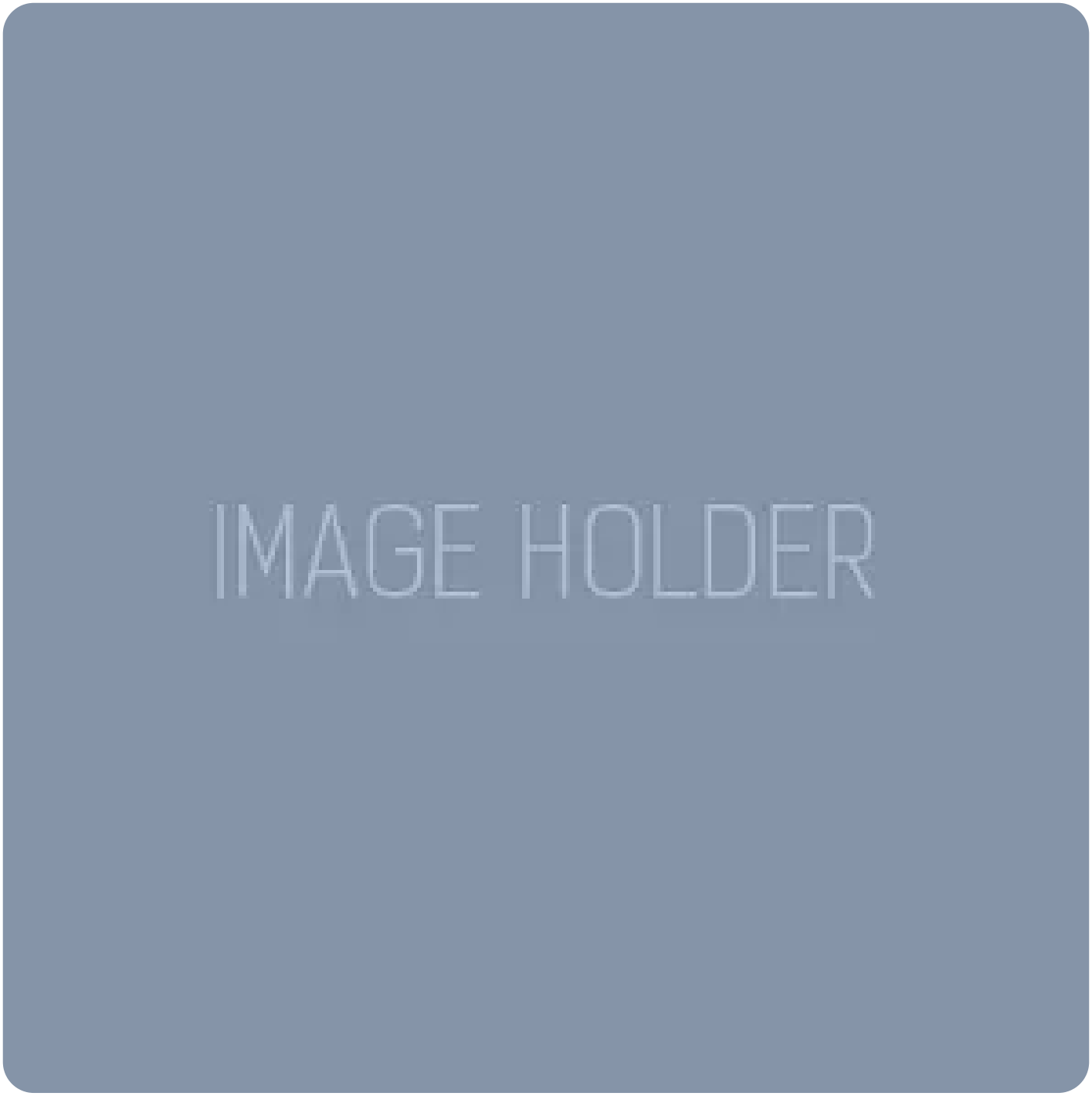



# Полоцк

Жанр произведения: Проза

Произведение написал автор BookBox Алаид

Ссылка на публикацию

Полоцк

Рассказ.

В 1996 году по приглашению знакомого старпома я стал членом экипажа большого морозильного траулера «Полоцк». Судно принадлежало какой-то московской фирме, которое они купили у поляков по цене металлолома. Тем не менее, траулер дошел из Польши до Камчатки своим ходом, и после небольшого ремонта силами экипажа судно вышло в район промысла. Но перед этим произошел один инцидент.

Траулер стоял в уютной бухточке на Моховой на якоре. Экипаж на ночь уезжал на катере по домам. На судне оставалась вахта человек шесть и два японца в одной из кают. Однажды ночью к судну подошел катер, высадились мрачные личности, к вахтенному матросу приставили охрану. Боевики ворвались в каюту к японцам и унесли крупную сумму денег. Это не было случайным ограблением, они точно знали, куда идти. Никто не пострадал, ничего больше они не тронули. Потом мы узнали, что деньги возвращены. Каким образом их нашли и вернули, никто из экипажа так и не узнал. Это было веселое время.

Вскоре «Полоцк» снялся в рейс.

В это время шла на нерест красная рыба, и путина была в разгаре. Мы подходили к рыболовным порядкам, представители фирмы обговаривали с рыбаками цену (значительную часть этой цены составлял универсальный натуральный продукт, «малоизвестный» напиток под названием водка), и к нам подходили прорези с рыбой. Экипаж эту рыбу обрабатывал и замораживал. Таким образом, у нас в трюмах оказалось 360 тонн красной рыбы различных пород, и какое-то количество красной икры. Естественно, никаких документов на продукцию никто никому не выдавал, и было понятно, что вся эта деятельность – чистое браконьерство. По окончании путины мы зашли в Петропавловск. Матросов-обработчиков списали с судна, остались лишь машинная и палубная команды. Через три дня срочно собрали экипаж, и мы вышли в море. Куда и зачем – никто не знал, не знал даже капитан. Представители фирмы остались на берегу. Несколько дней бесцельно болтались в открытом море, потом пришло распоряжение от владельцев идти к острову Симушир. Там встали на якорь в безлюдной бухте и простояли три месяца. К этому времени в экипаже началось брожение: вынужденное безделье – самый верный стимул для потенциальных бунтовщиков. Все это время экипаж зарплату не получал, в то время это было в порядке вещей. Но прошло уже более полугода. Было понятно, что экипаж созрел для какой-никакой организации. На многих судах меня выбирали председателем судового комитета (предсудкома). Некоторый опыт был, появились и сторонники. В общем, нескольких человек делегировали к капитану с предложением собрать общесудовое собрание. Капитан не возражал. На собрании выбрали судовой комитет, а меня - его председателем. Всем было

понятно, что наш «Полоцк» попросту спрятали от рыбнадзора, однако были неудобные вопросы капитану Шкиреву по поводу бесцельной стоянки, на которые он был вынужден давать уклончивые ответы. Приняли решение задать несколько вопросов представителям фирмы, с которой радиосвязь изредка поддерживалась. Ответы были весьма расплывчаты, однако зарплату обещали выплатить сразу после сдачи продукции.

Начался период осенних штормов, и нужно было искать более надежное убежище. Нам дали добро на переход до Южно-Сахалинска. Там встали на рейде и простояли еще недели три.

Кстати, в шторм, на наших глазах прямо в бухте перевернулась японская баржа. Подошел портовый спасатель, однако подробностей нельзя было рассмотреть.

Недовольство на судне нарастало. В лице капитана Шкирева (он был чуваш по национальности, наверно поэтому все матросы-обработчики также были из Чувашии и работали как звери) у меня неожиданно появился союзник. Иногда он сам меня вызывал для беседы. Так я узнал, что рыбу планировали везти в Японию. В Японии продукцию без легальных документов сдать невозможно. Вот это и есть наиболее вероятная причиной нашей стоянки. Идут трудные переговоры с властями и натуральным обменом сопроводительных документов на взятки чиновникам. Было понятно, что капитана и администрацию судна сильно беспокоит недовольство экипажа, падение дисциплины, участившиеся пьянки и драки. Частично проблему можно было смягчить неким важным решением, которое бы всех объединило. Тогда я предложил капитану принять на следующем собрании решение не выгружать продукцию до полной выплаты зарплаты за весь период. Для капитана это было трудным решением. В прежние годы это было вообще немыслимо, но времена изменились. Капитан свое согласие не подтвердил, но решение собрания обещал довести до судовладельцев. К собранию судовой комитет готовился серьезно. Уж не помню, какие вопросы были включены в повестку, однако, кроме вопроса о выгрузке было требование к администрации судна допускать представителя судового комитета на сеансы связи с судовладельцами, вопросы ремонта важных судовых механизмов, требование обеспечить экипаж продуктами питания, которые почти закончились, необходимость пополнения запасов топлива и воды, еще какие-то мелкие вопросы. Старшие офицеры были в шоке от собрания. Да и капитан не ожидал такого развития событий. На самом деле мы хотели подчеркнуть перед судовладельцами значимость судового комитета и общесудового собрания, чтобы заставить их действовать более энергично и убедить в неизбежности выплаты всей зарплаты. Раньше собрания могли оказать некоторое влияние лишь на судовую администрацию, но сейчас у нас были на руках хорошие

козыри. Экипаж остался доволен собранием, хоть на нем и шла речь о дисциплине и качестве несения вахт. Эти претензии были справедливы, и порядок на судне восстановился. Решения собрания ушли в Петропавловск.

Наконец, поступило распоряжение следовать в Кусиро для сдачи продукции. «Полоцк» поставили к причалу. Утром появилась японская бригада грузчиков. Уж естественно, едва ли не весь экипаж высыпал на палубу, чтобы стать свидетелем отказа от выгрузки. Агент побеседовал с капитаном, забрал свою бригаду, и был таков. Через пару часов капитану предложили освободить причал и встать на рейде.

Все упали духом, включая капитана. Теперь уже переговоры велись между судовладельцами и японским агентом. Шкирев нервничал, поскольку ничего не знал. Так прошло три дня. На четвертый судно снова поставили к причалу. К трапу подъехал микроавтобус. Из него вышел улыбающийся агент, за ним вытащили объемистый чемодан, как потом выяснилось, набитый долларами. Это была зарплата за восемь месяцев для 86 человек экипажа. Три дня понадобилось японцам, чтобы собрать такое количество долларов. Во всем Кусиро такой суммы не нашлось. Лично я получил тогда свыше 14 тысяч долларов. В то время за эти деньги можно было купить в Петропавловске две больших квартиры в ценре. Убежден, что если бы нам пришлось получать зарплату после рейса в Петропавловске, сумма оказалась бы на порядок меньше. Удачный вышел рейс! Ни до, ни после никогда не получал сопоставимых сумм.

В конце выгрузки произошел казус: японцы выгрузили своих 360 тонн и собрались уходить. Однако в трюме оставалась рыба, примерно 60 тонн! Не должно было оставаться! Второй штурман (ответственный за груз) в недоумении обратился к агенту, получил множество поклонов и улыбок, но всучить ему хоть один лишний хвост ревизору так и не удалось. Благоразумные матросы, боясь недовеса, щедрой рукой добавляли по рыбине в каждый противень. В результате набежало 60 тонн. Сдать эту рыбу в Японии было уже невозможно. Пришло распоряжение следовать в Пуссан.

В моем кармане оказалась горсть японской мелочи. Перед самым отходом пришла идея скормить ее автомату по продаже напитков, который красовался в тридцати метрах на причале. Заправил автомат монетами, нажал кнопку. Он удовлетворенно заурчал, выдал сок и отсыпал сдачу. Чуть больше, чем я в него засыпал. Повторил общение – тот же результат! Так мы с автоматом увлеченно сотрудничали раз десять, пока вахтенный штурман на трапе не пришел в ярость, потому что почти все швартовые были уже на борту. Я отомстил штурману, показав ему весь результат нашего общения с автоматом. Благодатный город Кусиро!