

# Левантійські канікули (уривок)

Антон Санченко

**Увага! Ви читаєте уривок з твору (ознайомчий фрагмент).**

*Повість про потаємне судно*

— Ви це облиште, – сказав дід Хоменко. – Пароплави іноді перейменовують. Сьогодні "XXV з'їзд КПРС", а завтра вже "Леся Українка". І нікому це пам'ятати не треба, не беріть дурного в голову, а важкого в руки, головне, що проект як був, так і назавжди залишиться – 301. Його не перейменовують. Справжній механік повинен знати всі пароплави за номерами проектів. Ось наш пароплав – 326-го проекту, і як його не переназивай, СТК чи "Таврія", уже знаєш, що два головних двигуни 8VDS36/24, виробництва німецького заводу SKL у Магдебурзі. Перша цифра в марці дизеля позначає кількість циліндрів – вісім, чотирьохтактний, з наддувом і реверсивною муфтою, з редукторною передачею. Все, що механікові треба, вже знаєш. Це тільки ні разу не грамотні судноводії за назвою першого пароплава в серії пам'ятають типи. Типу "Железняков". Так "Железняков", он, не тільки середній риболовецький траулер був, але й військовий річковий монітор, якраз навпроти київської судноверфі "Ленкузня" зараз на постаменті стоїть. На Рибальському півострові. Ви з якого "Железнякова", шановний? З гарматами чи з траловими лебідками? А скажеш – 502-й проект, і одразу усім зрозуміло – СРТМ.

— Діду, вам, можливо, важко це уявити, але у світі ще повно людей, які не відрізняють СРТМ від РТМ-С, – засміявся капітан Борис Павлович. – Ось хоча б мої хлопці.

— Середній риболовецький траулер морозильний... – почав було розшифровувати Сергій, це він знав, недарма його батько на СРТМ "Альтаір" колись працював, але що зміниться, якщо ті ж літери переставити в іншому порядку, він вагався.

— А сказали б малому – 464-й проект, він одразу б здогадався, що це – супертраулер штральзундської побудови, "супер-атлантик", "супер", – захихотів Дід. – Правильно кажу, Денисе?

Денис не уявляв собі ні середнього траулера, ні "супер-траулера", але оскільки був зараз у дідовій, машинній команді, субординація вимагала кивати Дідові на знак згоди:

— Атож. Правильно.

— Іноді конструктори вигадують настільки невдалі назви для типів пароплавів, що навіть матроси називають їх лише за номером проекту, – розвивав свої тези далі Дід. – Ось 559-й проект – уже ніхто й не скаже, як інакше називався. А я знаю, я в суднові документи на "Ровеньках" заглядав. Теплохід-площадка! Ну який капітан так про своє судно казатиме! Площадка! Тьфу!

Ця суто теоретична розмова між капітаном, стармехом і двома слухачами-практикантами перебігала на кормі "Таврії". При цьому всі четверо час від часу смикали волосінь закидушок, а іноді навіть вигукували: "Є!", – і витягали на палубу

чергову ставридку, барабульку, пікшу чи навіть якусь більшу рибину, знімали її з гачка і випускали в одне з двох відер, позичених із пожежного поста. Дід з Денисом рибалили на одне відро, а Ватаманюки, старший і молодший, – на інше. Як усе, що робиться на флоті не на одну кишеню, ця риболовля теж одразу ж перетворилася на змагання.

— Можна й по хвостах, звичайно, рахувати, – погоджувався капітан Ватаманюк, – але я пропоную потім зважити на камбузі, коли повару здобич віддаватимемо. Ну, Сергію, ну що ж ти, пильнуй, знову зірвалася! Пережене нас машинна команда!

Якщо є на світі рай земний, то він знаходиться десь тут, на егейських островах. Суперечки можуть бути хіба що про те, на Лемносі він чи десь на Кікладах. Бухта, в якій сховалася від шторму "Таврія", була наче ілюстрація з підручника географії, з того параграфа, де пояснювалося про гідрологію морського узбережжя і руйнівну роботу хвиль. Два урвистих вапнякових миси, що видавалися далеко в море. Підмиті водою, зі слідами недавніх каменепадів, коли цілі ділянки вапнякової стіни зривалися в море. У тому, що ліворуч, море навіть промило наскрізний грот на самому закінченні мису, і пінні морські хвилі подекуди вдиралися на спокійне плесо затишної бухти й розсипалися фонтанами бризок, наштотуючись на прибережні камінці. У глибині бухти, між двома кряжами, що видавалися в море, хвилі намили піщаний пляж, на який, схоже, потрапити можна було тільки з моря, такі бескиди без жодних стежок оточували його підковою і відділяли від решти схилів, порослих чи то соснами, чи то ялівцем, що вивергали далеко в море цілі водоспади насичених хвойних пахощів. Білий, як борошно, вапняковий пісок, синя-синя, аж очі ріже, спокійна вода в бухті, кілька чепурних яхт на якорях ближче до пляжу і якісь наяди та інші русалки у самих лише натяках на купальники ганяють по тому пляжу вздовж прибою. Так і хочеться позичити в третього штурмана бінокль. Чи не рай? Чому так не жити? Пий собі холодний лимонад, щойно вичавлений з тутешніх лимонів, заїдай маринованими щупальцями тутешнього восьминога, танцюй сиртакі з туристками з бундесу. Про це в підручнику географії, навіть економічної, либонь, не напишуть. Напишуть лише, що в Греції все є. А що працювати тут абсолютно неможливо, промовчатъ. Яка тут праця? Які тисяча тонн пакетованих дощок з Азова на Халкіс, коли такий краєвид і такі наяди!

І рибалка – знатна. Коли почало сутеніти, увімкнули прожектор і навели його на воду просто за кормою. Ось тут їм і поперло. У кожному з відер плескалося не менше дюжини рибин, риб та рибок. Розмова, між тим, чомусь зосередилася саме на отих СРТМ-ах 502 проекту. Мабуть, тому, що капітан Ватаманюк пересів на "Таврію" саме з цих керченських траулерів.

— А ви знаєте, що це, либонь, найбільша серія пароплавів у світі, після "ліберті"? – спитав Дід. – Більше чотирьохсот пароплавів з 1967 року кияни наклепали. Так "ліберті" американці під час війни за тиждень штампували – судно на один рейс через Атлантику. Не потопили німецькі підводні човни на переході – судно вже себе окупило, можна кидати в Європі. Навіть на якірних ланцюгах для них економили. А тут – справжні пароплави досі, через тридцять років, іще працюють. І жоден з чотирьохсот

не затонув!

— Так-таки й жоден? - засумнівався капітан Борис Павлович.

— Ну, один затонув, у Ла-Манші. Після зіткнення з поромом в Англійському каналі. В тумані. Пробоїна прийшлася акурат у машинне відділення, тому боротися за живучість уже було марно, - признавався Дід. - Так і то, двадцять хвилин тонули, усі встигли сісти в шлюпки і відвалити від борту. А більше - жодного. І не те що наш жабодашний флот - по всьому ж світу, по всіх океанах, до самого Кергелена в Антарктиці шастали. Оце Пароплав! - Денис уже помітив не тільки за Дідом цю моряцьку звичку називати гарне надійне судно просто і поважно - Пароплав.

— Ні, ну "Атлантик" - пароплав однозначно! Нічого йому ніколи не станеться! А "Супер" - вже не поймеш, пароплав чи ні. Занадто він довгий. У сорокових широтах його згинає на хвилі, як вудку бамбукову, і головний двигун, знову ж таки - всього один...

— Я чому цю статистику знаю, в мене головний конструктор "Ленкузні" - по корешах, - похвалився Дід. - Коли мій малий мав народитися, я в рейс не пішов, а пересиджував механіком на буксирі, який траулери з Києва до Херсона у плавдоку тягав. Там і познайомились. Борис Михайлович Сичов. Класний дядько, гуморний.

— СРТМ - завеликий для Дніпра, осадка під чотири метри. Його в спеціальний док-понтон заводили, піднімали над водою і тягнули до Херсона в такому стані, - пояснив хлопцям капітан Борис Павлович. І сказав уже Дідові:

— А в нас у Керчі ходили чутки, що головним конструктором була дамочка. І що на головному в серії, на "Железнякові", спочатку забули запроектувати гальюни, бо такі вони тісні, що як моряк товщий трапиться, вже й двері зачинити важко... - засміявся капітан Ватаманюк.

— Не читайте перед сніданком більшовицьких газет! - обурився Дід. - З головним пароплавом там іще цікавіша історія була. Чистий детектив. Його підпільно, без державного замовлення, на верфі побудували.

— А хіба таке можливо було в радянський час? - щиро здивувався капітан Ватаманюк. - ОБХСС там, "Слідство ведуть знатокі...", прокуратура, суд, Сибір...

— Неможливо. Тому й вийшло якнайкраще.

— От чого Борис Михайлович Сичов ніколи не шанував, так це гігантоманії. Може, цьому, звичайно, сприяли й розміри отого дока, у якому з київської "Ленкузні" тягали річкою до моря побудовані в Києві на Подолі морські кораблі, - 54 метри 80 сантиметрів і ні сантиметром більше - але справжні шедеври, хоч у корабелів, хоч у поетів завжди народжуються не завдяки, а всупереч усьому. Ось запросять письменника Ірванця добрі люди на якусь віллу біля Балтійського моря, ось вам кава в постіль, ось вам марципани на сніданок, ось вам папір фінський крейдований - місяць письменник Ірванець промучиться над тим стосом паперу, так нічого путнього й не напише. А буває, грошей катма, цигарки скінчилися, замість кави залишилось саме какао, дачний будиночок у лісі завалило снігом під самий дах - до весни не відкопаєшся, а поет Бондар сидить і строчить баладу за баладою, перекладає щомісяця

по книжці, хоч із польської, хоч із колумбійської, ще й на щотижневі колонки в "Газету по-українськи" і щогодинні дописи на фейсбуці сили залишаються.

Ось і СРТМ народився всупереч тій гігантоманії, яка розпочалася в міністерстві рибного господарства СРСР після перших успішних спроб ловів оселедців в Атлантиці на банках під Нантакетом (привіт від Мелвілла, да). Саме з середніх траулерів того оселедця тоді й ловили, цілими флотами відходили на промисел з Мурманська та Калінінграда, і значна частина тих СРТ була київського проекту і побудови. А потім – раз, і гігантоманія.

Оселедців у бочках солити вже не модно, трал ставити з борту – вже вчорашній день, треба рибу морозити, треба, щоб ця рибна авоська повністю витягалася на промислову палубу з корми, по похилому сліпу?, тоді можна ловити рибу і в свіжу погоду. Довжина цієї панчохи з рибою – метрів сорок, не рахуючи сталевих тросів-ваєрів, а з ними всі 50. А в конструктора на все – про все лиш 54 метри 80 сантиметрів палуби взагалі. І ще ж десь і стернову рубку, і трюми, і рибцех, і морозилки треба увіткнути. А десь же ще ті морячки мають спати, у душ ходити і снідати! Да, задачка!

А інші КБ одне поперед одного стараються, ось вам "Тропик", 90 метрів довжиною, екіпаж – 78 чоловік, 30 тонн риби на добу морозить. Ось вам "Атлантик" – 82 метри, 80 чоловік, 45 тонн риби, ось вам "Суператлантик" – 102 метри, 91 чоловік, 50 тонн. А ось вам – плавбаза "Восток", більша за авіаносець "Ентерпрайз", 225 метрів довжиною, 610 чоловік екіпажу (половина з них – жінки), 188 тонн мороженої риби і 150 тисяч банок консервів за добу вистрілює. На цій, останній, навіть власні відділ кадрів і вертоліт є. І коли вона в Іллічівському порту стоїть, вахтову команду в Одесу окремим трамваєм возять прямо до залізничного вокзалу, без пересадки. Тільки ось де на цих всіх монстрів риби у світовому океані напасешся?

Ні, це формена гігантоманія: цих же 600 ротів іще й годувати треба – щодня чотири рази, а поки на переході до районів промислу, місяць а то й більше, – задарма спалити сотні тонн палива! Це конструктор Сичов зразу зрозумів. Сів рахувати економіку. Тричотири райони у світовому океані всього такий "урожай" риби забезпечити можуть, і ловимо там не тільки ми, але й іноземці, ще проштовхнися між ними. Та й самі ж уже сотні і сотні траулерів наклепали, третій риболовний флот у світі після Японії та Перу – де на всіх риби знайдеш?

На фоні тих гігантів СРТМ із пропонованими 12 тоннами денної заморозки, 32 чоловіками екіпажу й автономністю 28 діб і справді здавався малопотужним малюком. А ще ж треба було вписатися в ті 54 метри 80 сантиметрів габаритів... Досі можна дивуватися, як Борис Сичов вирішив цю конструкторську головоломку. Тобто ось бачиш готове рішення – поставити тралову лебідку на самому носі, сховавши від хвилі за високим напівбаком, а троси пропустити через коридор ваєрів просто... крізь рубку, прямо під капітанським містком. Розумієш, що рішення – в біса гарне і несподіване, красу конструкторських рішень теж можна оцінювати, як несподівані свіжі рими в поезії, тільки вчитися віршувати треба за іншими підручниками. Але й тоді незмога уявити, як цей конструктор Сичов до такого рішення додумався! Бувають же такі люди

- яким дано. Глянув на них, і одразу ясно - поет. І байдуже, словами чи кількатонними залізяками той поет римує.

Але в міністерстві вважали інакше. 12 тонн. Не смішіть людей. Та наші орли-тралмайстри зараз за одне тралення стільки на палубу піднімають. Це що, один трал уранці поставити, а потім весь день лежати в дрейфі обробляти? Не смішіть. І не підписали проект. Підписали натомість отой "Восток", більший за авіаносець "Ентерпрайз". Учїться ось у колег. Цій плавбазі взагалі ніякі промрайони не потрібні. Стане посеред океану на якорі, опустить насоси до самого дна, воду скаламутить, підніме поживний намул на поверхню - і дурна риба сама з усього океану до нього просто під борт збіжиться. А трали тягати можна катерами, які він сам на борту на промисел і привезе, - ботами-добувачами. Протягне трал, передасть його на плавбазу, а вже "Восток" його на борт витягне й обробить. А на рибу наводити - з вертольотів. Оце - політ наукової думки. Оце - державний підхід. Учїться, хохли. Такий точно в Києві не побудуєш і Дніпром під мостами не проведеш. Тільки в місті на Неві. Там мости - розвідні.

— То що ж тепер, закривати верф?

— Треба буде - закриємо або перепрофілюємо на випуск пилососів. Мисліть державно!

Але якщо людина вже будувала кораблі, вона навіть збирання "мерседесів" вважатиме пониженням у посаді. Директор суднобудівного заводу, мабуть, теж не хотів збирати пилососи чи трактори, тож на свій страх і ризик, без жодного міністерського замовлення і цільових коштів, таємно заклав нове судно в цеху на Рибальському півострові.

— Дивися, Борисе, тепер або пан, або пропав. Справдяться твої розрахунки - груди в хрестах. Помилився десь - голови в кущах. І не за такі витівки люди партквитки на стіл клали і відправлялися, куди Макар телят не ганяв.

— Та не хвилюйтеся, партком у кресленнях ні бельмеса не тямить, - приречено усміхався конструктор. - Тільки б якнайпізніше допетрали, коли вже добудувати буде легше, ніж на металообробку порізати.

Втім, усе обійшлося. Партком, мабуть, дійсно готувався до звітно-перевірочної партконференції або навіть про все знав, але теж не хотів "закривати верф" - так ще й до парторга колгоспу якогось докотишся. А не проти ночі згаданий капітаном Ватаманюком ОБХСС тоді боровся з підпільними виробниками запальничок та пластикових кліпсів та з "усушкою" на плодоовочевих базах, і грандіозність задуму - побудувати цілий неврахований пароплав - стала запорукою його непідсудності. Отож через півроку новоспечений траулер "Железняков" уже спустили на воду і в доку відтягли до Херсона на добудову. Конструктор знову поїхав до міністерства - вже запрошувати приймальну комісію. От же ж настирний, подумали в Москві, і включили в прийомщики одного калінінградського орла-тралмайстра, який, лише глянувши на креслення, самовпевнено заявив, що працювати ця схема не буде. Ви навіть трал не поставите. Ніколи. Ні за яких обставин.

— Ніколи?

— Ніколи!

— Ні за яких?

— Нізащо!

— А самі, заводським екіпажем, вийдемо в море і трал поставимо, і риби наловимо, тоді якої заспіваєш?

— Хотів би я це побачити!

На ходові випробування траулер вийшов до Тендрівської коси. Заводська команда, з інженерами замість тралмайстрів і зварювальниками замість матросів, не без заморочок, але поставила трал. Перше тралення ще й принесло центнер делікатесної камбали, занесеної в Червону книгу. Не за борт же її викидати? Наварили юшки. Тралмайстер відтанув.

— Не вірю очам своїм! - не здавався орел-тралмайстер, але акт прийомки, нема куди подітися, підписав. І що тепер міністерству з цим пароплавом-байстрюком робити? Ось він уже є, готовий. Назад у метал під пресом не розкатаєш. А передати його в Керч у дослідну контору, нехай вони з ним розбираються, як на такому тягнштовхаї рибу ловити. Але в серію пускати - це вже дудки! Марно, виходить, старалися? Закриють верф?

Аж тут і приїхав до Києва один падишах. Чи шахиншах. З Ірану. Не сам шах, звичайно. Але його міністр рибного господарства. Шукати, щоб його такого прикупити для свого міністерства, для Каспію. Йому добрі люди казали, у Києві щось таке є. Ну, інші добрі люди дзвонять конструкторові в Херсон: готуй зустріч на найвищому рівні, завтра припруться. Він тільки й устиг буксир, приписаний до заводу, до Каховки на коньячний завод зганяти за бочечкою коньяку. Сам же змотався на базар, сам купив м'яса, щоб, не дай Боже, не свинина, власноручно замаринував у вині, огірків-помідорів на салат накришив і наказав стіл під скатертиною прямо на траловій палубі накрити. І ось дзвонять від прохідної:

— Їдуть!

І конструктор наказує увімкнути на судні всі лебідки, брашпиль, усі конвеєри для риби, усі антени радарів і дзвінки - все крутиться, все дзвенить, блищить свіжою фарбою на сонці, падишах іще з чорної "Волги" не вийшов, а вже кричить: "Хочу!"

А його одразу на екскурсію по судну. Ось тут рибний цех. 12 тонн заморозки на добу. А це машина - тисяча кінських сил, муха ще не сиділа. 28 днів крейсерським ходом без дозаправки. А це - штурманська рубка, усе блимає циферблатами, ехолоти, гідролокатори, рибу просто під причалом шукають, радар береги малює... За штурвал не бажаєте потриматися? А штурвал справжній, з дерев'яними краспицями, як на вітрильниках. Капітан командує віддати швартови, падишах сам стернує й гудить у тифон. Красота! А тут іще й шашлички якраз підспіли, запрошують падишаха на тралову палубу пригоститись, чим Бог послав. А судно йде собі плавнями дніпровськими в лиман, комиші й осока за бортом пролітають, як на гірській річці, вах! Це в морі швидкість 12 вузлів - здається, ледве чапаєш, а коли по річці, та серед

комишів – як на торпедному катері летиш. Шашлик відмінний, коньяк ще кращий, до повернення в Херсон падишах навчився співати "Несе Галя воду".

— Одного мало! – розходився. – Купуємо у вас одразу п'ять пароплавів! Він же каспійську кільку в томатному соусі ловити зможе?

Так, попри всі вибрики долі й міністерства, пішов пароплав у серію. А коли ще "Железняков" з першого піврічного рейсу в Індійський океан повернувся, і виявилось, що не дарма конструктор економіку рахував, а не тонни й метри, бо пароплав за ці півроку, за один рейс, повністю окупився, тут і міністерство схаменулося. Замовлення посипалися, що куди там "верф закривати" – розширяти треба, як би оце десь на Оболоні ще якийсь заводський цех приткнути?

А виявилось що? Що СРТМ – і швець, і жнець, і на дуді гравець. А в океані не тільки оселедці та скумбрія водяться. Кого на каракатицю в Аденську затоку послати? СРТМ. Кого на лангуста під Сокотрою поставити? Його ж. А не тралом, а ярусом кликача під Південною Георгією ловити? Золота рибка той кликач, 800 доларів тонна. А ярус – то кілька кілометрів тросиків та волосіні з гачками, його з великого судна і не поставиш, палуба високо. Ну дик. А кальмара на джигер? А тунця на вудочки з дощувальною установкою? А сардину кошільковим неводом? Тонн по 100 за один замет? Він і це може. Бо все це конструктор ще на етапі проектування передбачив і можливості такі в свій проект заклав. Тиждень на переобладнання в порту – і йди, лови хоч чорта лисого, відповідна технологічна лінія на лисих чортів уже в рибецеху.

Особливо конструкторові зігріло душу, коли отой найбільший у світі "Восток", у якого нічого з тими ботами-добувачами, які моряки одразу ж прозвали "мільницями", так і не вийшло, у наступний рейс пішов з цілою флотилією, аж з шістьма СРТМ-ами. Їх так і називали потім моряки – востоківські СРТМ-и. Ну, так, у кабінеті та на моделях ті боти-мільниці краще виглядали. А в морі хвилі іноді трапляються. І навіть настільки іноді, що повсякчасно. І риба не такою дурною виявилася, щоб на якісь насоси замість холодних течій з Антарктиди купитися. Проігнорувала експеримент повністю.

І ось років через десять, коли СРТМів наклепали вже чи не з сотню, усі моряки зрозуміли, що то за пароплави і за щастя вважали на нього потрапити (спокійніше ж працювати на судні, яке не тоне, що не кажи), а грошей вони державі заробили – вагон і маленький возик – і все самими сторублівками! А головне – забулося, що перший пароплав був підпільним байстрюком, конструктора нарешті нагородили премією Ленінського комсомолу і дозволили на неї без черги придбати собі автомобіль "Волга". Оце і є визнання. По праву. Від "Волги" він, до речі, дивак, відмовився. Сказав, що якось незручно без черги, походить пішки.

— Хоча, скажу вам по совісті, – закінчив свою розповідь стармех Хоменко, – на Заході він би давно вже був мільйонером і мав би дачу на оцих ось Кікладах.

— Ось що, хлопці, – запропонував страмех. – Є у мене для вас творча конструкторська робота. Придумати щось таке, щоб у душовій вода йшла, тільки коли людина під душем стоїть. Став під душ – вода пішла. Відступив намілюватись – вода не йде. Бо ніякі вмовляння на нашу несвідому публіку не діють. Що хочете просить.

Зварювальний апарат – буде вам зварка. Токарний станок – будь ласка. А тільки щось придумайте. Витрати води – ні в які ворота не лізуть.

Запропонував, і одразу витягнув ще одну рибку. Але змагання з Ватаманюками вони з Денисом таки програли, бо вже в самому кінці риболовлі капосна Меггі заходилася ловити лапою рибу саме з їхнього відра й перекинула його, тож частина риби втекла назад в Егейське море, а Меггі – до своєї будки на баку.

**Кінець ознайомчого фрагменту**