

БАЙКАЛ, ГЕКТОПАСКАЛИ и ДРУГОЕ...

Анатолий Канарский

Предисловие... Вместо оправдания... Можно и пропустить...

Каждый год, когда приближалась весна, у нас возникал вопрос - а куда мы едем в этом году? Даже, когда дети были еще маленькие.

Эта тяга к перемене мест (мне повезло) зародилась во мне, я думаю, от того, как жила наша семья до войны, во время войны и после нее. Мой отец служил срочную и сверхсрочную службу в Белоруссии. Сначала в Бобруйской крепости, а затем в Слуцке. В Слуцке он познакомился и женился на моей будущей маме. Она работала в детском саду дивизии, которой командовал Жуков. Затем отец закончил Ленинградскую Военно-политическую школу имени Энгельса и получил назначение на Дальний Восток. С этой поры, надо заметить, начинается череда удивительных совпадений в моей жизни.

На Дальнем Востоке мы жили в военных городках, недалеко от границы, в бараках на много молодых командирских семей. Там мы тоже несколько раз переезжали. Там, в 1934 году я родился на станции Раздольное. Потом отца перевели в Гродеково, ближе к границе. В 1939 отца послали на учебу, и опять в Ленинград. А мы с мамой провели это время в Слуцке, в Белоруссии. По окончании учебы отец получил назначение в Ленинградский округ. В Стрельну, а затем в Слуцк – Павловск (до революции и после 1944 года). И мама писала письма родным из Слуцка в Слуцк. 22 июня 41 началась война. Отец ушел на фронт, а нас через два месяца эвакуировали в Сибирь, в Курганскую область, село Чаша. Там мы тоже несколько раз переезжали, меняли село Могильное на село Чаша, один дом на другой, третий и т.д. В каждом доме свои семьи, свои дети, свои родные на войне. А тут приезжие с двумя детьми... Но никто без крова над головой не оставался.

Отец пропал без вести в октябре 41-го на Лужском оборонительном рубеже Ленинграда.

Весной 46-го двумя товарными вагонами- теплушками последние эвакуированные вернулись в Павловск из Сибири. Ехали мы 18 суток. Дома нет - разбомблен. Жить негде, работы нет и осенью этого же года нас забрал мамин брат в Одессу. В Одессе он работал, служил в военно – музыкантской школе, учил военных ударников. Одессу я любил уже давно по книге В. Катаева «Белеет парус одинокий». Любимая книга детства. Любимый город. Но это была осень – зима - весна 1946- 47. Очень хорошо этот период показан в фильме «Ликвидация». Голод на Украине, бандитизм, нет работы. Две семьи в квартире в подвале на Тираспольской. И весной 1947 г. мы переехали в Бобруйск. Там после войны обосновался второй брат мамы. Он служил срочную службу в кавалерии и всю войну тоже провоявал в кавалерии, в дивизиях генералов Доватора и Белова. В Бобруйске мама поступила работать в детский дом. Мы сняли маленькую проходную комнату в частном доме, а затем, «благодаря» небольшому пожару, который я нечаянно устроил в сенях дома, нам дали комнату в многосемейном деревянном доме.

В Бобруйске я окончил школу, ездил поступать в Ленинградский

кораблестроительный институт, вернулся, не поступив, немного поработал электромонтером и был призван в армию. В Ленинград! 3 года в центре города, в 58 Отдельном полку связи «Военной Краснознаменной инженерной академии связи им. С.М.Буденного». Буденный и связь? Во время учебы в Бобруйске занимался в доме пионеров и морском клубе морским делом. Мы много плавали на шлюпках по Березине. После 7 класса я участвовал в походе - переходе на шлюпках до Киева по Березине и Днепру, 600км, 10дней. А после 8го - руководил четырехдневным походом по Березине. Даже в армии повезло - трижды зимой и летом с радиостанциями обеспечивали связь на пикетах на первых в стране соревнованиях по спортивному ориентированию. После службы приехал в Минск, стал работать, учиться в вечернем политехническом, после третьего курса в радиотехническом, женился, родились дети. С Лерой повезло. Она с родителями тоже поменяла несколько мест проживания. Мариуполь (там родилась), Подмоскovie, Львов, Минск, деревня Янушковичи, опять Минск. Ездил с родителями отдыхать на море.... Поэтому нам всегда было легко, даже без длительной подготовки, быстро собраться и махнуть, и близко, и далеко, куда решили. Ну ладно, вступление что-то затянулось...

Помнишь, Лера!

БАЙКАЛ, гектопаскали и другое...

1983год. В этот год мы совершили свое самое большое и самое, наверное, незабываемое путешествие по стране, которая тогда называлась СССР.

Незадолго до этого я с группой товарищей по работе получил приличное вознаграждение за изобретение. И уже с зимы мы с Лерой начали писать в разные места на востоке в поисках тур. маршрутов. Писали в Приморский край, в Сибирь, на Камчатку.

Тогда это было просто. Каждый год издавался справочник по турбазам и маршрутам походов по стране. Турбаз было сотни, маршрутов походов и путешествий – тысячи. И все это было доступно молодым. На запросы всегда отвечали письменно с разными предложениями. Мы выбрали в этот раз маршрут по вулканам и горячим источникам Камчатки. Двухнедельный поход.

Понятно - о наших планах знали многие - и сотрудники, и друзья, и родственники. Оказалось, что в Иркутске у дальнего родственника есть знакомая по отдыху в санатории, у моего товарища по работе - друзья во Владивостоке, у Лериной сотрудницы – друзья в Петропавловске – Камчатском. Так стал вырисовываться наш маршрут по дороге на Камчатку. Глупо было просто долететь на Камчатку, когда по дороге столько интересных мест, где еще не бывали и, главное, Приморье, где, недалеко от Владивостока на станции Раздольное Никольско – Уссурийского (тогда) района Дальневосточного края (тогда) я родился. Как звучат эти названия! Песня! Сейчас это Уссурийский район Приморского края. Тоже неплохо. Наши друзья списались со всеми и там готовы были нас принять и ждали. Нам еще захотелось заехать в Красноярск, побывать на знаменитых Столбах. Оказалось, что самолеты из Минска в Красноярск не летали, и мы отложили этот план... В 2008 я побывал в Красноярске и на Столбах, но уже в командировке и один.

Итак, в начале августа мы вылетели в Иркутск. Несколько дней провели в

этом старинном сибирском городе. Побывали в музее декабристов. Где-то еще. Осмотрели город. Но, конечно, рвались на Байкал. На теплоходе «Москва» по Ангаре отправились на Байкал, в бухту Песчаная. Теплоход «Москва» – этот тип речных судов был известен всей стране. Здесь он возил туристов и местный народ от Иркутска вверх по Ангаре до Листвянки - поселка и пристани у самого начала Ангары - и далее, вдоль берега Байкала на север, по поселкам, бухтам и туристским местам. Бухта Песчаная – очень популярная в стране среди туристов, известна своим пляжем, ходульными, как их называют, соснами и лиственницами, висящими над землей на своих высоких корнях. Результат работы сильнейших ветров. Как писали путеводители: - «вода в бухте летом бывает теплой, как в Рижском заливе». Не знаю - нам не показалось. Хотя на Рижском заливе мы бывали. Мы как-то легко устроились на турбазе на сутки и успели вечером немного погулять по берегу. Назавтра у нас был еще день, и мы этим же теплоходом должны были вернуться в Иркутск, чтобы поездом ехать во Владивосток. Так было задумано. Ехать нужно было трое суток. Я хотел еще раз посмотреть и показать Лере эту интереснейшую дорогу, по которой в 1939 г. я с родителями ехал 12 суток в Белоруссию.

Такие поездки – как езда по географии страны, которую мы изучали в школе и о которой столько читали в книгах и журналах. Билеты мы купили в Иркутске.

Турбаза представляла собой группу деревянных домиков, никакого жилья больше, как нам показалось, вблизи не было. Мы легли спать. А ночью над Байкалом разразился шторм, свирепый и стремительный, как бывает в тех местах. Грохотало и сверкало всю ночь. Когда мы утром вышли на берег - увидели то, что никогда нигде не видели. Шторм утих, но по поверхности озера носились многочисленные маленькие вихри. У причала ни одного судна. Наш теплоход еще вчера ушел дальше. Ничего не предчувствуя, мы решили до отъезда подняться в горы и осмотреть всю бухту сверху. Перед походом решили набрать с собой бутылку байкальской воды. Я сунул руку с бутылкой в воду и не смог вытерпеть пока она наполнялась. Вода показалась мне ледяной. Это к сравнению с Рижским заливом. А ведь мы когда-то смогли окунуться и немного проплыть в холодной (градусов 12) воде Телецкого озера на Алтае.

Мы поднялись наверх. Кое-где пришлось карабкаться по скалам. Когда спустились, напали на маслята и не удержались, набрали немного. Сверху мы увидели, как в бухту вошел большой пароход с дымящейся трубой и, не подходя к берегу, стал на якорь вдали. Это был известный всем старый пароход «Ильич», который совершал плаванья вдоль всего побережья Байкала и развозил туристов, местных жителей, геологов по турбазам, поселкам и экспедициям. Мы видели, как на шлюпках доставили прибывших на берег. Спускаясь с горы, мы увидели эти знаменитые «воздушные» сосны и лиственницы. Сделали несколько кадров танцующих деревьев и воды озера сквозь ветки сосен. На разной глубине в солнечном свете она была разноцветной. Когда подходили к бухте, услышали какие-то крики, веселые возгласы и плеск воды. Не верилось, но это купалась команда «Ильича». Сибиряки - что тут скажешь. Но самое «интересное» нас ожидало внизу. В билетной будке на берегу нас «обрадовали», сообщив, что по всему Байкалу перемещается шторм и сегодня и, скорее всего, завтра никакая речная «Москва» сюда не придет. Стало как-то невесело. Забрехала опасность опоздать на поезд. А ведь лето и билетов не достать. Расстроенные, мы слонялись около

причала, надеясь, что кто-нибудь заберет нас и доставит в Листвянку. Через какое-то время причалила моторка. Парень, который был в ней, готов был доставить нас куда угодно, но он шел на север, а нам хотелось на юг. Было еще несколько моторок, но все не по пути. Но вот с юга показалось небольшое суденышко. Оно подошло к причалу и пытались причалить. Судно называлось «Маяк». Странное название неподвижного, хоть и морского, сооружения для плавсредства. Но нам было не до тонкостей в названиях. Судно неоднократно дергалось вперед - назад в попытках приблизиться к пирсу и пришвартоваться, мы все это наблюдали, и я еще слегка подсмеивался над неумелым рулевым. А потом вдруг опомнился: «А чего это я смеюсь над ним, а вдруг он пойдет обратно и возьмет нас». «Маяк» причалил. На палубе ни души. Из кубрика выбрались несколько туристов и ушли на берег, а из рулевой рубки вылез мужик, лет тридцати пяти, с лицом лилового цвета, заметно пьяный. Мы подошли и спросили – куда он пойдет дальше.

- Завтра в Листвянку - ответил он.

- А нас возьмете?

– Запросто, пятерку на коньяк
и утром в шесть приходите. –
Договорились!

Познакомились. Парня звать Руслан. Он капитан этого теплохода.

В некоторых жизненных ситуациях у меня, иногда, проявляются авантюрные замашки. Потом, через много лет, вспоминая об этом, вздрагиваешь, представляя, чем это могло закончиться.

- Руслан, а может мы и переночуем у тебя на судне, чего нам в такую рань вставать, где мы кого найдем, чтобы выписаться с турбазы?

-Нет проблем, приходите. Места полно...

Нас как ветром сдуло. Мы быстро собрали вещи, рассчитались с турбазой и вернулись на «Маяк». Руслана не было. Нас встретил пожилой, трезвый человек. Познакомились. Он механик. Звать Александр Павлович, Палыч.

– Ну что, Руслан вас взял?

-- Взял.

- И сколько содрал?

- Сказал -

пять рублей, на коньяк.

– Не

давайте, хватит и три. Все равно пропьет.

– Ну, мы уже обещали, неудобно.

Появился из рубки Руслан. Я отдал ему обещанную пятерку и еще высказал сомнение: - Где ты здесь найдешь коньяк, ни жилья, ни магазина нет.

- Не волнуйтесь. Все будет. И исчез. Вскоре он вернулся довольный и с бутылкой коньяка. Места знать нужно! Стали знакомиться с судном. Теплоход «Маяк» принадлежит Бурятскому управлению технического снабжения. Бурятия и управление на восточном берегу Байкала, а мы на западном. Корабли, море - моя любовь и невоплощенная мечта детства и

юности. И вот мы попали в обстановку, о которой столько мечтал. Корабль, море.... Да, Байкал местные называют морем, и правила судоходства, и требования к судам и их оснащению там морские. Даже горный хребет, протянувшийся вдоль западного побережья, называется Приморский. Поэтому меня интересовало все.

– Руслан, какое назначение вашего теплохода?

- Бля..., девок

начальству возим.

- А как вы здесь оказались?

История такая. Рассказываю своими словами, потому что пересказать словами Руслана затрудняюсь. Он был еще сильно под впечатлением случившегося и выпитого за рейс. Хотя моих познаний в великом и могучем, накопленных в сибирском селе в военные годы, во дворах и школах Одессы и Бобруйска в послевоенные годы, на работе на стройках монтером и на службе солдатом, вполне хватило бы, чтобы точно передать ситуацию и «охарактеризовать» виновных.

А случилось вот что. Начало августа. Как на большой земле автобусы, здесь, по разнарядке властей, все суда летом развозят детей по многочисленным пионерским лагерям. Вот и они доставили на третью смену детей, а после этого не упустили возможности подзаработать. Отвезли пару раз туристов, которых тут летом хватает, в разные места. Но не повезло. А может и повезло - деньги, вино. Одна веселая компания, находясь на палубе, сдуру дернула за тросик клапана надувного спасательного плота, и он надулся. Он надувается двумя способами. Или, принудительно, перед сбрасыванием в воду, дергают за тросик клапана баллона сжатого воздуха, или автоматически, когда плот падает в воду – от давления срабатывает клапан.

У нас дома был такой плот – ПСН-6М. Плот спасательный надувной шестиместный. Бывают 10, 12и местные. Мы, когда-то давно, две семьи купили такой плот у отставного подводника и плавали на нем с детьми по Вилии до Вильнюса, и по Гауе, почти до Риги. Так вот - плот надулся, сдуть его, конечно, с трудом, но можно. Затолкать в контейнер тоже трудно. Но баллон пуст, а по правилам морского регистра плаванье судов без спасательных средств не допускается. И Руслан с Палычем вынуждены были сдать плот для приведения его в рабочее состояние в порт в Листвянке. Куда нам и нужно было попасть, чтобы вернуться в Иркутск. А пока плот там, «Маяк» совершал короткие «коммерческие» рейсы вдоль побережья, доставляя туристов в разные места.

Нужно немного сказать о том, что за «лайнер», на котором мы оказались. Сведения, конечно, не только от Руслана, но и более поздние, из печатных источников.

Теплоход (дизельный двигатель) проекта 476, серия называлась «Ярославец», с многочисленными модификациями выпускался с 1953 года разными заводами Союза, вначале, как буксирное и разъездное судно для рек, озер и прибрежного морского плаванья. Затем появились варианты водолазных судов, торпедоловов (после учебных стрельб), прогулочных, туристских и, в последние годы, частных - для развлечения, экскурсий и т.п. Очень надежная и долгоживущая серия судов.

Длина 22-25 м. Ширина 3,5м- 4м. Осадка 1,2м.

Грузоподъемность 40,4т. Скорость 15-18 км/час. Команда - капитан и механик. Когда нужно и кок. В середине под рубкой каюта и два спальных места. В носу – вход через люк – три рундука для спальных мест. В корме 3-4 спальных места. Обычно, может взять 10-12 пассажиров. Пионеров, наверное, брал и человек по тридцать. Пока мы знакомились с судном, к причалу подошел точно такой же теплоход. На палубе было полно людей, а в рулевой рубке тоже хорошо пьяный капитан. Коллеги пообщались. На этом судне были геологи, которые двигались далеко на север.

Мы осмотрели наше судно. Когда были в машинном отделении, Палыч, озираясь, пожаловался: - «Мне до пенсии два года. Боюсь, не доплаваю с этим алкашом. Выпивки хватает всегда. Утопит спьяну». Поднялись на палубу. Руслан ко мне обращается: -

- Толя. Ты в гектопаскалях разбираешься?

-А что такое?

-Да вот получил новый барометр. А он, гад, не в миллиметрах ртутного столба, а в каких-то гектопаскалях. А нужно погоду посмотреть на завтра.

В то время, в самом деле, недавно перешли на новую систему обозначения давления. Сейчас уже догадались делать на барометрах две шкалы.

– Ну давай,
посмотрим.

В надстройке, рядом с рулевой рубкой, небольшой отсек. Столик, карты, приборы. Взял инструкцию к барометру, нашел там формулу пересчета. Пересчитал гектопаскали в миллиметры. Чувствую – уважение растет. Вместе проложили на карте завтрашний курс. Наверное, это было сделано ради меня. Он почувствовал мой интерес к морскому делу. Идти к Листвянке нам нужно было 80 километров, часов 5, почти все время, видя берег. Но по местам с самыми большими глубинами - до 1600 метров. Учитывая, как стремительно меняется погода и видимость на Байкале, знание курса, наверное, было не лишним.

-Толя, ты в радиостанциях понимаешь?

Тут он попал точно – в армии служил я в полку связи, радист первого класса.

– Ну давай, посмотрим.

В радиорубке, была и такая на этом маленьком корабле, стояла новенькая радиостанция на кварцах, на фиксированных частотах. Я проверил и настроил радиостанцию, Руслан немного покричал в микрофон. Но его, видимо, никто не ждал в эфире, и он успокоился. Меня он зауважал еще больше и немного рассказал о себе.

Служил на ТОФе (тихоокеанском флоте) на подлодке. Попали в аварию, был травмирован. Приехал в родные места.

Теперь вот здесь плавает. Сам он из поселка Ключевка Бурятской АССР, Дзесюк Руслан Григорьевич. Палыч, механик, из города Бабушкин (Ключевка рядом). Адреса обоих у меня записаны на туристской карте

Байкала. Храню, как память и мечту еще раз побывать там.

Вечерело. Нас они разместили в каюте. Там было два дивана, плита, холодильник и стол. Сели ужинать, выпили коньяка. На закуску у них был копченый байкальский омуль и холодные макароны. Хорошо посидели, душевно поговорили, каждый рассказал о себе, о своей жизни. У Палыча сын, оказывается, известный спортсмен. Обменялись адресами. Думали о будущих встречах. Тогда это еще было реально. Лере вечер тоже понравился. Не понравилось только, что Руслан все время матерится, разговаривая.

- Вот Палыч, молодец, ни разу не ругнулся.

- Кто, Палыч? - засмеялся я. – Да он ни одного слова не произнес без мата. У него через слово скороговорка – ёёма...ёёма... Врожденная флотская привычка.

В морском клубе ДОСФЛОТ, в Бобруйске, у нас был отставной главстаршина, тоже тихоокеанец. Точь – в-точь, тот же лексикон.

Стали укладываться спать. Мы в каюте, Палыч в машинном отделении на диванчике, а капитан Руслан в носовом кубрике. Каков человек, а! Утром, когда я всех будил, обнаружил его там спящим, свернувшись калачиком, на рундуке.

Только мы задремали - стук в двери надстройки, под которой наша каюта. Я оделся и вышел. Холодная ночь. На трапе несколько туристов. Ребята разных возрастов. Передний рассказал мне, что их двенадцать человек, им тоже завтра нужно быть в Иркутске. Руслан обещал их забрать, прийти на «Маяк велел в 6 утра. Они пришли уточнить - остается ли в силе уговор, потому что во время переговоров капитан был сильно нетрезв.

– Какие шесть часов? - нагло удивился я. – Раньше семи я их будить не буду. Не волнуйтесь, приходите к семи.

Утром я разбудил Руслана, потом Палыча. На причале уже ждали продрогшие туристы- ребята и несколько девушек. Руслан разместил их в носовом и кормовом кубриках - там они могли только сидеть. Они, видно, плохо или совсем не спали в эту ночь, боясь упустить оказию. Забившись в кубрики, сразу затихли там, наверное, уснули.

Палыч запустил дизель, и Руслан довольно четко отошел от причала и лег на курс. В смысле – он объяснил мне, как держать курс по компасу и поставил меня за штурвал. А сам сел на табурет в рубке и задремал. Через какое-то время он сменил меня и продолжал управлять, не вставая с табурета. Пару раз он просил меня посмотреть в кубриках - не осталось ли чего поправить здоровье. И я находил и в носу, и в корме недопитые бутылки вина.

Но этого хватало ненадолго. Время от времени на берегу появлялись поселки или дома, и Руслан резко брал руль вправо. Душа требовала поправки. Палыч слышал движение рулевого механизма и тут же прибежал в рубку.

-Руслан, держи курс, попадемся!

Он очень боялся не доработать до пенсии. Через какое-то время, когда мы проходили недалеко от какого-то мыса, Руслан вдруг включил сирену и дал три протяжных гудка. Он встал- по его небритым щекам текли слезы.

– Что случилось, Руслан - спросил я.

Немного успокоившись, он объяснил, что месяц назад на этом месте в шторм утонул такой же «Ярославец» с людьми.... Да, глубины в этих местах максимальные.

Сирена разбудила наших пассажиров, и они потихоньку стали выбираться на палубу. Первым в рубку зашел парень, с которым мы разговаривали вечером на трапе. Он оказался океанологом из киевского НИИ. В разговоре выяснилось, что там работает женщина, с которой мы вместе были в походе по Алтаю – по тайге и Телецкому озеру. Она была с сыном, и мы после похода даже переписывались. Туристы всегда находили общих знакомых по всей стране.

Парень летел во Владивосток, чтобы на исследовательском судне отправиться в экспедицию. Он дал нам ориентиры, где стоит это судно, и приглашал побывать на нем. Но мы ехали поездом и не успевали. Затем зашла пара - парень и девушка. Немцы из ГДР. Парень внимательно осмотрел рубку - на табурете, за штурвалом небритый мужик с синей испитой рожой, а рядом какой-то человек, вроде, трезвый. Он обратился ко мне

- Какой есть функцион этот корабль?

- Техническое снабжение - объяснил я.

- А кто есть капитан этот корабль?

-Вот он – показал я на сидящего Руслана.

–Это есть капитан? – потрясенный вопрошал иностранец?

Я уже не помню, что говорил дальше, но помню, что стал их отвлекать расспросами – кто они и почему здесь. Девушка - студентка. Ее папа-военный атташе на Украине. Парень плавал на гражданских судах ГДР, жених этой девушки. Прилетели посмотреть на Байкал и попали в приключение. В Советское время интуристов из Европы пускали только до Байкала самолетом, и японцев тоже до Байкала. Но в Сибири они ничего не могли посетить. Одну такую группу японцев мы увидели в Листвянке, когда сошли с «Маяка» и ждали автобус. Они долетали до Иркутска, их на автобусе привозили в Листвянку. Там они с причала осматривали Байкал, посещали лимнологический музей. Потом обратно в Иркутск, на самолет.

Пока мы разговаривали, Руслану тоже захотелось пообщаться с интуристами.

-Толя, скажи девушке, что я хочу с ней почирикать. Есть такое словечко в Сибири. От эков, наверное. Еле его отговорил.

- Руслан, перестань, немецкого ты не знаешь, а по-русски тебе будет с ней тяжело чирикать.

Капитан

согласился.

Наш каботаж заканчивался. Лера все это время была в каюте, или на палубе. За все плавание я не сделал ни одного снимка, а ведь всегда и много фотографирую. Так был занят, что не снял столько видов Байкала и берега, и человеческих типов. Есть только кадр, снятый в начале плавания - восход солнца на Байкале и «Маяк» с фигурой Палыча на борту, снятый, когда мы уходили в Листвянке. Лера потом мне говорила: - «Такого увлеченного я тебя никогда не видела и не хотела мешать». А жаль— такое приключение и мы в нем не зрители!

Причалили в Листвянке. Очень четко. Попрощались с Русланом и Палычем. Поблагодарили за все. Никаких сентиментальных восклицаний и заверений с их стороны, по- сибирски, очень сдержанно. Таких встреч у них бывает много, а впереди их ждали большие заботы.

Мы вышли в поселок. Времени до автобуса было еще много. Решили перекусить и присели на причале. Мы всегда возили с собой маленький пластиковый подносик и на нем раскладывали еду. Пришел туристский автобус. Японцы высыпали на причал и стали все вокруг фотографировать - Байкал, берег, причал, поселок. Потом стали все по очереди исподтишка снимать нас жующих. Мы доели, я встал и стал открыто снимать японцев. Потом мы посетили музей байкаловедения в единственном в стране лимнологическом НИИ Сибирского отделения АН СССР.

Автобусом вернулись в Иркутск. Когда рассказали про наши похождения нашей хозяйке Нине, она не удивилась

- Да, у нас тут все говорят, что не пьет команда только на «Москве», на которой вы шли из Иркутска на Байкал. На остальных всех пьют.

Потом был поезд «Россия», Москва - Владивосток и трое суток интереснейшего пути по кругобайкальской дороге, по Забайкалью, по берегу Амура, по Дальнему Востоку, Уссурийскому краю, по родине. Вместе с нами и в соседнем купе ехали военные летчики. Они ехали из Забайкалья в Артем, забирать из ремонта вертолеты. Потом Владивосток, новые друзья- Борис и Виктор, поездки по Владивостоку и окрестностям, замечательная поездка в бухту Сидими, трое с половиной суток большим теплоходом «Мария Савина» по восточным морям на Камчатку, двухнедельный поход по Камчатке, новые друзья и незабываемые впечатления...

Но об этом, наверное, в другой раз...

Сейчас, через много лет после описываемого похода, чтобы проверить свою память о нашем «Маяке», я в интернете нашел в путеводителях по Байкалу многочисленные упоминания о судах этого типа. «Ярославцев» на Байкале раньше было очень много, не менее 150 единиц, и сейчас их сохранилось немало. Их спроектировали так, чтобы можно было доставить по железной дороге в любую точку страны. Современные большие яхты на это не рассчитаны. Сейчас «Ярославцами» владеют частники, их переделывают и благоустраивают по современным понятиям, стараются угодить самым капризным клиентам. Но, тем не менее, не забывают сообщить и следующие «важные» сведения: «...Команда теплохода обычно

состоит из капитана, механика и кока. Это решительные люди, которые знают свой корабль и Байкал. Многих из капитанов отличает суровый нрав и, зачастую, особенно в трудных ситуациях, они могут наградить и крепким словечком ...». «Не стоит навязчиво угощать спиртным команду - могут возникнуть проблемы».

Да, изменилось время, изменились и нравы. Но кое- что сохранилось...

А.К.

13/01/2012 МИНСК