перегнать, чаще всего, в одну из наших столиц. Потом продать уже в своей стране, с неплохим барышом.

Я был знаком с несколькими покупателями-перегонщиками-продавцами на наших судах. Здесь привожу те крохи информации, которые получил от них. Дело давнее, можно уже и рассказать. Секретов не выдал. Со временем этот бизнес прикрыли.

Авто тогда были привлекательны из-за сравнительно неплохого технического состояния. Экспортный вариант предполагал заводской добротно луженый корпус, что очень актуально в Исландии, с ее морским климатом.

И это оказалось очень востребованным на внутреннем российском рынке подержанных машин. Еще тогда мне рассказывали, насколько более живучими оказывались корпуса экспортных «Лад» в сравнении с обычными, выпущенными для внутреннего рынка.

Не везде в Исландии хороший асфальт, да и использовали аборигены эти авто не всегда для парадных выездов. В одной из машин держали кур – мы об этом узнали по горе перьев и толстому слою помета в салоне.

Еще одна машина была сильно испачкана цементным раствором, тоже в салоне. Видимо, исландский минивариант бетономешалки.

У третьей хозяин был маляр – салон был в толстом слое самых разных красок, видимо, проливались на ходу из негерметичной тары.

Самый большой сюрприз ожидал счастливчика при покупке «Лады» у одной вдовы. Дама не разбиралась в том, чем зарабатывал ее муж. После его смерти она просто распродавала активы. Когда счастливчик стал разгребать культурный слой в салоне уже купленной машины, он обнаружил клад размером с салон. Там были просто залежи запчастей

для этого авто, инструментов и механизмов малой механизации. По утверждению покупателя, он пятикратно «отбил» свои затраты на покупку старого авто, если пересчитывать по рыночным ценам «клада».

И практически у всех «Лад» внешняя покраска была сделана вручную кистью – местный колоритный вариант текущего ремонта царапин и ссадин. И именно по причине указанных мною особенностей цена была приемлемой для наших небогатых моряков. А если они брали авто не для себя, а на перепродажу, то и не кочевряжились.

Хельги Оскарссон

Этот человек достоин отдельного рассказа. В 1990-м к борту приехал исландец маленького роста, сходу стал разговаривать по-русски, с интересным акцентом.

Его рост был 130 см, возраст 26 лет, фигура атлета, мощные короткие руки, длинные выющиеся волосы, высокий лоб, глубоко посаженные глаза и внушительных размеров нижняя челюсть.

Русский язык он выучил в детстве в российском городе Курган, где находился на сложном лечении в клинике Илизарова несколько месяцев. Дети быстро учатся, Хельги не исключение.

У Хельги с рождения были очень короткие и очень кривые ноги. В Кургане удлиннили и поправили. Уже тогда существовали такие технологии. Он говорил, что по просьбе исландского Минздрава его приняли в Кургане, сделали удачный «апгрейд».

Для ребенка это, конечно, было нешуточным испытанием. Чужая страна, чужой язык, чужие люди вокруг. Было больно, хлопотно, неожиданно, непривычно, но это все того стоило! Инвалиду с детства подарили полноценную жизнь!

Сначала у нас возник когнитивный диссонанс – человек угрюмого вида оказался позитивным и словоохотливым. Он сыпал шутками и анекдотами. Сказал, что стал лучшим дру-

гом Советского Союза.

Русский язык у Хельги имел особенность – через слово мат, зато все понятно. Видимо, «учителя» в Кургане были с «огоньком», хохмачи и матерщинники.

Он на нашем судне предложил свое посредничество в покупке авто. Некоторые, в том числе и капитан, воспользовались.

Еще Хельги часто и в красках, с шокирующими подробностями, расписывал свой успех у местных исландских дам. Нам верилось с трудом. Хотя – а почему бы и нет? Парень заводной, страстный, живчик, краснобай и златоуст. Такие пассионарии дамам нравятся. Рост любви не помеха! Для Хельги это было важно, судя по частоте упоминания побед. Настоящий исландский мачо! Впору порадоваться его успеху.

Недавно я нашел Хельги в сети. Сейчас он без своих шикарных волос. Из соображений имиджа у него нет ростовых фото, только портрет. Он повзрослел, усы те же самые. Я рад заочной встрече в сети через года. Хельги все так же доволен жизнью.

Самый крупный груз машин в 1996г.

С 1990 по 1996 годы в Исландию я не попадал, были другие рейсы. Покупка подержанной машины меня не интересовала.

В 1996 в исландский рейс на нашем судне пошли люди, сроду не ходившие в море. Я подумал: «Это неспроста!» Оказался прав. В скором времени ожидалось драконовские поправки в закон о льготном привозе подержанных авто.

Народ практически осуществлял поговорку «Не нажрался – так не налижешься». За 6 истекших лет улучшилась технология покупки и перевозки. Сразу после швартовки самые шустрые побежали в город. Именно побежали, это важно!

Всем «Ладам», встреченным на пути в припаркованном положении, эти бегуны засовывали под дворники визитки с текстом на исландском языке. Содержание текста примерно следующее: «Досточтимый сэр! Если Вы готовы продать этот автомобиль, прошу Вас подъехать к борту российского судна «Урюпинск» в Вашем порту на причал № 6. Пожалуйста, покажите вахтенному матросу эту визитку и спросите Жорика. Я жду Вас 15-17 июля 1996г. с 17 до 22 часов исландского времени. Цену обсудим при встрече. Желаю Вам удачи! Спасибо!»

Ребята заранее озаботились составить текст, специалисты перевели на исландский, в визитку от руки вписывали только

номер причала. Все остальное было отпечатано на принтере, разборчиво и красиво.

Подготовка мест для авто на борту.

Здесь тоже были заметны изменения. Авто на борту ранее ставили на промысловую палубу, после погрузки трал уже не ставили, ехали домой без остановок. В 1996-м после завершения всех работ, перед заходом, стали готовить судно для максимально возможного приема авто на свой борт. Срезали уйму вентиляционных оголовков, чтобы поставить авто на новых местах. Над промысловой палубой надстроили новую фальш-палубу, на которую потом разместили несколько машин. И вообще, сделали все, чтобы автомобили «торчали из ушей и ноздрей» судна.



Число мест было точно посчитано, капитан сам устанавливал очередь погрузки по порядковым номерам заявлений соискателей права на транспортировку купленных авто. Сверх мест не грузили, для последних это был трепетный момент.

Все авто надежно закрепляли, до Мурманска – неделя хода. Хорошая новость – летом шторма редки, риск минимален.

Основным документом правообладания на автомобиль была купчая – документ установленного образца. В нем фигурировали имена и координаты продавца и покупателя, марка и номер машины. По этому документу авто выпускали из Исландии, впускали в Россию.

На основании купчей происходила выдача временных документов на приходе судна в Мурманск силами таможи. Этот же документ был основным для постановки на учет в ГАИ.

Возможно, я упускаю некоторые моменты – я сам не покупал авто и не оформлял его, пользуюсь информацией «счастливых обладателей подержанной мечты».

Судовые умельцы в дни следования в Мурманск дружно занимались «подшаманиванием» покупок. Заводили двигатели тех авто, которые доставляли к борту на буксире. Мыли и чистили от артефактов, которые я уже указывал.

Некоторые, особо продвинутые, делали интересный «финт ушами». Покупали две одинаковые машины в Исландии. Потом, чтобы экономить на оформлении, одну машину оставляли, а вторую по пути домой разбирали на запчасти. Остатки разборки, а это, чаще всего, корпус авто, топили в океане. Вторая купчая исчезала, таможене предъявляли одну машину. На запчасти от подержанных машин таможенной пошлины не существовало.

Благодаря сложившимся условиям Исландия избавлялась от своего автомобильного хлама силами российских моряков. И если для утилизации в своей стране исландцам было необходимо платить утилизационный сбор, то при продаже и последующем вывозе в Россию старого авто островитяне получали пусть небольшую, по их меркам, сумму, зато были избавлены от хлопот.

А нашим ребятам даже такие «Росинанты»¹ при дефиците внутреннего рынка, доставшемся от Советского Союза, были желанны и востребованы. И никто тогда не смотрел в будущее – такая доля старья на дорогах весьма опасна для всех участников движения.

Что касается меня – я теперь могу, вспоминая рейсы «за авто в Исландию», рассказать вам про такое интересное и необычное дело. И это было в «лихие» девяностые.

¹ Росинант – очень пожилой конь Дон Кихота.

Стахановцы на промысле

Речь пойдет о том, как в одном рейсе промысловика были превышены физические возможности судна по емкости трюма. Сложновато звучит, сейчас объясню.

1997 год, апрель, Западный склон Медвежинской банки, борт СРТМ-К «Никольский», научная группа – 2 человека, собираем промысловую информацию о рыбе.

Емкость трюма этого судна 200 тонн. Трюм полностью заполнили мороженой рыбой и пошли на выгрузку к острову Медвежий, там удобная якорная стоянка. Транспорт, на который будем сдавать рыбу, уже ждет на месте.

Бежать до точки выгрузки часов 6. На эхолотаторе появилась плотная рыбная запись. Глубины рабочие, площадка ровная, капитан решает поставить трал. Всё получилось удачно, трал с уловом стали поднимать на борт.

Когда куток (хвостовая часть трала) с уловом подтащили к слипу (вырез в борту судна для затаскивания улова на борт) – офонарели. Куток всплыл, по прикидкам в трале – около 20 тонн трески. С большими сложностями такой большой улов смогли затащить на промысловую палубу.



Всех живых вызвали на подрезку рыбы. Подрезка – достаточно кровавая операция, рыбе подрезается горло для стока крови из тела. Обескровленная рыба при сдаче на переработку идет самым высоким сортом, с выплатой премии.

Подрезка шла быстро, почти весь наличный экипаж участвовал. Параллельно этим работам пришвартовались к транспорту.

На судне был установлен авральный порядок работ. Капитан – на мосту, стармех – в машине, повар – на камбузе, все остальные – на выгрузке. Часть людей выгружала рыбу на транспорт, другая часть потрошила и морозила рыбу из

последнего улова, занят весь экипаж.

Когда отвалили от транспорта, вся рыба была сдана на транспорт до последнего хвоста.

Вот так превысили возможности техники – трюм 200 тонн, сдали 218, а всё сошлось, без фокусов.

Мой первый маринад, куры, зелёная плесень

Поздняя осень 1997 года, Баренцево море. Борт СРТМ-К «Крюково». Мы на донном промысле. Судовладелец – рыбколхоз на побережье Мурманской области. Я – наблюдатель, собираю биологический материал. Экипаж рабочий, квалифицированный.

Одна особенность – после очередной выгрузки продукции в море экипаж судна впадает в очередной и традиционный тотальный запой, от капитана до повара. Про повара далее. Запредельный запас горькой выменяли на транспорте, в ходе выгрузки.

В 90-е годы торговля спиртным с транспортов была обычным делом, цены были приемлемые. Причем, для транспортников более предпочтительным вариантом был обмен водка – рыба, чем водка – деньги. Рыба уходила на транспорт по демпинговым ценам, невыгодным рыбакам. А транспортники не уступали, выкручивали руки.

Суток на трое на судне тишина. Прерывается очередным 1-2 часовым возлиянием в нескольких больших каютах. Дальше часов на 6-8 очередной «коматоз».

Еду на камбузе не готовят, некому. В смысле, повар и камбузник в 3-дневной отключке, пьют в какой-то компании «по

интересам».

Народ спит прямо «в оглоблях». Одетые, обутые, на полу, диванах, кроватях. Громкий храп здоровых людей. Правда, атмосфера инопланетная, такой воздушной смесью дышать не хочется. Приходится.

Вахты несутся на мосту и в машине, по одному человеку. Есть тепло, электричество, вода, судно лежит в дрейфе, в безопасном районе, вдали от промысла. Трал не ставим, потому что не можем. Все специалисты «ужаленные», в таком состоянии лучше дождаться естественной убыли горькой до нуля.

А так как я непьющий, иногда, хотя бы раз в сутки, охота поесть. В перерывах между прогулками по палубе, читкой книг и написанием рабочей версии отчета.

В первые сутки еда была на камбузе – остатки после выгрузки. Во второй день я открыл свои консервы, пожевал с хлебом. На третий день поздно вечером я решил заглянуть на камбуз, поискать, «что Бог послал».

Картина живописная. Все запасы готовой еды подчищены до нуля. Поставленное для хлеба тесто в тепле вылезло из большого бака и разлилось по палубе камбуза. В тепле же это тесто покрылось толстым слоем плесени. В такт качке плесень переливается оттенками зеленого. Можно снимать фильмы ужасов.

По судну тишина – очередной раунд выигран горькой, все участники «соревнования» спят. Мой голод заставил меня

обыскать холодильники и открытые провизионки.

Я нашел охлажденных сырых кур. Снял с одного маленького цыпленка филе, включил печь, налил масла на сковородку, стал жарить. Пошел неприятный запах. Я начистил морковки, лука, картошки, измельчил. Стал жарить мясо в этом импровизированном маринаде. Плохой запах исчез. Готовое блюдо я съел быстро и очень вовремя.

Как зомби, на вкусный запах с камбуза стали подтягиваться страдалцы, синие люди. Ничего не найдя, мучимые голодом, эти ребята стали пытаться разбудить повара и мотивировать его на приготовление хоть чего-нибудь. Это оказалось пустой затеей. Сам повар отличался весьма субтильной комплекцией, а дозу горькой употреблял полновесную. Соответственно, для протрезвления ему было необходимо вдвое больше времени.

У пьянок на судах одна особенность: водки – море, закуски – нет. Когда водка физически заканчивается, оголодавший народ может съесть повара (шутка).

Сначала зомби нагло и грубо пытались заставить меня приготовить еду на всех – я отказался. Инициативная группа сумела бездарно сварить макароны. На следующий день экипаж стал «входить в меридиан».

С большим трудом, головной болью, трясущимися руками, в депрессии пострадавшие, не имеющие возможности опохмелиться – просто нечем – стали оживать. А еще через сутки мы уже приступили к облову рыбы в местах скопле-

ний.

Кулинарным итогом этого рейса для меня стал опыт приготовления рыбы или мяса в овощном маринаде. Запах исчезает, у мяса появляется нежный приятный вкус.

Причем, такое блюдо является весьма востребованным и ликвидным на любом празднике. Рыба в маринаде съедается первой, остатки овощей выбираются досуха из котелка или бачка.

Пару слов про судно «Крюково». В ноябре 2001 года я уходил в море через Тромсё (Норвегия). Прогуливаясь по порту, я видел это судно у причала. Все двери замкнуты, на борту нет ни одного человека. Вся палуба и подходы завалены снегом, который совсем не убирается. Подводная часть корпуса очень сильно обросла водорослями. Грустная картина.

Судно было выведено из эксплуатации на тот момент уже много месяцев. Видимо, стало плохо с финансированием у судовладельца. Судно поставили на прикол, а в 2003 году его окончательно списали и разделали.

Необъятной теме пьянства в море у меня посвящены другие рассказы. Здесь я только курсивом прошелся по нравам на борту.

Самое удивительное, на многих судах во главе массового запоя выступал капитан. В такие моменты становилось

страшно. Море обычно не шутит. И ошибок не прощает. Бывало и такое. Эти сюжеты тоже описаны в других рассказах.

Для справки: состав маринада со временем стал совершеннее и вкуснее. Ингредиенты – морковь, лук, томатная паста, лимон, лаврушка, соль, сахар, куркума. Его же добавляю в суп, как зажарку. Это добавляет супу вкуса.

Рыба, «подаренная» леммингам

Начало марта 1998 года. Конец рейса на том же «Крюково». Стоим после рейса в Тромсё (Норвегия). Всю рыбу выгрузили, трюм зачистили. Ожидаем автобуса, который доставит нас в Мурманск.

На судне традиционная суета. Каждый упаковывает свои вещи. Повара берут паек на сутки пути для всей команды. Каждый из экипажа приготовил себе подарочек – заморозил рыбу из рейса.

В те годы рыбу из порта Мурманск было не вынести, а вот из Норвегии через границу провезти можно. Не цеплялся никто. Все понимали, что это твои вещи. И везешь ты эту рыбу точно не в торговлю, а домой. Рыба выловлена в российской зоне, норвежская квота не использовалась. А наши пограничники на эту рыбу смотрели, как на норвежскую. Из-за малых объемов претензий не предъявляли.

Я приготовил две сумочки. Морозил филе трески, камбалы, окуня. Загрузились, поехали. Водителям, чтобы не выступали, тоже дали рыбы.

По дороге пришлось преодолевать горный перевал, на котором в ту ночь температура опустилась до -30°C . И этот «Мерседес» турецкой сборки начал сдавать. Начало спускать переднее правое колесо. Централизованная система подкач-

ки шин не справлялась.

На самой верхней точке перевала водители велели выбросить всю рыбу – иначе не доедем. Ворча и жалея, мы выбросили почти всю рыбу. Бросали за площадку стоянки, в глубокое ущелье. Жизнь дороже. При движении со спущенным правым передним колесом путь один – в пропасть.

Практически весь экипаж морозил рыбу в стандартных картонных коробах. Их сбросили все. Если учесть, что нас было 30 человек, а у каждого было от 30 до 90 кг рыбы, я оцениваю примерный вес «сброса» в 1-2 тонны.

Первой «за борт» ушла рыба водителей. Они орали громче всех. Им сказали: «Не умеете готовить автобус к рейсу – вот вам, а не рыба!».

Мы еще шутили: «По весне, как растает снег, всю эту выброшенную рыбу по запаху найдут лемминги и вороны!».

Это ещё не конец истории. Проходя норвежскую таможеню, наши водители были вынуждены объяснять, почему они на перевале загрязняли окружающую среду.

Объяснения о том, что могли погибнуть все, сорвавшись из-за спустившего переднего колеса и перегруза по багажу, были приняты. Нам разрешили следовать дальше. Санкций не последовало.

Из запомнившегося на перевале. Невероятная прозрачность воздуха при минус 30-ти ночью, из-за этого очень яркие и близкие звезды. А еще, было весьма затруднительно производить гидроаварийный сброс на открытой площадке

при отсутствии на перевале комфортабельного туалета. Мороз сразу настолько быстро и больно «кусал» параметр, что приходилось ставить рекорды скорости сброса при «привязывании коней».

Путь из Тромсё в Мурманск зимой занял больше суток. Все разъезжались от вокзала. Больше этот экипаж я не встречал. Зато сколько сюжетов из того рейса вспоминается!

Серёга-Мерседес

Апрель 1998 года, я на борту промысловика-колхозника, экипаж 30 человек.

В экипаже есть хороший парень из палубной команды, звать Сергей. В начале рейса народ массово стал бриться налысо, так легче следить за чистотой головы.

У Сергея на самой макушке стал контрастно заметен оригинальный шрам – трехлучевая звезда правильной формы, размер каждого луча около 3 см. Сергей рассказал историю появления шрама.

Был пьян, споткнулся, упал, по пути зацепившись головой за ржавый гвоздь, высовывавшийся из потолка. Гвоздь сначала «разрезал» кожу, потом, слегка углубившись, надорвал целую кожу треугольным лоскутом.

Пьяному было не больно, внимание обратили на обильное кровотечение, что всегда происходит при ранениях головы. Рядом оказался толковый врач, остановил кровь, наложил швы.

А след приключения – шрам – остался навсегда. На судне Сергея звали «Серёга-Мерседес», он не обижался, только смущенно улыбался в ответ.

Шурик-«математик»

Шурик – это целая Галактика, словоохотливый, эрудированный, разведенный, фантазер, неплохой собеседник. Мне довелось бывать с ним в нескольких рейсах, даже стоять одну вахту. Сначала он был ихтиологом. Так вот Галактика Шурика никогда не пересекалась с Галактикой по имени Математика.

Ихтиология сейчас успешно переведена на рельсы статистики. Измерить размеры рыбы в улове, высчитать характеристики ряда – пределы, средняя величина. До внедрения компьютеров эти операции выполняли с помощью калькулятора.

Я, как более собранный и шустрый, занимался рыбой – измерял, резал, взвешивал. Шурик под мою диктовку заполнял бумаги. В конце промера либо возрастной пробы ему следовало сложить полученные числа – высчитать сумму. Сколько бы раз Шурик не начинал эту операцию, сумма каждый раз была другой. Причина – абсолютная невнимательность.

Шурика и наказывали, и мотивировали, разъясняли, пытались заинтересовать – всё было напрасно. В других, не моих, рейсах Шурик серьезно подводил «под монастырь» начальников рейса с высокими должностями в ПИНРО. Там тоже вскрывались очень серьезные просчеты в оформлении статистических бумаг.

При проверке на Вычислительном Центре всей собранной статистики программы не пропускали «лажу». Жалоба от ВЦ на рейсовом отчете чревата серьезными санкциями.

После очередного лишения рейсовой премии начальника рейса и самого Шурика начальник рейса, оказавшийся еще и начальником лаборатории на берегу, добился «увольнения» Шурика из лаборатории. В кавычки слово я взял не зря – при кадровом голоде на плавсостав Шурика перевели в другую лабораторию. Понадеялись, что там он сможет выполнять совсем не сложную работу – отбирать пробы планктона.

Работа и вправду простая – опустить-поднять сеть, планктон из сети зафиксировать в банке с формалином. Написать этикетку и заполнить журнал. Всё! Но это на наш взгляд просто.

Шурик и здесь смог сказать свое слово. Настолько сильно вносил искажения в такую простую отчетность, что со временем и оттуда его уволили. Человек все время занимался не своим делом.

Причина, как я сейчас понимаю, в серьезных нарушениях мозговой деятельности. У него просто отсутствовали либо были блокированы в мозгу центры, отвечающие за «математику». Родом он был с Украины, нынешняя его судьба мне не известна.

Ржаной хлеб и пельмени в море

Попав в море, я был сильно удивлен отсутствием там ржаного хлеба – самого вкусного хлеба на свете. Расспросил поваров – оказалось, что в качку невозможно добиться завершения технологического процесса закваски ржаного теста на дрожжах. Хлеб просто не поднимается. А потом его не пропечь до необходимого уровня. Получаются твердые невкусные лепешки.

Так что хлебопеки и повара останавливаются на выпекании белого хлеба. Он не так требователен к внешним условиям. Действительно, белый хлеб на судах получается вкусным.

А еще в морях я неоднократно наблюдал и пробовал шедевры пекарского искусства – самые разные виды выпечки. Плюшки, кексы, пироги, расстегаи, чебуреки, беляши, лепешки, самсу, булочки, сочни, печенье, пряники, пиццу, кармашки, блины, торты.

И все это с разными начинками, украшениями, разной формы. И очень часто повара добавляли внутрь рыбу. На берегу такого разнообразия я не наблюдал, особенно по рыбе.

На многих судах повара организовывали коллективную лепку пельменей в салоне команды. Добровольцы рассаживаются за столы. Все компоненты – фарш, тесто, мука – уже расставлены-разложены на столах.

Самая трудоемкая работа – лепка пельменей – выполняется силами экипажа. Повар только раскатывает тесто на тонкие блины.

Добровольцы режут тесто стаканами на шайбочки. Курьер мечет шайбы лепщикам. Фасовщик раскладывает готовые пельмени на фанерки с мукой для глубокой заморозки. Камбузник оттаскивает готовые фанерки в морозилку. Учетчик считает готовую лепку, чтобы вовремя остановить процесс.

Каждая и любая пара рук всегда желанна и востребована в таком процессе. Я замечал, что с каждым очередным днем лепки число добровольцев увеличивалось. Люди хотят работать и общаться. А лепка пельменей – оптимальное время и место.

Процесс испытан и давно налажен. Как правило, за 3 часа между штатными приемами пищи коллектив успевал налепить пельменей на 3-4 банных дня. Именно в банный день на полдник давали вареные пельмени.

И ведь всегда эти самодельные пельмени оказывались невероятно вкусны и сытны. Делали с душой, для себя!

С ржаным хлебом я выкручивался традиционно – брал с берега ржаные сухари. Их сушил дома на решетках, которые сам компоновал над вентилятором и батареей.

Плавающие в океане контейнеры

Рассказанное здесь почерпнуто из воспоминаний бывалых моряков. Оба события относятся к советскому времени. Мне эти контейнеры видеть в море не доводилось.

Один капитан рассказывал, как они при переходе через Атлантику подошли к большому контейнеру, плавающему на поверхности океана. Только вчера закончился сильный шторм. Морские контейнеры спроектированы и построены герметично, поэтому не тонут.

Техники, с помощью которой можно было бы поднять или затащить на палубу этот «приз», на борту нет. Пришлось швартоваться и высаживаться на поверхность контейнера. Сверху были люки, умельцы их открыли и влезли внутрь.

Внутри – «сборная солянка». Джинсы, мелкая бытовая техника, неинтересные ткани, обувь малых размеров. Погода была тихая, контейнер устойчиво держался на поверхности. На судно стали перебрасывать это богатство.

Места на палубе уже не хватало, а контейнер освободился чуть. Из-за того, что товары были не очень дефицитные, быстро отшвартовались и ушли. Люки предварительно закрыли. Пусть дальше плавает. Страховая компания покроет убытки перевозчика.

На берегу капитана расспрашивали компетентные органы. Он им всё рассказывал без утайки. В нейтральных водах

экипаж имел право на «экскурсию» в контейнер. Санкций не было.

Другой рассказ. Начало традиционное. Пришвартовались к ничейному контейнеру, вскрыли, проникли внутрь. Весь контейнер наполнен дефицитнейшими двухкассетными магнитолами, сделанными в Юго-Восточной Азии.

Народ стал расхватывать, растаскивать по каютам. Рассказчик взял два изделия. Одно поставил в каюте и эксплуатировал до берега. Второе спрятал очень хорошо, закопав его в горе ветоши в складе запчастей.

При заходе в родной порт на борт прибыл усиленный наряд таможни, который конфисковал все магнитолы, что нашел при обыске. Рассказчик для вида поворчал.

А через значительное время сумел раскопать запасной и вынести его домой. Он очень сильно радовался, что удалось перехитрить власти. Это при том, что сам человек в нашем рейсе всегда ворчал и сетовал на жизнь. Это про него анекдот, где говорится: «Так это твой крест и есть».



Перья куропатки «растут» из пальцев

При кажущейся абсурдности заголовка это – реальный случай. Баренцево море, Прибрежные районы. В рейсе нас двое научных. Мы на промысловике собираем биологическую информацию из промысловых уловов. Напарника зовут Саша, добрый, хороший, работающий и юморной коллега. Он рассказал свой случай на охоте.

Осенью с друзьями они поехали в сопки на охоту, за куропатками. Саша куропатку подранил, быстро нашел, стал рассматривать, куда попала дробь.

В это время куропатка очнулась и затрепыхалась в руках. Саша был в камуфляже, тихо сидел в кустах на камне. На тропинку слегка высовывались только руки с птичкой.

На активность куропатки среагировал один из охотников, влепив по ней издали заряд дроби. Саше дробью размозило кисть руки, со стоном он потерял сознание.

До стрелка стало доходить, что он натворил. Срочно пришлось заводить машину, чтобы доставить раненого в стационар.

Саша этот этап помнит плохо – был в шоке, сознание возвращалось на несколько секунд. Увидит изуродованную кисть – опять теряет сознание.

Врач-травматолог сначала хотел ампутировать кисть по запястью. Его удалось уговорить сохранить кисть. Врач сказал: «Ну, тогда терпи!».

Взял длинную вязальную спицу и стал выковыривать мелкую дробь из раневых каналов. Саша говорил, что боль была невыносимой. Видимо, не было анестезии, либо анестезия не взяла из-за спиртного, которое охотники успели влить в раненого.

Картина извлечения дроби была весьма живописной и ужасной. Кисть удерживается вверх пальцами для облегчения оттока крови. На кисти нет живого места. Кровища льется, как из крана. Все раневые каналы забиты дробью, перьями, птичьими какашками и фаршем из тканей и костей куропатки. Саша очень громко стонет и сильно дергается в такт погружениям спицы в раны.

Друзья-охотники, чадя перегаром, ассистируют хирургу, удерживая кисть и самого Сашу. Сами тоже периодически теряют сознание от ужаса операции.

Травматолог возился несколько часов, убрал и вычистил почти всё лишнее. Наложил множество швов. Про суставы, кости и сухожилия Саша уже не помнит, но у кисти в нашем рейсе наблюдалась некоторая ограниченность в движении.

Теперь про перья. Так как кисть была сильно измочалена и залита кровью, врач пропустил несколько перьев, забитых дробью под кожу. Уже потом, когда кисть зажила и раны затянуло молодой кожей, на поверхность стали вылезать те са-

мые перья. Саша их удалял с шутками и смехом.

Зла на «снайпера» Саша не держит, говорит, что в тех условиях кто угодно мог выстрелить по птице. Уж очень маскировка была хорошей.

Считает, что повезло, заряд дроби мог попасть по глазам, в живот или в сердце. А так – только кисть. Скажем честно, удачно отделался, сравнительно малой кровью.

Амазонка из Тралфлота

Сентябрь 1998 года. Запланирован экспериментальный осенний промысел мойвы на судне Тралфлота. Из института командируют меня и напарника. Полгода назад был похожий рейс, тоже от Тралфлота.

Сам Мурманский траловый флот – очень мощная и многочисленная рыбодобывающая организация. Отличается полным пренебрежением к интересам плавсостава, на всех уровнях и во всех службах. Можно сказать, это политика в отношении моряков.

В результате конкурентной борьбы их дирекция сумела получить исключительные права на вылов мойвы этой осенью одним траулером. наших ребят весной тоже на промысле мойвы крупно обманули с оплатой, в полном соответствии с политикой Тралфлота.

Схема стандартная – обещают на словах «золотые горы», от заключения индивидуального контракта уворачиваются, по завершению рейса платят крохи. Я учел этот опыт, в своем институте предупредил, что без гарантий достойной оплаты в рейс не пойду. В институте о ситуации знали, сказали – «действуй!».

Нашим оформлением в Тралфлоте на их судно занимался куратор, один из многих замов гендиректора. Я потребовал подписанные их генеральными индивидуальными договоры

или гарантийное письмо по оплате. Предупредил, что не допущу весеннего кидалова. Бесплатно не работаем. В случае их отказа предоставить документы в рейс не идем.

А кусок для Тралфлота лакомый – при нахождении научной группы на борту промысловика судно имеет право вести спецпромысел мойвы. На тот момент мойву не ловили несколько лет из-за запрета. Был слишком низкий уровень запаса. А цены на редкий вид на рынке будут высокие!

По результатам последней осенней съемки запас вырос. На пробу решили открыть промысел для одного судна.

Я только что пришел из этой осенней съемки, все данные по локализации и плотности скоплений мойвы в Баренцевом море у меня на руках. Чем, собственно, и было обусловлено мое откомандирование в Тралфлот. Все точки плотных скоплений я покажу капитану, выйдя в рейс. До того эти данные – собственность института.

Видя мою неуступчивость, тот замдиректора начал хитрить, ссылаться на сроки, всячески юлить, уворачиваться от подписания документов. Ссылался на занятость, просил уступить, передать ему данные по скоплениям мойвы. Я был настроен решительно. Каждый день проволоочки – минус 50 тонн мойвы из вылова. Тралфлоту убытки, так называемая упущенная выгода.

Одной из уловок зама была следующая – меня пригласили в кабинет корпоративного юриста, якобы для консультации. На описании юриста остановимся.

Дама за 60, высокая, стройная, одета модно и вызывающе. Очень короткая модная юбка «по ватерлинию», ноги стройные, в моднячих ажурных колготках, без варикоза. Красивая короткая модная прическа, в волосах «призывный» бантик.

На лице большой перебор по макияжу, как в мрачных тонах, так и по весу. Рот истерично перекошен. Макияж нанесен с огрехами, торопилась или плохо видит. На ногтях рук очень агрессивный лак красного цвета. Прекрасная дорогая кожаная обувь со стразами.

Голос визгливо-скрипучий, жесты дерганые, руки бледные, худые, в кольцах. И вообще, много ювелирных украшений, с безвкусным избытком. Первое впечатление – молодец женщина, следит за собой, пытается соответствовать, однако живет не по своему сезону.

Одета слишком безвкусно, вызывающе и провокационно. Возможно, находится в обостренном периоде сезонной охоты, потому и в «боевой раскраске индейца». Интересно, на кого объявлена охота? Кто «счастливчик»?

Значительный возраст заметен по сильно морщинистой коже на шее и запястьях, а эти участки она не сообразила закрыть-спрятать. Видимо, копит на пластического хирурга.

«Срисовал» это всё я за секунду, внутренне восхитился, улыбнулся. В предвосхищении спектакля. Не ошибся!

Когнитивный диссонанс обострился, стоило ей открыть рот. На сообщение зама о наших требованиях по оплате она крикнула, гневно глядя мне в лицо: «Да вы знаете, сколько

вы в рейсе жрете?».

Я громко сказал напарнику: «Пошли отсюда, нас здесь серьезно не воспринимают, в клоунаде не участвуем!». Ушли, на выходе из крыла здания нас догнал зам, принес извинения за клоунаду.

Скорее всего, он исчерпал свой набор уловок и провокаций. Попросил подождать 10 минут, затем принес гарантии по оплате, подписанные первым замом генерального, юристом, экономистом, бухгалтером.

Все мои требования к документам были удовлетворены. Еще я попросил показать мне доверенность от генерального, по которой этот первый зам имеет право распоряжаться валютой (в гарантиях был пункт по валютной оплате). Я их этим добил, они орал и визжали, но доверенность были вынуждены показать.

Наш куратор в конце изрек: «Не надо было вас ущемлять весной, вон ты как всё проверяешь. Нам даже обидно». Я ответил: «Вели вы себя с нашими коллегами, как с детьми. Вот и пришел, кто постарше. А все эти документы мне нужны для суда, если вздумаете опять схитрить».

Не схитрили. Выплатили всё, даже с превышением. Они просмотрели пункт по компенсации отпуска, отгулов, выходных и праздников. Видимо, очень торопились. Компенсации вышли очень весомые.

По зарплате это оказался один из самых денежных рейсов в моей жизни. Только на алименты с этого рейса мой

сын смог съездить в Париж, побывать в Диснейленде, это в школьные годы!

Вернемся к заголовку. Чем дольше живу, тем большим уважением проникаюсь к той даме-юристу. В свои 60 с небольшим она нашла мотив быть «на гребне».

Ее внешний вид, пусть с некоторыми оговорками, достоин похвалы. Не состарилась до сидения у подъезда, пересудов кумушек, зависти и безысходности. То, что охотилась или «окучивала» молодого любовника – только плюс!

А уж как она защищала интересы Тралфлота – опять плюсы. Просто нам с ней не повезло на оппонента в споре.

Она использовала наработанные провокационно-оскорбительные выпады. Не сработало – у меня была задача защитить свои финансовые интересы. На эмоции я не отвлекался.

И у меня была очень сильная позиция – Тралфлот не ловит мойву, пока я не выйду в море. А я выйду только на своих условиях. Просто в этой партии моя карта оказалась сильнее.

Сейчас мне 63, с тех событий прошло более 20 лет. Меня всегда привлекали и интересовали неравнодушные, страстные, идущие своей колеей люди. Считаю, что та амазонка была именно такой.

В других условиях мы могли бы даже подружиться. Амазонка, если ты еще жива и «на коне» – дай тебе Бог здоровья! Доброй охоты! Казалось бы, я вспомнил не самый позитивный момент моей биографии, а с какой интересной дамой

довелось встретиться!

Таран в полярную ночь

Таранили нас. В сумеречное время. Мы лежали в дрейфе. В борт нам «въехало» судно с длинным названием, уже подзабыл, что-то вроде «имени какого-то 30-летия съезда комсомола Литвы». Для удобства назовем его «Агрессор».

Под нами в тот момент глубина моря превышала 800 м. Длина нашего судна была 70 м. Нам было реально страшно.

1998 год, борт СТМ «Призыв», Гренландское море, мы недалеко от Шпицбергена. Осенний промысел мойвы. На борту два научника, собираем материал на промысле.

Нам в рейс на другом судне дослали машиниста РМУ (рыбо-мучной установки), по судовому «утиль». Нашим катером забираем его с другого борта.

Это была вечерняя вахта старпома. Температура воздуха минус 2 градуса, воды – плюс 4. На море безветрие, штиль, волнения не было. Видимость до горизонта. Осадки отсутствовали.

Все огни на наших мачтах и бортах были включены, в том числе прожектора на палубе – занимались закреплением только что поднятого на борт катера.

22 декабря – это пик полярной ночи, даже днем сплошные сумерки. Мы с напарником слышали сигнал нашего судового тифона (очень громкий гудок).

Я выглянул в иллюминатор. Нам, лежащим в дрейфе для

хозработ, в борт на большой скорости движется промышленное судно.

С паузами ревет тифон. Это наш капитан на мосту пытается «дозваться» с его помощью штурмана на том борту. Причем, когда я выглядывал, мне показалось, что «Агрессор» идет как раз в наш иллюминатор, до удара – секунды.

Я крикнул: «Делай, как я!». Быстро влез в брюки, сапоги, надел бушлат, шапку и помчался на открытую палубу выше. Мой напарник выглянул в иллюминатор, ругнулся, стал закрывать и завинчивать броняшку (чугунная крышка на иллюминаторе, на случай, если разобьется стекло). Но выскочил он за мной быстро, на ходу застегиваясь. Успел.

Наше судно успело дать малый ход и стало поворачивать. Раздался сильный удар с оглушающим скрежетом, а потом, через секунду, еще один. Корпус нашего судна содрогнулся и застонал.

Сцепки не произошло. «Агрессор» все так же на полном ходу отошел от нас и лег в дрейф примерно в километре. Мы от двух боковых ударов на ногах не устояли, рухнули на палубу.

Из глубины нашего судна на промышленную палубу горохом посыпался народ, многие заспанные, просто отдыхали после смены. На ходу застегивались, готовились к покиданию судна, в руках спасжилеты.

Паники не было. Было удивление, без криков, всех интересовало, что произошло. Наше судно застопорило ход.

Я почти угадал с местом контакта – на 2 метра к корме от нашего иллюминатора. У «Агрессора» вперед выступали нос и бульб (подводный выступ для гашения волн, создаваемых корпусом; позволяет экономить топливо).

Старпом во главе аварийной команды бросился осматриваться внутри корпуса ниже ватерлинии. В одном месте металл корпуса был продавлен бульбом «Агрессора», течи не было. Только мелкие капли, на это место сразу стали накладывать цементный ящик для герметизации.

Выше ватерлинии вмятина в корпусе была гораздо больше и заметнее. Чтобы избежать ненужных вопросов в порту, на это место приварили тонкий лист металла и покрасили за 2 дня. Оставили все ремонты для плановых работ, это через 3 месяца.

На вопросы по радио в адрес «Агрессора»: «Как это случилось, почему не отвернули, почему не слышали наши вызовы по радио и наш тифон?» был один ответ их старпома: «Я маневрировал!». Первые минуты после тарана в эфире крик, мат, адреналин бурлит от ужаса случившегося.

По слухам, их старпом был уже в возрасте. В последнее время у него участились странные и нелогичные поступки в рейсах. По ситуации с нами – он, злодей, отсутствовал на мосту. Это была преступная халатность. Потому и случилось ЧП. Он за малым едва не убил 40 человек (наш экипаж). После их рейса «героя» уволили.

Ситуация нелепая – наше и их судно принадлежат одному

флоту. Штраф не предъявить.

Теперь про двойной удар по нашему корпусу. Оказалось, что наш капитан успел дать ход и подставить под нос «Агрессора» наш кормовой кранец (большой толстостенный резиновый «шарик» с воздухом для исключения или гашения жестких ударов о причал или корпус другого судна при швартовках).

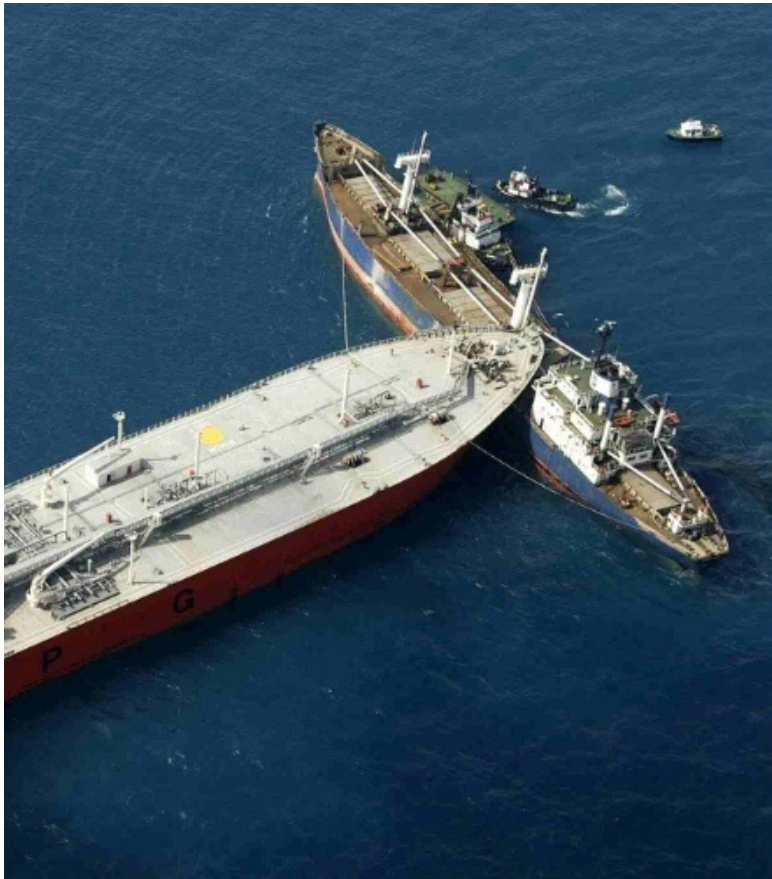
Первым ударом кранец срезало, очень мощно и чисто, я потом смотрел на остатки стальной обвязки кранца. «Агрессора» кранцем чуть отбросило назад, а из-за большой скорости он опять ткнулся нам в борт и продавил в двух местах, я уже описывал.

Скажем честно, мы легко отделались. Удар пришелся аккуратно в район машинного отделения, под фальш-трубами. При серьезных пробоях в этом месте судно не спасти, тонет за несколько минут, возможно, даже не успели бы спустить шлюпки.

Нас выручило то, что наш опытный капитан сумел подставить кранец под удар, последствия оказались совсем не катастрофические. Капитану Валерию Бовкуну – отдельная благодарность от всего экипажа!

Так что мне, да и всему экипажу, можно считать 22 декабря 1998 года еще одним днем рождения, подарком судьбы.

На момент ЧП мне было 39 лет. Сыну – всего 11.



Напарник

Считаю важным подробнее остановиться на личности напарника – это моё ему посвящение.

Таузи́х Каби́рович Юсу́пов устроился на работу в ПИНРО в один месяц со мной. Перед этим закончил биологический факультет Казанского госуниверситета. Это был очень положительный герой. Его выделяли трепетное отношение к работе, исключительное миролюбие и человеколюбие (милость к падшим призывал). Он был чуть старше меня, но признавал мое лидерство. В морских условиях Таузи́х прекрасно готовил рыбу. Он постоянно читал, причем как серьезную литературу, классику, так и желтую прессу, всегда был в курсе как политических новостей, так и «звездной тусовки». Он не рвался в первые ряды и избегал аттестации на начальника рейса, ему было так комфортно. До ПИНРО он успел поработать на Казанском авиационном заводе, собирал двигатели. Это был прекрасный технический профи, по большей части в слесарной специальности. Признавая необычность своего имени для русского слуха, он охотно отзывался на имя Толик. Работать с ним было предельно комфортно, он был беспроблемным человеком, напарником, подчиненным. Когда мы были с ним в рейсе без компьютера, он взялся напечатать мой рукописный отчет на пишущей машинке и преуспел в этом. Прекрасно разбирался в ихтиологии, идеально соот-

ветствовал должности старшего вахты. Сделанный им нож был бритвенной остроты, на вахте он работал очень быстро, рыба в его руках просто летала.



Семья у него жила в Зеленодольске, рядом с Казанью. К ней он и уехал в 2006, когда уволился на пенсию. Там устроился на несколько работ – пенсии не хватало. В 2009 с ним случился инсульт, не уберегся. С нами Таузиха больше нет. Остались его вдова Зульфия, повзрослевший сын Альберт. Я был с ними знаком, они приезжали в Мурманск. Зульфия мне запомнилась как отличный кулинар. А сын Альберт (в тот момент годовалый) – чудный ребенок, еще не умел разговаривать, но обладал прекрасной памятью, разбирался в игральных картах, не путал масти и названия.

Я называл Таузиха лучшим представителем татарского народа из всех, с кем мне приходилось встречаться. Он смущался из чувства природной скромности. Еще он обладал искрометным чувством юмора. Например, меня после развода он назвал «выгодным представителем на вторичном рынке женихов».

Я очень верю, что в «Стране вечной охоты» у Таузиха всё хорошо – есть еда, вода, его любимое чтиво и компания единомышленников, в которой он шутит.

Таузих Кабирович! Мы тебя вспоминаем только добрым словом!

Сортировка на промысле мойвы

Это один из двух рассказов про то, как можно сортировать рыбу в море. В этом я расскажу, как НЕ надо действовать.

Сначала – крошечный ликбез.

Если держава обладает морями, у нее есть своя 200-мильная рыболовная зона. Любая держава заинтересована в стабильной эксплуатации своих рыбных и иных запасов морепродуктов (крабы, креветки, кальмары, гребешки и т.д.).

Основа такой политики – равновесный вылов каждого эксплуатируемого вида. Это значит, что за год вылавливается именно столько тонн одного вида, сколько прирастает за этот же год. Отсюда и равновесие.

На выяснение конкретных объемов равновесного вылова направлены усилия отраслевой науки. Ряд ресурсных институтов достаточно успешно решает эти задачи. В одном из них – ПИПРО в г. Мурманск – я и работал, знаю предмет не понаслышке.

Недолов будет совсем не хозяйским подходом – могли выловить, но не выловили. В бюджет не поступили немалые деньги, к столу народа не попала еда.

Гораздо опаснее перелов. Путем различных ухищрений квота на вылов многократно превышает, что ведет к подрыву запасов, в долгосрочной перспективе – закрытию про-

мысла. Эта статья наполнения бюджета схлопывается, среди безработных добытчиков и переработчиков возникает социальная напряженность. Народ нищает. Регион покидают тысячи граждан.

В 2000 году в самом конце моего рейса на борту крупного промыслового судна (РТМС, тип «Моонзунд») при заходе в Киркенёс (Норвегия) был установлен исландский рыбо-сортирующий комплекс. Попробую рассказать «на пальцах» устройство этого «чуда враждебной техники».

Улов рыбы (мойвы) подается мелкими партиями на систему длинных вибрирующих направляющих с очень гладкой поверхностью для лучшего скольжения.

Каждая направляющая – пластиковая «труба» трапециевидного сечения, меньшая сторона вверху. Все эти «трубы» под очень острым углом друг к другу с понижением веерообразно расходятся от площадки, куда подают рыбу.

Рыба с водой скользит вниз по направляющим, проваливаясь вниз в щели между направляющими в зависимости от толщины тела. Под направляющими поперек стоят узкие лотки, собирающие «свой» размер рыбы.

Было замечено, что преднерестовые самки мойвы преимущественно имеют среднюю толщину тела. Именно эту среднюю фракцию и «вылавливали» при сортировке системой экранов и отбойников.

Всё это делалось с одной целью – всех отсортированных

преднерестовых самок с икрой собрать, заморозить, особым образом промаркировать тару, партии такой рыбы загрузить на транспорт и отправить в Японию.

На борт к тому времени брали японского наблюдателя, следящего за процессом отбора преднерестовых самок. Именно этот наблюдатель ставил свое «выпускающее» личное клеймо на тару с отобранной и замороженной мойвой.

Из мойвы уже на береговых предприятиях в Японии извлекали икру. Далее икру могли прямо поставлять в различном виде и способах приготовления сразу к столу через торговую сеть.

Либо полученную икру особым образом перерабатывали, получая препараты, нежно растворяющие атеросклеротические бляшки внутри кровеносных сосудов, без пагубных последствий в виде отрыва тромбов.

Причем, существует несколько вариантов такой переработки. Сейчас одна из этих технологий называется «изготовление омега-три-препаратов». Сам препарат, чаще всего, это прозрачная желатиновая капсула с уникальным содержанием – полиненасыщенными жирными кислотами (ПНЖК). Эта продукция относится к целевым биодобавкам, лекарством не является.

На тот момент эта технология была передовой. Япония быстрее всех развернула планетарную «охоту» на самок преднерестовой мойвы с икрой. Именно японские промышленники инвестировали средства в разработку сортирующих

механизмов.

Эти механизмы изготовили в Исландии. Затем их доставили в Норвегию, где и установили на нескольких российских судах. Все эти операции тоже оплатили японцы. И они же оказались конечными получателями мойвенной икры.

Для справки приведу технические возможности тралового комплекса и сортировки на борту.

Сортировка стабильно может пересортировать 10 тонн мойвы в час. Около половины этой рыбы – самки с икрой (5 тонн в час). За 2 часа из улова можно собрать 10 тонн ценной фракции.

А вот возможности тралового комплекса кратно выше – на хороших плотных преднерестовых скоплениях за пару часов можно поймать и поднять на борт 40-90 тонн. Из которых с помощью сортировок «вытащить» возможно только 10 тонн самок.

Примерно через месяц после установки сортировок, в конце января, суда шли на облов преднерестовых скоплений мойвы. На промысел мойвы я уже не попал, у меня был другой, исследовательский рейс. Мне приятели из экипажа промысловика потом рассказывали, как был организован промысел.

На рыбных биржах цена преднерестовых самок в разы была больше, чем просто замороженная мойва, без селекции.

Капитаны судов с сортировками были настроены береговыми рыбными генералами на преимущественную добычу самой ценной фракции – самок. А получался вариант, очень нежелательный для всей державы.

Мойва после вылова хорошо проходит через сортировку в течение двух часов. Затем рыба коченеет, сортировать ее невозможно. Весь улов идет просто в заморозку либо на муку. За борт уходит очередной трал за свежей рыбой. В конце концов, на борту возникает «затоваривание» окоченевшей рыбой.

В погоне за самой дорогой продукцией бортовые ёмкости быстро освобождали – рыба из предыдущего улова просто шла за борт. Она уже не оживет. И получается, что рыбу убили, а в статистику вылова она не вошла. Происходил значительный перелов выделенной квоты, что вело к подрыву запаса.

Основной принцип капитализма – выгода любой ценой. Тезис о стабильной эксплуатации рыбных и иных запасов даже не рассматривается.

Проблема массовых выбросов рыбы из уловов в местах промысла весьма актуальна. Причины могут быть самыми разными. А итог закономерен – перелов промысловых видов, закрытие промысла, массовая потеря рабочих мест, социальная напряженность, переход регионов из прибыльных в дотационные.

А описанные выше сортировки на промысле необходимо запретить. Обязательно морозить или перерабатывать всю выловленную и поднятую на борт рыбу и иные морепродукты. Хотите сортировать – делайте это на береговых предприятиях, когда вся выловленная и доставленная в порт рыба вошла в освоенную квоту.

Очень кстати будет сентенция – как только будет срублено и продано последнее дерево, до людей наконец дойдет – деньгами дышать невозможно. А кислород для дыхания вырабатывают именно деревья.

Та же картина с рыбным промыслом. При минимуме затрат можно ежегодно добывать ценнейшую пищу. Издержки не сравнить с обработкой земли или стойловым животноводством.

Уничтожая промысел, держава подрывает свою продовольственную безопасность.

Чтобы этого не произошло, действовать надо быстро и верно. Только надзор, только «государево око», только система жесточайших санкций к нарушителям. И именно эта политика обеспечит сохранение рыбных запасов в национальных рыболовных зонах. Как и в перспективе во всем Мировом океане.

Сортирующее устройство в донном трале

Второй рассказ про сортировки. Здесь я расскажу, как НАДО делать.

Наука создания орудий лова дошла до решения серьезной проблемы. При донном промысле приходится облавливать смешанные скопления, когда в трал попадает смесь крупной и мелкой, не доросшей до промыслового размера, рыбы. По логике, такие скопления лучше не облавливать. Пусть мелкая рыба подрастет. Но это в идеале.

Скопления крупной донной рыбы, без прилова маломерки, бывают в двух случаях – на нересте, где рыбу ловить запрещено – пусть занимается репродукцией без помех, и на нагуле, на окраинах ареала обитания вида. Нагул – сезон не очень продолжительный, поэтому приходится облавливать и смешанные скопления на зимовке, на миграционных путях.

Мы, люди, очень изворотливые существа. Какому-то гению пришла идея облавливать любые скопления, но мелкую рыбу, попавшую в горло донного трала, просто выпускать в море живой. Серия экспериментов завершилась созданием прототипа – трала с сортирующим устройством. Затем линейка тралов разрослась до значительного числа вариантов.

Эта сортировка бывает двух типов – вшитая в трал простая решетка из нержавеющей стали или тоже вшитая раскладушка из трех решеток, тоже из нержавеющей стали. Решетки жесткие, расстояние между прутьями строго соблюдается. Сортировка работает только на выпуск живой рыбы, проходящей между прутьями. Сам поток живой рыбы в воде при тралении направляется на сортировку с помощью системы экранов. Мелкая рыба спасается, крупная проскакивает горло трала и накапливается в кутке. Из кутка рыба не выходит.

Справедливости ради следует оговориться, что сортировка в трале является слабым звеном при работе в штормовых условиях. Именно в этом месте трал может оторваться при рывке на волне. Поэтому, в порядке исключения, для штормовых условий инспекторы разрешают работать без решетки. Но это для уж совсем «отбитых» смельчаков.

По моему опыту скажу, что работа с тралом в штормовых условиях, как при спуске, а особенно при подъеме, считается смертельно опасной. «Гуляют» кабели, летает трал, судно заваливает на волне, волны заходят через слип на палубу, сбивая с ног людей. Выловленная с такими сложностями и опасностями рыба не стоит человеческих жизней. Опытные и осторожные капитаны пережидают шторм и наверстывают отставание в спокойную погоду.

Казалось бы, с сортировкой проблема маломерки решена. Крупняк идет на обработку, маломерка спасается и продолжает расти до промыслового размера.

Наш человек и здесь смог сказать свое веское слово, серьезно нарушая Правила рыболовства. Причем, только в нашей рыболовной зоне. По приказу капитана мастер тралового лова просто зашивает мелкочейной сетью решетку-сортировку (на жаргоне промысловиков-браконьеров это действие называется «утеплиться»). В куток попадает вся рыба, как крупная, так и мелкая.

Капитан-браконьер считает, что при обработке улова сможет «вытащить» пограничный размер рыбы для заморозки, увеличивая вылов. Пограничный размер – с вероятностью 50% рыба проскакивает сквозь решетку наружу, в море, либо в куток. Это иллюзия, я видел много таких фантастов. А фактически происходит ничем не объяснимое убийство мелкой промысловой рыбы – основы промысла завтрашнего дня.

При обработке улова погибшая маломерка просто выбрасывается в море. Идет большой перебор квоты, ведущий к перелову промыслового вида.

На случай инспекторской проверки промыслового судна умельцы так хитро зашивают сортировку, что рывок за незаметный шнурок при выборке трала освобождает решетку от мелкой сетки. Следы преступления смываются морем. Превышение в улове по маломерке обяжет инспекторов предписать капитану сменить позиции лова. Без всякого наказания, а надо бы!

Решение проблемы – на поверхности.

На каждое судно-промысловик (КАЖДОЕ!) сажать инспектора-наблюдателя, а лучше двух – для круглосуточного наблюдения за соблюдением правил рыболовства и недопущения выбросов. В таком случае капитан уже побоится рисковать.

Но и здесь есть проблемы – суточное содержание наблюдателя на борту стоит дорого. Статус международного наблюдателя на промысле морепродуктов особо оговорен в регламентных документах. Его, наблюдателя, права закреплены и охраняются рядом национальных и международных законов. Суточное содержание – не менее 150 долларов США, чаще выше. Это делается, чтобы судовладельцы не могли перекупить наблюдателя.

Береговые инспекции пытаются переложить содержание наблюдателей на промысловые флота. Те отбиваются, как могут.

И тем не менее, мне известны всего две державы, где на каждый промысловик садится инспектор – Канада и Новая Зеландия. Без наблюдателей в эти зоны промысловиков просто не пускают. Но в нашей рыболовной зоне так не делают, а в чужих рыболовных зонах наши хулиганить не рискуют – уж очень там жестокие наказания.

А в тех зонах, где вопрос с наблюдателями не решен в принципе, возможно всё. Практика показывает, что надеяться на порядочность капитанов и береговых рыбных генера-

лов – бесполезно. Причем, в любой стране.

Видимо, нам до канадских и новозеландских стандартов еще предстоит эволюционировать. Я вижу два варианта инициации этой эволюции. Первый – катастрофический перелом донных видов до «схлопывания» промысла, что повлечет за собой социальные проблемы прибрежных регионов. Второй – настолько жестокий кризис в державе по продуктам питания, что правительство станет обращать пристальное внимание на что-то, кроме «Газпрома», «Роснефти», леса, золота, алмазов.

Выгрузки в иностранных портах

Задача любого рыбопромыслового судна – ловить рыбу и доставлять на берег, к столу всех желающих.

На промысловиках существует три варианта выгрузки: выгрузка на борт транспорта в море, выгрузка в своем порту и выгрузка в иностранном порту сразу на фабрику для переработки.

Первый вариант производится силами основного экипажа с очень отсроченной оплатой. За второй вариант деньги получает береговая бригада. А вот третий вариант – самый «жирный» для экипажа. На нём и стóит остановиться подробнее.

Задача любого капитана в инпорту – как можно быстрее выгрузиться и уйти на промысел, освободив причал. В этих условиях даже одна пара рук может оказаться ключевой и обеспечить экономию времени выгрузки в несколько часов. Фабрика, на которую идет выгрузка, сразу выдает валюту за тоннаж выгруженной судовой продукции – мороженой рыбы.

Причем, расценки самые высокие для нас. Для фабрики это недорого. Потому что, если выгружать будут свои докеры, береговые, затраты увеличатся многократно. Так профсоюз докеров борется за их права.

В таких условиях к выгрузке привлекали и нас – научных

сотрудников. Мы на это соглашались весьма охотно. Работа сравнительно несложная. В трюме надо загружать 30-килограммовые картонные короба с замороженной рыбой на стандартные деревянные поддоны. Хватай да таскай, соблюдая осторожность.

Бортовыми механизмами затем готовые поддоны с рыбой поднимают из трюма и перемещают на причал. Там уже фабричные погрузчики забирают поддоны на береговой склад-морозилку. Работа идет быстро, примерные темпы выгрузки своими силами – до 10 тонн в час. При ёмкости трюма 200 тонн через сутки после начала уже можно и уйти.

За одну выгрузку полного трюма можно было получить в одни руки налом около сотни долларов. Очень неплохой довесок к основной зарплате.

К тому же, выгрузка ведется двумя бригадами посменно. В свободное время можно погулять по берегу, посетить местные магазины, прикупить понравившиеся товары. Да и просто походить по земле после нескольких недель морской качки в замкнутом пространстве.

За свою морскую биографию мне довелось участвовать в трех таких рейсах (за рейс могло быть несколько выгрузок). Очень интересный опыт. Вдобавок, в условиях судовой гиподинамии, это прекрасная возможность размяться с тяжестями в течение нескольких часов.

Этой «разминки» лишены три человека в экипаже. Капи-

тан всю выгрузку находится на мостике, следит за общим порядком. Особое внимание – распределению груза, недопустимы перекосы и заваливание на борт. Старший механик все время находится в машинном отделении и обеспечивает работу судовых механизмов. Третий «счастливчик» – повар, он все время выгрузки один, без помощника, обеспечивает едой весь экипаж.

А народ на выгрузке питается по усиленным нормам. Представьте, вручную переносить-перекидать несколько тонн груза. Всё это на свежем морозном воздухе в трюме. И какой после этого будет аппетит!

Мелкий криминал на борту. И не только

Откровенных злодеев – исчезающее меньшинство, но они есть, и последствия их действий – самые разрушительные. Тема необъятная, попробую осветить по фактам, мне известным. Моряки вообще народ законопослушный. Здесь расскажу в основном о случаях мелкого криминала, но в отдельных сюжетах за ними следуют спровоцированные тяжелые преступления.

В советское время визу давали через несколько лет работы. Сама виза потом давала право ходить за рубеж, получать валюту. Если у человека проявлялись криминальные таланты, ему не давали или закрывали визу. Крючок был мощный.

Перечислю варианты криминала на борту: мелкое воровство, хулиганство, сознательная порча имущества, подпольная торговля спиртным, хищение продуктов. Разберем по очереди.

Мелкое воровство на судне штука обоюдоострая. На ограниченной территории легко устроить тотальный обыск. Поэтому почти все акты воровства происходили в минуты перед швартовкой в порту.

Потом ищи-свищи. Крали чаще всего деньги, мобильники, часы, ножи, очки, одеколон, водку, кассеты, диски, радиоприемники, клавиатуры первых компьютеров, видеомагнитофоны.

К сожалению, в то время у кадровиков не существовало практики многофакторного анализа. Факты воровства очень просто сравнить со списком экипажа. Совпадения на разных судах выявить и присмотреться к фигуранту пристальнее. А там и пару вопросов задать.

Потому что гораздо гуманнее задать вопросы и мотивировать виновного в воровстве к увольнению, чем разбираться потом с пропажей этого человека в рейсе. Это не шутка, люди исчезают в море.

Я вижу три варианта исчезновения: несчастный случай, просто сорвался; оказался свидетелем крупного криминала, в живых не оставили; обидел другого моряка, оскорбив или украв дорогую для него вещь, нарвался на выброс за борт.

Это теоретические предположения, но они подтверждаются уймой сюжетов из кино и литературы. Ничего нового я не сказал.

Хулиганство. Нередкое явление в чисто мужских коллективах. Чаще всего это драки один на один в просторном месте. Продолжение средневековой традиции поединков на перекрестке.

Другой вариант – оскорбительные слова, задевающие

честь человека. Поединка может не произойти, зато эта обида будет ждать своего часа.

Один случай описал юморной старпом. В одной каюте проживали двое равных по силе и тупому упрямству. Их взаимная неприязнь зрела несколько месяцев. Расселить их ума не хватило. Ситуация взорвалась. Дальше слова старпома: «Потеки и брызги крови начинались уже в коридоре». Хорошо, что оба остались живы.

Джек Лондон в красках описал сходную ситуацию, когда на Аляске на зимовку на несколько месяцев в одной избушке остались два ленивых жутких эгоиста. Первый был убит топором в спину. Второй «на радостях» съел смертельно отравленный первым обед.

Сознательная порча имущества бывает нечасто. Как правило, спровоцирована и осложнена измененным сознанием (водка или наркота). К примеру, среди ночи подвыпивший самец ломился в каюту к дамам, вышиб дверь. На шум появились коллеги, успокоили, объяснили.

Самец сам взялся ремонтировать эту дверь. А тут появился бойфренд дамы и, не разбираясь, стал сыпать зуботычины самцу. Сломал руку себе, разукрасил фасад самцу, создал ворох проблем всем на борту. Я привожу реальный случай. Сломанная рука зажила, фасад стал краше прежнего. Самооценка дам взлетела. Дверь починили. А история осталась.

Подпольная торговля спиртным на режимном предприятии (а судно является именно таким) должна караться, как минимум, увольнением, а то и солидным штрафом-сроком, в зависимости от последствий действий пьяных моряков и в зависимости от оценки таможни. За рубеж официально можно было вывозить 1 литр крепкого спиртного. Всё, что сверху – криминал.

Однако, я не слышал о таких наказаниях. Одной из основных причин такого «обета молчания» является капитанская «крыша». Первое лицо без риска имеет свою долю в этом бизнесе. Рискует кто-то другой, продавая лично. Капитан-алкоголик вообще заложник этой ситуации, за «крышу» берет долю водкой.

Самые удачные случаи этого бутлегерства передавались изустно в 80-90-е годы. За пару ящиков водки «коммерсанты» умудрялись покупать в Исландии подержанные легковушки с хорошей ходовой и почти новым двигателем. Здесь еще и конфликт с таможенным законодательством чужой страны.

Еще один анекдотический случай. На промысле трески недалеко от Норвегии капитан на среднем «колхозане» ушел в жуткий запой. Обнулил все наличные запасы спиртного на борту. Пользуясь своей властью, вызвал для себя норвежский вертолет-спасатель, сообщив о сердечном приступе. По прибытии в Норвегию шустро сбежал в алкомаркет за «дойзой». За месяц до этого «подвига» я был на этом судне в рей-

се. Был знаком с фигурантом-алкоголиком. Мне это рассказали ребята с судна, мы вместе получали валютные депозиты в конторе после рейса.

Поножовщина. Невероятно редкое явление на судах. На одном из инструктажей в советское время нам рассказали об одном таком случае. Сын гор ударом ножа убил оппонента в споре.

Дело было на борту судна в рыболовной зоне Перу. С берега приказ – никакой огласки. Следствие своими силами провести на борту, инструкции и полномочия были даны по радио. «Мастера резьбы» – под замок. Судно – домой.

Так как идти Панамским каналом, тело убитого приказали заморозить и спрятать в трюме. Капитана обязали нарушить ряд законов Панамы. Все остальные действия и экспертизы приказали проводить уже в своем порту. Опасная, сложная и очень дорогостоящая получилась комбинация, а всему причина – меткий удар ножом забывшего всё неадекватата.

Теперь о продуктах питания. На судах это трепетная тема. Голодный человек способен на неадекватные действия. А если продуктовый дефицит еще и создается искусственно, неизбежны конфликты на почве безудержной страсти капитана к воровству.

Причем, схема хищения отработана идеально. Продукты на базе загружают в грузовик по плану склада. Документы

составляются лживые, не соответствующие факту загрузки, но полностью соответствующие заявке судна. Продукты загружают на судно.

Капитан подписывает документы базы. Выручку от прибыли по пересортице или недопоставке самых дорогих позиций делят наедине капитан и директор базы. Я это утверждаю, как участник ревизии продуктов на борту после погрузки.

Мы учли все наличные продукты. Несоответствие выявили в самых дорогих и вкусных позициях – мясо, сыр, масло, дорогая рыба. Составили акт, передали капитану. Хо́да эта бумага не получила. В мой адрес зазвучали угрозы.

Мои письма в дирекцию с предложением относиться к погрузке продуктов как к погрузке боеприпасов, с детальным учетом и опечатыванием провизионок до начала рейса, остались без ответа. Видимо, вору делились. Или дирекции наплевать.

А страдал весь экипаж. Ведь в рейсе нет возможности пойти в супермаркет, докупить, чего хочется. А в котловом довольствии еще до рейса уже искусственно создан дефицит пищевого белка – самой необходимой составляющей рациона.

Расскажу еще один случай, который криминалом, строго говоря, не являлся. В одном рейсе, еще во времена СССР, начальник рейса скупил в судовой лавке весь причитающийся-

ся научной группе растворимый кофе (жутчайший дефицит тех лет). И даже в рейс его не взял – «пристроил» на берегу. Факт вскрылся в море, мелкий воришка попытался заткнуть рты недовольным, не вышло. Несколько последующих лет работы этого фигуранта до самого ухода на пенсию отмечены презрением и осуждением со стороны коллег. Незавидная судьба. Фигурант уже ушел из жизни, имя не называю.

Экзотические правонарушения. Я слышал об одном случае хищения и уничтожения загранпаспорта в часы ожидания наряда пограничников, кто-то паспорт выбросил в море. Человека без паспорта в рейс не пустили. Его место занял его помощник из экипажа. Пострадавший именно его называл похитителем паспорта.

Вымогательство. Капитан промысловика собирал дань с «рабов» в рейсе. Это выражалось в еженедельной норме оброка по завяливанию крупной креветки и камбалы-ерша. Самые дорогие виды продукции на борту – губа не дура! Чистый барон-феодал.

При невыполнении нормы оброка человека списывали с борта. «Рабами» изначально считались все рядовые члены экипажа. Я эти истории слышал в исполнении списанных «рабов».

С этим капитаном я встретился на досылке, в течение нескольких часов. Без видимых причин он успел нахамить

мне, попытался шантажировать. Впечатления негативные – это за несколько часов! А если работать месяцами!?

Интриганство. Криминалом не является, но к нему приводит. Интригами отметились все калининградские суда, на которых доводилось бывать мне и моим коллегам. Точнее, на каждом судне всегда были один-два интригана. Я это связываю с многовековыми европейскими традициями Восточной Пруссии. На мурманских судах мне лично интриги не встречались.

Еще бывает мелкое воровство в инпортах. Как правило, таких шустрых ловит местная полиция. Доставляет на борт. Капитан оплачивает штраф. Документы передает на берег в свою контору. За кражу в инпорту человеку закрывали визу. Я слышал о таком случае. Человек стащил одну(!) банку кока-колы 0,33л и потерял денежную работу.

Один старпом в инпорту рискнул продавать щенка болонки на центральной площади. Взял из дома специально для этой цели двух щенков. Был задержан, доставлен на борт. Капитан оплатил штраф. Собачку усыпили, жалко. Старпома уволили, не жалко. У него в голове «была пуля». Жил в своей реальности. Отличался фонтанированием идей, тупых и идиотских. А остановила норвежская полиция. Вторая собачка осталась на борту, так и тосковала в одиночестве до конца рейса.

Возможно, уровень криминала на судах гораздо ниже, чем на берегу. Но воспринимается острее из-за специфических условий работы и жизни.

Одна из сторон моей морской работы

Перед вами несколько фото, на которых я, ихтиолог, анализирую разные виды рыб. Январь 2002 года, мне 42 года.

Борт промыслового судна «Сапфир-2», район промысла – Западный склон Медвежинской банки, в этот сезон весьма богатый рыбой. Остров Медвежий находится на полпути между Северной Норвегией и Шпицбергом. Сама земля – норвежская территория, а вот экономическую зону мы эксплуатируем совместно.

Нас на борту двое научных сотрудников, Олег Саженов и я. Фото делал Олег, я занимался рыбой. Мы занимались изучением промысловых рыб, находясь на борту промыслового судна, это одно из направлений исследований Полярного рыбохозяйственного института.

На первом фото на мерной доске лежит очень большая пикша, длиной около 75 см. Пикша – тресковая рыба, донная, очень вкусная, за счет того, что питается именно донными организмами – моллюсками, морскими звездами, немертинками, иногда икрой.



На втором фото – синяя зубатка, тоже промысловая рыба. В море мы её не ели – очень водянистое мясо, да и при наличии других, более вкусных видов, зубатка оставалась «вне стола». Длина этого экземпляра около 1 м. Иногда попадаются и полутораметровые особи.



Следующее фото – изделия из кожи зубатки, экспонаты находятся в музее ПИНРО. Это не относится к моей работе, но захотелось показать моим читателям, как промышленность умеет обрабатывать не только мясо зубатки.



Далее – треска, достаточно крупная. Треска везде счита-

ется универсальной рыбой – хороша в вареном, жареном, вяленом виде.

В Португалии и Испании, если вы в ресторанном меню увидите название «бакалао», то знайте – это наша баренцевоморская треска. Мы это видели в меню, когда трижды были в круизах.



На пятом фото – ассорти. Золотистые окуни красного цвета, вкуснейшая рыба, очень хороша в жареном, вареном и вяленом виде, мясо жирное, рыба-сырец стоит дороже трески.

В уголке мерной доски лежит пестрая зубатка, особенно хороша в копченом виде. Плоховато видно, но на доске лежат еще два черных палтуса – тоже ценнейшая и вкуснейшая рыба. Кстати, палтус и окунь – показатели улова на значительной глубине, метров 400-700.



Вкратце об очень не новом судне. Его перегнали после покупки из Новой Зеландии на Северный бассейн через полпланеты. Сам перегон был достаточно длительным, экипаж в каждой каюте частным образом установил видеодвойки для развлечения на скучном переходе, а потом это всё было оставлено вместе с судном.

Экипаж новозеландцев полетел домой на самолете, они решили не заморачиваться с багажом. Все досталось нашим парням бесплатно, тогда это было актуально. От видеокассет наше общество откажется еще через 5-6 лет.

Пара слов про антураж. Все фото сделаны на рыбфабрике, я стою у транспортёра, который подает рыбу из бункера на обработку (сортировку по видам, обезглавливание, срезание филе в машине-автомате, обесшкуривание филе в спецмеханизме, отмачивание рыбы от крови, фасовку, заморозку, упаковку, складирование; все головы, кости, внутренности и непромысловые виды рыб попадают в мукомольную установку).

В бункер рыбу высыпают на палубе из трала, через широкие люки. Я стою у рыбодола, одет традиционно для рыбфабрики – сапоги, фартук, нарукавники, перчатки, кепка.

В руке обоюдоострый, самодельный, бритвенной остроты нож из закаленной нержавеющей стали, рукоятка из желез-

ного дерева. Нож идеален для скоростного потрошения рыбы. Очень удобно и прикладисто лежит в руке за счет изогнутой, «пистолетной» рукоятки.

Тот трехмесячный рейс получился интересным и богатым на впечатления. Много узнали, увидели, пережили. Зимний сезон в этом районе традиционно штормовой, досталось и нам. Бывали периоды по 2-3 суток, когда работать было невозможно. Ветер скоростью 20-35 м/сек, волна 6-9 м высотой, условия опасные для работы, можно порвать или потерять трал, очень актуальна угроза тяжелого травматизма для людей на палубе.

В такой ситуации вынужденно штормовались – судно удерживается носом на волну на малой скорости. В рабочую погоду уловы были стабильно большими, планы выполнили. Заработки, мягко говоря, не разочаровали.

Мне еще запомнился сюжет про кодирование штурманами своего радиообмена с коллегами. Список кодовых фраз висит на мостике, такой же на дружественных судах. Чужак не догадается. К примеру, фраза «тещин подарок» указывала, что улов 500 кг; фраза «карман травы» – улов 1 т рыбы; фраза «Че Гевара» – улов 3 т. Там было еще с десятков фраз, уже забыл, давно было.

Сезон был зимний, штормовой, судно было не очень адаптировано к холодному Северу. В Новой Зеландии, видимо,

всё-таки потеплее. В описываемое время судно базировалось в Тромсё, Норвегия. Экипаж забрасывали из Мурманска на автобусах. Представьте, зимой целые сутки ехать по заснеженным дорогам – это было то еще удовольствие.

Кстати, обратно ехали так же долго, по той же заснеженной дороге, только через 3 месяца.

А фотки остались – и еще одна история добавлена в книгу жизни.

Пароль ПАЛ-СЕКАМ

Когда Владимир Зворыкин в 1933 году изобрел цветное телевидение, пришлось решать уйму технических задач, одной из которых был вопрос кодирования сигнала при трансляции с его последующим декодированием в телевизоре.

Самые известные системы – ПАЛ и СЕКАМ. Даю аббревиатуры в русской транскрипции. Мы бы и не заморачивались с этими новыми словами, если бы народ не стал к концу 80-х массово и ажиотажно приобретать чудеса техники – видеомагнитофоны (в разговоре – видики).

Тонкость этих устройств – во Франции и в Советском Союзе телевидение использовало систему СЕКАМ, Америка использовала свою систему НТСЦ, весь оставшийся мир – ПАЛ.

Поэтому видик надо было приобретать, как минимум, системы ПАЛ-СЕКАМ, чтобы при воспроизведении видеокассеты на экране телевизора было изображение в цвете и звуке. При несовпадении этих систем не будет либо изображения, либо звука, либо вообще ничего.

Я стал ходить в море из Мурманска в 1987 году. Примерно на это время приходится расцвет «религии видиков». Сначала их везли из-за рубежа, благо, электронная закордонная наука и промышленность смогли обеспечить народ большим

числом качественных и сравнительно недорогих видеомагнитофонов. Их производили несколько известных фирм.

Цена колебалась от 100 до 1000 долларов. У самых дешевых была только функция воспроизведения (таких было меньшинство), видики чуть дороже могли воспроизводить кассету и записывать на свою кассету сигнал с другого видика. Самые дорогие включали полный пакет – воспроизведение, запись с собрата и запись из эфира телевизионного сигнала.

Наступало время разгула предприимчивости. За видеодвойку в стране можно было купить квартиру или машину. Видиков было мало, коммерсанты сразу стали массово открывать видеосалоны – за невысокую цену демонстрировали на экранах телевизоров в импровизированных кинотеатрах видеофильмы.

Это было в новинку, фильмы были в основном западные, нам неизвестные. Народ смотрел всё. Рынок никем не регулировался, репертуар сбивался в сторону боевиков, фантастики, триллеров, детективов, эротики, спорта, ужасов. Спрос на фильмы превышал предложение. Сразу родился новый бизнес – как можно быстрее переозвучить новый фильм.

Все потешались над голосом переводчика с английского Леонида Володарского – он говорил в нос. Родились версии такого звука – парень не хочет, чтобы его узнавали по голосу, потому и говорит «с прищепкой». Оказалось, у него именно

такой голос, последствия двух травм. Зато у него талант – он мастер скоростного синхронного перевода с голоса.

Озвученные по-русски фильмы сразу шли в копирование. Появился еще один термин – «тряпочные копии». Последовательная аналоговая (не цифровая) перезапись приводила к падению качества изображения. Фигуры людей и иных объектов становились нечеткими, как будто край обветшал, отсюда и аналогия с тряпкой.

Как грибы после дождя массово появились пункты видеопроката. Видеомагнитофон уверенно разрушал Советский Союз! А еще наступила эра кризиса обычных кинотеатров. Народ перестал в них ходить. На территории кинотеатров стали открывать рынки, выставки. Замаячил кризис в киноиндустрии – отечественное кино переставали смотреть.

Так вот про пароль.

Все рейсы с заходом в импорт, особенно на юга – Канарские острова, Испания, Бразилия, Уругвай, Аргентина – были очень желанны и ажиотажны из-за покупок там вожделенных видиков.

От ПИНРО, где я начал работать, был один регулярный рейс из Мурманска через всю Атлантику к Антарктиде. У ледового континента делали съемку запасов.

Так вот, по слухам, весь рейс весь экипаж «перетирал» подробности предстоящих покупок. Валюты за рейс с гарантией хватало для покупки «этой прелести». Вырабатыва-

ли критерии выбора покупок. Обменивались особенностями торговли в Лас-Пальмасе (туда гарантированно был заход в конце рейса). Словосочетание ПАЛ-СЕКАМ звучало все 4 месяца.

Я об этом узнал, попав на это судно в каботажный рейс, после антарктического. Старожилы очень радовались, что появились люди, которые могут говорить о чем-то еще, кроме видиков и их систем.

«Севрыбпромразведка» смогла обеспечить все свои суда полными видеомагнитофонами в 1988 году. Директор ПИНРО через интересную схему обеспечил весь списочный состав института видеомагнитофонами в 1990г. Кстати, один из научных сотрудников сменял видик из ПИНРО на гараж.

Это были годы невиданного расцвета видеоиндустрии. Мы уже знали о существовании цифровой записи видеосигнала (на лазерных компакт-дисках). Но массово везде всё еще были аналоговые видеокассеты.

Все искали кассеты с большим метражом для длинных фильмов, продолжительностью до 4 часов. На кассету записывали два длинных полнометражных фильма, на остаток дописывали музыкальные видеоклипы, мультики или юморные номера.

Эпоха видеокассет стала клониться к закату ближе к 2000 году. Всё чаще стали появляться CD-диски с цифровой записью. Варианты воспроизведения – компьютеры или CD-

проигрыватели.

Но и это был не предел видеоэволюции. Еще через 10 лет пришла эпоха флэш-карт и внешних жестких дисков с технологией USB. И все это случилось в годы моей работы в море, на моих глазах.

Поражает, как быстро мы, люди, как вид, развили электронные устройства, да и все эти технологии. Теперь почти у каждого в руках персональный компьютер (смартфон) с доступом во всемирную информационную сеть. Читай, звони, слушай, смотри, учись, развивайся, будь на связи!

А сколько приложений появилось и еще появляются! Трудно даже предположить, что будет через 5-10-20 лет. Давайте вместе пофантазируем!

Отбояриться от Чиполлино

«Залог процветания Британии – большое число старых дев».

Реальный случай, как я ёрничал на рейсовом отчете, а мне за это ничего не было. Сам рейс был с ноября 2001 по январь 2002. В январе же был и отчет.

Про сам рейс я уже писал, судно называлось «Сапфир-2». Нас было двое, работу делали как всегда, качественно. Брали возрастные пробы, делали промер, это всё регулярно и ежедневно. На отчете я показал слайд, один из многих, с объемом выполненных в рейсе работ.

К слайду прицепился Чиполлино (один из институтских бонз, его фамилия была близка к псевдониму, указанному мной). Суть его претензий – почему в слайде отчета из предыдущего рейса с этого судна, с другими людьми, фигурировал гораздо меньший объем работ, список анализируемых видов у них – почти вчетверо меньше?

Ответ лежал на поверхности – ребята поленились работать по методике, многие виды просто игнорировали. Но если я такое скажу, то нарушу неписаное правило – нельзя сдавать своих, профессионалов-экспедиционников.

Не дождетесь! Я решил пойти по парадоксальному пути. Мой ответ: «Видовое разнообразие в нашем рейсе было

обеспечено высоким профессионализмом судоводителей».

Видели бы вы, как вытянулись лица всех сидящих в зале. У всех был немой вопрос: «Илья, ты дурак?» Чиполлино ухватился за возможность самоутвердиться. Предложил объяснить, с мерзкой ухмылочкой, в предвкушении «показательной порки» тупого полевика.

Мой короткий ответ звучал примерно так: «Осенью треска с нагула идет в места зимовки плотным потоком. Именно этот поток облавливают траулеры. В трассе потока треска съедает или «выдавливает на обочину» рыбу других видов. Понятно, что в уловах в потоке преобладает треска. Но поток со временем ослабевает, уменьшаются и уловы. Судоводители, видя такое снижение, проводят разведочные короткие траления чуть в стороне от привычных трасс. Именно на анализ уловов из этих коротких тралений мы с напарником и выходили. А так как тралили «по обочине» трескового потока, то и видовое разнообразие в уловах было больше. Так что приведенный мною тезис о высокой квалификации судоводителей был истинным».

Лица недоброжелателей вытянулись еще больше, чем в первый раз. Раздался громкий шепот: «Выкрутился, гад!» Я ничего особенно нового не сообщил. А вот недоброжелатели продемонстрировали, в очередной раз, ужасающую узость своих взглядов.

Теперь перейдем к заголовку.

«Залог процветания Британии – большое число старых дев» – это высказывание Чарльза Дарвина. Он объяснил его по ступенькам.

Британия в тот момент была крупнейшим производителем на рынке сукна. Сукно делают из овечьей шерсти. Для того, чтобы шерсть выростала отменного качества, овцы должны питаться на выпасе разнотравьем. Самыми ценными травами были растения со специфическими цветками – клевер.

Для опыления этих растений были необходимы одиночные дикие пчелы и шмели – насекомые с очень длинными хоботками. Другие насекомые с этой задачей справиться не могли. Клевер без опыления не дает значительных урожаев, страдает выпас овец.

Полевые мыши очень охотно разоряют гнезда этих ценных насекомых в земле. Этих мышей весьма успешно ловят и съедают кошки. Больше всего кошек дома держат старые девы.

Так что логическая цепочка складывается. Просто вывод не столь очевиден.

Надеюсь, что и я смог сказать свое слово в ситуации с неочевидным результатом, когда отчитывался после рейса.

Филетировочные машины. Круглые ножи

Эволюция промышленной рыбной обработки дошла до снятия филе с тушек рыб. На стол к потребителю попадает обескровленное рыбное мясо на шкуре. Человеку остается термически обработать это филе. И можно есть.

Если вы попробуете снять филе с рыбы вручную, обязательно столкнетесь с рядом мелких затруднений. Резать придется вдоль костей, огибая плавники, линии разреза будут непрямыми, вторая рука будет тоже в работе, с риском порезаться.

Для ускорения процесса рыбной обработки люди озаботились механизацией процесса. Высокие умы сумели построить математическую модель процесса снятия филе. Затем была создана машина.

В соответствии с моделью обезглавленная и выпотрошенная тушка рыбы протаскивается через «оперативное поле», где ряд очень острых быстровращающихся круглых ножей последовательно подрезает филе, отделяя от костей.

Диаметр каждого ножа около 20 см. Оперативное поле закрыто кожухом для исключения травматизма. Обработка одной тушки занимает 2-4 секунды.

Из нутра машины на выходе выскакивает хребет и два кус-

ка филе. Всего в машине одновременно задействованы около 10 ножей. Настройка машины – дело сложное и высококвалифицированное.

Я был всего в одном рейсе, где работала такая машина. Это был 2002 год. Каждая такая машина – очень сложное устройство. Все находки и особенности конструкции разработчики защищают патентами.

Здесь я привожу ссылку на рекламный ролик подобной, но уже более современной и компактной машины: https://youtu.be/9qG97E_nzbI

Хорошо видна внешняя сторона процесса. Тушка разваливается натрое – на позвоночник и два куска филе. Затем рыбообработчицы срезают с филе лишние мелочи, вымачивают мясо и пускают в заморозку.

В мире всего несколько успешных лидеров в разработке и постройке таких комбайнов. И всё-таки чистота снятия мяса с костей вручную чище, правда, не так быстро. Всё в соответствии с шуткой – «работу делаем быстро, дешево, качественно; гарантируем две любые опции по вашему выбору».

Меня в этом процессе в первую очередь интересовали сроки износа ножей. Мастер периодически на станке подтачивал каждый нож. По жестким стандартам уменьшение диаметра ножа на 2 мм предполагает его замену.

Однажды механик-наладчик в один день заменил весь комплект машины, все старые ножи хотел выбросить. Я предложил помощь, он сказал: «Забирай!». Так у меня по-

явилась тяжеленная стопка закаленных нержавеющей дисков. Разрезать их на полоски – вопрос времени.

Такое «счастье» мне выпало еще только один раз, в 2012 году. На норвежской рыбфабрике в металлоломе я нашел стопку старых дисков для филетировочной машины. Принес на борт, наладчик помог с разделкой на полоски.

Удивительно, но иностранцы относятся к старым ножам для машины без особого внимания. А ведь сталь там очень высокого качества. Нержавейка, закаленная, толщина диска всего 2,5 мм.

В другом сюжете я уже рассказывал, какие хорошие ножи для шкерки получаются из этих дисков. И очень жаль, что промышленность не может обеспечить рыбообработчиков ножами подобного качества. Приходится делать самим.

Справедливости ради следует уточнить, что пару раз мне встретились хорошие ножи, изготовленные заводским способом. Ножны пластиковые, закрывают весь нож с рукояткой. Ручка удобная, с крепкой резиновой накаткой. Сталь похуже, незакаленная, нержавейка. Фаски выбраны на станке, качественно. Заточка хорошая, держится не очень долго. До лучших стандартов эти ножи не «дотягивают».

А вот обоюдоострых ножей промышленность не делает. И именно они удобны для скоростного потрошения. И они же очень опасны в неумелых руках, велик риск травматизма.

Неумехам у рыбодола не место! Да и не только у рыбодола.

**Нож для подрезки. Односторонняя заточка.
Рукоятка из сукупиры.
Сталь клинка - закаленная нержавейка.
Сделал сам в 1996 году.**



**Нож для шкерки. Двусторонняя заточка.
Рукоятка из бука, пропитана машинным
маслом. Сталь клинка - закаленная
нержавейка. Сделал сам в 1998 году.**



Нож для скоростной шкерки. Двусторонняя заточка. Рукоятка от другого ножа с резиновой накаткой. Сталь клинка - закаленная нержавейка. Сделал сам в 2008 году.



Скороварка в умелых руках

В исследовательских рейсах на судне нет трюма. Товарная продукция не выпускается. Всю рыбу положено измельчать и выбрасывать в море. Так что вполне логично рыбу из уловов брать на еду экипажу.

Умельцы стараются приготовить эту рыбу самыми разными способами. Об одном варианте – этот рассказ.

В рейс брали бытовую скороварку. Это обычная кастрюля с утолщенными стенками, с герметично подогнанной крышкой и клапаном для стравливания избыточного давления пара – чтобы не взорвалась. Еще в рейс брали жестяные крышки для консервирования, закаточную машинку, стеклянные банки.

Вкусную рыбу из уловов, предварительно нарезав по размеру, закладывали в банки. Добавляли специи, овощи, томат-пасту, сахар, соль по технологическим рекомендациям, в зависимости от вида рыбы и традиций. Банки герметично закрывали крышками, умело располагали внутри скороварки.

Саму скороварку наполняли водой по метку, ставили на электроплиту, начинали варить. Процесс занимал по времени несколько часов. Электроэнергия на судне дармовая, вода, сахар, соль и рыба тоже. Специи и томат-пасту брали с берега.

Получался процесс автоклавирования. Под давлением и при кипячении внутри банок все удачно смешивалось, варилось. Все возможные патогенные микробы уничтожались. Кости, даже крупные, размягчались до пережевываемого состояния.

Мне довелось неоднократно дегустировать такие консервы. Вкуснятина необыкновенная! Одни только названия чего стоят! Прямо строчки из песен!

Треска, пикша, камбала и тресковая печень в томатном соусе; камбала и треска в овощной обжарке; золотистый окунь в томатном соусе; тресковые языки с палтусом в овощах; языки и щёки трески в собственном соку (суфле).

При сравнительно небогатом рационе котлового довольствия в рейсе это было очень ценным и вкусным дополнением, особенно на ночных вахтах, когда камбуз закрыт.

А вообще, тема кулинарного разнообразия в исследовательских рейсах, где вся рыба по закону из уловов идет за борт, просто необъятна. И все потому, что в уловах много разной рыбы. Можно экспериментировать с приготовлением между тралами или на переходе. Заодно и дегустировать новинки.

Протухшая семга

Весна 2003 года. Мы на промысле мойвы, у самой границы 12-мильной зоны Норвегии. Ловим мойву, уже отнерестившуюся, она выходит на нагул в открытое море. Уловы небольшие, но судно не отзывают с промысла.

У судовладельца в Архангельске проблемы – банкротят флот. Боссу удобнее, чтобы судно с экипажем было в море, а не на демонстрациях на берегу. Буквально вчера закончился ураган. Натворил бед на берегу и в прибрежье. Видимо, были разрушены садки с товарной семгой.

Мы это узнали по тому, что в трал вместе с мойвой стала попадать семга, вся одного размера, длиной 80-90 см, до двух десятков в каждом трале. На фоне малых уловов суммарный вес семги был иногда почти равен весу мойвы.

Нравы на борту судна были средневековые, крайне несправедливые. Всю интересную рыбу из трала палубная команда считала своей собственностью, ни с кем не делилась. Отмечались случаи драк в «борьбе за собственность», правда, без опасных последствий.

И все-таки Бог шельму метил. Уловы семги в трале отмечались дня три. Всю рыбу «палуба» солила в бочках на палубе. Наглости и ухарства этим флибустьерам хватило, чтобы отбить и захватить ценнейшую рыбу. А вот ума обработать и сохранить это богатство – уже нет.

Видимо, засольщик по неопытности и глупости пожалел соли и не учел теплую погоду. И вся рыба – несколько десятков дефицитнейшей семги – протухла, есть было противно, да и опасно. Все это еще вчерашнее богатство пришлось выбрасывать.

И уж тут-то основной экипаж не упустил случая позлословить в лицо «палубным жлобам». Я в этих «терках» не участвовал, но всю ситуацию наблюдал. Мы приятельствовали с технологами экипажа, ребята мне все рассказывали в лицах и живописных подробностях.

В очередной раз подтвердилось правило: «Если у тебя избыток еды – делай не забор выше, а стол шире». Уж технологи точно могли бы помочь в засолке и сохранении семги. Но только не жлобам.

Рецепт, подсказанный мне технологами, в моём видеоролике <https://youtu.be/-copFNL0fds> (<https://rutube.ru/video/d10a7b599f7bd53508a17b835825adb7/>).

Совсем курсивом про норвежскую инспекторскую проверку. Трое инспекторов в оранжевых спасательных костюмах прибыли на наш борт к подъему трала. Высадились с катера на ходу в традициях фильмов про спецназ. Когда улов высыпали на палубу, увидели, что мойвы примерно 300-400 кг и крупной семги – штук 20.

Инспекторы измерили мойву и семгу, капитану рекомендовали записать в промысловый журнал про прилов (семгу

– в штуках). А также сменить позиции траления (отскочить на 5 миль в сторону).

Семгу забирать не стали. Чем очень обрадовали палубную команду. Народ злословил, что это не наши инспекторы, те наверняка конфисковали бы.

Подводная лодка в трале

Тот же рейс.

Однажды на мостике капитан вспомнил, как он был на промысле в Баренцевом море.

Дальше его рассказ.

Дело было в годы «холодной войны». Я находился на мосту, руководил постановкой трала. И тут заметил, как траулер на среднем ходу вдруг затормозил, а потом стал двигаться кормой вперед.

Постановку трала приостановили. На расстоянии 300-400 м за кормой всплыла подводная лодка без маркировки. Видимо, запуталась в ваерах (ваера – толстые тросы, на которых буксируют трал).

Из люка на боку ее рубки выскочили люди, вытащили оборудование. Стальные тросы от промысловика, в которых запуталась лодка, эти ребята срезали очень быстро, закрыли люки, лодка погрузилась и исчезла. Срезав тросы, военные утопили безвозвратно дорогостоящее орудие лова в комплекте.

На крики с борта промысловика военные не обращали внимания. Сам капитан сетовал, что утерю орудия лова ему никак не подтвердить документально. Видеозапись не велась, такой техники еще не было. На запросы с просьбой подтвердить инцидент Министерство обороны не реагировало.

В то же самое время капитан радовался, что запуталась лодка не сильно, военные были раздражены в меру. Ведь могли и отомстить. Так что лучше потерять трал, чем жизнь.

Капитан высказал мысль, что это могла быть лодка НАТО, тогда все взятки гладки. Подводные лодки в годы «холодной войны» пользовались промысловыми судами как прикрытием при следовании в районы своих работ. Шум двигателя промысловика заглушает шум лодки, осложняет обнаружение со стороны противника. Конец рассказа капитана.

Пара слов от себя вдогонку.

В моих рейсах иногда впереди по курсу следования нашего судна самолет-разведчик НАТО сбрасывал гидроакустический буй для обнаружения субмарин. Я такое наблюдал неоднократно.

Попытки поднять такой буй за антенну на борт были не всегда успешны – буи именно так и были спроектированы. Они четко выполняли задачу – пробить толщу воды акустическими импульсами, передать на борт самолета полученную информацию через антенну и затонуть.

Бывает интересно почитать о соревновании двух мировых систем. И не дай Бог оказаться в точке соприкосновения или несчастного случая.

Я был в море, когда произошли катастрофы субмарин «Комсомолец» и «Курск». И оба раза работал неподалеку. Эти сообщения о беде повергали в шок всех моряков.

В такие моменты осознаешь, каких высот в технологиях достиг человек, и как уязвима жизнь.

Как и чем ловят рыбу на промысле

Про орудия лова

Тут всё просто. В прикладном аспекте по глубинам и местам обитания рыбы есть большая разница по созданию и эксплуатации орудий лова. Орудия лова на промысле следующие: тралы – их буксируют за судами; кошельки – ими обметывают косяки рыбы; яруса – это длинные хребтины (толстые шнуры), на которых «привязаны» крючки с наживкой; вертикальные яруса – хребтина снует вверх-вниз, на блесны нападают и подсекаются хищники; ставные сети; удочки, как ручные, так и механизированные, с электроприводом.

Устройство трала упрощённо следующее: армированный чулок из сетного полотна стандартной ячеи. Задняя часть – куток, в нем собирается попавшая в трал рыба. Это всё – очень большого размера. Зона облова составляет десятки метров по горизонтали и вертикали (для пелагических тралов).

Куток снабжен завязочкой, её распускают на борту, высыпая улов. Сам чулок в передней части имеет 2 подборы, соответственно, верхнюю и нижнюю.

Верхняя подбора снабжена поплавками. Нижняя снаб-

жена грузами. Такое устройство позволяет расправить трал в направлении вверх-вниз. Для расправления вправо-влево служат металлические траловые доски – правая и левая. Они являются аналогами воздушного змея, погруженного в воду и положенного набок.

Сетное полотно почти от досок до боковин трала называют крыльями. Они служат для увеличения площади захвата эффективного облова. Расправленный трал связан с судном парой крепких тросов – ваеров. Ваера намотаны на барабаны очень мощных лебедок. Каждый ваер идет к своей доске.

Трал в расправленном виде погружают на необходимую глубину. Донный – до дна, пелагический – на глубину значительных рыбных скоплений. Облов контролируется датчиками на досках и верхней подборе трала.

Глубину погружения контролируют длиной выпущенных ваеров и скоростью судна. На трале есть датчики наполненности кутка рыбой.

При необходимом уровне наполнения кутка (для пелагического) либо окончания удобной трассы траления (для донного) ваера выбирают, трал поднимают на борт, улов высыпает, начинают обрабатывать. Если в первом приближении, то это всё азы тралового лова в океане.

Донный трал настолько сильно отличается от пелагического, что заменить их взаимно – невозможно. Проектируют эти тралы в зависимости от специфики.

Пелагический трал не имеет усиленной нижней подборы,

зато его очень усиливают армированием – при облове косяков в пелагиали улов может достигать сотни тонн и более. 100-тонные уловы я видел на промысле мойвы и путассу.

Донные тралы используют для облова донных скоплений. Такой трал «гребет» дно, захватывая рыбу, сидящую на дне. Поэтому очень усиливают нижнюю подбору крепкими тросами и «катыщимися» грузами. Донные доски овальные, тяжелые, с наваренными металлическими «башмаками», препятствующими истиранию об абразивный грунт. Они «едут» по дну, взрыхляя его и вспугивая рыбу. Рыба всплывает и попадает в горло трала, далее проходя в куток. Чтобы доски не закопались в мягкий грунт, жестко соблюдают режим скорости и длину ваеров по таблице глубин.

Как спуск, так и подъем трала – громкая операция, нижняя подборка с грохотом проходит по слипу. Куток трала снизу обязательно защищен полотнищем из бычьих шкур. Без него улов обязательно протрет куток при волочении по грунту. Мешок в трале усиленный, многослойный, на случай попадания значительного улова.

В моей жизни был случай, когда мешок оторвался из-за очень большого улова, просто не смогли поднять на борт. На удивление, молодой мастер лова не растерялся, сбегал по слипу к мешку, зацепил его тройкой кошек, подтянул до слипа и сумел вытащить на борт, сохранив орудие лова.

Герои не носят плащи! Игорь Гребенюк – ты настоящий смельчак и профессионал! Как потом выяснилось, Игорь

продельывал такие операции не раз на промысле минтая в Охотском море.

Донными тралами глубже всего ловят палтуса черного в желобе у Канады – на глубине 1000 метров. Я был в тех местах, видел этот процесс. Для таких глубин необходимы очень длинные ваера.

Из интересных находок современности – стали применять рок-хоппер. Это та же самая нижняя подбора, но катки из толстой резины. Она легче, чем металлические бобинцы стандартной подборы и не так травмирует грунт и всю живность на нем.

Донные тралы считаются причиной значительного ущерба для донного биоценоза. Я видел подводные съемки донных тралений и трасс, по которым шли траления. Все укатано и примято. Одно утешение – в океане много мест, где тралить невозможно. Это районы с очень задевистым грунтом. Крупные камни, острые скальные выступы, каменные обрывы. Так что живности есть куда спрятаться, если успеет.

Кошелек – сложное орудие. Судно гидролокатором определяет точку крупного косяка рыбы недалеко от поверхности. На малом ходу обходят вокруг этой точки, одновременно выметывая очень длинное и очень широкое сетное полотно. Само полотно имеет поплавки сверху и грузы снизу. Вокруг косяка выстраивается стена из сети. Края сети сводятся воедино. Нижняя подбора стягивается в «маленький узе-

лок». Рыба оказывается заперта в сетчатой полусфере. Рыбу начинают забирать на борт судна с помощью рыбного насоса. На борту смесь проходит сепарацию, рыба идет в трюм, вода за борт. Вкратце вся технология. На промысле с кошельком я не бывал. Зато дважды – с тралом-кошельком.

Трал-кошелёк – это трал пелагический, очень большой емкости на несколько сот тонн. Трал буксируют по скоплениям зимующей мойвы. При завершении траления трал выбирают до кутка. Затем в хвостовую часть кутка жестко закрепляют насос для рыбы и включают его. Весь улов с водой попадает на сепаратор. Вода уходит в океан, рыба либо в трюм (если судно-наливник), либо на рыбную фабрику на заморозку.

На первый взгляд, все просто, как кирпич. На самом деле, очень много значимых нюансов. Самая трепетная операция – закрепление насоса в кутке. Особенно, если мешает погода. Именно в этих рейсах я наблюдал самые большие по тоннажу уловы в моей биографии (300-400 тонн).

Яруса существовали давно, но в последние годы их развитие переживает ренессанс. Просто потому, что на судне-яруснике экономится топливо – не надо буксировать трал.

Цикл работ следующий. С помощью автомата наживили несколько ярусных порядков. Легли в дрейф на несколько

часов. Потом выбрали порядки, сняли всю попавшуюся рыбу, обработали. Всё это силами малого по численности экипажа. Если уловы устроили – повторяют цикл. Если нет – меняют локацию. Рыба с ярусов на бирже стоит дороже – как правило, она вся крупная и совсем не давленная в трале. На яруснике я не бывал.

Вертикальные автоматические кальмароловные удочки были в моем первом рейсе в 1987 году. С их помощью мы ловили кальмара-стрелку, жуткого хищника. На борту ночью зажигали очень яркую галогеновую лампу, направляли рефлектор в зону облова, подсвечивая блёсны. Удочка-автомат с электродвигателем погружала блесны до самого дна (метров 150-200). Кальмары нападали на блесны, отсекались. На борту кальмары отпадали с крючков, успев «стрельнуть» по палубе своим чернильным залпом.

О ставных сетях в море я только слышал, не видел ни разу. Зато неоднократно наблюдал их на пресноводных водоемах, когда работал в ГосНИОРХе (Государственный научно-исследовательский институт озерного и речного рыбного хозяйства) в Нижнем Новгороде. Там просто – рыба запутывается в сетное полотно. Сеть выбирают, рыбу выпутывают.

Простые удочки и спиннинги моряки используют при каждом удобном случае, особенно при стоянках в инпортах.

Рыбы там много, вода чистая. Клевали треска, сайда, пикша, камбала, семга. А еще мы ловили благородную рыбу – гольца и хариуса – у побережья Таймыра, тоже на спиннинг.

И вообще, рыбалка присуща человечеству с самых ранних эпох. Это устойчивый способ добычи белка к столу. Потому и такое разнообразие орудий лова в нашем обществе. Это серьезная наука, работают целые институты и заводы. Очень важное и уважаемое занятие.

Особенности тралового лова

На судне постоянно работает эхолот – генератор звука, посылающий узкий луч вниз. На экране эхолота хорошо видна поверхность воды, дно (если на не очень большой глубине), расстояние до дна и рельеф, в толще воды косяки рыбы либо проплывающая под килем подводная лодка.

На промысле пелагической рыбы включают гидролокатор – генератор звукового импульса вокруг судна. При встрече с препятствием – косяком рыбы – приемное устройство отраженного звукового сигнала подает сигнал штурману. Здесь же на экране приводится дистанция до косяка и его глубина. Эти показатели очень важны, когда на обратном курсе с уже расправленным и готовым к облову тралом штурман выйдет на облов косяка.

Пелагия.

Пелагией на промысле неправильно называют пелагический трал. Пелагиаль – толща воды. Для облова рыбных косяков в толще воды разработан сложный по устройству пелагический трал. Строго говоря, это целая разнообразная линейка тралов. Различается по емкости и гидродинамике, а также по материалам, из которых создается. Емкость пелагического трала самая большая после кошелька. Материалы – капроновая нитка и мононить, или леска. Тралы из моно-

нити буксировать легче всего в силу малого сопротивления вязкой воды.

Армирование тралов.

Тоже целая наука. Куток трала приходится вытаскивать через слип на палубу. Так вот, чтобы не оторвать куток с сотней тонн рыбы трал армируют – пришивают ребра – толстые канаты. Причем, как продольные, так и поперечные. Иначе при выборке трала улов так разопрет куток, что будет не втащить трал через слип.

Датчики наполнения трала.

Спуск и подъем большого трала – операция хлопотная и затратная по времени. Да и переловить рыбы больше, чем судовая техника может затащить на борт, очень нежелательно. Поэтому очередной гений придумал датчики наполнения трала.

Рассказываю общую схему, с возможными неточностями. Считая от завязки кутка на 6-м и 12-м ребре устанавливают хитрые гаджеты. Стальным тросиком опоясывают трал вокруг кутка. Один конец тросика жестко заделывают в датчик. Второй конец имеет возможность при наполнении трала и распирании кутка выскакивать из держателя. Сам держатель является включателем генератора звука. Датчик начинает посылать звук на приемник на борту судна.

В схеме на экране компьютера на мостике судна оба дат-

чика нарисованы. При выскакивании тросика датчик начинает на экране мигать. Соответственно, штурман, руководящий тралением, видит, насколько уже наполнен трал. При начале мигания второго датчика трал выбирают на борт. Это только примерная принципиальная схема работы с датчиками. Вариантов может быть несколько.

Датчики параметров раскрытия тралов.

На верхнюю подбору трала вешают так называемый «щиток» – устройство, соединенное кабелем с компьютером на судне. Щиток постоянно продуцирует звуковой импульс. Отраженные сигналы этот сложный прибор улавливает и передает на компьютер. На экране на мостике хорошо видны верхняя и нижняя подборы, а также рыбные скопления, проходящие в горло трала. Расстояние между подборами легко измерить на экране. В случае, если при постановке трала произошло запутывание и трал не расправился, на экране будет виден беспорядок. Трал поднимают, путаницу убирают, продолжают постановку.

Сложные траловые доски.

При облове хлопотных скоплений – макруруса или скумбрии – необходимы уникальные свойства траловых досок.

Макрурус – глубоководная промысловая рыба, крупными скоплениями «висящая» над глубоководными горами. Мастера-капитаны так тонко рассчитывают траекторию движе-

ния трала на значительной глубине, что снайперски «снимают» косяки с вершин.

Скумбрия – очень скоростная и пугливая рыба, движущаяся в приповерхностном слое океана на нагуле. При ее облове трал ведут у поверхности, постоянно подворачивая судно, как бы «уводя» трал в сторону рыбы. Это чтобы не пугать рыбу шумом двигателя и звуковым импульсом своего эхолота, направленного строго вниз узким лучом.

Для решения таких задач и нужны траловые доски весьма сложного устройства. Внутри траловых досок устраивают рули поворота и глубины. При срабатывании таких рулей доски могут синхронно уводить трал вправо или влево, либо вверх или вниз, не нарушая рисунка раскрытия трала. Эти эволюции производят при помощи рулей гораздо быстрее, чем по старинке, подворачивая судно или травя-выбирая ваера. На значительных глубинах это просто долго, можно промахнуться, не попав на скопления.

Все перечисленные мною датчики являются достаточно дорогими изделиями. Если трал с датчиками по разным причинам (внезапный шторм, аномально большой улов, запуталась подводная лодка, заглох главный двигатель и трал наглухо посадили на задевистый грунт и т.д.) бывает утерян, проводится целое расследование. Весь указанный мною набор датчиков – это глаза штурмана и мастера тралового лова на промысле. Этим специалистам необходимо наблюдать

все нюансы хлопотного процесса траления от постановки до выборки на борт.

Надеюсь, хотя бы в первом приближении смог обрисовать вам, насколько сложна и многогранна техника, с помощью которой профессионалы ловят рыбу к нашему столу.

Прямой канал связи с Нептуном

2003 год, осень. Район работ – Прибрежные районы Баренцева моря. Борт промысловика ПСТ (посолено-свежей траулер). Я в ранге наблюдателя. Собираю биологическую информацию из промысловых уловов. Слежу за выбором квоты.

Однажды в мёрось я вышел на палубу, чтобы сделать промер рыбы из улова. Расположился у кутка только что поднятого трала. Рядом матросы палубной команды, стоя на коленях, подрезают улов.

Именно в этот момент большая чайка, сидящая на портовом кране надо мной, совершила «скоростной сброс условно твердой фракции». Сброс прошел неудачно – попал как раз в меня. Я был защищен дождевиком от мороси, по дождевику и пришлась эта «очередь».

А палубникам развлечение, пошли едкие шутки. Я сказал, что это знак свыше, мне сигналият, что меня испытывают, но любят. После «очередь» сверху через пару минут прямо мне в руки из кутка выплыла сине-серебристая семга около 90 см длиной.

Смотрелась она весьма эффектно и контрастно на фоне зеленоватой трески, фиолетовой пикши и бурой камбалы-ерша. Удивленным палубникам я напомнил про испытания и любовь судьбы. Один острослов обиженно протянул:

«А тут всю жизнь на меня гадят, а семги не было ни разу!» (он сказал пожестче, здесь я смягчил, текст могут прочитать маленькие дети и впечатлительные дамы).

Семгу я измерил, аккуратно вскрыл, изучил питание, зрелость, все надиктовал на карманный диктофон. Когда я завершил промер и уже уходил с палубы, чтобы обрабатывать аудиозапись, я обратился к вахтенному мастеру тралового лова. Сказал, что оставляю им семгу, потому что это они «морозят сопли» и имеют полное право на этот деликатес.

Через несколько дней мне принесли изрядный кусок засоленной семги со словами «За почин!» Удивительно, но именно после такого угощения в очередной трал попало уже три крупных семги. И опять мне палубники принесли большой кус деликатеса.

Это похоже на сказку, но опять после этого в трал попало две семги. И меня опять угостили. Семга у меня на столе была еще несколько недель, и именно по этой схеме. Я шутил: «Ребята, похоже, вы нашли прямой канал связи с Нептуном!»

Этот рейс оказался очень памятным по нескольким показателям. Про семгу я написал. Молодой капитан оказался философом, у нас были невероятно интересные и познавательные диалоги. Обычно наблюдатель-научник не сильно интегрирован в экипаж, на этом судне традиция была нарушена.

В институте обкатывалась новая система ответственности

и оплаты труда для плавсостава, именно этот рейс оказался рекордсменом по заработкам в моей биографии.

Разделка рыбы вручную

Не торопитесь пролистывать. В рассказе я разбираю интересные варианты. Может пригодиться всем.

Мне удалось это всё освоить на подвахтах при обработке рыбы вручную на старых промысловиках. Научился далеко не сразу. Сколько же я рыбы перепортил! Зато сейчас вспоминаю с благодарностью моих учителей.

Для такой работы просто обязателен очень острый нож и твердая рука. Как первое, так и второе у меня появились далеко не сразу. Тему острых ножей и предшествующий им мой травматизм я раскрывал выше в других рассказах. Твердость в руках появляется при постоянном повторении верных движений при разделке.

Алгоритм скоростного потрошения трески, пикши, сайды несложный. У заранее подрезанной рыбы отделить голову, отрезав ее или оторвав после легких надрезов над «плечами» у затылка. Кстати, отрывать голову легче, чем отрезать ножом. Я сам был удивлен, когда мне показали этот вариант. И мяса на тушке при отрыве остается больше.

После этого тушку положить на бок, одним движением вскрыть брюшную полость. Обратным движением вырвать и сбросить в лоток или контейнер внутренности. Тут очень удобен обоюдоострый нож. Зачистить почки и селезенку.

Тушку забросить в емкость ее класса (весовой интервал).

Камбалу-ерша и морскую камбалу потрошат иначе. Брюшину вскрывают от анального отверстия вдоль «корня» первого луча плавника. Просто и быстро. Разрез продляют вдоль затылка. Голова с брюшиной отсекается. Линия отсечения похожа на полулунный профиль. Это у профессионалов. У остальных разрез у затылка прямой, теряется до 2% веса тушки.

Окуня потрошат, срезая всю брюшину с головой. Называется «Комсомолка» (по аналогии с концами пионерского галстука у комсомолки-пионервожатой).

Палтуса потрошат в зависимости от заказа, технолог сам командует в каждом рейсе. Палтус режется легко, без затей. Если есть заказ на филе, мясо срезают с рыбы вдоль костей. Удаляют или обходят плавники. Для снятия филе могут использовать спецножи, узкие и изогнутые.

На промысле трески большой интерес представляют печень, икра, щёки и языки. На эти продукты традиционно самые большие расценки, их собирает подвахта и консервщик. Для щек и языков эффективнее особые ножи, миниатюрнее и оригинальнее.

На некоторых судах треска падает на рыбодел уже обезглавленная. Головы срезают пилой-циркуляркой вручную или при помощи полуавтомата. Здесь скорость обработки выше. Разрезы точнее, потерь меньше. Зато циркулярка, как и везде, источник травматизма.

Так что теперь, покупая на рынке тушку трески, пикши, сайды, присмотритесь. Если у тушки есть характерный «каблук» у воображаемого отсутствующего затылка – голова оторвана. Без каблук – отрезана.

У вяленой камбалы-ерша гляньте на переднюю часть. Полулунный разрез – профессионал работал, прямой – любитель.

У рыбодела своя субкультура. Ленивых не подгоняют. Просто один раз «засветят» в лицо тушкой среднего размера. Очень доходчиво. Мне всегда везло – не «намекали».

Если на транспортёре закончилась рыба для потрошения, бадерщика² (того, кто обезглавливает рыбу) мотивируют ускориться дробным стуком рукоятки ножа по рыбоделу.

На подрезку рыбы на палубу выходят все, кроме женщин. Их щадят, это очень тяжелая и неудобная часть работы. За каждой рыбой приходится наклоняться. Устают спина и колени, операция эта кровавая, у всего улова рыбы надо быстро перерезать горло для спуска крови, пока живая, пока бьется сердце. Зато рыба вся идет высшим сортом.

Навыки разделки весьма ценны и в береговой жизни. Сразу легче разделывать не только рыбу, но и кур или индеек. И филе снимать удается очень экономно.

² Бадерщик – тот, кто стоит на бадере, машине для обезглавливания рыбы. Название пошло от фирмы-производителя «Baader». Сейчас на судах много моделей «Baader»-ов. И машины для обезглавливания тоже разных производителей. Но так и осталось: «бадерщик».

И самое большое внимание у рыбака – качеству стали и остроте (бритвенной) ножа для разделки. А также удобству (эргономичности, прикладистости) ручки ножа. Самые лучшие ножи, как правило, самодельные. До попадания в моря я не знал, как править нож на коже «до бритвы».

Стрелковый тир в трюме

Эта история мне известна из многократно пересказанных баек бывалых моряков. За точность и достоверность не ручаюсь. Но в аспекте расширить знания о нравах и людях – очень информативно.

Борт промысловика, закончившего промысел в экономической зоне Перу. Судно своим ходом идет вокруг Южной Америки на ремонт и смену экипажа в Ленинград.

По пути заход в Монтевидео (Уругвай). Несколько суток стоят в порту. Деньги есть. Перегонный экипаж бегают по рынкам и магазинам. Покупают подарки и заказы для родни на Родине. В советское время это было актуально. Дефицит не отменяли.

Один шустрик из экипажа на барахолке задешево купил подержанный боевой пистолет. За комиссионные сумел мотивировать нескольких приятелей из экипажа тоже купить дешевые пистолеты с боеприпасами. Патроны шли почти бесплатно, помногу. Никто ничего не заподозрил. Стволы пронесли в порт и на борт без приключений. Умело спрятали. Успокоились.

До дома идти больше месяца. Жизнь однообразная и скучноватая. Этот коллектив, объединенный общей тайной, решил отдохнуть по-взрослому. С горькой, закуской и музы-

кой.

После третьей, разогревшись и осмелев, поддержали идею самого креативного посоревноваться в меткости стрельбы из пистолетов. Патронов – хватает. Чтобы не засветиться, тир устроить в трюме, пустом и нехолодном – рыбы нет.

Это далеко, если закрыться, никто не услышит. Сказали – сделали. Нашли щиты, мишени, мел, рулетку, бинокль. Достали стволы, устроили пальбу в трюме, выбрали чемпиона. Отдохнули, как люди! Вспоминается строчка из песни Тимура Шаова «Выпили, подрались, постреляли, разошлись».

По приходу в родной порт на борт прибыла усиленная группа таможенников, следователи, милиция. Взяли всех «стрелков». Дело раскручивали с подачи уругвайских спецслужб.

Южноамериканский криминалитет таким образом неоднократно, пожадничав и сэкономив на уничтожении улик, избавлялся от «засвеченных» в «родных» разборках и убийствах стволов.

Как обычно, пользовались жадностью и тягой к халяве. Стволы и патроны почти даром – беспроигрышный вариант. Оставалось только найти первого «клюнувшего» из экипажа. Ребят «пасли» заранее. Сыграли, как по нотам!

Задумано неплохо – стволы уезжают за тысячи верст, за них еще и какие-то деньги удается выручить. Не учли, что государства будут договариваться, чтобы обмениваться опытом. И информацией.

Ребятам «накрутили на нос» солидные сроки. Они смогли нарушить законы двух стран. Всех удивляло, как стало известно о покупках и тире на борту.

Покупки отследили уругвайцы. Там тоже агентурная работа была на уровне. Про тир рассказал «засланный казачок». Советский Союз защищал свою безопасность агентурной работой во всех сообществах, особенно на судах заграничного плавания.

Заходы в Южную Америку, после Западной Африки, считались самыми криминогенными. Досмотр судна на рейде в родном порту после «Юга» мог затянуться на много часов. Специалисты искали и находили «ништячки».

Мне трудно добавить впечатления от заходов на «Юг», не бывал. Но, по слухам, рынки там были очень богатые и разнообразные.

Мне удивительно, как наш кинематограф прошел мимо таких лакомых сюжетов. Всем уже приелись мыльные сериалы «Юга». Очень кстати были бы такие приключения, на экране, конечно же. А консультантами там могли бы стать уже отсидевшие «стрелки» из трюма.

Простите, зафантазировался! Лавры сценаристов спать не дают. Хотя строчка в титрах «консультант – участник событий» только добавит интереса. А то продюсеры вечно экономят на консультантах, особенно морских, вот и получается «клюква развесистая». То у них боцман, заложив руки за спину, легко спускается по штурмтрапу. То экипаж вшесте-

ром спит в одном клюзе³. То семь футов под килтом⁴!

³ Клюз – отверстие для якорной цепи, каната.

⁴ Килт – предмет мужской шотландской национальной одежды.

Радиоприемник-коротковолновик, колхозные антенны

Человек в море в советское время был весьма ограничен в получении информации. Телеграммы с берега, редкие переговоры по телефону с родственниками, новости от новоприбывших, слухи от словоохотливых, радиотрансляция по судовому радио с береговой радиостанции – пожалуй, это все источники. Скажем прямо – маловато.

Береговой человек имел еще газеты, журналы, телевизор, общение с близкими, соседями, сослуживцами, в последнее время появился еще и интернет.

Понятно, что моряки, как самые «прошаренные» и мобильные, с таким положением дел не мирились. Многие приобретали радиоприемники с коротковолновыми диапазонами. Именно на коротких волнах среди океана можно слушать любые радиопередачи.

В моей биографии таких устройств оказалось четыре. Последовательно это были магнитола «Саньо», радиоприемник «ВЭФ», магнитола «Панасоник» и радиоприемник «Сони». Последний и сейчас со мной, сопровождает меня во многих поездках и при работе в лесу у подъезда, где я живу. Все перечисленные помощники оказались очень высокого качества, работают до сих пор.



Про колхозные антенны.

Так радисты называли импровизированные антенны. Внутри корпуса судна в каюте или лаборатории радио слу-

шать затруднительно – железо корпуса экранирует радиоволны. Приходилось выпускать импровизированную антенну (обычно это медный провод в изоляции) через уплотнитель в иллюминаторе как можно выше вдоль одного из бортов судна. Провод вверху крепился внатяжку на перилах или растяжке.

Можно слушать радио почти без ограничений. Единственная угроза – время работы мощной судовой радиостанции. Из-за импульса идут сильные наводки, можно сжечь очень чувствительные узлы в радиоприемнике. Мне везло – радио слушал глубокой ночью, в это время судовая радиостанция молчит.

Обычно радисты просили убирать антенны накануне заходов в инпорты для приведения судна в улучшенный вид, причем всегда звучало упоминание именно колхоза.

Теперь о содержании радиопередач.

Как правило, это были радиостанции «Свобода» и «Голос Америки» – наши политические противники. Идеологическую составляющую я пытался игнорировать, составил себе большое расписание на неделю (это я про «Свободу»), охотно слушал новинки литературы, тематические передачи о науке и технике, исторические и аналитические обзоры.

Это прослушивание было в моей биографии с 1987 по 2000-е. Именно тогда я узнавал повести Александра Кабакова, рассказы Сергея Довлатова, ранние юморные номера Ми-

хаила Задорнова. Был в курсе достижений и новинок науки и техники. В 90-е добавились новости и новинки интернета. Очень динамичное, непростое, судьбоносное было время.

Затем наши противники перестали вещать в этих диапазонах. Радио я в море стал слушать эпизодически и нерегулярно. Актуальность альтернативных западных взглядов снизилась, по смелости новостей и комментариев наши российские СМИ многократно превзошли своих коллег с коллективного Запада.

Сейчас мало кто слушает коротковолновики в море. Хватает и других каналов – в последнее время на судах появились спутниковые интернет и телевидение.

И всё же я с радостью и ностальгией вспоминаю то время, когда со щелчком включался источник ценнейшей информации, и я с интересом слушал и переживал, удивлялся, запоминал, записывал. Со мной это навсегда!

Запах долларов

Это эвфемизм, которым мы пользовались в рейсах, чтобы с юмором охарактеризовать жутко едкий запах тухлой рыбы – неизменный спутник промысла на старых судах.

2007 год, рейс в море Ирмингера, лето. Завершающий трал съемки мы сделали у Канады, после этого зашли на север острова Ньюфаундленд, чтобы высадить норвежского наблюдателя.

Затем пошли в Мурманск, дорога заняла 13 суток. Все это время погода была теплой, вся слизь и кровь рыбы из последнего трала, затекшая под деревянную палубу, активно тухла. А вымыть эти артефакты из щелей и полостей под палубой было невозможно. Судно старое, дашь чуть посильнее напор воды помпой – отвалятся доски на палубе. А доски там – по стандарту из советских времен.

Ко мне из Нижнего Новгорода приехал сын на приход судна. Я взял его на выгрузку научного оборудования. Бедный Костик аж глаза зажмурил, вступив на борт. С криком спросил меня: «Папа, что это так воняет?». Я ответил: «Доллары!». Сын расхохотался.

Такая вот проза жизни на старом траулере в теплое время года. То судно через пару лет после этого рейса ушло в утилизацию.

Горсточка крабов и огромная треска

Август 2007 года, борт НИС «Вильнюс», экосистемная съемка Баренцева моря. Такой улов краба попался нам в трал, вес примерно 3 тонны. Я на заднем плане в серой куртке. Набор видов в улове: треска, пикша, камбала-ёрш, а в основном камчатский краб. Такой большой улов за весь рейс был еще один раз – в следующем трале подняли 2200 кг краба.



Следующее фото – в этом же рейсе, только в сентябре. В руках у меня и моего коллеги Александра Кузьмичева большая треска из трала, вес более 23 кг.



Дурбалай в магазине. Подлый прием

Об этих случаях я только слышал, на Канарах пока не бывал.

Рассказ из советского времени. Город Лас-Пальмас, Канарские острова, территория Испании. В этом городе делали остановку на несколько дней рыбопромысловые суда по дороге на Родину из очень дальних районов промысла.

Заход был торгово-туристический. Прикупить подарков, позагорать на пляже, погулять по улицам престижного европейского курорта. После рейса у народа была валюта. Можно было неплохо «прибарахлиться» даже на те сравнительно небольшие деньги. Лишь малую часть заработка выдавали валютой, весь остальной заработок в рублях ждет в родном порту. Уровень цен был приемлемый, торговля шла бойко.

На каждое большое судно на приход прибывал работник местной дипломатической миссии Советского Союза. Он информировал об особенностях города и страны – это была обычная практика того времени.

Среди прочих звучала следующая инструкция: «В магазин, назовем его «У Аркаши», не заходите. Там нагло и крупно обманывают. Потом ничего не докажете».

Подобные слова для нашего человека – вызов. Конечно

же, первый пункт программы – посещение этого экзотического «очага сопротивления». Там посмотрим, кто – кого!

Я лишь слегка «причесал» повествование в части эмоций и бранных слов. Человека можно понять, тогда для него это были большие потери.

Дальше – рассказ очевидца.

Заходим в магазин. Обычная радушная атмосфера. Двери плотно закрываем – работает кондиционер. Воздух пахнет какой-то неизвестной приятной пряностью.

Начинаем торговаться, покупать одежду. Очень внимательный, обаятельный хозяин. Хорошо говорит по-русски, подносит все заказываемые вещи, помогает примерить, разобраться.

Говорит, что из Одессы, сыплет шутками и присказками. Невероятно теплая и дружественная атмосфера. В Союзе в то время о таком только мечтали на фоне хамства и безразличия в сфере торговли и обслуживания. Это подкупало.

Хозяину помогает невероятно красивая молодая женщина. Она как будто сошла со страниц «Плейбоя», выдающиеся формы, приятная улыбка и манеры, обаятельный смех. Я всё про себя удивлялся, почему рекомендовали избегать именно этого места?

В себя пришел уже на судне, разбирая несколько пакетов с покупками. Ни одной толковой вещи, только какое-то старье. Деньги истратил все, в кошельке пусто. Ни одного зака-

за из дома не выполнил. Дураком оказался со всех сторон. Начни жаловаться – поднимут на смех. Так и выбросил все эти никчемушные тряпки в ветошь в машинном отделении. Дороговатая ветошь получилась.

Уже на пути домой выяснилось, что «влетели» почти все из экипажа. Подозреваю, что в доле с мошенниками из магазина мог быть и инструктор, провоцирующий нас на посещение «заколдованного дома». Но это не точно. Ведь он же предупреждал.

Нашу волю подавляли с помощью той «пряности», которую распыляли в магазине. Либо пряностью маскировали запах наркотика. Сознание действительно было измененным. Все вокруг были очень обаятельными. В голове и движениях ощущалась невероятная легкость. Критический подход к покупкам был просто выключен.

Непонятно, как самим манипуляторам удавалось оставаться в сознании и нас «объегоривать». Противогазов они не носили. Скорее всего, они использовали наработки спецслужб. Сами принимали противоядие, ну а мы оказывались под воздействием какой-то дури. Других объяснений на ум не приходит. Крайними, как всегда, оказались наши моряки. Законопослушный и бесконфликтный народ.

В соответствии с теорией заговора, это могли быть пилотные проекты изменения сознания. Испания – член НАТО, объектами опытов были мы, иностранцы. Языковой барьер препятствовал подаче жалоб в местную полицию. Опять же,

после предупреждения мы очень глупо выглядели бы. И это просчитали извращенные умы в недрах Пентагона и Лэнгли.

При взгляде из наших дней реальная картина выглядит так. Без уведомления местных властей шла отработка доз и концентраций при «полевых» исследованиях психотропных веществ. Почему без уведомления – престижный курорт очень трепетно относится ко всему, что может испортить репутацию. Рисковать – дураков нет. Других ресурсов, кроме туризма, на островах нет.

Вот уж точно, права пословица «Ты такой умный, как моя жена потóm». Валюту жалко, за нее платили временем своей жизни. Зато опыт получили ценнейший. К «Аркаше» теперь – ни ногой!

Конец рассказа очевидца.

По-человечески жаль парня! А с другой стороны, где еще переживешь такое приключение?! Опять же, хороший сюжет для моего рассказа.

Приготовление деликатесов из морепродуктов в море

Попытаюсь почти тезисно рассказать, какие блюда мне довелось пробовать в морях. Некоторые деликатесы я научился делать сам.

Все морепродукты делим на рыбу и всё остальное, для удобства описания.

Рыба по видам

Треска – хороша во всех вариантах. Вареная, жареная, сушеная, холодного и горячего копчения. Считается самой универсальной и вкусной рыбой.

На фото видно, как на хребтинах (толстых шнурах) вялится филе трески. Мы с трески снимали филе, вымачивали 6-8 часов в проточной морской воде, затем подвешивали на хребтину на рыбфабрике. По мере высыхания с куска филе снимали шкуру и досушивали до твердости фанеры. Из-за того, что весь жир в теле трески находится в печени, куски высушенного филе не прогорают годами. Именно вяленая треска в Темные века была источником белка для экипажей на борту драккаров – кораблей викингов в длительных автономных путешествиях.



Пикша – тресковая рыба, вкусна в вареном, жареном, вяленом виде. Отличается нежным мясом, потому что питается населением дна – моллюсками, немертинами, морскими звездами и ежами, икрой других рыб. К примеру, в Канаде в 90-е годы расценки на пикшу были выше, чем на треску.

Сайда – тресковая рыба. Хороша в жареном и вяленом виде.

Палтус черный (синекорый) считается очень жирной рыбой. Для длительного хранения его солят, затем коптят. Ры-

ба весьма дорогая, дефицитная. Мне очень нравились варенные головы палтуса, без зубов и глаз. Много мяса и хрящей, жира в меру.

Палтус атлантический (белокорый) встречается нечасто. Достигает больших размеров, может весить десятки кг. «Капризен» в приготовлении, мясо суховатое, но, если всё сделать правильно, получается вкуснейшее заливное.

Морская камбала. Имеет прозвище «морская курица». Жирная рыба, хороша в вареном и жареном виде. Мясо белое, нежное, шкура жирная. Я снимал филе и жарил узкими ломтиками в кляре. Иногда перед жаркой выдерживал мясо в маринаде для удаления острого запаха. Пару раз я пробовал самодельные консервы из камбалы в овощной обжарке. Ооочень вкусно!

Камбала-ёрш – король среди вяленой рыбы. Непередаваемое сочетание жира, мяса, соли, запаха сделали его самым вкусным «закусем» к пиву. А уж наличие недозрелой икры в вяленой тушке камбалы-ерша выводят вкус «закуси» на высший уровень! В теле камбалы-ерша много жира, поэтому рыба долго не лежит, быстро прогоркает. Её долго не хранят, съедают быстро. Правда, если хранить в морозилке, то рыба полежит дольше.



Окунь золотистый – весьма вкусная рыба. Хорош в вареном, жареном, вяленом, консервированном виде. Из-за перелова и запрета на добычу встречается нечасто, в прилове. Самая распространенная ошибка при вялении – недоучет размеров рыбы, неудаление крови и спинного мозга. Но если делал мастер – съедается всё и очень быстро. Расценки на окуня выше, чем на треску.

Мойва – рыба небольшая, но на вкус это не влияет. Мы её, в основном, жарили на сковородке, обваляв в муке. Из

рыбы сначала делали тушки – отрезали головы и хвосты, потрошили. Готовую тушку в муку, затем на сковородку. Обжаривали с двух сторон, быстро, вкусно. Рыбка жирная, для начала жарки наливали масла только на первую закладку, далее мойва сама выделяла жир в необходимых количествах – экономия!

Сельдь атлантическая лучше всего в соленом виде. Солить надо долго для уничтожения патогенных микробов. Можно глубоко заморозить, потом солить короткое время. Рыба жирная, вкусная, полезная. Самая вкусная получается из уловов в августе-октябре. В конце нагула жира больше всего. К январю-февралю в теле сельди больше всего икры.

Сельдь беломорская попадалась нечасто. Это тихоокеанский подвид, пришедший с востока вдоль северного берега Азии. Было это очень давно, мигранты адаптировались, процветают. Сама рыбка в размерах уступает местной атлантической сельди. Зато она стоит выше всех по прекрасному вкусу очень нежного мяса. Мне довелось ее пробовать в соленом виде. Равных нет. Очень жаль, что попадается редко.

Путассу – массовая тресковая рыба. Живет в северной Атлантике. Очень вкусна в жареном виде. Хороша в консервах. Чаще всего продукция выпускается в виде обезглавленных тушек. Живет на значительной глубине, до 600 м. В ее уловах меня всегда интересовал прилов – кальмары, скумбрия, сельдь, уйма редких и «страшных» батипелагических (в толще воды на большой глубине) видов рыб.

Сайка. Иногда ее называют полярной тресочкой. Массовый вид. Водится в очень холодной воде, у самых льдов. Как все тресковые, очень вкусна в виде обжаренных тушек небольшого размера. На ее спецпромысле я был единственный раз, в сентябре-ноябре 2010 года. Ловили к северу от Новой Земли, в очень холодном районе. До сих пор вспоминаю – знобит! Меня спасало одеяло с электроподогревом. Весь остальной экипаж – нет.

Скумбрия – пелагическая рыба. В трале попадает как в прилове к сельди или путассу, так и на спецпромысле. Рыба вкусная, мясо волокнистое, жирное. Мы из нее делали рулеты. Процесс приготовления и видео – в начале книги.

Сёмга (другое название – атлантический лосось) нам попадалась нечасто. Размеры были от 40 см до 1 м. Мастера очень умело солили. Снимают филе, натирают солью с сахаром (пропорция 3 к 1). Плотно сложенные мякотью друг к другу половинки филе туго заматывают в простыню или наволочку (в зависимости от размеров). Спеленатую тушку выдерживают при комнатной температуре по 3-4 часа на каждом боку. Затем погружают в глубокую заморозку на 1-2 недели (в зависимости от размеров рыбы). Дегустация была приурочена к каким-нибудь событиям или праздникам. От этого значимость событий только возрастала. Всё шло на «ура!». Семга и ее родственники (гольцы) нам попадали крайне редко. Семгу ловили в Атлантике от Фарерских островов до Новой Земли. Гольцов ловили у Таймыра. Головы

и хребты после снятия филе очень хороши в ухе.

Минóга – строго говоря, рыбой не является. Это отдельный класс – круглоротые. Длинное скользкое тело, есть жабыры. За мою морскую биографию миноги попадали в трал менее 10 раз. Я ее всегда зажаривал. Мясо жирное, вкусное, костей нет совсем, только хрящи.

Нерыбные объекты

Креветка северная (розовая) хороша уже просто в вареном виде. Легко чистится, еще легче съедается. Гурманы стараются перечищенную сваренную креветку еще и завялить-засушить. Объемы мяса при сушке резко сокращаются, зато получаемый продукт является ценнейшей закуской к пиву, да и просто деликатесом.

Креветка панцирная нам встречалась нечасто, на небольших (до 100 м) глубинах, в небольших количествах. Мы ее выбирали всю, сразу варили. Размеры этой креветки больше, чем у розовой, больше и мяса. Вкус у нее слегка специфический, острый, но это не мешало «сметать» ее в кратчайшие сроки.

Краб камчатский. Иногда его называют краб королевский. Вселенец в Баренцево море из Берингова. Достигает веса 5 кг. Съедобны мускулы из сваренных конечностей (клешни, ноги). Крепкий хитиновый панцирь приходится вскрывать ножницами или кусачками. Оно того стоит! Мясо вкусное, нежное, душистое.

Кальмары, осьминоги, каракатицы. Эти представители головоногих моллюсков иногда попадают в тралы. Мы их потрошили и варили в подсоленной воде, недолго. Затем добавляли в салаты. Вкус нежный, мясо упругое. Один раз на промысле путассу возле Ирландии мне удалось собрать

из прилова, завялить и засушить немного кальмара-стрелки. Сушил до твердости фанеры. Объем уменьшился раз в 10. Продукт получился очень вкусный. Гурманы говорят, что к пиву – самое то!

Исландский гребешок – штука редкая, в 90-е годы был спецпромысел, дра́гами⁵, недолго. Гребешка быстро переловили. Нам встречался штучно в уловах донного трала в Баренцевом море. Съедобен только небольшой мускул-замыкатель створок. Хорош в вареном, жареном, вяленом виде. Иногда мы ели его сырым под лимонным соусом.

⁵ Драга для ловли гребешка – конструкция, напоминающая скребок или грабли с приделанным сетным уловителем.

Продукты эксклюзивные, редкие, экзотические

Здесь укажу только малую часть, в продажу они поступают крайне редко. Исключение – печень трески.

Языки и щеки трески, зажаренные в кляре – вкуснейшая вещь! Очень нежны, кляр позволяет сохранить суфле из языков внутри импровизированной котлетки.

Печень трески – вкусно, питательно, полезно. Хороша в салатах. Источник ценнейших витаминов. Без консервирования быстро прогоркает.

Котлеты из любой свежей икры – редкий деликатес. Быстро приходит чувство сытости. Это блюдо «просит» много воды после еды.

Прессованные брикеты из филе вяленых окуня и камбалы-ерша. Весьма редкий, ценный и дорогой продукт. Возник во времена жесткой системы проходных на территорию рыбного порта. Народ в рейсах концентрировал-прессовал указанную еду в виде брикетиков, по форме и виду напоминавших сигаретные пачки. Все зависело от размеров сваренной из стальных листов пресс-формы. В миниатюрном виде легко выносили с территории порта. На такую продукцию существовал особый запрет. И наказание было жесткое. Сейчас бабушки в Мурманске на рыночках продают такие брикетикки – мировой закусон к пиву. Сами брикетикки стали востре-

бованным брендом, хоть и цена «кусаются».

А еще мне довелось пробовать в море шашлыки из трески и скумбрии. Нежность мяса и вкус даже описать затруднительно, так все отменно. Надо пробовать!

Самая вкусная уха в море получается из кусков трески, окуня, палтуса. Картошку могут и не добавлять – так все сытно. Если же в эту уху добавляют печень трески, головы палтуса, трески и окуня, а также перец и лаврушку, то блюдо выходит на уровень «космоса» по вкусу. Такое возможно только в море!

Пару раз в море мне довелось пробовать кулинарный шедевр – с трески среднего размера снимается филе в форме бабочки. Внутри этой «бабочки» закладывается «бабочка» из филе золотистого окуня. Внутри окуня закладываются очищенная и измельченная картошка, лук, перец, лаврушка, соль, томат-паста, печень трески. Эту сложенную и туго завернутую в пергаментную бумагу «матрешку» закладывают в паровой котел (или духовку) на нужное время. Все слои рыбы пропитываются бульоном, специями, паром. Очень вкусно получается картошка. Весь вкусный бульон вымакивается хлебом досуха. Полученное блюдо съедается в короткое время и в тишине.

Тревожный чемоданчик

Джентльменский набор в рейсы. И не только.

Попав в море, мне пришлось приобретать новый навык – адаптироваться к тем сложным условиям. Они очень отличаются от привычных береговых. Учебников по этой теме нет. Что-то подсматривал у окружающих, что-то находил сам.

Очень важный практический раздел. Если его не выполнять – наплачешься в рейсе из-за недостатка нужной вещи. Уже в моем первом рейсе я составил себе список вещей, по нему и собирал комплект.

Дальше перечислю весь мой базовый набор, с комментариями при необходимости. А базовый потому, что иногда вносил мелкие коррективы, в зависимости от района, рейса, сезона, порта захода.

Итак, сам набор:

- Удобные сумка и/или рюкзак для транспортировки.
- Сначала документы, все действующие на период рейса,

до дня прихода:

паспорт моряка (позже загранпаспорт),
санитарный паспорт,
сертификат СОЛАС (спасение жизни на море),
пропуск в порт,
кошелек с деньгами и валютой,

банковские карты (очень удобны в зарубежных магазинах).

– Мобильный телефон, электронная книга, фотоаппарат, ноутбук, внешние диски, MP3-плеер с наушниками. Все гаджеты с зарядками, на чужие не рассчитывать! Стоит помнить, что в Америке другой стандарт телефонной связи, наши СИМ-карты там не работают.

– Зубная паста, щетка в чехле, мыло в мыльнице, мочалка, бритва, одеколон, дезодорант, влажные салфетки. Маникюрные ножнички, кусачки, пинцет.

– Очки для чтения и от солнца. Биноклярная лупа для мелких работ.

– Ручки, карандаши, ежедневник.

– Мультитул, скальпели (2-3 шт.), рабочие ножи (2-3 шт.) в ножнах, правка для ножей.

– Миска, чашка, ложка, вилка. Не надеяться на судовые! В паре-тройке рейсов от ненадежных контор повальные пьянки на отходе оставляли экипаж без стаканов и чашек – «ужаленные» просто массово выбрасывали за борт грязную посуду. Это всегда неожиданно, потом на заходах в инпорты приходилось «добывать» посуду, столовые приборы. Выкручивались, поминая «добрым словом» глупых коллег. Причем, и очень часто, добытчиками были сами проштрафившиеся – пытались реабилитироваться. Была популярна шутка «на отходе закусывали стаканами».

– Иголки, нитки, наперсток, булавки, леска, зажигалка.

– Свитер, шарф, рубашки, футболки, трико, белье, плавки, шорты, носки обычные и теплые, носовые и головной платки, кепка, тапочки, шлепанцы для душа, вешалки-плечики.

– Удобные кроссовки, обувь для выхода в город на заходе в импорт.

– Настольная лампа с запасом лампочек. Удлинитель, лучше два. 10 больших биндеров (стальные канцелярские прищепки).

– Электроодеяло. В одном очень холодном рейсе у кромки полярных льдов на промысле сайки это одеяло оказалось единственным спасением в выстужаемом помещении. Благодаря ему я спал в тепле. Одеяло было двуспальным. Я его подвешивал с помощью биндеров на хребтину вдоль переборки, вторая половина ложилась на кровать – тепло с двух сторон. Говорят, что такие одеяла используют зимой жители Израиля. Зимы у них короткие, люди не замораживаются с отоплением. Это для них очень удобный и экономный вариант. Я сам купил это одеяло после одномесячного рейса в феврале в Баренцевом море. Было очень холодно, приходилось спать в одежде, под тремя одеялами, в шерстяных носках, перчатках, шапке. Причем, впервые такое случилось на 22-й год работы.

– Комплект рабочей одежды: куртка, брюки, бушлат, шапка, резиновые сапоги, рокон-бокс, перчатки резиновые и тканевые, фартук, подшлемник.

– Спиннинг с набором лески, крючков, блесен и виброхвостов. Очень к месту в инпортах или при стоянках на якоре у берега. Доводилось ловить камбалу, треску, пикшу, гольца, сайду. Всё, кроме гольца, отдавал на камбуз. Гольца солил сам.

– Аптечка. Перекись водорода со шприцем и затупленной иглой. Однажды занозил пальцы шипами креветки и окуня, не заживало неделю. Прошприцевал раневые каналы перекисью водорода под давлением, затянуло за несколько часов.

– Последние 3 года работы брал с собой БАДы и белково-витаминные коктейли, очень выручало. Рекомендую!

Все эти принципы сбора в дорогу мне пригодились и сейчас. Только немного изменился набор необходимых вещей в сторону уменьшения. Уже не актуальны электроодеяло, рабочая одежда и обувь, ножи. Зато стал необходимым курортный комплект. А что еще надо пенсионеру – только путешествовать!

Рейс в море Ирмингера

Июль 2011-го, мне 52 года, борт НИС «Вильнюс», море Ирмингера. Рейс научно-исследовательский, непромысловый, на борту большая научная группа. Считаем промысловый запас окуня-клювача, попутно учитывая все непромысловые объекты.



Море Ирмингера находится на севере Атлантического

океана. Названо в честь датского адмирала. Условно расположено между островами Исландия и Гренландия, тянется на юг. Отличается холодной погодой и туманами летом, зимой к этому в «довесок» идут жестокие шторма.

На фото на рыбфабрике Таня Гаврилик показывает крупный экземпляр кальмара-стрелки. Этот моллюск невероятно вкусен в вареном виде. Главное – не переварить в подсоленном кипятке, а то мясо станет резиновым, трудно жевать. Кальмар-стрелка очень активный хищник, питается мелкой рыбой и другими кальмарами. Нам попался в трал в малых количествах.



На втором фото видно, как я выглядел после вытрясания из крыльев трала объёчейки, часть мелких объектов прилипла к моей куртке и лицу. За моей спиной привычный в рейсах антураж – подсолённые куски филе окуня вялятся на фабричном сквозняке.



Третье фото – на палубе высыпали улов окуня-клювача из трала. Идет сортировка, окуня сбрасываем в бункер для анализа на фабрике. В улове хорошо видны две гигантские медузы цианеи темно-фиолетового цвета. У них измерим диаметр «колокола» и выбросим за борт, в воду. Эти медузы еще «подростки», до максимальных размеров (диаметр 1,5 м) им расти и расти.



А четвертое фото самое «вкусное». Кристина Жукова стоит у раскрытой самодельной коптилки на промысловой палубе. Коптилка из себя представляет герметичный деревянный ящик с крышкой, внутри ящика на хребтинах подвешивают завяленную рыбу.



В нижней стенке ящика «врезана» железная банка с опилками, которые тлеют и дают ароматный дым. В коптилке хорошо видны уже готовые завяленные и прокопченные окуни. Вкуснятина необыкновенная! Копчением замедляли процесс окисления (прогоркания) очень вкусного жира в теле окуня.

Моряки по части приготовления деликатесов из морепродуктов большие умельцы.

Рейс был достаточно интересный. И богатый по видовому разнообразию в уловах. В отдельных тралах отмечали до 60 различных непромысловых видов. Это всё водится на больших (до 700 м) глубинах, куда могли «дотянуться» своим тралом.

Сама глубина моря в этом районе достигает трех километров. Промышленность в этом районе интересуют запасы окуня-клювача – вкусного и ценного вида.

Так ты ещё не вонял!

Баренцево море, весна 2012 года, борт траулера «Новатор», ловим мойву и треску. Судно переделанное, двигатели в целях экономии перевели с солярки на мазут. Мазут – тяжелая фракция при переработке нефти, очень вязкая и «душистая». Мазутным запахом длительное время пропитывается всё судно, в том числе и вещи, и люди.

После 3-месячного рейса я вернулся домой, жена с порога сказала именно эти слова: «Так ты еще не вонял!». Всю одежду сразу в стирку, самому мыться в травяных настоях. Но еще долго, иногда открывая сумку из-под одежды, ощущал незабываемый мазутный «букет».

Из интересных моментов в рейсе запомнились следующие.

При недостатке места в каюте я клеил бумажные пакетики в салоне за свободным столом в дальнем углу. Бумагу резал по шаблону, для склеивания использовал клей ПВА. Пакетики применял для сбора отолитов мойвы. По отолитам на берегу определяют возраст рыбы.

Так вот, один моряк сказал мне, что при его нежной душевной конституции ему неприятно видеть в салоне эту картину работы ножницами по бумаге. Мне оставалось улыбнуться, сказать: «Слава, принимается!» и устроить перерыв

на 20 минут. Славу присутствующие подняли на смех. В морях вообще народ простой и с чувством юмора, весьма доброжелательный и охотно помогающий. Слава запомнился всем любовью к пространным рассуждениям, качественной работой сварщика и очень вкусным приготовлением кальмаров в луковом бульоне.

Вообще в морях люди часто готовят еду для себя, потому что котловое довольствие не отличается разнообразием, особенно, когда береговые службы пытаются экономить на плавсоставе.

Именно в этом рейсе я впервые услышал выражение «На ужин у нас сердечно-сосудистые заболевания!» от старпома, увидевшего на тарелках вареные сардельки. И ведь не поспоришь.

Этот старпом в рейсе был примером искрометного юмора. Например, после моего рассказа о брачных играх скорпионов, заключил: «Всё, как у людей! И минимально возможная доза яда, и податливость партнерши, и скоростная эвакуация самца после выполнения миссии!».

Собственно, сам мой рассказ о брачных играх скорпионов и комментариях этого старпома – в моем видеоролике, смотрите в конце на 15:43 мин.: <https://youtu.be/wDE86WGfhUw> (<https://rutube.ru/video/9e6d54a8d0f65646d24b832550135685/>).

Рейс был давно, почти весь период погода была штормо-

вая, тяжелая. А запомнились вот эти интересные и веселые моменты!

Романтика в море

Дважды в сутки на промысле рыбы в советское время происходили радиосоветы. Ведущий – флагман промрайона, время – утром и вечером. В основном это были переключки, капитаны называли номер судна, координаты, средние уловы. У каждого выступающего своя очередь.

Эти советы были рутинными и проходили быстро. Я на этих советах не выступал, но слушал, с целью быть в курсе обстановки на промысле. Иногда привычная рутина совета прерывалась интересными сообщениями.

Мины и бомбы.

Очередной капитан называет квадрат у мыса Нёрдкап – место боевых действий во время Великой войны. При донном тралении на глубине более 300 м в трале взорвалась мина или бомба. Орудие лова подняли с трудом, сильно испорченное.

От взрыва никто не пострадал, корпусу судна взрыв не повредил. Осколки в трале были сильно проржавевшие, предположительно, от глубинной бомбы времен войны. Иногда в донный трал попадают не старые торпеды, видимо, утерянные в ходе современных учений.

По протоколу, капитан сообщает в спецотдел о находке. С берега поступают инструкции доставить изделие в порт для

сдачи военным специалистам. Дело это опасное, неизвестно, есть ли взрывчатка внутри торпед, на боевом ли они взводе.

Груз-200.

Капитан промысловика, только что вышедшего из Мурманска, сообщает о своем внеплановом заходе через 2 часа обратно в порт. Причина – несчастный случай на борту. Моряки по выходу распили литровую бутылку спирта «Ройял», двое ослепли, еще двое быстро умерли. Это сообщение свергло в шок всех участников совета.

Аварийные буи.

По протоколу, на борту судна есть интересные устройства, называются аварийные буи. В случае затопления судна эти устройства остаются на плаву. Они переходят в режим постоянного радиосигнала на спутник. В береговом центре принимают этот сигнал и организывают спасательную операцию.

Так вот на одном совете флагман долго и безуспешно пытался вызвать один траулер по радиации. Объяснил это тем, что с берега поступил запрос. Было это в штормовой день. От аварийного буя этого судна идет аварийный сигнал. Один из соседей этого траулера сказал, что видел его минуту назад с мостика.

Наконец дозвались, выяснилось, что на борту два таких буя. Один на крыле мостика, а вот второй в трюме, и, види-

мо, этот второй в шторм перевернулся и стал сигналить. Хорошо, что всё так объяснилось. Страшное это событие – затонувшее судно. Тем более, не война.

Этот рассказ написан с целью донести моим читателям, насколько опасна работа в море. Романтика там тоже есть, но её очень мало.

Летучие выражения из морей

Тема бескрайняя. Сейчас приведу несколько присказок, способных улучшить настроение.

«Уж лучше бы я умер маленьким!»

1989 год, май. Борт НИС «Фритъоф Нансен». Норвежское море. Идем из Мурманска в Берген, на конференцию доставляем ученого и переводчика. У переводчика это первый в жизни рейс.

Все 5 суток свежая погода, переходящая в шторм. Переводчик живет на диванчике в каюте начальника рейса, на самом верху надстройки. Выше – только капитанский мостик. Качка на этом уровне – самая сильная. Бедный парень мучается от морской болезни. Никак не прикачивается.

Мой коллега пришел из той каюты, рассказывает: «Переводчик болеет, весь зеленый, не ел четыре дня, думает – уж лучше бы я умер маленьким!».

С этим переводчиком мы потом оказывались в нескольких рейсах на одном борту. Он больше не укачивался, освоил работу ихтиолога. У него оказалось потрясающее чувство юмора. Мы приятельствовали. Он оказался очень смелым человеком. Начальнику рейса правду резал в глаза. Тот ежился от неожиданности и отсутствия контраргументов.

По слухам, этот переводчик потом уехал с семьей в Кана-

ду на работу.

«Давно ли мочиться в чужих руках перестал?»

Эту тираду я услышал в ситуации, когда один подвыпивший молодой матрос, хвастаясь, начал переходить границы корректности. Заодно ему удалось слегка оскорбить старших товарищей.

Ну один из «сорокотов» (возраст за 40) ему и выдал: «Давно ли мочиться в чужих руках перестал?» Эффект превысил ожидаемый. Парень растерялся, сник, у него даже рост уменьшился.

Видимо, кроме юмора в выражении старшой знал еще что-то интересное о «юнце». Объяснять не стал.

«Семь футов под килтóm!»

Лингвистический изыск на игре слов. Стандартное пожелание морякам звучит: «Семь футов под килем». Означает – не сядь на мель; киль – самая нижняя и жесткая часть корпуса. А вот килт – клановая мужская юбка у шотландских горцев. И семь футов под килтом – скабрзная шуточка о размере мужского достоинства. На всякий случай уточню – фут – английская мера длины, примерно 30 см.

«Хороший мальчик, с чужими женами спальчик!»

Здесь намек на сказку «Мальчик-с-пальчик». Я слышал эти слова в разных перепевах по отношению к весьма ак-

тивным мачо, оказывающим специфические разовые гуманитарные акции в отношении молодых и активных чужих жен.

«Ну ты на себя хоть иногда в зеркало смотри!»

Немного «про ЭТО». После выгрузки, наменяв водки и употребив дозу, герой возжелал любви. Обратился к знакомой даме на борту с деловым предложением по приемлемой цене.

Дама отличалась не самой миловидной внешностью. Видимо, в описываемый момент была не сильно настроена. Выдала: «За 100 долларов».

Соискатель, пьяный, а сообразил, что дороговато за разовую акцию. Обиделся. Выдает в ответ, когда понял, что срысывается верняк: «Ну ты на себя хоть иногда в зеркало смотри!» Оскорбил. Герой!

Каждый из собеседников остался при своих. Зато этот диалог перепевали еще долго.

«Я-то обрасту, а ты не поумнеешь!»

Я тоже приложил руку к этим шуткам. Голову брил с первого рейса из-за проблем с пресной водой. Понравилось, брился всегда.

На одном судне пришел к боцману в начале рейса получать белье. Один незнакомый матрос, в подпитии, начал бычить. Раз 10 назвал меня «лысый», прошелся по размерам

ума и волос. Не успокаивался. В помещение тем временем подходил народ, пытались унять хама. Не вышло, видимо, водка добавила ему смелости.

Я подождал, когда собралось человек 15, и выдал: «Я-то обросту, а ты не поумнеешь!» Подействовало. Он не нашёлся с ответом. Обиделся, ушёл. Потом весь рейс ходил, извинялся.

«Что ел – что музыку слушал!»

Фразу услышал на одном из судов в 80-е. На пищевой ценности блюд тогда не заморачивались. Белковая составляющая в рационе была крайне мала.

После обеда при недостатке белка чувство сытости проходило через полчаса. Именно тогда бывалые и произносили эту фразу.

В морях на промысловиках вообще нечасто кормят хорошо, на многих судах и флотах либо крайне низкие нормы расходов на питание, либо продукты ухитряются разворовывать в момент получения на складах.

Нормальное питание мне встречалось либо на судах с иностранцами, либо на судах, базировавшихся вне России – не украсть.

«Лишний рот страшнее пистолета!»

Шедевр принадлежит моему земляку Сергею, старшему повару на судне «Бизон». Мы приятельствовали.

Из-за ужасающе плохого снабжения судовому камбузному составу приходилось сильно изворачиваться, чтобы накормить экипаж. Именно тогда Сергей и произнес эту фразу, услышав, что к нам на борт прибывают 4 человека с другого судна. Мы должны были зайти на 3 часа в Норвегию за топливом через несколько дней и там высадить их на другое судно в порту.

В море такое бывает часто – на попутных судах досылают людей. А на этих четверых продуктов и не хватало. Выкрутились – добавили рыбы в рацион. Уловы были стабильно хорошими.

«Станица Где-то – Как-то – Какая-то»

Опять моя находка. Тот же повар Сергей. Он был родом из кубанской станицы Старонижестеблиевской. О станице и людях всегда отзывался очень хорошо.

Однажды Сергей находился в депрессивном состоянии после «вчерашнего». И воды выпил, и позавтракал, и отлежался – а огня в глазах не прибавляется. Ну я и решил его встряхнуть – спровоцировать. Спросил: «А как называется твоя станица? Запомню! (соврал, всё я помнил). Кажется, Где-то – Как-то – Какая-то?»

Сергей вскипел, глаза полыхнули гневом. Стал искать, чем бы швырнуть в «святотатца». Я ретировался на безопасное расстояние. Сергей ожил. Видимо, адреналин гнева сжег остатки «вчерашнего».

Сергея, если ты читаешь эти слова, прости за шалость! Дай тебе Бог счастья и радости! Ты очень хороший человек!

«Пуп в муке»

Рассказал этот же повар Сергей. Его пекарь был настолько увлечен своей работой, что при манипуляциях с мукой оказывался сам весь в муке. И потом говорил: «Весь в муке – и пуп в муке». Правда, он говорил чуть иначе – вместо слова «пуп» называл другое слово, тоже из трех букв.

«Мы продолбались, теперь ваша очередь!»

Как эти большие камни весом от 500 кг до 2 тонн попадают на ровные песчаные площадки на дне Баренцева моря – для меня загадка. Но факты следующие. В конце траления по глубинам 170-200 м донный трал поднимают на борт через слип – вырез в кормовой части корпуса, позволяющий вытащить трал с уловом на промысловую палубу.

Однажды с подъемом была проблема – в трал попал камень значительных размеров. В слип лезет с трудом, лебёдки на подъеме работают с перегрузом, приходится задействовать альтернативные подъемные механизмы. Одним словом, морока. «Песня с пляской», по меткому выражению местного остролова. Он, правда сказал иначе, первое слово я сгладил.

Наконец, куток трала на палубе. Теперь проблема вытряхнуть камень из кутка, он цепляется за ячеи сети, не идет.

Приходится разрезать куток вдоль, операция вызывает истерику мастеров тралового лова. Весь разрез после придется чинить, будет нарушена изначальная фабричная конфигурация трала.

Наконец вытряхнули камень на палубу – и остолбенели. На ровном боку надпись краской по-русски: «Мы продолбались, теперь ваша очередь!». Я изменил второе слово, в оригинале оно было написано матом. Буквы были большие, краска на камень легла крепко, за дни в воде не размокла. Видимо, юмористы затратили много времени, просушив ровный бок, краску наносили тоже качественную, дали высохнуть. Затеяники!

Наш капитан сделал порядочный поступок – отскочил на судне чуть в сторону от трасс промысловых тралений, на участок с сильно задевистым грунтом. Там точно тралить не будут из-за угрозы порвать трал. Именно там и выбросили за борт такой проблемный «подарочек».

Оцените, насколько злыми оказались предыдущие «счастливики», которые выбросили проблемный камень на трассе траления. Да еще и такую надпись оставили. И времени на это убили много! Весьма непорядочно с их стороны!

«Суки потные!»

В одном из рейсов была Аннушка из Питера. На судне она работала прачкой, к особенно тяжелым работам Аню не привлекали. Аня в прошлом – перспективная спортсменка,

вынужденно прервавшая свои спортзанятия из-за тяжелой травмы. Женщина добрая, словоохотливая, деятельная, с избыточным весом. Впрочем, как и многие бывшие спортсмены.

Аня запомнилась крылатым выражением, вынесенным в заголовок. Произносила она его со страстью и крайней степенью пренебрежения, характеризуя человека за его неблагоприятный поступок.

Ане было около 40 лет на момент рейса, одинокая. В случае пьянок на борту после выгрузки Аня, «загрузившись» горькой, всегда очень громко плакала навзрыд, никого не стесняясь. Видимо, сильно жалела себя, вспоминая предыдущие неудачи в жизни.

Женщины в морях

Одна из самых сложных тем. Попытаюсь, хотя бы вкратце, описать поведение и положение этой невероятно красивой, интересной и сложной субстанции, попавшей в моря.

В первую очередь, это очень высокая квалификация специалистов. Мне довелось бывать в рейсах вместе с кандидатами и докторами наук – дамами. У меня об этом сотрудничестве только самые положительные отзывы.

Это правило жизни – человек в море, помимо своей специальности, еще является моряком. Это прохождение регулярных учеб и тренингов по спасению жизни на воде. Владение морской терминологией. Умение вести себя в нестандартных и аварийных ситуациях.

Поблажек на тренингах дамам не делают после ЧП с буровой платформой «Кольская» в 2011 году. Тогда при буксировке в сильный шторм платформа затонула. Часть погибших – женщины, не сумевшие надеть спасательные костюмы. Нам об этом говорил инструктор на курсах по выживанию в море.

Очень жаль погибших. Этот случай подчеркивает, что море опасно для всех. А в море смелость женщин стоит выше мужской. Как и на войне.

Тему «про ЭТО» мы здесь зацепим лишь краешком, при

обсуждении мифов. Сама эта тема гораздо шире освещена в книгах, фильмах, передачах. Соревноваться я не намерен. Всем, кто заинтересовался расширенной картиной, могу рекомендовать 4-серийный мини-сериал «Морской узел» 2002г., кстати, снятый на судах одного из Мурманских рыбодобывающих флотов. Настоящие моряки этот сериал подвергают критике. Для людей, далеких от моря, фильм смотрится с интересом. Линия «про ЭТО» там достаточно контрастная и выпуклая.

В моих исследовательских рейсах, когда я был старпомом по науке, женщин бывало до половины научной группы. Как правило, это исполнительные и беспроблемные работники. Очень опытные, квалифицированные, равнодушные к специальности люди. Абсолютно порядочный, надежный, дисциплинированный и добрый народ. Менее хлопотный, чем запойные алкаши-мужчины; алкоголики среди женщин в морях попадаются крайне редко. А начальником я был неудобным, с алкашами боролся, сам не пил.

И всего в двух случаях мне встретились сильно пьющие дамы. Это как падение метеорита – поведение дамы «на кочеге» не прогнозируется. То у одной очень некстати просыпаются ее репродуктивные инстинкты. То другая начинает полностью освобождаться от одежды на ходу, идя по оживленному и многолюдному коридору судна. Главное, в такие моменты оказаться рядом, собрать разбросанную одежду и проводить даму до ее койки, не оставаясь потом наедине. А

то слишком дорого выйдет.

Скорее всего, после достижения критической дозы горькой, в мозгу «красавиц» падают барьеры. Просыпаются нереализованные инстинкты, обиды, фобии. Очень хорошо, что события эти редки. И желающих воспользоваться беззащитным положением не находится. Все-таки, чаще всего, в море ходят люди с принципами. Зачем обнадеживать потерявшегося человека? Из этих лабиринтов сознания каждый ищет выход сам.

Отношения с дамами в рейсе – особая тема. Мне приходилось руководить этой самой хлопотной, после алкоголиков, частью научной группы. Я принципиально не давал повода думать о наличии моей симпатии, иногда бывал жестковат, за что сейчас прошу прощения. В такой ситуации среди них нет духа соперничества. Нет скандалов, разборок, ревности. Можно работать без помех.

А то, что слишком инициативные дамы (их абсолютное меньшинство) в рейсе предпочитают романтические отношения с представителями старшего комсостава, является аксиомой. Главный мотив – наличие в каюте благоустроенного индивидуального санузла. Обычно на старых судах коллективные санузлы далеки от совершенства. Стиль – минимализм.

Сатирик Михаил Задорнов очень подробно рассказывал о состоянии привокзальных туалетов в своих путешествиях

по России. На судах обстановка в общественных санузлах немногим лучше. Правда, чаще чище. Но до чего же неудобно! Проектанты советских судов лет 40 назад просто не заморачивались с комфортом на борту.

Причем, любая авантюрная дама, получив эксклюзив хотя бы на один рейс в виде тела капитана или стармеха, начинает верить, что держит Бога за бороду. И плюет на свои обязанности. Так вот этого я не допускал. Все работали одинаково. Исключений не было. Говорю же, я был неудобным начальником.

Суда – вообще объекты повышенной опасности. Там всегда страшно, можно утонуть, попасть под груз, лопнувший трос, выброс аммиака, в сильную качку, резкие удары о соседнее судно, выплеск кипятка в качку.

Даже перечислить все угрозы сложно. А ведь есть еще и пожары, кораблекрушения, скандалы и жуткие обиды. Как существа невероятно эмоциональные и впечатлительные, что обусловлено эволюцией, женщины переносят все невзгоды и сложности гораздо острее и сложнее.

Я всегда жалел дам в своих рейсах, при возможности помогал, пытался облегчить им жизнь.

Немного про веселое и мифы.

Учитывая, что народ в морях в основном молодой и здоровый, некоторые не заморачиваются жесткими правилами.

Разнополюе «пары на один рейс» составляются по взаимному согласию. Причем, один или оба партнера могут иметь семью на берегу. Народ взрослый, чаще всего всё делают поумному. Изящно и конспиративно осуществляют оба нереализованных человеческих инстинкта (общение и секс).

Но при возвращении в родной порт отношения прекращаются за сутки до прихода. Почему сложилась такая традиция – не знаю. На расстоянии суток хода от Мурманска находится мыс Нордкап. Этот вариант романтики называется «Любовь до Нордкапа».

В морях бывают ситуации, когда готовая на многое дама решается обналичить свою исключительность. Вариантов уйма, от проведения разовых акций в моменты, когда пьяных мужиков «потянуло на любовь», до оказания постоянной гуманитарной помощи жаждущим специфического общения.

Осложнение единственное – моряки весьма скупы при расчете, впрочем, и не только моряки. И, конечно же, страдает репутация дамы. С другой стороны, это бесплатная реклама.

И вместе с тем, именно в морях многие дамы находят своих «принцев». И браки складываются надолго, оказываются стабильными. Так что открытый кастинг, своеобразный специфический «тест-драйв», может и счастливым оказаться. И универсального рецепта не существует.

Завершать рассказ необходимо на позитивной ноте. Большинство дам в морях оказываются в погоне за заработками, впрочем, как и большинство мужчин. И очень здорово, что большинство дам понимает разницу между стабильным доходом от обычной работы и пусть большими, но горькими и разовыми «гонорарами за любовь».

Карму лучше не портить. На этих тернистых путях много разочарований. И ведь каждая ищет счастье! И находит, пусть иногда.

Девчата, вы более стойкие и целеустремленные, чем brutальные мужчины. Живите дольше, без болезней и потерь!

Сейчас не Средневековье, вы на судах приносите больше счастья! Бытовые условия в море сейчас хорошие. В морях много «принцев»! И брать их тепленькими лучше в местах их обитания!

Трагедии в море

Пожалуй, самая грустная тема при описании морской жизни. За каждым случаем – реальная смерть человека, специалиста, чьего-то мужа, отца, сына. Причем, в ряде случаев даже тело не находят – для береговых жителей и родственников человек просто не вернулся из моря.

Здесь опишу трагическую судьбу известных мне людей, а также случаи, известные мне по рассказам знакомых и коллег. Это чаще всего истории мужчин. Женщин в море на промысловиках очень мало. И ведут себя женщины гораздо осмотрительнее и осторожнее, что обусловлено эволюцией.

Капитан и часть экипажа утонули вместе с судном

Классики черного юмора называют рыбопромысловые суда «Железной тюрьмой с риском утонуть». Эта проблема особенно обострилась с развитием капитализма в нашей стране.

Собственники судов в погоне за прибылью часто игнорируют требования Регистра, техники безопасности, здравый смысл. Идут на осознанное нарушение правил, регламента, не вкладывают необходимые средства в суда.

Как итог – повышенный травматизм, эксплуатация механизмов до полного износа, преступное безразличие к нуждам судов и моряков.

Мне известен один из таких случаев. В декабре 1995г. рыболовное судно «Новгородец» затонуло в Норвежском море.

В шторм на судне началось оледенение, образовался опасный крен. Большая часть экипажа спаслась на плотках. Десять человек не успели спастись с быстро накренившегося и затонувшего судна. Я был знаком с погибшим капитаном, мы встречались на другом судне за 5 месяцев до этой трагедии.

В министерском приказе о результатах расследования этой катастрофы приводится перечень уймы нарушений на судне. Эти нарушения в конечном итоге и привели к неоправданному. Очень жаль погибших. Опять черный след «ли-

хих девяностых»!

О жуткой катастрофе буровой платформы «Кольская» я уже писал в рассказе «Женщины в морях». Там основная причина – приказ начальства буксировать платформу в штормовой сезон, да еще и сэкономив на дополнительном транспорте для экипажа.

Новогодняя трагедия

Реальный случай, произошел вечером 31 декабря 1996. Мы уже в дрейфе, праздник в разгаре, до района промысла 5 миль. Специально отошли на безопасную дистанцию, чтобы никому не мешать. В эфире по короткой связи звучат поздравления от всех судов группы.

На нашем борту был медработник. К нам швартуется судно, поступает просьба – на борту промысловика требуется провести реанимационные мероприятия – утонул человек.

История следующая – на том промысловике вечером народ стал отмечать праздник, дошел до третьей стопки. Капитан, наперекор здравому смыслу и резонам опытных моряков, приказал ставить донный трал. Крепко выпившая палубная команда, ворча и рыча, вышла на палубу, стали спускать трал.

Именно в момент ухода трала за борт один из палубников споткнулся, ударился головой, выпал на палубу – опасную зону при постановке. Уходящим тралом его зацепило и сбросило за борт, как раз в горло трала, притопило вместе с тралом.

Спуск остановили, сыграли тревогу «Человек за бортом». Через небольшое время трал с несчастным подняли на палубу. Парень уже не дышал. Видимо, при первом ударе потерял сознание, а попав в воду, просто захлебнулся.

Наш медработник оказался бессилён в попытках оживить погибшего. Было упущено золотое время. Парня жаль. Остались дети и вдова.

Братание в Большой Волоковой

Случай произошел в начале 90-х, в зимнее штормовое время. К этому времени рыбопромысловые суда в конце рейса заходили в порты Западной Европы на заключительную выгрузку. Чаще всего, в Данию или Голландию.

После выгрузки все желающие покупали подержанные авто, видеокамеры, видеомагнитофоны. И в аномально больших количествах приобретали голландский спирт «ROYAL». Там он стоил копейки, брали его помногу, «отрывались» по максимуму.

В описываемом случае большой промысловик взял в Голландии сравнительно дешевое топливо, полные танки, дошел до бухты Большая Волоковая, встал на якорь. Для всех судов своего флота он стал заправщиком, по очереди выдавал солярку пришвартовавшимся собратьям.

Стоянка на якоре предполагает усеченный вариант несения службы. Свободные от вахт и работ из-за безделья пьют горькую уже больше недели, с выхода из Голландии.

Со всех пришвартованных судов, пользуясь легким доступом на соседний борт, как ртуть в фильме «Терминатор-2», на борт заправщика в больших количествах проникали жаждущие. Это всё по необорудованным переходам, чаще всего, по простой широкой доске без бортиков, ползком. Уж очень «сладкий» стимул на соседнем борту!

В одном флоте все знакомы за много лет совместной работы. По знакомству наливали бесплатно всем! Подобное явление на флоте называется «братание». Спирта было столько, что он лился рекой.

Нагрузившись ханкой сверх меры, с затуманенным сознанием и нарушенной координацией, смельчаки с трудом возвращались на свои борта.

Один из таких ребят сорвался между бортов в воду. Погода была штормовая, в бухте волнение слабое, зато ветер сильный. Ему бросили спасательный круг, но их (человека и круг) быстро унесло за пределы видимости в снежном заряде.

На пришвартованных судах сыграли тревогу «Человек за бортом!». Сразу катер спустить было невозможно, с швартового борта это нереально. Пришлось расшвартовываться, золотое время было потеряно.

Катер спустили, завелись, по ветру стали искать унесенного. С трудом нашли, подняли на борт, доставили на судно. Признаков жизни потерпевший уже не подавал, за час замерз в воде, потерял сознание.

На борту был медик, по его «ценному указанию» спасенного поместили в судовую парилку, очень сильно прогретую. По образному выражению очевидца «сначала заморозился, а потом его быстро дефростировали (разморозили)».

Это было ошибкой, таких замерзших отогревать надо постепенно, без больших перепадов температуры. Такие рез-

кие перепады температур организм не выдерживает. У человека исчезли все рефлексы – наступила смерть.

Это было еще не всё. Капитан стал вызывать спасательный вертолет из Мурманска. Ему было отказано – все рабочие вертолеты уже разлетелись с базы по срочным вызовам в область, свободного борта не оказалось.

Капитан обратился за помощью к норвежским спасателям, норвежский берег виден из Большой Волоковой. Ему сказали, что есть свободный борт, но судну надо выйти из тервод России. В противном случае помощь не окажут. Пришлось заводиться, сниматься с якоря и выходить в нейтральные воды. Опять потеря времени.

Несчастливого парня без признаков жизни забрали на вертолет, реанимационные мероприятия проводили уже специалисты Норвегии. Через сутки судно зашло в норвежский порт, забрали гроб с телом, пошли в Мурманск на большую разборку.

Все причастные и не очень были наказаны, получили с запасом. А человека уже не вернуть. Я с ним знаком не был, по слухам, он был еще молодой, семейный.

Очень жаль человека. Опять спиртное, и опять дьявол взял дань человеческой жизнью! Да еще и с такими мучениями!

Мой коллега Володя не вернулся из моря

Он уже заканчивал свой рейс на промысловике. Должен был пересаживаться на борт оказания для доставки в порт. Два судна в море на промысле пришвартовались, в спокойную погоду провели грузовые работы. Володе сказали, что можно пересаживаться. Все свои вещи он предварительно перенес к месту пересадки. Через время судно-оказия отшвартовалось и пошло в порт.

Володю хватились, когда стали проверять наличных людей при пересечении границы тервод. На борту его не было, хотя все документы находились у капитана. Судя по тому, что часть вещей Володи осталась на борту его рабочего судна, а часть – уже на борту оказания, картина была следующей.

Чтобы не привлекать помощников, Володя сам перегружал свои вещи с борта на борт. В какой-то момент он просто сорвался между бортами. Рядом не было помощников, поэтому никто не заметил и не сыграл тревогу. Володя просто утонул.

Очень жаль такого хорошего, скромного и интересного человека. Я ранее был с ним в рейсе. Он заражал нас своим искрометным юмором, удивлял очень внимательным и трепетным отношением к работе. И теперь ежегодно коллеги оставляют цветы в море в дату пропажи Володи. Остались

ВДОВА И СЫН.

Берегите молчунов!

Я был знаком с этим моряком. Он всегда был «себе на уме». По слухам, он прошел военную службу в локальном конфликте, участвовал в боях и других военных операциях. «Хлебнул лиха», по образному выражению. Был замкнутым и немногословным. Постоянно и помногу занимался в тренажерном зале.

В море такая замкнутость настораживает – молчун очень сильно уходит в себя, его мозг будто отсекает все связи с окружающими. Так и случилось – позже этот парень сам бросился за борт. Его не нашли.

Это теперь мы все знаем о послевоенном синдроме. И о том, что не все вернувшиеся с войны могут адаптироваться к мирной жизни. Именно таким людям требуется помощь специалистов, чтобы пережить и забыть страхи войны. Очень жаль молодого мужчину. Он был несемейным, очень красивым, атлетически сложенным.

Здесь могу привести пример – оscarоносный фильм «Повелитель бури» 2008 года. Главный герой – сапер – отслужив на войне контрактный срок, выжил в аду, но затем не смог адаптироваться к семейной и мирной жизни. Снова вернулся в зону боевых действий, добровольно и осознанно.

Грипп – коварнейшая вещь

Я был на этом промысловике, когда на третьи сутки скоропостижно скончался моряк в основном экипаже. По слухам, он болел гриппом, заразился в эпидемию. В рейс пошел уже больным. Отлежаться возможности не было. В первые сутки промысла он очень сильно устал, после вахты ушел в каюту поспать – и уже не проснулся.

Тело примотали к самодельным деревянным носилкам тканью, передали на борт пришвартованного к нам транспорта. Транспорт шел в порт. Мы в рейсе еще и поминали парня на девятый день.

Очень жаль человека, он не смог оценить угрозы недолеченного гриппа. Ему не было и сорока лет!

Выпасть за борт в туман – непоправимо!

На этом промысловике я был в рейсе зимой. Через несколько месяцев произошел трагический случай. Мне рассказали знакомые.

На промысле поздней осенью лопнувшим тросом сбросило за борт матроса-палубника. Его в тумане искали несколько суток. К поиску подключились другие суда. Всё оказалось безуспешно.

Туман в море бывает очень густым, видимость не превышает 15-20 м. Именно такой и мешал поиску. При поиске в тумане несколькими судами еще и стократно возрастает опасность столкновения. Локатор хоть и помогает, но при маневрировании обязательно нужно видеть соседей простым глазом.

Парня жаль. Еще один не вернулся из моря!

Инструкции по технике безопасности пишутся кровью

Здесь опишу несколько случаев.

При выгрузке из трюма промысловика снимают несколько крышек на каждой палубе, освобождая вертикальную шахту. В итоге глубина этой шахты может достигать 10 м и более.

По технике безопасности каждую горловину положено огораживать перилами, леерами, толстым канатом. Мне известны случаи, когда споткнувшиеся моряки падали в такие шахты без ограждений. Зачастую это тяжелейшие травмы, иногда насмерть.

В свежую и штормовую погоду в море проводят выгрузки, защищая борта судов большими кранцами – толстостенными воздушными шариками диаметром 2 м. На волне суда сильно раскачиваются, «гуляют» и кранцы.

Мне известен случай, когда в сильное волнение неосторожно высунувшегося из иллюминатора на нижней палубе моряка кранцем в цепной оплетке вытащило через иллюминатор и «размололо» насмерть.

Каждая штатная большая крышка горловины трюма снабжена стопором – в раскрытом виде крышка удерживается принудительно аналогом шпингалета, очень большим и

крепким.

На промысловых судах мало свободного места, крышки не откидываются до упора на палубу, их стопорят в вертикальном положении. В случае неисправности стопора тяжеленная стальная крышка становится аналогом гильотины.

А если в это время на море волнение – жди большой беды. Мне известны случаи мучительной смерти моряков. Люди были разрублены сорвавшимися со стопора очень тяжелыми крышками.

Дорогие мои читатели! Выполняйте инструкции и правила техники безопасности (ПДД, правила пользования электро- и газовыми приборами, лифтами, эскалаторами и т.д.) – увеличивайте свои шансы дольше прожить!

Эта тема в кино и береговой жизни

Я опять сошлюсь на короткий сериал «Морской узел» 2002г. выпуска. Там в рейсе умер капитан. Не выдержало сердце, уже ослабленное и очень больное к моменту рейса.

Положительное заключение ежегодной медицинской комиссии этот человек регулярно покупал. Работа в море нервная и хлопотная, особенно у капитана промысловика.

Сценаристы фильма взяли сюжет из жизни. Подкуп морской медицинской комиссии – случай не единичный. Такие скандалы периодически случались в то время, что я работал в море.

Отдельные медучреждения, сильно запятнавшие свою репутацию, даже принудительно расформировывали и закрывали, с наказанием причастных. По крайней мере, я слышал такие слухи.

Получается, что коррупция в береговой медицине способствовала не лечению моряков, а маскировке, замалчиванию грозных признаков и внезапному горькому финалу. В самый неподходящий момент.

Чуть шире про коррупцию

Пренебрегающие своим здоровьем моряки вместо лечения шли в море за рублем. Надеялись на «авось», давали взятки, поддерживали коррупцию. Грустный итог следующий: моряки теряли здоровье и жизни, а медики приобретали иномарки и «избушки». И это при обоюдном согласии!

Еще одна сторона смерти моряков – выплаты и пенсии семье по утрате кормильца. Факт гибели в море часто сопровождается тем, что погибший был пьян. Прозекторы обязаны указывать этот факт в заключении о смерти. При таком заключении пенсию не назначают.

Я слышал слухи, что в отдельных случаях коллеги погибшего «покупали» у судмедэкспертов заключение, дающее право семье на получение компенсационных выплат и пенсии.

Получается, что сам погибший, решив напиться, не думал о близких. И перекладывал эти заботы на плечи своих более ответственных коллег. К тому же, рисковавших своими карманом, репутацией и свободой при «подмазывании» экспертов.

Море редко шутит, а уж серьезных ошибок просто не прощает. По меткому выражению одного инструктора на курсах по выживанию: «Моряк в море всегда ближе всех к опасно-

сти».

Мне повезло – я проработал в море 28 лет. В двух рассказах выше я уже писал о том, как таранили наше судно, а также о том, как в ураган другое наше судно выбросило на камни. Мне крупно повезло, что в обоих случаях я остался жив. До жуткой черты оставались метры и секунды.

А у человеческой памяти есть интересное свойство – забывать плохое, грустное, опасное. Этот рассказ я писал достаточно долго, с трудом вспоминая трагические, нелепые, грустные примеры и случаи.

Друзья, берегите себя!

Пункт назначения

Сначала ряд пояснений. Американский фильм «Пункт назначения» рассказывает, как некоторым героям фильма-катастрофы в результате счастливых случайностей удается избежать неминуемой смерти. И, тем не менее, по прошествии короткого времени, судьба настигает счастливицов, и они мучительно погибают к концу фильма.

Я попытался описать реальную ситуацию, дофантазив финал. В своих фантазиях оглядывался на американский прототип.

Это слегка грустная быль, которая произошла в 2014 году. Место действия – борт НИС «Вильнюс». К этому времени в институте из-за недофинансирования стало всё хуже и хуже с рейсами, я хватался за любую возможность выйти в море.

В июле-августе был запланирован рейс в Карское море, по тематике Газпрома. Основное содержание исследований – проведение комплексной съемки на заранее указанных акваториях, где в перспективе будут вестись донные работы по бурению и поиску газоносных участков.

Она включает в себя измерение температуры и солености воды, а также очень подробный количественный и качественный учет всей возможной живности – рыб, планктона, донных видов беспозвоночных (крабы, моллюски, иглокожие и т.д.). Кроме этого, на всей акватории работ учитыва-

ваются птицы и морские млекопитающие. Следует уточнить, что в таких работах я редко участвовал, мне многое предстояло осваивать с нуля из-за недокомплекта группы.

Я был включен в состав группы для проведения ихтиологических работ. Рейс начинался летом, а в Заполярье это период массовых отпусков, группа уходила в рейс в недокомплекте, людей просто было не найти. Из-за того, что переговоры о рейсе в столице сильно затянулись, своевременно в график рейсов и отпусков он не попал. Поэтому и возникли проблемы с комплектацией научной группы.

Отход был назначен на определенный день, утром все собрались на борту, судно стало проводить девиационные работы. После проведения работ мы стали на якорь на рейде порта, в 200 м от причала, стали ждать разрешения на выход в море.

Начальник рейса (назовем его Бантик, позже поймете, почему) в этих условиях в полдень счел возможным начать свою традиционную скоростную «отходную» большую дегустацию водки в акустической лаборатории.

К несчастью, приняв изрядную дозу горькой и выходя из каюты, он запнулся и упал своим 100-килограммовым телом в коридор на палубу. Упал неудачно, налетев носом на крепкий патрубок, слегка высывавшийся из переборки вниз.

Мало того, что разбил нос, так еще и сломал кость в глубине носа, повредив острыми осколками крупные вены внутри носовой полости. Бантик сразу потерял сознание от сильно-

го удара. У него началось очень сильное кровотечение, остановить которое на борту судна было невозможно. Не жгут же на шею накладывать!

Ситуация развивалась настолько стремительно, что сразу замаячила «старуха с косой».

Капитан оказался на своем месте, по короткой связи сразу вызвал портовый катер к нашему борту и «скорую помощь» к причалу. Сильно окровавленного Бантика, потерявшего сознание, на одеяле выносили вчетвером по трапу на борт катера.

Всех «накрыла» горечь и растерянность. Шансов выжить у Бантика было мало из-за большой кровопотери. Несчастный случай произошел в букварной ситуации. «Перца» добавляла коллективная пьянка на борту с начальником рейса во главе. Кроме того, в результате этого ЧП недокомплект научной группы стал критическим.

Еще одна «засада» стала известна на день позже. Газпром проводит политику жесточайшего запрета спиртного и наркотиков на всех своих производствах, видимо, уже где-то были значительные потери на этом фронте. А у нас на судне, в рамках выполнения договора с Газпромом, произошел несчастный случай с человеком в алкогольном угаре, да еще и с ключевой фигурой рейса.

По факту травмы оперативно подключились силовики. Медики сообщили в МВД о странном ранении на борту судна, следственная группа сразу прибыла на борт и занялась

сбором свидетельских показаний, подозревая преступный умысел.

Факт ЧП уже было не утаить, в том числе и от Газпрома, и это оказалось самой большой угрозой для дирекции. Замячила угроза расторжения очень «жирного» контракта, с реальной опасностью астрономических штрафных санкций. Перепугалась вся верхушка, лихорадочно стали искать выход.

Нашли. Решили считать, что рейс не начался, переделать все приказы, рейс начать на следующий день. Дирекция очень профессионально «замылила» факт пьянки и последствий, ссылаясь на отсутствие акта освидетельствования фигуранта – Бантика. Мол, просто запнулся и разбился, с кем не бывает?

Для меня это происшествие добавило других забот – именно меня назначили начальником рейса вместо выбывшего Бантика.

По ситуации с раненым к вечеру появились позитивные новости. На операционный стол в руки профессионалов он попал достаточно быстро. И хотя в условиях очень большой кровопотери Бантик, по слухам, пережил клиническую смерть, в тот момент он был уже на столе в стационаре, реанимационные мероприятия были проведены своевременно и успешно. Кровотечение удалось остановить, кровопотерю восполнить, на следующий день родственникам и коллегам разрешили посещение пострадавшего.

Бантик был уже в сознании, протрезвел, даже улыбался и разговаривал. Так как хирургам вчера для доступа в глубину носовой полости пришлось «разваливать» нос пополам, а затем зашивать разрубленные вены и заниматься восстановлением «фасада», послеоперационная картина выглядела потрясающе живописно.

Я сам не видел, цитирую слова очевидца: «Живой, лежит, смущенно улыбается, на носу длинный вертикальный разрез защит мелкими стежками, края нитей завязаны большим БАНТИКОМ, петли выходят вширь за скулы. Видимо, у хирургов такое чувство юмора, мстят за перегар!» Так что у меня были причины ласково назвать нашего героя Бантиком.

На нашем рейсе в рамках этого эссе подробно я останавливаться не буду. Вкратце сообщу, что рейсовое задание мы выполнили, даже в условиях недокомплекта научной группы. Вернулись в порт вовремя, нас «подпирал» по срокам очередной плановый рейс. Таких жутких происшествий у нас больше не было.

Тем не менее, весь рейс меня не покидало беспокойство за судьбу экипажа. А всё потому, что за пару дней до нашего драматического начала рейса наш коллега Женя, совершенно трезвый, выгружая с борта «Вильнюса» стеклянные бутылки из лишенного освещения твиндека, упал в трюм, разорвавши ногу так, что потом 3 месяца лечился у хирурга.

Так что просто удивительно, что после происшествий с

Женей и Бантиком ничего с нами в том рейсе не произошло.

Серия событий намечалась очень жестокая, мистическая. Что её прервало – неизвестно. У меня были причины сильно беспокоиться, заступая на должность начальника рейса. Что, если такой богатый на живописные подробности отход в рейс – только начало череды страшных событий? По логике фильма «Пункт назначения» экипаж в рейсе должен быть погибнуть весь, чтобы до Бантика дошло, насколько Высшие силы любят его!

Бантика сознательно протащили через жестокое испытание, чтобы оставить на берегу, чтобы жил. Ну а раз любимец фортуны выведен из-под удара, можно «списать в расход» всех остальных, нелюбимых. Вы скажете, слишком буйный полет фантазии. И будете правы.

К слову сказать, после этих приключений, по слухам, Бантик пить не бросил. Продолжает испытывать удачу, иногда садится за руль своего авто, находясь «на кочерге». Одно жестокое предупреждения ему оказалось мало.

А человек он хороший, семейный, не злой, обаятельный, с задатками дипломата, любит животных и людей. Физически крепкий, компанейский, любит шутки, всегда поможет, прекрасный рассказчик, знает языки, хорошо пишет статьи и отчеты.

Бантик, береги себя!

Что сильно удивляло

В море я работал 28 лет, было несколько явлений, ситуаций, вещей и моментов, которые не переставали меня удивлять. Причем, как позитивных, так и негативных.

Интересные биологические объекты

Скумбрия.

Однажды в конце июля мы поставили пелагический трал у самого Кольского залива в поверхностном горизонте. Попалось несколько скумбрий выдающихся размеров. Длина 40-44 см, это очень крупные, самые сильные и жирные особи. В таком месте это несусветная редкость. Скумбрия на нагуле мигрирует от севера Великобритании по «коридорам» теплых веток Гольфстрима на поверхности моря, в диапазоне глубин 0-50 метров.

По этим же путям на наш Север проникают тунцы из тропических районов Атлантики. В спецлитературе отмечены случаи поимки этих крупных рыб в Прибрежье Баренцева моря.



скумбрия

Кальмар-стрелка.

Мой Учитель Николай Григорьевич Ушаков рассказывал, как они на донные удочки ловили с борта судна очень крупных кальмаров (вид – кальмар-стрелка) у острова Кильдйн, это у входа в Кольский залив. Нерестится кальмар у Азорских островов, а это тропики. Видимо, в тот сезон создались условия аномально высокой выживаемости новорожденных кальмаров именно в этих районах. При такой значительной численности стрелок популяция стала проникать по струям теплых течений аномально далеко. Что и было подтверждено уловами азартных рыбаков.



кальмар-стрелка

Миньги.

Строго говоря, рыбой не являются, хотя имеют жабры и живут в воде. По систематике относятся к классу круглоротых, очень древние по происхождению. За всю мою морскую

биографию в уловах миног было не более 10 штук суммарно за много лет – очень редкий объект. Причем, попадали в трал в разных рейсах и разных районах. Длина особей была 50-90 см, толщина круглого тела 4-6 см.

Я всегда старался разделать и заморозить этих «рыб», доставить домой и там уже приготовить на сковородке. Главная особенность миног – сильно жирное мясо и полное отсутствие костей, их функции выполняют хрящи. Блюдо получается очень вкусное, жирное, своеобразное.

В художественной литературе об античном Риме еще в школе я читал об императорских пирах. Одним из ключевых блюд там называлось жаркое из миног. А уж императоры знали толк в деликатесах!



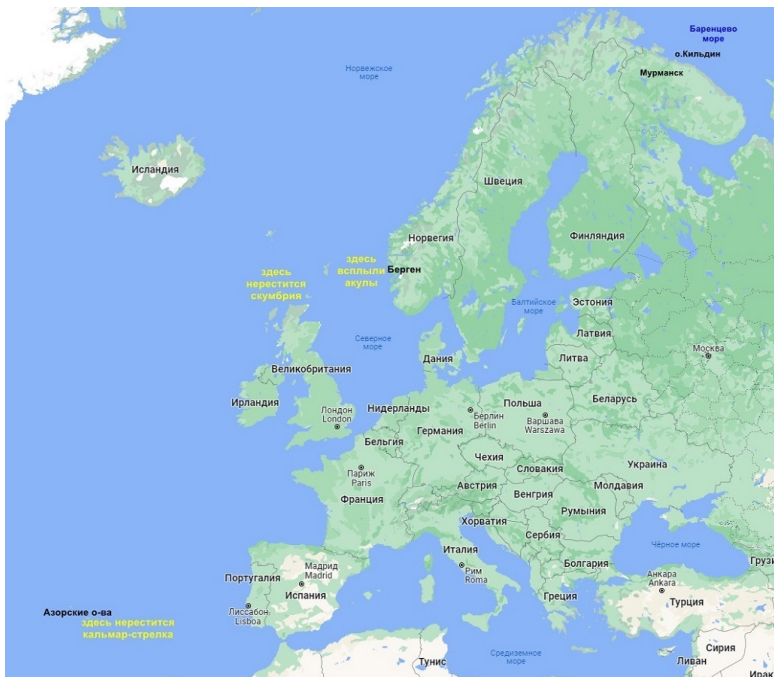
МИНОГА

Природные явления

Сначала про штиль.

За 28 лет моей работы число по-настоящему штилевых (безветренных) дней было не больше двух десятков. Это было обусловлено объективными факторами – Северная Атлантика весьма динамичный регион. На севере – полярные льды, на юге – тропики. Именно здесь зарождаются и набирают силу шторма и ураганы, особенно с осени по весну. И штилевой день весной-летом воспринимается, как подарок судьбы. Можно позагорать, просто отдохнуть на открытой палубе.

Однажды у берегов Южной Норвегии у границы 12-мильной зоны вблизи Бергена в такой день на поверхность моря всплыли десятки (а возможно, и сотни) крупных акул. Они были живыми, просто находились в оцепенении. Когда наше судно подходило к одной из них ближе, акула с сильным всплеском уходила в глубину. С различными вариантами это повторялось десятки раз. Такой пример у меня был единственный за всю мою жизнь, в конце мая 1989 г.



Теперь про ураганы.

Это сильный шторм со скоростью ветра 30 метров в секунду и выше. Такой сильный ветер начинает гнать волны, их высота может превышать 9 м в открытом море, у берега волны еще выше. Такие волны – очень опасное явление, об этом предупреждают с берега заранее, за сутки-двое. В такой ураган суеверные моряки всегда молятся, чтобы не подвел

Главный двигатель. Без него неизбежны многие беды, вплоть до опрокидывания судна. Мне повезло, за мою жизнь я побывал в десятке таких ураганов, двигатели не подвели. Хотя однажды у берегов Ирландии наше судно чуть не перевернулось во время такого урагана. Но там причиной были неумелые действия второго штурмана.

Непременный спутник таких ураганов – инфразвук. Он вызывает тревожное состояние у людей. Я тоже ощущал тревогу, обострялись панические мысли. С окончанием урагана исчезает и инфразвук с его последствиями.

«Сосуд Пандоры».

Мы находились на судне на Норвежском мелководье с декабря 1993 по март 1994. Занимались съемкой нерестовой сельди, караулили выход этой сельди из 12-мильной зоны Норвегии. С конца декабря по первую декаду марта через нас прошли 8 штормов подряд, с малыми периодами затишья по 15-30 часов. Работать нам было затруднительно, но рассказ о другом.

Сразу после 8-го подряд шторма наступил период почти полного безветрия на 3 недели. Так вот этот штиль по времени совпал с проведением зимних Олимпийских игр в Лиллехаммере (Норвегия). Мы еще в рейсе неоднократно обсуждали этот феномен. Циклоны нанесли очень много снега, по этой части спортсмены не испытывали дефицита. А период длительного затишья добавил шансов настоящим

чемпионам – были редки дни, в которые закрывали трассы из-за непогоды. Мы это знали потому, что почти каждый день Олимпиады вечерами смотрели норвежское телевидение – на судне был телевизор со звуком. Постарались судовые умельцы. Прием был устойчивым, ведь мы работали у 12-мильной границы.

Я в шутку назвал этот эффект с погодой «Сосуд Пандоры». Какой-то азартный и спортивный Бог накрепко загерметизировал его на весь период Олимпийских игр, чтобы ветры и бури не мешали соревнованиям. Именно такой период затишья очень нехарактерен для зимы в этом регионе, и все-таки он случился!

Для справки, в греческой мифологии вместилище ветров, бурь, невзгод, болезней называлось «Сосуд Пандоры», но большинство людей сейчас его называют «Ящик Пандоры». А значение осталось то же – открывая это вместилище, вызываешь на себя много неожиданных и непредвиденных проблем и невзгод.

Небрежность моряков к собственному здоровью

Моряки народ своеобразный. Всегда ближе всех к опасности, если находятся в море. Видимо, оттого и ведут себя подчас бездумно и азартно. Я про пьянки на отходе судов. Я уже писал про смертельные случаи, когда на отходе из Мурманска ребята «раздавили» литровину спирта «Ройял». Кто-то умер сразу, кто-то тяжело отравился и ослеп. Все участники получили с избытком. Жаль людей! А всему виной – отсутствие элементарной осторожности при покупке контрафактного пойла и странная традиция на отходе «зафестивальить».

Работа в море дает возможность хроническим алкоголикам пережить капитанский гнев без особых последствий. За пьянку на береговом предприятии хроника уволят, а в море, при недостатке рабочих рук, капитан дожидается про трезвления фигуранта и допускает его к работе.

А еще в море ходит уйма больных людей. Болезни чаще всего неинфекционные, обусловленные образом жизни, рационом питания и гиподинамией. До недавнего времени затруднения с медкомиссией (давление, аритмия, ишемия, варикоз, артрит, холецистит и т.д.) решались весьма просто – покупкой позитивного заключения комиссии. Т.е. болезни не лечат, а прячут. Пока не взорвется, уже с фатальным результатом, причем, чаще всего, в очередном рейсе. Преступ-

ная небрежность по отношению к собственному здоровью!

Жадность на грани с убийством

Реальный случай, произошел в моем рейсе. Боцман в шторм, находясь в «ужаленном» состоянии, опрокинул на себя электрочайник с кипятком. Обварился знатно, в том числе зацепил и паховую складку с одного бока. Место хлопотное, в постоянном движении. Начинаящая заживать молодая кожа при любом движении лопается. Процесс заживления растягивается на недели.

Существуют технологии лечения таких мест за счет нанесения на ожоги эластичных составов (искусственная кожа) или медикаментов из арсенала медицины катастроф. На борту этого не было. Из самых доступных действенных вариантов было облепиховое масло. К великому сожалению, человек, который взял это масло с берега, оказался «редиской». Масло «зажал», резоны не слушал, поступил не по-моряцки. Мы встречались с этой «редиской» в других рейсах. Вёл он себя всегда цинично, нагло, вызывающе. Ему все по жизни были должны! Видимо, жизнь таких ничему не учит.

Обваренный боцман, пролежав больше месяца с ожогом, поправился. Всё сложилось удачно, инфекцию не занес, научился не тревожить струп в паховой складке. И вообще, сочетание шторма, пьянки и вскипевшего чайника добром не заканчивается. Лучше осторожничать!

Врач-алкаш

Тоже реальный случай, тоже в моем рейсе, правда, гораздо позже и на другом судне. В приступе радикулита (простыл на ветру при осложненной швартовке) боцман обратился к судовому врачу за помощью. Врач, недолго думая, сделал инъекцию в ягодицу. Сделал неудачно, задел седалищный нерв, скорее, одну из веточек нерва, очень чувствительную и важную. Боцман слёг на месяцы.

Этот врач через пару недель был списан капитаном за другие грехи. Он беспорядочно пил, обнулив все запасы спирта в своей медчасти. В этом же неадекватном состоянии и сделал роковой укол боцману. После его списания капитан очень долго вёл переписку с берегом. Береговые, перед окончательным расчетом врача, выясняли, какое количество спирта тот «обнулil» на борту. Возможно, хотели «накрутить на нос» штрафнику еще и административку с уголовщиной.

Капитан прервал это выяснение, сославшись на дороговизну обмена телеграммами. Дальнейшая судьба врача-вредителя мне не известна. Боцман за 3,5 месяца рейса так и не поднялся. Очень тяжелая получилась травма, да еще и рукотворная, в букварной ситуации. И опять причина – пьяный неадекват.

Прибывший на замену новый врач перепробовал уйму медикаментов в попытке вывести боцмана из этой болезни, по-

стоянно консультировался с берегом. До моего убытия с борта улучшений у лежачего не наступило.

Боцмана очень жаль. Очень добрый и внимательный человек, выручил меня спецодеждой, другими мелочами. А потом он слег. Я его проводывал регулярно в его каюте. Дальнейшая его судьба мне также не известна.

«Инопланетяне» в руководстве

Откровенное скотство по отношению к плавсоставу, да и к другим «сословиям».

В истории неоднократно отмечены случаи скотского отношения одних человеческих групп к другим. Примеры – эмигранты из Европы при захвате Америки считали индейцев нелюдями, уничтожали любыми способами. При освоении Австралии те же европейцы уничтожали аборигенов, как помеху при выпасе овец на доступных пастбищах. Фашисты в 20-м веке на захваченных территориях устраивали геноцид народов, как помеху в «освоении» территорий. Уголовники считают всех законопослушных граждан существами ниже себя, к таким отношение – пренебрежение, их можно грабить, убивать, насиловать, обворовывать. Таких примеров сотни, в литературе это называется расизм, шовинизм, исключительность и т.д. Это примеры неверного в корне поведения, присущего недалеким и ограниченным существам.

Самое неприятное, что примеры такого отношения мне довелось наблюдать во взаимодействии береговых судовладельческих структур по отношению к экипажам судов. «Берег» считает всех моряков существами ниже себя по рангу. Значит, весь плавсостав можно обсчитывать, урезать ему

снабжение, особенно продовольственное, «прокатывать» со скоропортом, ограничивать заходы в инпорты. Объяснение всегда одно, людоедское – раз я на берегу и в руководстве, значит, все моряки – лохи, их надо «стричь» по-максимуму.

Даже капитаны находятся в уязвимом положении. Начнешь отстаивать справедливость – уволят, найдут покладистого. Будешь покладистым – взбунтуются недовольные в экипаже. Эта ситуация до боли напоминает отношение «коренных москвичей» к «замкадышам».

При социализме в море такого не было. Расценки были твердыми, нормы снабжения постоянными, регламент по заходам не нарушали. Значит, это отрывка бандитского капитализма, который появился в России в лихие 90-е. Я назвал это явление – инопланетяне в руководстве рыбодобывающих флотов. Явление шокирующее и жутко несправедливое. У него нет будущего!

Не сильно отставала и верхушка моего института в отношении плавсостава.

К примеру, все 90-е годы и в самом начале нулевых в нашем институте была странная практика. Специалистов плавсостава откомандировывали в другие рыбодобывающие организации для сбора статистики, с зачислением в штат судов. А вот сопровождения со стороны родной организации по части заработков и вообще защиты интересов не было. Как я говорил, бросали своих работников на растерзание рыбным

генералам.

Самое удивительное, что порядок навела Налоговая служба России. Налоговики указали на конфликт интересов – интересы института не может отстаивать человек, откомандированный в рыбодобывающую организацию и получающий там зарплату.

Мурманский траловый флот – самая мощная и многочисленная рыбодобывающая организация Северного бассейна. Отличалась полным пренебрежением к интересам плавсоства, на всех уровнях и во всех службах. Можно сказать, это была политика в отношении моряков.

Примерно эти же принципы отмечены во многих рыбодобывающих фирмах, от которых мне довелось ходить в море в командировки.

Единственное исключение мне встретилось в фирме «Вега». На судах «Веги» вообще была параллельная Вселенная. На отход судов всегда, без исключения, приезжал кадровик. Любой пьяный на отходе списывался без жалости. Порядок наводили военными методами. Зато и работал народ очень ответственно. Про воровство продуктов на судах «Веги» я не слышал ни разу. С заработками на их судах тоже все было хорошо и надежно.

Если перейти к выводам, то на поверхности лежит единственное явление – чванство. Мол, что ты, быдло, можешь?

Вот я – могу! Именно поэтому я закрепился в конторе, а ты – терпишь лишения в морских рейсах.

Второе по значимости – откровенная зависть. Моряк получает свой заработок после рейса кучкой, за несколько месяцев. Сумма набегает солидная. А береговой специалист получает жалованье ежемесячно. Соответственно, поменьше. Отсюда и зависть. Опять же, многие береговые не знают содержание и особенности морской работы. Отсюда и непонимание, за что морякам платят повышенное содержание.

Один раз на береговом совещании главный бухгалтер института предложила срезать с ежедневного котлового довольствия на судах солидную сумму. Мотивировала сложной финансовой ситуацией в конторе. Хорошо, что ряд специалистов, в прошлом моряков, возмутился и призвал не лишать плавсостав нормального питания. Так недалеко и до голодного бунта. А к чему это приводит, знают многие. Один «Броненосец Потёмкин» чего стóит!

В 2010-х годах в нашей лаборатории, пользуясь своей должностью, один обнаглевший воришка взялся красть квартальную надбавку. Факты быстро вскрылись, ситуация накалилась. Но воришке прикрывали его начальники-подельники. Дело спустили на тормозах, по рукам вору так и не стукнули.

В ситуации жуткой несправедливости и попытке замалчи-

вания фактов воровства народ стал увольняться из лаборатории. За короткий срок уволились 5 человек из 15. Одной из причин моего увольнения по собственному желанию были и эти факты воровства приткого тупого воришки.

Прошло уже много лет с тех страстей, появилась возможность проанализировать факты. И получается, что где-то в детстве этого фигуранта было упущено главное в воспитании – никто не смог разъяснить, «поставить на понятия», что крысятничать – не по-пацански. В уголовной среде в назидание всем «крыс» убивают мучительной смертью отщепенцев. В нашем эволюционирующем обществе нравы помягче.

Этот воришка еще работает, имя не называю. Он себя узнает. Справедливости обворованный коллектив сразу добиться не смог. Значит, я напишу об этом в своей книге. Суда истории еще никому не удалось избежать, как и Высшего суда. Прикиньте, своей украденной суммой этот вор оценил всю свою предыдущую жизнь. Неужели пара-тройка сотен тысяч рублей – цена всего этого? Ужасающая тупость и наглость! Вот уж продешевил, так продешевил! Мы его так и назвали – Дешёвка. Абсолютно несчастный человек, жадный, тупой, злой. Как же много он недополучил в детстве – теперь мстит всему миру. Впору посочувствовать!

Я ему желаю здоровья! И долгих лет счастливой семейной жизни!

То, что я назвал инопланетянами в руководстве носителей

у́ймы негативных качеств, является аллегорией. Тем не менее, основная масса народа в руководстве исповедует нормальные и справедливые принципы. Иногда даже человеколюбивые. Просто плохие люди лучше организованы и очень контрастно заметны по их «черным» делам.

Колдун

В нашем обществе все знают про лихие 90-е. Для ПИНРО лихим оказалось и начало 2000-х. Пришедшие к власти в Министерство рыбного хозяйства России выходцы с Дальнего Востока стали подтягивать своих союзников. Один из таких союзников был поставлен директором ПИНРО, тоже дальневосточник. Для института начались «жутко интересные» деньки.

Лично для меня это время оказалось нейтральным. Я неоднократно был приглашен на беседу к какому-то консультанту директора (в те годы было модным брать в штат психологов, считалось, что для улучшения психологического климата в коллективе). По причине скорого ухода в рейс я игнорировал эти приглашения. Как оказалось, Бог меня уберег.

Весь наличный коллектив института был «пропущен» через общение с этим консультантом. По слухам, там шла конкретная психологическая обработка и тестирование. Основной задачей было освобождение штатных рабочих мест в институте для устройства на работу лояльных себе родственников, любовниц, приятелей. На тех консультациях выявлялся компромат. Посулы и угрозы – обычные действия этого психолога. Людей заставляли «стучать» друг на друга, доходило до абсурда – лезли в личные отношения и семьи.

В институте начались интриги, народ целенаправленно ссорили друг с другом. Именно под таким давлением один из наших коллег принял решение уйти из жизни. Жаль парня, мы с ним вместе были в нескольких рейсах. Случай оказался шокирующим, принуждение к суициду – недоказуемым.

Коллектив нашел в себе силы возмутиться и пожаловаться в головное Министерство. Был предпринят ряд организационных действий, одним из них было назначение нового министра – Ильясова Станислава Валентиновича, выходца с Северного Кавказа. Я его видел, когда он приезжал к нам в Мурманск и выступал в ПИНРО в актовом зале. Именно там в его исполнении я услышал о шедеврах мракобесия, он назвал этого консультанта-психолога «колдуном», через которого «пропускали» весь коллектив института.

А мы еще удивляемся, как падок оказался наш народ на Кашпировского и Чумака. А здесь оплот реализма и образованности несколько месяцев работал под руководством нового директора и его консультанта-колдуна. Вернее, был выключен из рабочего процесса из-за интриг и скандалов. Назначение Ильясова Министром рыбного хозяйства совпало с увольнением из ПИНРО этого «чудного» дуэта.

Рукодельники в море

Тема неисчерпаемая, здесь расскажу о том, что видел сам.

Попав в свой первый рейс, я был сильно удивлен, как моряки-мужчины разнообразно проводят досуг. Многие занимаются рукоделием, и это ни у кого не вызывает насмешек или недоумения. На рыболовецком судне облегчен доступ к материалам для вязания или плетения. Возможно, этим объясняется такое многообразие рукоделия и его массовость. Много делается для внутреннего употребления, что-то идет на продажу или обмен. Я неоднократно в Мурманске видел в комиссионках и на рыночках у бабушек мочалки и макраме из морей.

Опять же, мелкая моторика и овладение искусством завязывания различных узлов сильно по срокам отодвигают старческую деменцию.

Вязание сетей для рыбалки.

Это искусство. Мастер вручную вывязывает полотно сетки из капроновой нити. Размер ячеи определяется размерами плашки, на которую туго завязывают нитку. Потом это полотно «сажают» на верхнюю и нижнюю подборы. Вяжут второй ряж – крупные клетки, которые выполняют роль карманов. Если попавшая в сеть рыба начинает биться и закручивать ближний участок сети, то весь ущерб для сети

ограничиться размерами кармана.

Вязание мочалок.

Очень много вариантов, моделей, фасонов. Я в первом же рейсе освоил простейший. На сетное полотно сначала пришиваются связанные из ниток ручки, затем полотно туго растягивается на рамку по принципу пяльцев. На основу из сетного полотна навязывается нить из полипропилена. Мочалка получается двусторонняя. Если взять полипропилен разного цвета, то можно проявить и художественные наклонности. Помимо обычных, всем знакомых фасонов мочалок вязали еще перчатки с навязанным пропиленом и мочалки, вывязанные по принципу цилиндра.

Я рад, что мне удалось усовершенствовать традиционный метод закрепления краёв оплётки ручек. Обычно их заплывляли спичками, я применил неразвязывающийся «питонов» узел.

Мочалки на судне вяжут все. И при каждом удобном случае, при наличии времени. А в море оно бывает. Особенно на переходах.

Вязание макраме.

Встречается реже, но от этого еще интереснее. Как правило, используют капроновую нитку. Мне доводилось видеть кашпо, декоративную «сову» с когтями из стали и глазами из пуговиц.

Изготовление ножей для шкерки (потрошения) рыбы.

Этой теме у меня посвящен отдельный рассказ. Здесь курсивом опишу примерные формы и фасоны. Самодельные ножи острее, надежнее, удобно сидят в руке, долго держат заточку. Разнообразие невероятное, материалы для клинка: клапан, бадер, рапид, лопатки из капустной промышленной шинковки. Дерево для ручек: дуб, бук, бакаут, сукупира, самшит, карагач, абрикос, груша, палисандр (это дерево видел один раз, редкость). Ножны: пластиковые, кожаные, фанерные, из жести со вставышами. Основных форм ножей две – обоюдоострые для скоростной шкерки и обычные для подрезки рыбы на палубе.

Шитье тапочек.

По форме стопы вырезают шаблон, по нему уже вырезают кожу, транспортерную ленту и войлок. Кожа, войлок, транспортерная лента, нитки разного диаметра на судне – не проблема.

Эти заготовки сшивают вместе, чтобы ноге было тепло и не скользко. По линии сшива навязывают по принципу носка капроновую нить, формируют верх тапочка. Делают оба параллельно, чтобы исключить неравномерность вывязывания. Получаются теплые и уникальные тапки. Только стирать их надо почаще, для чистоты.

Изготовление коробов для грибов.

Есть на промысловиках машинка по обвязке коробов с замороженной рыбой пластиковой лентой. Запасы такой ленты бывают очень большими. Умельцы приспособили эту ленту для изготовления коробов.

Сначала из нетолстой проволоки собирается каркас. Затем набирается-набивается лента по принципу изготовления лаптей или корзинок из ленточек лыка. Для протаскивания ленты используют очень узкую «ложку» из нержавеющей стали.

Емкость коробов различна, чаще всего вмещает 2-3 ведра грибов или ягод. Дно усиливается, крышка на «дверной» петле. Пришиваются крепкие ляжки. Остается дойти до берега – и на тихую охоту!

Изготовление моделей парусников внутри стеклянных бутылок.

Пожалуй, единственное исключение из тех занятий, что я наблюдал на борту судов. Сам процесс я не видел, один раз увидел такую модель в каюте. Очень красиво, необычно, редко встречается. Наибольшее удивление – как можно запихнуть такую сложную модель внутрь бутылки? Расспросил, оказалось, в прошлом рейсе был такой умелец, сейчас в отпуске. Подобные модели иногда можно видеть в магазинах антиквариата, цена немалая.

Художник на борту.

Встретил один раз, в советское время. Умелец взял все заготовки с берега. В рейсе написал несколько очень хороших картин разноцветными красками. На заходе в импорт он сумел их все продать местным ценителям.

Копируя Брюса Ли.

Здесь речь об изготовлении нунчаков – двух крепких палочек на цепочке. По протоколу это относится к холодному оружию. На границе были возможны осложнения, с конфискацией и штрафом. Я слышал об одном таком случае.

Видел такое изготовление один раз, еще в советское время. Палочки были деревянные, соединялись крепкой цепочкой, через металлическое оголовье палочек. Сами палочки из дерева и оголовья из нержавеющей стали вытачивались на токарном станке. Цепочка бралась с берега.

Мастер утверждал, что в его бандитском районе это надежная защита в умелых руках. И вообще, в 90-е народ вооружался, как умел.

Виктор Капралов.

Этот умелец достоин отдельного повествования. Выходец из Подмосковья, ихтиолог по основной специальности. Все рейсы с Виктором – песня.

Он выходил в море, захватив с собой гору литературы по радиомоделированию, изобретательству, ворох радио- и прочих деталей и кучу всякой всячины. В рейсе любая сво-

бодная минутка – и Виктор уже погружен в свой увлекательный мир.

И тапочки он шил, и ножи делал, и особую зажигалку по чертежам спаял, и устройство по уничтожению комарья рядом тока он изготовил. Все рейсы Виктора пролетали курьерским поездом, быстро и без остановки.

На пенсию Виктор вышел раньше меня, уехал к себе в Подмоскovie и там не перестает искать себе увлекательные занятия. Иногда вижу его в соцсети. Виктор Михайлович, успехов тебе и здоровья!

Неисчерпаемая тема пьянства в море

В этом рассказе слово «пить» имеет единственное значение – пьянка.

Я был очень удивлен, попав в моря в 1987 году, когда узнал, что запрет на пьянки на судах рыбодобывающих флотов не выполняется, от слова «совсем». Это удивительно, так как территория судна является режимной. Во всех правилах, инструкциях, регулярно подновляемых приказах запрет на пьянки прописан крупными буквами. И регулярно нарушается.

Для более полного освещения ситуации с хроническим алкоголизмом на борту я проясню ряд странных и шокирующих позиций.

Со времен «царя Гороха» отход в рейс на большинстве гражданских судов (на военных я не бывал) сопровождается массовой пьянкой в исполнении хронических алкоголиков.

Если бы такое случилось на любом из береговых предприятий, «героев» просто уволили бы, приняв на работу других желающих. Безработных вокруг много, очередь на бирже большая.

В море ситуация иная – мы вышли в рейс, экипаж скомплектован, граница закрыта, заменить ушедшего в запой невозможно. Вот и приходится хитрить, ждать выхода из за-

поя этих хроников, нагрузка ложится на трезвых специалистов, несправедливость жестокая.

Ряд рыбодобывающих контор имеет несомненные успехи на фронте борьбы с «зеленым змием». На отходы судов приезжает главный кадровик. Заметив пьяных на борту, он увольняет их прямо в минуту «засветки героев». Введена практика «тревожной группы» – на отход судна подготовлена группа резерва. На такой случай всегда готова скоростная замена, которая производится за 3-4 часа. Связано с подготовкой комплекта документов, заверкой этих бумаг в портовых службах. Своих стабильных работников эти конторы очень хорошо «подогревают» солидными заработками, разработана система больших премий. Выбор «пить – не пить» в этих конторах всегда есть, кнут и пряник человек выбирает для себя сам.

Большинство же контор норовят не доплачивать своим морякам. Соответственно, в экипажи принимают социально ущербных людей, готовых на малые заработки. Как итог, в эти экипажи попадают алкоголики в большом числе. Именно в исполнении этих людей каждый рейс начинается с запоя. Ситуация безрадостная, люди с измененным сознанием устраивают драки и разборки.

Есть даже шутка: «Вас набрали в экипаж по объявлениям!». Имеется в виду, что в серьезную контору на работу берут без подачи объявлений в СМИ. Как правило, по солидной рекомендации авторитетных специалистов. Больше то-

го, в таких сомнительных конторках в море берут на работу всех желающих. Именно в тех рейсах мне довелось увидеть на невысоких должностях людей с криминальным прошлым. Как мужчин, так и женщин.

В серьезных конторах людей с уголовным прошлым на работу не берут. К 2012-2014 гг. на судах появились уже отсидевшие большие сроки за бандитизм и убийства фигуранты громких дел начала 90-х. Они смотрелись достаточно контрастно на общем фоне благодаря своим тюремным ухваткам и очень оригинальным татуировкам. А еще эти люди внимательно следили за своими физическими данными, были очень спортивными и атлетически сложенными. Видимо, благодаря и этим данным они смогли выжить в зонах, не сгинуть в том аду.

И эту философию они несли с собой после зоны. Только представьте, эти очень красивые внешне мужчины и женщины контрастно выделялись на фоне большинства экипажа, имеющего проблемы с избыточным весом. Были эти люди немногословными, держались изолированно, судовые алкаши их побаивались, старались не звать в компании.

Еще в пьяных компаниях старались избегать присутствия ребят, прошедших Афганистан и другие горячие точки. Скорее всего, у этих ребят были ярко выраженные поствоенный либо посттравматический синдромы. А в условиях измененного сознания (будучи крепко пьяными) эти ребята опять представляли себя на войне, в бою, в окружении врагов. По-

следствия могли быть катастрофическими.

Спиртное на борту собирается из нескольких составляющих. Это несколько бутылок вина и водки, которые можно по таможенным правилам провозить через границу, купив на родном берегу. Примерно такое же количество спиртного можно купить в чужом порту с большой скидкой и тоже провезти на борт. Понятно, что все эти «ништячки» утилизируются силами членов экипажа, когда судно покинет территориальные воды чужой державы. Можно открыть опечатанные кладовые и раздать пайщикам их «прелесть».

Бывали и тут интересные моменты. Один капитан-депутат приказал не вскрывать опечатанную кладовую со спиртным из инпорта. А все бутылки раздать на рейде родного порта, когда напиваться могут решиться только сумасшедшие. Так вот ухари пытались взломать кладовые сразу после пересечения тервод. Дошло до рукопашной, с последующим увольнением жаждущих агрессоров. Случай долго перепевали. Считаю, что капитан отвечает за всё. И имеет право на подобные запреты на режимном объекте.

Следующие варианты уже криминальные.

В 90-е годы на судах процветало бутлегерство – термин из времен «сухого закона» в США. Он означает незаконную продажу спиртного. В своем порту бутлегеры загружали на борт большое количество бутылок со спиртным. Очень умело прятали на борту. В рейсе всем желающим спиртное про-

давали по цене, в разы превышающей закупочную.

В лихие 90-е на судах массово гнали самогон. Сахар использовали из судовых запасов, дрожжи тоже. Получается, что десяток подонков обворовывал весь остальной экипаж, пуская «налево» сахар и дрожжи. Я слышал о случае на одном судне, когда последний месяц рейса народ не имел сахара к чаю и дрожжевой выпечки. Ситуация грустная, а всему виной – преступный умысел повара и второго штурмана, отвечающего на судне за продовольственные запасы.

Умельцев на судах много, самогонные аппараты самых разных объемов и конструкций изготавливали в значительных количествах. А вот очистить получающийся самогон до условно безопасного качества удавалось не всегда. Как итог – очень серьезные отравления сивухой. Употреблявшие самогон к концу рейса очень сильно темнели лицами и ухитрялись внешне состариться лет на 5 за 3-4 месяца. Очень опасная «машина времени».

Следующий источник на борту – спирт, который берут с берега для выполнения задач в рейсе. Это и обработка контактов в судовом электрохозяйстве, и фиксация в спирте интересных биологических объектов (в спирте не изменяется окраска животных). В последние годы к спирту стали «цепляться» контрольные органы, эти объемы сильно сократились. Да они и так были не очень большими, с бутлегерами и самогоном не сравнить.

Караваном со спиртным являлись многие транспортные

суда, доставлявшие в море топливо, продукты и забиравшие с борта замороженную рыбу. Вариантов обмена два – бартер на самую ценную рыбу (черный палтус, окунь, филе трески) или продажа спиртного за наличные деньги (только доллары).

Курс обмена был всегда очень выгодным для транспорта, на других условиях «спиртовозы» не работали. В отдельных случаях бартером руководил сам капитан промысловика. Объем спиртного, перегруженного на борт «рыбака», достигал сотни литров. После такого бартера, выгрузившись, промысловик мог несколько суток дрейфовать без рыбалки. Экипаж в это время утилизировал наличные запасы собственными силами. Я это описывал в рассказе «Мой первый маринад».

На одном промысловике был странный «обычай» – в каждую пьянку в одной четырехместной каюте веселящиеся разламывали каютный стол. Потом его чинили, горестно вздыхая. При очередном «празднике» история повторялась.

Про то, как допиваются до трагического финала, у меня в других рассказах. Здесь немного расскажу о «белой горячке». Одного такого допившегося я видел в начале своего рейса, еще об одном коллеге слышал.

Там картина всегда одна – человек много пьет, не спит сутками. Мозг отказывается стабильно работать в таком бессонном режиме. Человеку начинают чудиться самые разные

персонажи и события. Черты, ведьмы, враги, инопланетяне, пожары, тараканы и т.д. Из уже упоминавшихся «героев» один бегал по судну, искал женщин в белом. Второй стал раскатывать пожарные шланги для тушения почудившегося одному ему пожара на судне.

Ребят сдали в руки медиков, из такого страшного состояния их выводили уже профессионалы борьбы с психическими расстройствами.

Рассказ получился грустноватым, да и тема сама по себе не предполагает большого веселья. Пьянство – несомненное зло. Всё еще не побежденное на гражданских судах. Если уж даже на космические станции ухитряются провозить спиртное, то что говорить о морском флоте.

Позволю себе привести подслушанную умную сентенцию. Мы, люди, очень хитрые и изворотливые существа. Мы успешно побеждаем болезни, умудряемся гораздо меньше воевать, чем в античности и в Темные века. А естественный отбор в нашем обществе никто не отменял. И поэтому эволюция избирательно «отсеивает» слабаков по части спиртного и наркотиков. Причем, в очень больших количествах. И с трагическими последствиями для ближнего круга – семей, коллег, друзей, любимых.

Шибко «умные», однако

Сначала кратко расскажу, какие задачи решает отраслевая рыбохозяйственная наука. Задача толковых руководителей державы – при эксплуатации возобновляемых ресурсов, а рыба и другие водные биологические ресурсы (ВБР) относятся к таким возобновляемым ресурсам, так вот задача следующая – обеспечить такой режим изъятия ресурсов, чтобы этот промысел успешно функционировал постоянно, из года в год, в идеале очень долгие годы.

В теории это сделать просто – изымать из природы ровно столько, сколько прирастает. Тогда запас вида находится на стабильно высоком уровне. Научно обоснованные величины изъятия превращаются в квоты вылова. И распределяются между флотами.

Сама «кухня» подсчета запаса рыбы в море и последующего моделирования на берегу настолько сложны, что мы их оставляем за рамками рассказа. Над решением этих задач работают целые научно-исследовательские институты, в одном из которых я и работал.

На практике возможны осложнения, молодое пополнение рыбы в природе может выживать по-разному. Квоту промысловики тоже могут перебирать, что ведет к подрыву запаса. Именно для этого и существует отраслевая наука – ежегодно проводятся съемки по учету запаса, чтобы на следующий

год верно посчитать величину безущербного изъятия вида. Строго говоря, в ручном режиме корректировать ежегодное изъятие рыбы по каждому из промысловых видов.

Мы проводили различные съемки по учету рыбы, выключившейся из икры за несколько месяцев до съемки; рыбы, прожившей уже год или два после выклева. Самая объемная по масштабам – многовидовая съемка в зоне ответственности института. На основании одних перечислений видов съемок можно представить сложности, специфику, ответственность. Съемки проводятся почти круглый год, с некоторыми оговорками.

Более того, в зонах иностранных государств нашим промысловикам тоже определяют квоты вылова. Если наша наука проводит там исследования, то квоты получают наши рыбаки. Такая практика распространена на Северном бассейне. Например, запас мойвы, трески и пикши мы эксплуатируем совместно с Норвегией, путассу и скумбрии – с Великобританией, Фарерами, Ирландией, Исландией, Норвегией. Рыбе границу не проведешь, она мигрирует по нужным ей путям, руководствуясь условиями среды и кормовой базой.

Всё это я здесь объяснил для начального понимания, для чего нужна отраслевая наука.

А удивляли меня рыбные генералы, устраивавшие тупые разборки на рыбохозяйственных советах. Эти невежи и невежды орали, что науке незачем выделять квоты для ис-

следований. И их, эти квоты, очень эффективно осваивают промысловики. А наука – пошла вон! Только мешает работе, как пятое колесо в телеге!

Эти бредни я привожу почти дословно. Причем, и на промысле эти хейтеры-капитаны тоже не молчат, затевают глупые дискуссии в эфире на радиосоветах. Их меньшинство, но, как всегда, очень активное, тупое, безграмотное. Объяснить что-либо таким крикунам невозможно. Резоны они не понимают. Капитанами стали случайно, развиваться в плане информации и личного роста им уже не дано. Такие не понимают, что без науки не будет квот, а без квот – промысловики не выйдут в море, а значит – не будет у моряков работы и заработков.

Истина следующая – научные суда при исследованиях тоже вылавливают рыбу. Эта рыба и является научной квотой. Без исследований промысел ограничивают. Могут и запретить, потому что не известен запас. Можно так переловить определенный вид рыбы, что возобновление промысла может быть отсрочено на десятки лет.

Наверняка, все помнят вкуснейшую нототению – промысел закрыт уже очень давно. Запас черного палтуса и золотистого окуня тоже находится в депрессивном состоянии. Периодически закрывают промысел мойвы из-за перелова. Примеры грустные, за каждым – судьбы людей, пострадавших материально из-за нестабильного промысла, потеряв-

ших заработки и саму работу.

Свистопляска с министерством

За 28 лет моей работы в ПИНРО произошло 11 реформирований управления рыбным хозяйством на федеральном уровне и сменилось 13 руководителей Росрыболовства, большинство из них по своему базовому образованию и производственно-управленческому опыту не имели к рыбной промышленности никакого отношения (например, были технарь и экономист, военный журналист и энергетик).

Во времена Советского Союза вопросами рыбной добычи и соответствующих рыбопромысловых исследований занималось Министерство рыбного хозяйства. В новейшей истории был проведен ряд реформ и настолько своеобразное значимое и сложное министерство было преобразовано в Федеральное агентство по рыболовству (ФАР) и включено в состав Министерства сельского хозяйства. То есть теперь Министр сельского хозяйства командовал ФАР и всё финансирование шло по остаточному принципу. А ведь это понижение статуса – когда наш руководитель ФАР не может на равных встретиться с министрами рыбного хозяйства иных государств. Вместо него встречается Министр сельского хозяйства.

Лично мне просто удивительно, как аграрий разбирается в рыбных запасах, строительстве сложного флота, очень сложных вопросах о квотах на вылов рыбы, невероятно заковы-

ристой логистике, подготовке специалистов в профильных колледжах и институтах. Неужели в стране нет профессионала с соответствующим образованием и многолетним опытом работы в рыбной отрасли?

А ведь, к примеру, в Норвегии – стране с очень протяженной береговой линией и громадными запасами рыбы, никто не стал реформировать Министерство рыбного хозяйства. Там это весьма значимый и уважаемый политический и экономический игрок. Положительный опыт даже конкурентов нельзя отменить.

В нашей стране самая протяженная береговая линия. Запасы рыбы и иных водных биологических ресурсов – великий и очень значимы. Считаю, что ФАР надо выводить из-под «крылышка» Минсельхоза и преобразовывать в полноценное министерство. А то так и будем покупать чужие морепродукты по значительным ценам и постоянно спрашивать: «А куда девается наша рыба?»

Встречи в порту

Еще один удивительный сюжет – про различие встреч на берегу в родном порту и в иностранном. Вспоминаются строчки из письма обиженного моряка: «Вот и вернулись мы на Родину, Родину-уродину!», прочитанные мною в мурманской многотиражке – газете. Прямо скажем, злое определение. Но оно имело под собой основу. Видимо, это были пережитки еще тех, репрессивных времен. Когда каждого возвращавшегося из-за «бугра» считали вражеским агентом. Даже если это был моряк, бывавший за «бугром» по служебной надобности.

Теперь, собственно, об эффектах. Нравы на проходной нашего рыбного порта были собачьи – обыску на выходе подвергали все сумки и чемоданы. Искали ворованную рыбу и еще Бог знает что.

На входе в наш порт отнимали всё найденное спиртное. Чаще неофициально, просто «пошел вон!». Изредка заводили дело, с протоколом и последующими разборками в родной конторе.

На проходных в инпорту такого просто не было. Там, собственно, и самих проходных не было, сошел с трапа – и ты уже в городе, проход по порту свободный, никаких заборов. И рыбу мы выносили в город для угощения знакомых, живущих в этих самых чужих городах, совсем бесконтрольно.

И спиртное проносить на борт нам не запрещали, это в том случае, когда покупали в местных магазинах. Именно там я впервые приобрел вишневое вино датского и испанского производств, штука редкая, вкуса необыкновенного.

Почему в родных портах нам, морякам, не разрешалось выносить рыбу, которую мы сами же ловили – для меня загадка до сих пор. За борт выбрасывать тоннами можно, а принести домой семье несколько кг – нельзя!?

После длительного рейса наши силовики, погранцы и таможенники, могли на много часов задерживать судно на рейде, обыскивая помещения, как жилые, так и служебные. Как правило, ничего не находили. Но «кровь пили» долго, не отпуская народ домой, к семьям. В конце рейса это особенно чувствительно. Хорошо, что со временем нравы стали мягче, видимо, до кого-то дошло, что не все наши граждане – враги народа.

При заходе в инпорт аналогичные процедуры открытия границы для экипажа редко занимали более получаса. Два-три чиновника проходили в каюту капитана, подписывали необходимые бумаги, задавали пару-тройку вопросов, и всё! Экипажу разрешали выход в город.

У нас же в порту всегда удивляло большое число проверяющих. Знакомые капитаны рассказывали о десятках контор, имеющих право проверять, мало ли чего! В 90-е эти многие проверяющие не гнушались откровенным попрошайничеством-вымогательством – норовили урвать судовые про-

дукты из провизионок, чем осознанно принижали свой статус силовиков и чиновников. Как говорил один юморной капитан, сильно приближались к уровню чиновников нищих африканских портов захода. Любой капитан бывал в уязвимом состоянии – если не дашь «оброк», они официально могли придраться к мелочам и осложнить жизнь. Так что было проще откупиться, чем играть в принципиальность.

Очень здорово, что со временем проверяющих стало меньше, но к стандартам Норвегии, Исландии, Фарер или Канады мы всё еще не пришли.

Завершающий рейс в моей морской биографии

Пожалуй, один из самых необычных и богатых на впечатления. Состоялся в августе-сентябре 2015г. в Карское море. Это был мой второй рейс в Карское море. О первом – написано ранее в «Пункте назначения».

Мне 56 лет. Я знал, что это завершающий рейс в моей институтской биографии. Пытался запомнить подробности, впечатления, нюансы. Завершение своей карьеры в лаборатории и отделе кадров заранее не декларировал. После рейса ушел в отпуск. Вернулся – написал заявление на увольнение по собственному желанию. Слишком к этому времени стали «жать» с рейсами и оплатой. Пора было уходить.

Так вот рейс.

Это был традиционный осенний вояж в Карское море по программе геологов из геологического института в Петербурге. Исследования проводились по побережью и островам Карского моря, а в море брали пробы грунта.

Группа была 12 человек, кроме них на борту было трое работников из ПИНРО: океанолог, акустик и ихтиолог (я). Мы проводили попутные исследования. Институту были интересны именно наши результаты.

Уже несколько лет подряд эти работы выполняет научно-исследовательское судно "Фридьоф Нансен".



С недавних пор Карское море стало важной зоной ответственности ПИНРО. Идет интенсивное освоение акватории нефтегазовой промышленностью. Да и Северный морской путь начал возрождаться после 30-ти лет забвения в рамках развала самой большой страны. Объективная реальность – с глобальным потеплением наши северные моря в сезонную навигацию (условно летний сезон) стали легкодоступны для морских скоростных грузоперевозок между тихоокеанскими и европейскими портами. Путь значительно короче, без де-

нежных затрат на проход узкого Суэцкого канала или затрат времени на протяженный путь вокруг Африки.

Да и не все огромные современные «торгаши» могут пройти Суэцким каналом. Совсем недавняя, в марте 2021г., закупка на несколько дней контейнеровозом этого канала взвинтила цены во всем мире. Посмотрите сами на карту. Не зря же Россия развернула новый и большой войсковой контингент именно по побережью наших северных морей. Геополитика, однако. Контроль и безопасность!

С рыбой я не работал, отбирал пробы планктона сетью Джели на точках проб геологов. На фото я как раз опускаю сеть.

Лов планктона сетью Джеди



А еще я фиксировал пробы бентоса после промывки геологами проб грунта в заранее рассчитанных точках. Работа несложная, мне знакомая, привычная.

Питерцы работают только с 8 утра до 10 вечера. Единственное исключение было на завершающей станции рейса – её выполнили в полночь в конце сентября. Нас подгоняла погода – начинался сильный шторм, быстро сделали работы в точке и ушли в сторону дома.

У геологов было несколько направлений работы. На острова и побережье они высаживались для отбора проб грунта в интересных точках – обрывы, осыпи, мелкие обвалы. Потом на борту разбирали и маркировали пробы для углубленной обработки уже в институте.

В море они отбирали пробы грунта из дночерпателя и «Большой Берты». Так я назвал длинную и тяжелую вертикальную трубу с наконечником, похожую на ствол пушки (на следующем фото). Эту трубу опускали в воду на тросе на большой скорости, чтобы она по инерции как можно глубже погрузилась в грунт.



Содержимое трубы на борту извлекали за вставыш из пластика, маркировали осадочные слои из среза на дне. Для расправления пластикового вставыша-рукава в жерле использовали длинный деревянный шомпол, его я называл ослоп.

Все мои «новые» слова прижились, палубная команда именно так и называла эти части. Со смехом и прибаутками.

Катер на воздушной подушке.

С его помощью совершали высадки в любых условиях на берег. Емкость катера – человек 10, салон закрытый, водитель очень осторожный и умелый.



Высадка на полярную метеорологическую станцию.

Я побывал на двух высадках. Длились они по несколько часов, к ужину мы возвращались на наше судно.

В первый раз попал на песчаный остров с разрушенным поселком рыбаков-сезонников. С большой охотой погу-

лял по земле, посмотрел на полярную тундровую растительность, заметил даже несколько цветущих маленьких растений. Лето в этих местах длится один месяц. Остров был безлюден, руины поселка произвели на меня странное впечатление – сожаление и тоску. Ведь это наша земля, люди здесь жили и промышляли ценную рыбу во времена СССР. Сейчас сплошное запустение.

На вторую высадку меня позвали, когда поехали на полярную метеорологическую станцию Известий ЦИК (это ее официальное название) на острове Тройной.

На подъезде к причалу мы увидели двух белых полярных медведей на берегу. Они улепетывали от причала, услышав шум нашего двигателя. Правда, были они не белые, а серо-черные, мех был грязным от местной почвы. Обычно эти хищники живут на кромке толстого льда и охотятся на тюленей. В этом случае они остались на земле.



Вели они бомжовский образ жизни, рылись на местной свалке, голодали, ждали скорого наступления зимы с морозами, льдом, тюленями. Вели себя, по утверждениям метеорологов, неназойливо. Не шкодили, не нагтели. Местные крупные лайки отгоняли медведицу и подростка от станции.

В своре собак было 6 штук. Перед нашим приездом произошел собачий «дворцовый переворот». Подростший и осмелевший самец бросил вызов и сильно порвал действующую

щего вожака. Травмы были настолько значительны, что полярникам пришлось вызывать вертолет и везти тяжелораненого в ближайшую клинику – а это несколько сот километров.

Бывший вождь влачил незавидное существование на момент нашего приезда. Погасший взгляд, поседевшая морда, так и не заросшая изодранная щека в желваках и со сквозным большим свищом сбоку в ротовую полость. Видимо, лечили и зашивали в клинике очень опасные раны, а на эти не хватило времени, внимания и материала. Решили, что и так сойдет. Персонал станции жалел и поддерживал бывшего вожака, помня старую службу.

А новый вожак выглядел «гоголем» и вышагивал барином. Да и вообще, все псы, кроме экс-вожака, выглядели симпатичными и бодрыми. На медведей бросались и отгоняли!

Простите, начал с медведей и собак, а о людях пишу позже. Но именно так произошло наше знакомство. Людей на станции трое. Муж, жена и механик. Муж – начальник, жена – метеоролог и радист. Механик им не родственник, но все они как-то уживаются несколько месяцев зимой, когда эта станция недоступна для транспорта – море замерзает от берега до полюса.

Всё снабжение они получают в летнюю навигацию. На Большую Землю выезжают в летний отпуск регулярно. Народ миролюбивый и приветливый. Мы им привезли рыбы и

еще каких-то подарков. Подробностей не знаю, собирали повар и штурман.

Сама станция – большой крепкий теплый дом барачного типа. Стоит на решетчатом основании, чтобы зимой в снегопады и метели весь снег выдувало прочь и не наметало сугробов у стен.



Мы прошли с экскурсией по станции. Места много, коридоры, комнаты, компьютеры, радиостанции, спутниковый телевизор. Есть маленькая электростанция – дизельный дви-

жок-электрогенератор. Запас пресной воды в большом баке – натопили из снега и льда. Снег до конца лета лежит в низинках, не тает. Рядом есть еще другие строения, видимо, до постройки нового дома это была старая база.

Тротуары между строениями деревянные, всё по Александру Городницкому. Видны несколько старых тракторов. Ресурс выработали, а в металлолом сдавать далеко и дорого. Так и ржавеют.

Все полярники из Архангельска и области. В этом «бизнесе» уже десятки лет, как-то приноровились. Рассказали, что летом к ним в гости приезжают с визитами, как наш, несколько раз. Как правило, исследователи либо транспортники в летнюю навигацию. Они рады любому новому лицу в таком «медвежьем углу». Причем, как в прямом, так и в переносном смысле. Я про медвежий угол.

Еще запомнились дикие таймырские олени на островах и материке. Их мы рассматривали в бинокли с борта судна. Небольшие группы по 4-9 штук. Иногда геологи привозили сброшенные олени рога из своих вылазок на острова, причем, в значительных количествах. Из одного рога, подаренного мне водителем, я сделал две рукоятки на мои ножи. На фото один из них.

Нож с рукояткой из оленьего рога



В течение рейса геологи в салоне команды несколько раз читали лекции о тематике своих исследований. Показывали совсем предварительные результаты нашей экспедиции. Весьма содержательная и интересная информация. Свободных мест в салоне не было – экипажу было интересно. Я посетил все лекции. Жаль, записей не делал.

О рыбалке на спиннинги.

На катере уезжали очень далеко вверх по реке. Мест в катере ограничено, я не попал. В уловах были хариус и таймырский голец. Очень вкусная рыба, большая редкость.

На фото я держу в руках двух таймырских голецов. Выловлены на спиннинг в небольшой реке у побережья Таймыра. Рыба – дикарь, мясо бледно-оранжевое.



Ребята рассказывали, что в местах лова находили утерянные другими рыбаками очень дорогие иностранные блесны. Добираются в эти места небедные люди на вертолетах из Норильска. А еще на этих ямах, где накапливаются рыбы перед нерестом, очень любят кормиться тюлени – охотники-профессионалы, знающие толк в красной рыбе.

В Карское море впадают две великие реки – Обь и Енисей. По этим рекам сплавляют лес в порты для отправки. Иногда эти плоты рассыпаются. Течением много стволов выносятся в море. Результаты я видел по всему побережью островов и материка. Длинные и толстые бревна – очень деловой и ценный лес – в больших количествах усыпали берег. Они были частично занесены песком и илом. Я шутил, что из этого количества классного стройматериала можно построить десятки и сотни теремов и дворцов в стиле Средневековой Руси. Да только слишком дорого это все откапывать и собирать, а потом транспортировать к месту стройки. Так и гниет это богатство в Карском море!

Нам сильно повезло с погодой. Август-сентябрь в Заполярье вообще комфортное время. Солнечно, в меру тепло, очень редки шторма. У нас единственный шторм начался в последний день исследований, в конце сентября, сразу со снежными зарядами, морозом и высокой волной. Мы быстро

выполнили станцию и пошли домой.

Маршрут, которым добирались, а потом и возвращались, был следующий: порт Мурманск – мыс Желания (самый север архипелага Новая Земля) – Карское море. До той самой реки с таймырскими гольцами от Мурманска ходу дней восемь. Дальний путь, потому и такая редкая рыбка еще есть в реках.



Вот такой он получился – мой последний рейс в моей трудовой биографии.

Кодекс самурая (бусидо) для капитанов

Капитаны – высшие главнокомандующие на своих судах. Перечислю, какие навыки нужны этому человеку: администратор, психолог, судоводитель, тактик и стратег, политик, дипломат, кадровик, математик, лингвист-переводчик, аналитик, дегустатор, оратор. Еще оказываются очень важны два умения – умение и смелость говорить «нет!» любому человеку, умение сглаживать конфликты в рейсе (одно из самых важных!).

Капитан вообще отвечает за всё, происходящее на судне или корабле. Даже высшие должностные лица флота, региона, страны, мира, находящиеся на борту, по Уставу обязаны подчиняться капитану судна, особенно в аспектах жесткого выполнения протоколов безопасности мореплавания (или полетов).

Несоблюдение этого правила приводит к ужасающим последствиям.

Из современности могу назвать авиакатастрофу под Смоленском в 2009 году, когда президент Польши на борту попытался командовать командиром своего самолета, чтобы быстрее прибыть на мероприятие.

Докомандовался! Требовал посадки в условиях ограни-

ченной видимости, в нарушение всех канонов безопасности, давил на капитана. А ведь диспетчер на земле сообщал о тяжелых для посадки условиях на земле, рекомендовал другой аэропорт!

Командир самолета в условиях жесточайшего прессинга в пилотской кабине принял неверное решение. Итог очень трагичный – гибель самолета и всех людей на борту. Польша до сих пор крайне несправедливо и вопреки результатам расследования авиакатастрофы обвиняет Россию в этой трагедии. А виной всему – нарушение пункта об индивидуальной ответственности капитана. Никто не имеет права давить и требовать. Политики заигрываются, не понимая специфики движения транспорта в море или в воздухе.

Из более отдаленных событий – смута, которую вносил дипломат граф Резанов в жизнь на борту военного корабля «Надежда», капитаном на котором был Крузенштерн.

Корабль доставлял этого графа к месту его деятельности в Русскую Америку, а затем в Японию. Как итог смуты – высадка части экипажа на берег Америки за бунт и неподчинение капитану. Казнить виновных не стали, хотя в особых условиях имели право.

Среди высаженных был Федор Толстой-Американец. Рекомендую прочитать жизнеописание этого ярчайшего человека, родственника известного писателя Льва Николаевича Толстого.

Именно этот граф Резанов фигурирует в мюзикле «Юнона и Авось». И этот же граф поставил мир на грань войны между Россией и Японией в начале 19 века. За то, что закрытая для всех Япония отказалась признать его, графа и дипломата, статус и участвовать в переговорах, мелочный и мстительный граф оставил письменный приказ начать боевые действия корабля «Юнона» против прибрежных жителей северных провинций Японии.

Он счел сей отказ поводом к войне! Экипаж занимался грабежом и убийством японцев на юге Сахалина и на Курильских островах. Сам граф к началу боевых действий «героически» свинтил через Сибирь в Россию, подальше от войны. Не имея права объявлять войну, тем не менее, объявил.

От ответственности его спасла смерть от болезни в дороге при передвижении по Сибири с Дальнего Востока на запад, в столицу. Похоронен он в Красноярске.

Такой вот неадекватный высокопоставленный обидчивый трусливый сумасброд. Это позже его жизнь романтизировали в мюзикле. А в жизни это был совсем не такой идеальный персонаж.

Хотя, честно признаем, мюзикл получился прекрасный. А уж песня из него известна всему нашему народу.

Есть еще один интересный сюжет из событий тех времен. Роман называется «Записки капитана Головнина в плену у японцев». Именно экипаж судна (вернее, часть экипажа во

главе с капитаном), которым командовал капитан Головнин, был арестован японцами в ответ на боевые действия по приказу графа Резанова.

Причем, это судно в экспансии не участвовало. Они просто зашли пополнить запасы на дружественный, как они считали, берег. О бомбардировках и других боевых действиях они не знали. А оказались виноваты и арестованы. В плену провели несколько лет. Капитан очень подробно и интересно описывает их заточение.

Вернемся к должности капитана.

Это всегда самый информированный человек на борту. Помимо стандартных телеграмм и радиоканала у капитана есть секретная связь с берегом, чаще всего, это зашифрованные секретные приказы и инструкции. Чтобы правильно командовать судном, капитан обязан разбираться во всех сторонах работы и жизни как на борту, так и на берегу.

Стандартный карьерный путь на наших судах следующий. После профильного учебного заведения судоводители проходят лестницу: 4-й штурман – 3-й штурман – 2-й штурман – старший штурман (старпом) – капитан.

В своей работе на должности старпома по науке мне доводилось сотрудничать с капитанами самых разных исследовательских и рыбодобывающих судов. Как правило, это были всегда адекватные, опытные, юморные, хлебосольные, доброжелательные мужчины с философским складом ума. Они

не меньше, чем я сам, были заинтересованы в выполнении моего, либо нашего общего рейсового задания.

Мне встречались капитаны, обладавшие выдающимися организаторскими способностями, обширными знаниями, большими личными библиотеками на борту.

Такие капитаны заранее чувствовали угрозы в погоде, умело предпринимали упреждающие действия. Меня всегда удивляло подобное чутье. Иначе, как селекцией по этим способностям, я это объяснить не могу.

Отдельные капитаны при наличии времени занимались самым разным рукоделием, от вывязывания сетей до вырезания малоразмерных сувениров, деревянных поделок.

Один хороший капитан Сан Саныч Пузырев, дипломат и философ, за несколько рейсов освоил язык компьютерного программирования.

Рудольф Сергеевич Гавенцей вырезал из дерева миниатюрные солонки и микроскопические ложечки для дозировки соли. Очень оригинально, необычно, интересно. Я ему для такой ювелирной работы давал свою яркую настольную лампу из дома.

И в то же самое время, крайне редко, я встречал либо слышал о капитанах, занимавших этот пост по ошибке кадровиков или по знакомству, явно не соответствующим высоким требованиям. Это бывали хронические алкоголики, впадавшие в многодневные запои. Либо сумасброды, отличавшиеся неадекватностью или безудержной тягой к воровству су-

довых продуктов в особо крупных размерах.

Отдельные «рабы тестостерона» пытались создавать филиал гарема на борту, на остальные дела времени и мозгов уже не оставалось.

Самый большой не уголовный грех, в который может впасть капитан – чванство, обусловленное высокомерием и значительными «дырами» в душе. Про одного из подобных персонажей я уже упоминал в рассказе «Как я стал начальником».

Одним словом, при наличии времени и власти, капитаны развлекаются, как умеют.

Я вынес в заголовок слова о кодексе самурая. Счел это ближайшей аналогией к той философии, которой руководствуются и по которой живут капитаны.

Это, как правило, высоко порядочные люди. Наиболее успешные из них не стесняются спросить совета у различных членов экипажа. Признают коллективный способ вынесения сложных решений. Но всегда берут на себя смелость командования и индивидуальную ответственность.

Чаще всего, таких успешных капитанов замечают и начинают продвигать на командные должности на берегу. Из них вырастают очень толковые руководители флотов.



А теперь о себе (развернутая биография)

Рождение, родственники, детство в Греково-Балке

Родился я на хуторе Греково-Балка, в 40 км к северу от Ростова-на-Дону 15 марта 1959 года.

Мама – Долголенко Антонина Демьяновна, папа – Долголенко Иван Григорьевич. Папа родом из этого же хутора, мама из станицы Селивановская на севере Ростовской области. Мама была участковым фельдшером в Греково-Балке, папа на момент моего рождения – пчеловодом в колхозе. Все предки – казаки, земледельцы.

Жизнь на хуторе и мое становление я описал в цикле «Грековская сага» [на моей странице ВКонтакте](#).

Через 2 года родился мой младший брат Костя. Мы росли в атмосфере безграничной любви, в заботе и внимании.

Детство в Кавказской, садик, школа

В 1964 году мы переехали в станицу Кавказская, где на сегодняшний день проживает мой брат Костя и находятся могилы родителей. В садик ходил только я, Костя отказался, в саду ему не нравилось. В положенное время мы пошли в школу, которую и закончили, тоже вовремя.

Я очень хорошо помню свою первую учительницу – Надежду Прокофьевну. Сколько же ей понадобилось сил и терпения для «введения меня в меридиан»! Был я самовольный, упрямый, шkodный, скрытный. Талант именно Надежды Прокофьевны проявился в умелом, изящном и осторожном мотивировании меня в нужную сторону.

Пользуясь моими слабостями и устремлениями, Надежда Прокофьевна блестяще провела меня в первые 4 года школы по «минному полю» жизни. А уж когда ориентиры были установлены – оставалось только периодически слегка корректировать курс, сдерживая и направляя. Спасибо ей за всё, она справилась!

С 5 класса мы перешли в большую школу из филиала. Учителей стало больше, называть всех здесь не буду. Лучше я попытаюсь описать, что их всех объединяло.

Считаю, что у меня были лучшие учителя из возможных. Большинство мужчин были из фронтового поколения, многие воевали. Женская часть педагогического коллектива от-

личалась очень трепетным отношением к вопросам воспитания и преподавания. Нас действительно готовили к взрослой жизни, чаще рассказывая и разъясняя, чем наказывая.

Судя по результатам жизни нашего поколения, эту задачу наши учителя выполнили блестяще. И совсем не их вина, что Советский Союз рассыпался, здесь были задействованы тектонические силы. А судя по тому, кто и как из наших одноклассников, в большинстве своем, преодолел тяжелейшие годы реформ, воспитали и научили нас верно.

Жизнь и учеба в школьные годы у меня были не совсем гладкими, да это и правильно. Меня считали ботаником. Только негативный опыт является мерой умения жить в нашей такой сложной и изменчивой действительности. Одну из сторон школьной жизни я описал [в статье «Детская похоронная команда»](#) на моей странице ВКонтакте.

В Кавказской иногда на улице или в «Магните»/«Пятерочке» встречаю одноклассников. Общение минимальное. Зато в соцсетях общаемся практически ежедневно.

Студенчество

Сразу после школы поступил в Кубанский госуниверситет, на биологический факультет. Годы учебы 1976-1981. Проживал в комфортном общежитии. Специализация – гидробиология, практика была в Севастополе в Институте биологии южных морей и по побережью Крыма (есть [статья «Первый осетр»](#)).

Незабываемые пять лет в вузе включали в себя уйму событий: сама учеба, полевые практики, педпрактика, общежитский «университет», колхозы и виноградники, военные сборы, дискотеки, большой практикум по Краснодарскому краю и в Грузии (Батуми), первая любовь и разочарования.

Впечатления о тех пяти годах всегда со мной. Об учебе и времени в вузе – только позитивные воспоминания. Сейчас через соцсети поддерживаю связь со многими однокурсниками и однокашниками. Иногда встречаемся.

Работа

По распределению в 1981г. попал в Нижний Новгород, занимался рыбоводством 3 года в ГосНИОРХе (Государственный научно-исследовательский институт озерного и речного рыбного хозяйства). Следующие 3 года работал на рыбоводном хозяйстве, дослужился до мастера участка.

В 1987 переехал в город Мурманск, устроился в ПИНРО (Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии), где и проработал до самой пенсии.

Все 28 лет ходил в море, ихтиологические исследовательские рейсы. Выше начальника рейса (старпома по науке) в море и ведущего инженера на берегу не поднялся, да и не стремился. В науке достижений нет, статей и диссертации тоже.

К работе относился, как к очень важному ремеслу. Все работы были направлены на подсчет запаса промысловых рыб на обследуемых акваториях. В конечном итоге, наши оценки являлись базой для международного распределения квот на вылов водных биоресурсов между сопредельными государствами.

В рамках работы я побывал в Канаде, Исландии, Норвегии, Фарерах, Великобритании. Географически работал в Северной Атлантике, от Канады до Карского моря, на севе-

ре доходил до севера Шпицбергена и севера Земли Франца Иосифа. На юге был у Ньюфаундленда. Насыщенная биография.

Было кораблекрушение в 1995, таран в 1998, чуть не перевернулись в 2015. Были мелкие пожары, смертельные случаи. В этой книге собраны рассказы о морской и береговой работе, приключениях, коллегах, капитанах, кулинарии, криминале, находках, потерях.

Работа нравилась, двух одинаковых рейсов не встречалось. Мне повезло – самые неблагоприятные годы в России я был при работе и заработках. Я решил ряд насущных проблем – приобрел жилье; разведясь, не скис, продолжил работать; снова женился; снова приобрел жилье; помог сыну получить платное высшее образование; на одном месте доработал до ухода на пенсию.

Сила Севера – в людях, хороших всегда и везде больше, но плохие лучше организованы. И с таким сталкивался.

Завершил с морями 31 декабря 2015, в июне 2016 семьей переехали из Мурманска в Воронеж на ПМЖ, плацдарм готовили заранее.

Семья

Первый раз женился в 1985, брак просуществовал 11 лет, рассыпался в 1996 из-за «морской болезни» (Эй, моряк, ты слишком долго плавал!).

В 1987 родился сын, о нем тоже писал на своей страничке ВКонтакте («[Грудной пловец](#)»). С сыном связь не прерывал. В каждый отпуск летом забирал его с собой в Кавказскую на несколько месяцев. Именно там произошло его становление и взросление. Работы в поле и на огороде, рыбалка на Маныче, Кубани и ближних степных реках, стажировки у плиты, и вообще, спартанский мужской лагерь – место силы, как он сам сейчас говорит.

Из последующих достижений сына – его работа инструктором в молодежных лагерях у своих однокурсников из вуза. Последующее освоение ряда строительных и монтажных профессий. Еще учась в вузе, сын сумел «срубить хорошую копейку», занимаясь промышленным альпинизмом, и на этот гонорар приобрести свой первый автомобиль. Права он получил еще раньше. Перепробовал уйму профессий и занятий – прыгал с парашютом, нырял с аквалангом, катался на доске по волнам, продавал лазерные шоу, ремонтировал бытовую технику и компьютеры. Побывал в Италии, Испании, Франции, Индонезии, Турции, на Шри-Ланке, Мальдивах.

В сентябре 2016 я ездил в Нижний Новгород к нему на свадьбу. В июле 2021 в семье сына родился мой первый внук.

На Кубани бываю регулярно, в Кавказской у меня остался брат Костя, родительский дом и могилы родителей.

С братом мы вместе выезжали на морскую рыбалку на Баренцево море, и еще ездили на отдых на 3 недели в Черногорию. Тоже есть статьи.

Второй брак последние 22 года, нынешняя жена – Светлана, во всём меня поддерживает. Именно она сподвигла меня к написанию этой книги и других статей.

Мои занятия сейчас

Работа в сетевых компаниях (Гербалайф, Круизный клуб, Гринвей) в попытках найти копейку к пенсии, на саму пенсию прожить – искусство, хоть она и северная. Встревал и в финансовые пирамиды, слава Богу, неглубоко и без ощутимых последствий.

Благодаря Гербалайфу значительно поправили здоровье, теперь продолжаем его поддерживать на хорошем уровне с помощью Гринвей.

Освоили с женой Круизный клуб, с очень ощутимыми скидками побывали в трех круизах – два по Западному Средиземноморью и Атлантике, один – по Персидскому заливу. Все эти круизы я тоже [описывал на своей страничке](#).

Потом началось коронабесие, планетарный карантин, затем специальная военная операция.

Как только откроются страны – мы планируем снова путешествовать. Совершим сорвавшийся круиз по Норвежским фьордам, планируем еще раз побывать в Персидском заливе. Самая большая мечта – 4-месячный круиз вокруг земного шара.

Да я и писать-то начал в первом круизе в попытке перенести «на бумагу» наши приключения. Возможно, кому-то поможет в аналогичных путешествиях.

Коллеги из Круизного клуба помогли мне записать пер-

вый видеоролик «Морская терминология». С их легкой руки я продолжил, уже записал более 10 роликов на самые разные темы. Всё на моем канале в [Рутубе](#) и [Ютубе](#) (плейлист «Морьяк на берегу»).

В написании статей и рассказов пока не останавливаюсь, просто пишется не всегда одинаково легко. Бывают и значительные перерывы, но именно в них «накидываю» себе перспективные темы и направления.

В робкой попытке с помощью мелкой моторики «убежать от Альцгеймера» пытаюсь что-то делать руками. [Мастерю табуретки из фанеры, топорища на топоры](#), осваиваю морские узлы, шью вручную, часто кулинарию на кухне, очень много читаю. Из прочитанного часто публикую обзоры либо наиболее интересные факты, тоже всё на страничке в ВК.

В зимнее время много катаюсь на лыжах, благо – дом стоит в лесу, вышел из подъезда и побежал.

Я согласен с Михаилом Задорновым – образованный человек интереснее живет. Я и не ожидал, что моё время так ускорится.

С написанием книги получилось почти по В.Высоцкому:

*«Писал в блокнотик – впечатлениям вдогонку.
Когда состарюсь – издам книжонку!»*



Илья Долголенко, г.Воронеж, 2022г.

Мои контакты

[ВКонтакте](#)

[Одноклассники](#)

[YouTube](#)

[RuTube](#)

[Telegram](#)